

# ACE AVIATION

RAPPORT ANNUEL 2007



# TABLE DES MATIÈRES

Message du président-directeur général de Gestion ACE Aviation inc. ....	3
Rapport de gestion – Résultats d’exploitation et situation financière .....	4
1. Avant-propos .....	4
2. Mise en garde concernant les énoncés prospectifs .....	5
3. Participations.....	5
4. Stratégie commerciale .....	6
5. Faits marquants.....	6
6. Principes comptables.....	9
7. Résultats d’exploitation – 4e trimestre 2007 .....	13
7.1. Air Canada.....	15
7.2. Éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »).....	16
8. Résultats d’exploitation – Exercice 2007 .....	17
8.1. Air Canada.....	20
8.2. Aéroplan .....	21
8.3. Jazz .....	21
8.4. ACTS .....	21
8.5. Éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE ») .....	22
9. Gestion financière et gestion du capital .....	23
9.1. Analyse de la situation financière .....	23
9.2. Flux de trésorerie consolidés .....	24
9.3. Obligations contractuelles .....	25
9.4. Obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite d’Air Canada .....	26
9.5. Dépenses en immobilisations d’Air Canada et financements connexes .....	27
9.6. Parc d’Air Canada .....	29
9.7. Capital social d’ACE .....	31
10. Opérations entre apparentés .....	32
11. Arrangements hors bilan .....	38
12. Instruments dérivés et financiers .....	39
13. Estimations comptables critiques .....	42
14. Facteurs de risque .....	46
15. Sensibilité des résultats .....	56
16. Résultats financiers trimestriels .....	57
17. Résultats annuels sélectionné .....	58
18. Contrôles et procédures .....	59
19. Événements postérieurs à la date du bilan .....	60
20. Mesures financières hors PCGR .....	60
21. Glossaire .....	63
Rapport de la direction .....	64
Rapport des vérificateurs indépendants .....	65
Notes afférentes aux états financiers consolidés 2007 .....	66
Dirigeants et conseil d’administration .....	155



**Robert Milton**  
Président-directeur général

## MESSAGE DU PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL

Dans le message annuel que j'ai envoyé aux actionnaires l'année dernière, je disais que le Conseil d'administration étudiait diverses possibilités pour l'avenir d'ACE. Au cours de 2007, nous avons amorcé le processus de liquidation d'ACE.

Tout au long de l'année, nous avons poursuivi notre stratégie de plusieurs façons. Nos actionnaires ont ainsi bénéficié d'une valeur supplémentaire et d'importantes distributions :

- Remboursement de capital aux actionnaires sous la forme de parts d'Aéropfan et de Jazz d'une valeur de 2 G\$;
- Acquisition d'une participation de 80 % dans AEROMAN, une entreprise de maintenance, réparation et révision située en Amérique centrale;
- Monétisation de 70 % d'ACTS, pour un produit de 763 M\$, tout en conservant une participation de 23 %;
- Placements secondaires d'Aéropfan et de Jazz totalisant un produit net de 726 M\$;
- Importante offre publique de rachat de 1,5 G\$ lancée en décembre 2007.

En janvier 2008, nous avons conclu cette importante offre publique de rachat. Nous avons également vendu davantage de nos parts dans Jazz pour un produit net de 97 M\$ dans le cadre d'une opération faisant l'objet d'une dispense de prospectus.

Nous comptons poursuivre notre stratégie tout en réalisant notre participation résiduelle dans Aéropfan et Jazz.

Afin d'optimiser la valeur pour nos actionnaires, la direction ainsi que le Conseil d'administration étudieront toutes les possibilités touchant notre participation résiduelle de 75 % dans Air Canada.

Le président-directeur général

---

**Robert Milton**

## 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](http://www.sedar.com), d'EDGAR au [www.sec.gov/edgar.shtml](http://www.sec.gov/edgar.shtml) ou d'ACE au [www.aceaviation.com](http://www.aceaviation.com).

## 2. MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

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
<b>Air Canada (TSX: AC.A, AC.B)</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"> <li>■ 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.</li> <li>■ Société en commandite ACGHS (« Services au sol Air Canada ») assure des services d'escale dans les aéroports.</li> <li>■ Société en commandite Touram (« Vacances Air Canada ») est un grand voyageur canadien qui offre des forfaits vacances.</li> </ul>	75,0 %
<b>Aéroplan (TSX: AER.UN)</b>	<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 %
<b>Jazz (TSX: JAZ.UN)</b>	<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 %
<b>ACTS Aéro</b>	<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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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
<b>Gain à la cession de participations dans le secteur de l'aviation</b>	<b>1 345 \$</b>	<b>397 \$</b>

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 bénéficiaires 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> octobre 2007, et la Société les adoptera en date du 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> juillet 2007, et la Société l'adoptera en date du 1<sup>er</sup> 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<sup>e</sup> 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 <sup>e</sup> trimestre 2007			
	Air Canada	ACTS <sup>(1)</sup>	ENSE	Total ACE
<b>Produits d'exploitation</b>				
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)	-
	<b>2 513</b>	<b>42</b>	<b>(35)</b>	<b>2 520</b>
<b>Charges d'exploitation</b>				
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
	<b>2 441</b>	<b>39</b>	<b>(6)</b>	<b>2 474</b>
<b>Bénéfice (perte) d'exploitation</b>	<b>72</b>	<b>3</b>	<b>(29)</b>	<b>46</b>
<b>Produits (charges) hors exploitation</b>				
Intérêts créditeurs	22	-	18	40
Intérêts débiteurs	(89)	-	(16)	(105)
Intérêts capitalisés	20	-	-	20
Bénéfices tirés de participations <sup>1) 2)</sup>	-	-	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
<b>Bénéfice avant les éléments suivants</b>	<b>20</b>	<b>3</b>	<b>1 330</b>	<b>1 353</b>
Participation sans contrôle	(3)	-	(6)	(9)
Écart de change	20	(3)	1	18
Charge d'impôts sur les bénéfices	(2)	-	(232)	(234)
<b>Bénéfice de la période</b>	<b>35 \$</b>	<b>- \$</b>	<b>1 093 \$</b>	<b>1 128 \$</b>
<b>BAILALA/BAIIA<sup>3)</sup></b>	<b>274 \$</b>	<b>4 \$</b>	<b>(30) \$</b>	<b>248 \$</b>

- 1) Rend compte des résultats d'ACTS du 1<sup>er</sup> 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 BAILALA ou BAIIA au résultat d'exploitation.

Rapport de gestion – Résultats d'exploitation et situation financière

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 <sup>e</sup> trimestre 2006					
	Air Canada	Aéroplan	Jazz	ACTS	ENSE	Total ACE
<b>Produits d'exploitation</b>						
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)	-
	<b>2 423</b>	<b>208</b>	<b>352</b>	<b>228</b>	<b>(667)</b>	<b>2 544</b>
<b>Charges d'exploitation</b>						
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
	<b>2 428</b>	<b>171</b>	<b>319</b>	<b>216</b>	<b>(663)</b>	<b>2 471</b>
<b>Bénéfice (perte) d'exploitation</b>	<b>(5)</b>	<b>37</b>	<b>33</b>	<b>12</b>	<b>(4)</b>	<b>73</b>
<b>Produits (charges) hors exploitation</b>						
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)
	<b>(52)</b>	<b>2</b>	<b>(1)</b>	<b>(5)</b>	<b>29</b>	<b>(27)</b>
<b>Bénéfice (perte) avant les éléments suivants</b>	<b>(57)</b>	<b>39</b>	<b>32</b>	<b>7</b>	<b>25</b>	<b>46</b>
Participation sans contrôle	(3)	-	-	-	(16)	(19)
Écart de change	(107)	-	-	1	1	(105)
Économie d'impôts sur les bénéfices	23	-	-	-	6	29
<b>Bénéfice (perte) de la période</b>	<b>(144) \$</b>	<b>39 \$</b>	<b>32 \$</b>	<b>8 \$</b>	<b>16 \$</b>	<b>(49) \$</b>
<b>BAIIALA/BAIIA<sup>1)</sup></b>	<b>213 \$</b>	<b>40 \$</b>	<b>72 \$</b>	<b>20 \$</b>	<b>(8) \$</b>	<b>337 \$</b>
<b>BAIIALA/BAIIA<sup>1)</sup>, exclusion faite des charges exceptionnelles</b>	<b>205 \$</b>	<b>40 \$</b>	<b>72 \$</b>	<b>20 \$</b>	<b>(8) \$</b>	<b>329 \$</b>

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'eut 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 BAIILA négatif de 30 M\$ a été enregistré au quatrième trimestre de 2007, contre un BAIILA 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					
	Air Canada	Aéroplan <sup>(1)</sup>	Jazz <sup>(2)</sup>	ACTS <sup>(3)</sup>	ENSE	Total ACE
<b>Produits d'exploitation</b>						
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)	-
	<b>10 646</b>	<b>201</b>	<b>613</b>	<b>797</b>	<b>(1 431)</b>	<b>10 826</b>
<b>Charges d'exploitation</b>						
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
	<b>10 213</b>	<b>161</b>	<b>551</b>	<b>777</b>	<b>(1 329)</b>	<b>10 373</b>
<b>Bénéfice (perte) d'exploitation</b>	<b>433</b>	<b>40</b>	<b>62</b>	<b>20</b>	<b>(102)</b>	<b>453</b>
<b>Produits (charges) hors exploitation</b>						
Intérêts créditeurs	92	3	2	-	29	126
Intérêts débiteurs	(348)	(3)	(3)	(14)	(52)	(420)
Intérêts capitalisés	108	-	-	-	-	108
Bénéfices tirés de participations <sup>1) 2) 3)</sup>	-	-	-	-	71	71
Gain à la cession d'actifs	19	-	-	-	1 347	1 366
Gain sur instruments financiers	26	-	-	-	-	26
Autres produits (charges) hors exploitation	(19)	(1)	1	(2)	9	(12)
	(122)	(1)	-	(16)	1 404	1 265
<b>Bénéfice avant les éléments suivants</b>	<b>311</b>	<b>39</b>	<b>62</b>	<b>4</b>	<b>1 302</b>	<b>1 718</b>
Participation sans contrôle	(9)	-	-	-	(148)	(157)
Écart de change	317	-	-	(4)	-	313
Charge d'impôts sur le bénéfice	(190)	-	-	-	(286)	(476)
<b>Bénéfice de la période</b>	<b>429 \$</b>	<b>39 \$</b>	<b>62 \$</b>	<b>- \$</b>	<b>868 \$</b>	<b>1 398 \$</b>
<b>BAIILA/BAIIA<sup>(4)</sup></b>	<b>1 263 \$</b>	<b>43 \$</b>	<b>128 \$</b>	<b>51 \$</b>	<b>(127) \$</b>	<b>1 358 \$</b>
<b>BAIILA/BAIIA<sup>(4)</sup>, exclusion faite des charges exceptionnelles</b>	<b>1 263 \$</b>	<b>43 \$</b>	<b>128 \$</b>	<b>66 \$</b>	<b>(127) \$</b>	<b>1 373 \$</b>

- 1) Rend compte des résultats d'Aéroplan du 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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 BAIILA ou BAIIA au résultat d'exploitation et du BAIILA ou BAIIA, exclusion faite des charges exceptionnelles, au résultat d'exploitation.

Rapport de gestion – Résultats d'exploitation et situation financière

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.

(en millions de dollars)	Exercice clos le 31 décembre 2006					
	Air Canada	Aéroplan	Jazz	ACTS	ENSE	Total ACE
<b>Produits d'exploitation</b>						
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)
	<b>10 164</b>	<b>769</b>	<b>1 381</b>	<b>855</b>	<b>(2 614)</b>	<b>10 555</b>
<b>Charges d'exploitation</b>						
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
	<b>10 050</b>	<b>629</b>	<b>1 237</b>	<b>857</b>	<b>(2 613)</b>	<b>10 160</b>
<b>Bénéfice (perte) d'exploitation</b>	<b>114</b>	<b>140</b>	<b>144</b>	<b>(2)</b>	<b>(1)</b>	<b>395</b>
<b>Produits (charges) hors exploitation</b>						
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
<b>Bénéfice (perte) avant les éléments suivants</b>	<b>(77)</b>	<b>144</b>	<b>140</b>	<b>(18)</b>	<b>388</b>	<b>577</b>
Participation sans contrôle	(12)	-	-	-	(60)	(72)
Gain de change	12	-	-	-	-	12
Économie (charge) d'impôts sur les bénéfices	3	-	-	-	(112)	(109)
<b>Bénéfice (perte) de la période</b>	<b>(74) \$</b>	<b>144 \$</b>	<b>140 \$</b>	<b>(18) \$</b>	<b>216 \$</b>	<b>408 \$</b>
<b>BAIILA/BAIIA<sup>1)</sup></b>	<b>948 \$</b>	<b>154 \$</b>	<b>299 \$</b>	<b>29 \$</b>	<b>(18) \$</b>	<b>1 412 \$</b>
<b>BAIILA/BAIIA,<sup>1)</sup> exclusion faite des charges exceptionnelles</b>	<b>1 070 \$</b>	<b>154 \$</b>	<b>299 \$</b>	<b>34 \$</b>	<b>(18) \$</b>	<b>1 539 \$</b>

1) Voir la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du présent Rapport de gestion pour un rapprochement du BAIILA ou BAIIA au résultat d'exploitation et du BAIILA 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
<b>Actif</b>		
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
	<b>13 771 \$</b>	<b>13 441 \$</b>
<b>Passif</b>		
Passif à court terme	3 252	3 948
Dette 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
	<b>9 797</b>	<b>11 169</b>
<b>Participation sans contrôle</b>	<b>757</b>	<b>695</b>
<b>Capitaux propres</b>	<b>3 217</b>	<b>1 577</b>
	<b>13 771 \$</b>	<b>13 441 \$</b>

### 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 2e trimestre 2007 et 8 M\$ au 3e 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 <sup>e</sup> 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)
<b>Variation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pendant la période</b>	<b>1 322</b>	<b>107</b>	<b>446</b>	<b>289</b>
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période</b>	<b>978</b>	<b>1 747</b>	<b>1 854</b>	<b>1 565</b>
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période</b>	<b>2 300 \$</b>	<b>1 854 \$</b>	<b>2 300 \$</b>	<b>1 854 \$</b>

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 <sup>1)</sup>	2 108	339	313	291	230	212	723
Dépenses en immobilisations faisant l'objet d'engagements <sup>2)</sup>	4 739	555	102	760	891	692	1 739
<b>Total des obligations contractuelles<sup>3)</sup></b>	<b>11 961 \$</b>	<b>1 655 \$</b>	<b>765 \$</b>	<b>1 434 \$</b>	<b>1 698 \$</b>	<b>1 320 \$</b>	<b>5 089 \$</b>
<b>Obligations au titre de la capitalisation des retraites<sup>4)</sup></b>	<b>1 715 \$</b>	<b>343 \$</b>	<b>328 \$</b>	<b>338 \$</b>	<b>348 \$</b>	<b>358 \$</b>	<b>s.o.</b>

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<sup>er</sup> juin et le 1<sup>er</sup> décembre de chaque année depuis le 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> janvier 2008 devrait augmenter par rapport à celui constaté au 1<sup>er</sup> 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 <sup>1)</sup>	86	65	69	74	79
<b>Obligation projetée au titre des régimes de retraite</b>	<b>343 \$</b>	<b>328 \$</b>	<b>338 \$</b>	<b>348 \$</b>	<b>358 \$</b>

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<sup>er</sup> 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-dessous 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 présent 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 TIOI à 90 jours aux États-Unis majoré de 1,90 %. L'emprunt finançant l'appareil restant porte intérêt à un taux fixe égal au TIOI 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 TIOI 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) <sup>1)2)</sup>	2008	2009	2010	2011	2012	Par la suite
Dépenses projetées et faisant l'objet d'un engagement	555 \$	102 \$	760 \$	891 \$	692 \$	1 739 \$
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)	
<b>Total des dépenses projetées, déduction faite du financement</b>	<b>224 \$</b>	<b>307 \$</b>	<b>245 \$</b>	<b>191 \$</b>	<b>143 \$</b>	

- 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 :

Air Canada	Nombre de places	Nombre d'appareils en service <sup>1)</sup>	Âge moyen	Appareils en propriété <sup>2)</sup>	Appareils en location-acquisition <sup>2)</sup>	Appareils consolidés au titre de la NOC-15 <sup>2)</sup>	Appareils en location-exploitation
<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	-	-	-
<b>Total</b>		<b>207</b>	<b>9,0</b>	<b>75</b>	<b>36</b>	<b>26</b>	<b>70</b>

- 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	Réal						Projeté					Fin de l'exercice 2008	Modifications au parc projetées pour 2009	Fin de l'exercice 2009	
	Fin de l'exercice 2006	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 <sup>(1)</sup>	10	-	(3)	(2)	-	-	5	-	(5)	-	-	-	-	-	-
A330-300	8	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	8	-	8
A321	10	-	-	-	-	-	10	-	-	-	-	-	10	-	10
A320	47	-	-	(6)	-	-	41	-	-	-	-	-	41	-	41
A319 <sup>(2)</sup>	45	-	(6)	-	(2)	-	37	-	-	(2)	-	-	35	-	35
EMB 190	18	24	-	-	-	-	42	3	-	-	-	-	45	-	45
EMB 175	15	-	-	-	-	-	15	-	-	-	-	-	15	-	15
<b>Total</b>	199	32	(11)	(10)	(2)	(1)	207	12	(5)	(4)	(4)	(2)	204	-	204
<b>Âge moyen (en années)</b>	<b>9,6</b>						<b>9,0</b>						<b>9,0</b>		<b>9,9</b>

- 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
<b>Actions ordinaires émises et en circulation</b>	
Actions à droit de vote variable de catégorie A	40 643
Actions à droit de vote de catégorie B	15 393
<b>Total des actions ordinaires émises et en circulation</b>	<b>56 036</b>
<b>Actions ordinaires pouvant être émises</b>	
Actions privilégiées convertibles	11 338
Obligations convertibles	12 600
Options sur actions	1 678
<b>Total des actions ordinaires pouvant être émises</b>	<b>25 616</b>
<b>Total des actions ordinaires en circulation et pouvant être émises</b>	<b>81 652</b>

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<sup>er</sup> 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 ÉliteMD, ÉliteMD et PrestigeMD. 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> août 2005, aux termes duquel ACTS Aéro assure certains services de MRR à la flotte de biracteurs 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> octobre 2015;
- en ce qui concerne la maintenance des composants, la période de non-concurrence se terminera le 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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
<b>Accounts receivable</b>	
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
	<b>209 \$</b>
<b>Créditeurs et charges à payer</b>	
Jazz (Air Canada)	71 \$
ACTS Aéro (Air Canada)	88
	<b>159 \$</b>

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
<b>Produits</b>	
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
	<b>240 \$</b>
<b>Charges</b>	
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)
	<b>944 \$</b>

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 notionnel 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 notionnel 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
	<b>4 692 \$</b>	<b>4 944 \$</b>

### 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 émises 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 ACTSAéro 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
<b>Hypothèses actuarielles moyennes pondérées entrant dans le calcul de la charge</b>		
Taux d'actualisation à la fin de la période	5,75 %	5,00 %
Taux d'accroissement de la rémunération <sup>1)</sup>	2,50 %	2,50 %
<b>Hypothèses actuarielles moyennes pondérées entrant dans le calcul de l'obligation au titre des prestations de retraite</b>		
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 <sup>2)</sup>	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 %
<b>Total</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>

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 avalidée 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 <sup>1)</sup>	84	83
<b>Air Canada<sup>2)</sup></b>	<b>378 \$</b>	<b>447 \$</b>
<b>Jazz</b>	<b>4</b>	<b>8</b>
<b>Consolidé</b>	<b>382 \$</b>	<b>455 \$</b>

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'examens 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<sup>er</sup> janvier 2011, à un taux comparable au taux combiné fédéral-provincial d'imposition des sociétés appliqué à certains types de bénéfiques. 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'acquérir des parts, d'exercer leurs droits en tant que porteurs de parts et d'entreprendre et de réaliser des offres publiques d'achat à l'égard des parts. 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 bénéfiques 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 AllianceMD 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 une 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.

#### Approvisionnement 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 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 présupmant que le régime existerait indéfiniment) et de la solvabilité (en présupmant 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<sup>er</sup> 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<sup>MD</sup>

Les ententes stratégiques et commerciales qu'Air Canada a conclues avec les membres du réseau Star Alliance<sup>MD</sup> 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<sup>MD</sup> 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 contrevient 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 (No 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 éclos dans le monde en 2003, l'Organisation mondiale de la santé (« OMS ») a publié, le 23 avril 2003, un avertissement aux voyageurs les invitant à ne pas effectuer de voyages non essentiels à Toronto, avertissement qui a été levé le 30 avril suivant. L'avertissement de sept jours émis aux voyageurs par l'OMS et portant sur Toronto, le fait que cette ville soit la principale plaque tournante d'Air Canada et l'éclosion de plusieurs foyers de SRAS dans le monde ont 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'accroître 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<sup>e</sup> 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 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)	
Variable clé		Mesure 2007		Facteur de sensibilité	
				Incidence estimative sur le résultat d'exploitation	
<b>Mesures des produits</b>					
Rendement unitaire (en cents)	Réseau	18,4	augmentation de 1 % du rendement	89 \$	
	Canada	24,3		38 \$	
Trafic (en millions de PMP)	Réseau	50 629	augmentation de 1 % du trafic	81 \$	
	Canada	16 284		34 \$	
Coefficient d'occupation	Réseau	80,6	augmentation de 1 point	101 \$	
PPSMO (en cents)	Réseau	14,8	augmentation de 1 % des PPSMO	85 \$	
<b>Mesures des charges</b>					
Charges salariales et sociales (en millions de dollars)		1 920	augmentation de 1 %	(19) \$	
Carburant – prix du WTI (en \$ US le baril) <sup>1)</sup>		69,9	augmentation de 1 \$ US le baril de WTI	(26) \$	
Carburant – prix du kérosène (en cents CA le litre) <sup>1)</sup>		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)	
Variable clé		Mesure 2007		Facteur de sensibilité	
				Incidence estimative sur le résultat d'exploitation	
				Incidence estimative sur le résultat avant impôts <sup>1)</sup>	
<b>Taux de change de \$ CA à \$ US</b>		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 <sup>2)</sup>	T2 2007 <sup>3)</sup>	T3 2007	T4 2007 <sup>4)</sup>
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 <sup>1)</sup>	-	-	(102)	-	-	-	-	-
<b>Produits d'exploitation</b>	<b>2 484</b>	<b>2 682</b>	<b>2 845</b>	<b>2 544</b>	<b>2 625</b>	<b>2 659</b>	<b>3 022</b>	<b>2 520</b>
Charges d'exploitation	(2 546)	(2 501)	(2 642)	(2 471)	(2 654)	(2 563)	(2 682)	(2 474)
<b>Bénéfice (perte) d'exploitation<sup>5)</sup></b>	<b>(62)</b>	<b>181</b>	<b>203</b>	<b>73</b>	<b>(29)</b>	<b>96</b>	<b>340</b>	<b>46</b>
Total des produits (charges) hors exploitation, participation sans contrôle, écart de change et impôts <sup>5)</sup>	180	55	(100)	(122)	(43)	22	(116)	1 082
<b>Bénéfice net (perte)</b>	<b>118 \$</b>	<b>236 \$</b>	<b>103 \$</b>	<b>(49) \$</b>	<b>(72) \$</b>	<b>118 \$</b>	<b>224 \$</b>	<b>1 128 \$</b>
<b>Résultat par action</b>								
- 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 3e 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<sup>er</sup> trimestre 2006 comportait une charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 33 M\$. Le 4e 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<sup>er</sup> et 2e 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<sup>er</sup> 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 2e 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 3e 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 4e trimestre 2006 comprenait un gain de dilution de 25 M\$ et une charge fiscale de 4 M\$ liés au PAPE d'Air Canada. Le 2e 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 3e 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 4e 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 <sup>1)</sup>	2006	2005
Produits d'exploitation	10 826 \$	10 657 \$	9 830 \$
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan <sup>2)</sup>	-	(102)	-
<b>Produits d'exploitation</b>	<b>10 826 \$</b>	<b>10 555 \$</b>	<b>9 830 \$</b>
Charges d'exploitation <sup>3)</sup>	(10 373)	(10 160)	(9 375)
<b>Bénéfice d'exploitation</b>	<b>453 \$</b>	<b>395 \$</b>	<b>455 \$</b>
Total des produits (charges) hors exploitation, participation sans contrôle, écart de change et impôts	945	13	(194)
<b>Bénéfice net (perte)</b>	<b>1 398 \$</b>	<b>408 \$</b>	<b>261 \$</b>
<b>BAILALA<sup>4)</sup></b>	<b>1 358 \$</b>	<b>1 412 \$</b>	<b>1 354 \$</b>
<b>BAILALA, exclusion faite des charges exceptionnelles<sup>4)</sup></b>	<b>1 373 \$</b>	<b>1 539 \$</b>	<b>1 354 \$</b>
<b>Résultat par action</b>			
- de base	13,51 \$	4,01 \$	2,66 \$
- dilué	11,44 \$	3,80 \$	2,48 \$
<b>Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme</b>	<b>3 139 \$</b>	<b>3 178 \$</b>	<b>2 181 \$</b>
<b>Actif</b>	<b>13 771 \$</b>	<b>13 441 \$</b>	<b>11 847 \$</b>
<b>Passif à long terme<sup>5)</sup></b>	<b>5 357 \$</b>	<b>4 775 \$</b>	<b>4 402 \$</b>

- 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 BAILALA au résultat d'exploitation et du BAILALA, 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 bénéficiaires.

## 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

### BIIIALA/BAIIA

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

(\$ millions)	Quatrième trimestre		Variation (\$)	Exercice		Variation (\$)
	2007	2006		2007	2006	
<b>Air Canada</b>						
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
<b>BAIIALA</b>	<b>274 \$</b>	<b>213 \$</b>	<b>61 \$</b>	<b>1 263 \$</b>	<b>948 \$</b>	<b>315 \$</b>
Rajouter :						
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	-	-	-	-	102	(102)
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	(8)	8	-	20	(20)
<b>BAIIALA, exclusion faite des charges exceptionnelles</b>	<b>274 \$</b>	<b>205 \$</b>	<b>69 \$</b>	<b>1 263 \$</b>	<b>1 070 \$</b>	<b>193 \$</b>
<b>Aéroplan<sup>1)</sup></b>						
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	- \$	37 \$	(37) \$	40 \$	140 \$	(100) \$
Rajouter :						
Amortissement et désuétude	-	3	(3)	3	14	(11)
<b>BAIIA</b>	<b>- \$</b>	<b>40 \$</b>	<b>(40) \$</b>	<b>43 \$</b>	<b>154 \$</b>	<b>(111) \$</b>
<b>Jazz<sup>1)</sup></b>						
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)
<b>BAIIALA</b>	<b>- \$</b>	<b>72 \$</b>	<b>(72) \$</b>	<b>128 \$</b>	<b>299 \$</b>	<b>(171) \$</b>

- 1) Tient compte des résultats d'Aéroplan du 1<sup>er</sup> janvier au 13 mars 2007 et des résultats de Jazz du 1<sup>er</sup> janvier au 23 mai 2007. ACE a cessé de consolider les résultats d'Aéroplan et de Jazz les 14 mars et 24 mai 2007, respectivement.

(en millions de dollars)	Quatrième trimestre		Variation (\$)	Exercice		Variation (\$)
	2007	2006		2007	2006	
<b>ACTS<sup>1)</sup></b>						
Résultat d'exploitation selon les PCGR	3 \$	12 \$	(9) \$	20 \$	(2) \$	22 \$
Rajouter :						
Amortissement et désuétude	1	8	(7)	31	31	-
<b>BAIIA</b>	<b>4 \$</b>	<b>20 \$</b>	<b>(16) \$</b>	<b>51 \$</b>	<b>29 \$</b>	<b>22 \$</b>
Rajouter :						
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	-	-	15	5	10
<b>BAIIA, exclusion faite des charges exceptionnelles</b>	<b>4 \$</b>	<b>20 \$</b>	<b>(16) \$</b>	<b>66 \$</b>	<b>34 \$</b>	<b>32 \$</b>
<b>ACE consolidé<sup>2)</sup></b>						
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
<b>BAIIALA</b>	<b>248 \$</b>	<b>337 \$</b>	<b>(89) \$</b>	<b>1 358 \$</b>	<b>1 412 \$</b>	<b>(54) \$</b>
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)
<b>BAIIALA, exclusion faite des charges exceptionnelles</b>	<b>248 \$</b>	<b>329 \$</b>	<b>(81) \$</b>	<b>1 373 \$</b>	<b>1 539 \$</b>	<b>(166) \$</b>

- 1) Tient compte des résultats d'ACTS du 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> janvier au 13 mars 2007, des résultats de Jazz du 1<sup>er</sup> janvier au 23 mai 2007, et des résultats d'ACTS du 1<sup>er</sup> 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		Variation (\$)	Exercice		Variation (\$)
	2007	2006		2007	2006	
<b>Air Canada</b>						
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)
<b>Résultat d'exploitation, exclusion faite des charges exceptionnelles</b>	<b>72 \$</b>	<b>(13) \$</b>	<b>85 \$</b>	<b>433 \$</b>	<b>236 \$</b>	<b>197 \$</b>
<b>ACTS<sup>1)</sup></b>						
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
<b>Résultat d'exploitation, exclusion faite des charges exceptionnelles</b>	<b>3 \$</b>	<b>12 \$</b>	<b>(9) \$</b>	<b>35 \$</b>	<b>3 \$</b>	<b>32 \$</b>
<b>ACE<sup>2)</sup></b>						
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)
<b>Résultat d'exploitation, exclusion faite des charges exceptionnelles</b>	<b>46 \$</b>	<b>65 \$</b>	<b>(19) \$</b>	<b>468 \$</b>	<b>522 \$</b>	<b>(54) \$</b>

1) Tient compte des résultats d'ACTS du 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> janvier au 13 mars 2007, des résultats de Jazz du 1<sup>er</sup> janvier au 23 mai 2007, et des résultats d'ACTS du 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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.

## RAPPORT DE LA DIRECTION

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

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

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

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



---

**Brian Dunne**  
Vice-président général et  
chef des Affaires financières



---

**Robert A. Milton**  
Président-directeur général



## RAPPORT DES VÉRIFICATEURS INDÉPENDANTS

### AUX ACTIONNAIRES DE GESTION ACE AVIATION INC.

Nous avons effectué une vérification intégrée des états financiers consolidés et du contrôle interne à l'égard de l'information financière de Gestion ACE Aviation Inc. (la « Société ») au 31 décembre 2007 et au 31 décembre 2006. Nos opinions, fondées sur nos vérifications, sont présentées ci-après.

#### États financiers consolidés

Nous avons vérifié les bilans consolidés de Gestion ACE Aviation Inc. aux 31 décembre 2007 et 2006 ainsi que les états consolidés des résultats, de la variation des capitaux propres, du résultat étendu et des flux de trésorerie des exercices terminés à ces dates. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur nos vérifications.

Nos vérifications des états financiers de la Société aux 31 décembre 2007 et 2006 et pour les exercices terminés à ces dates ont été effectuées conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada et aux normes du Public Company Accounting Oversight Board des États-Unis. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification des états financiers comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers. Nous estimons que nos vérifications constituent une base raisonnable à l'expression de notre opinion.

À notre avis, les états financiers consolidés susmentionnés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Société aux 31 décembre 2007 et 2006 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour les exercices terminés à ces dates selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.

Comme le mentionne la note 2 afférente aux états financiers, la Société a adopté les nouvelles normes relatives aux instruments financiers,

#### Contrôle interne à l'égard de l'information financière

Nous avons également vérifié le contrôle interne à l'égard de l'information financière de Gestion ACE Aviation Inc. au 31 décembre 2007 selon les critères établis dans le rapport Internal Control - Integrated Framework publié par le Committee of Sponsoring Organizations (COSO) de la Treadway Commission. La direction de la Société est responsable du maintien d'un contrôle interne efficace à l'égard de l'information financière et de l'appréciation de l'efficacité du contrôle interne à l'égard de l'information financière, qui figure dans le « Rapport de la direction sur le contrôle interne à l'égard de l'information financière », à la rubrique 18 du Rapport de gestion de la Société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur l'appréciation faite par la direction et une opinion sur l'efficacité du contrôle interne à l'égard de l'information financière de la Société en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification du contrôle interne à l'égard de l'information financière de la Société a été effectuée conformément aux normes du Public Company Accounting Oversight Board des États-Unis. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable qu'un contrôle interne efficace à l'égard de l'information financière était maintenu, à tous les égards importants. Notre vérification a compris l'acquisition d'une compréhension du contrôle interne à l'égard de l'information financière, l'appréciation qu'en a faite la direction, la mise en œuvre de tests et l'évaluation de l'efficacité de la conception et du fonctionnement du contrôle interne à l'égard de l'information financière ainsi que la mise en œuvre d'autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances. Nous estimons que notre vérification constitue une base raisonnable à l'expression de notre opinion. Le contrôle interne à l'égard de l'information financière d'une société est le processus visant à fournir une assurance raisonnable que l'information financière est fiable et que les états financiers ont été établis, aux fins de la publication de l'information financière, conformément aux principes comptables généralement reconnus.

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

En raison des limites qui lui sont inhérentes, il se peut que le contrôle interne à l'égard de l'information financière ne permette pas de prévenir ou de détecter certaines inexactitudes. De plus, toute projection du résultat d'une évaluation de son efficacité sur des périodes futures est exposée au risque que les contrôles deviennent inadéquats en raison de changements de situation ou d'une détérioration du niveau de respect des politiques ou des procédures.

À notre avis, la Société a maintenu, à tous les égards importants, un contrôle interne efficace à l'égard de l'information financière au 31 décembre 2007 selon les critères établis dans le rapport Internal Control - Integrated Framework publié par le COSO.

*Prismat Financial Group LLP*

#### Comptables agréés

Montréal, Canada  
Le 7 février 2008

## ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS

Exercice terminé le 31 décembre (en millions de dollars canadiens, sauf les données par action)		2007*	2006
<b>Produits d'exploitation</b>			
Passages		9 344 \$	8 969 \$
Fret		548	625
Autres		934	1,063
		10 826	10 657
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	Note 4	-	(102)
		10 826	10 555
<b>Charges d'exploitation</b>			
Salaires et charges sociales		2 383	2 553
Carburant avions		2 553	2 546
Locations avions		323	441
Redevances aéroportuaires et de navigation		1 021	983
Maintenance, matières et fournitures avions		515	471
Communications et technologies de l'information		281	289
Restauration et fournitures connexes		318	335
Amortissement et désuétude		582	576
Commissions		201	236
Contrat d'achat de capacité de Jazz	Note 22	537	-
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	Note 14	15	25
Autres		1 644	1 705
		10 373	10 160
<b>Bénéfice d'exploitation</b>		<b>453</b>	<b>395</b>
<b>Produits (charges) hors exploitation</b>			
Intérêts créditeurs		126	120
Intérêts débiteurs		(420)	(378)
Intérêts capitalisés		108	61
Gain à la cession d'actifs	Note 1	1 366	393
Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	Note 20	26	(18)
Bénéfice lié aux participations comptabilisées à la valeur de consolidation	Note 1	71	-
Autres		(12)	4
		1 265	182
<b>Bénéfice avant les éléments suivants</b>		<b>1 718</b>	<b>577</b>
Participation sans contrôle		(157)	(72)
Gain de change		313	12
Charge d'impôts sur les bénéfices	Note 12	(15)	(7)
Impôts exigibles		(461)	(102)
Impôts futurs			
<b>Bénéfice de l'exercice</b>		<b>1 398 \$</b>	<b>408 \$</b>
<b>Résultat par action</b>			
Résultat de base	Note 17	13,51 \$	4,01 \$
Résultat dilué		11,44 \$	3,80 \$

\*ACE ne consolide plus les résultats et la situation financière d'Aéroplan depuis le 14 mars 2007 et de Jazz depuis le 24 mai 2007 (note 1).  
ACE ne consolide plus les résultats et la situation financière d'ACTS depuis le 16 octobre 2007 (note 1).

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

## BILAN CONSOLIDÉ

31 décembre (en millions de dollars canadiens)		2007*	2006
<b>ACTIF</b>			
<b>Actif à court terme</b>			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	Note 2P	2 300 \$	1 854 \$
Placements à court terme	Note 2Q	839	1 324
		3 139	3 178
Liquidités soumises à restrictions	Note 2R	124	109
Débiteurs	Note 22	793	729
Rechanges, matières et fournitures		112	307
Charges payées d'avance et autres actifs à court terme		253	127
Impôts sur les bénéfices futurs	Note 12	200	584
		4 621	5 034
Immobilisations corporelles	Note 7	7 925	5 989
Charges reportées	Note 8	51	116
Actifs incorporels	Note 9	647	1 643
Dépôts et autres actifs	Note 10	527	323
Impôts sur les bénéfices futurs	Note 12	-	336
		13 771 \$	13 441 \$
<b>PASSIF</b>			
<b>Passif à court terme</b>			
Créditeurs et charges à payer	Note 22	1 266 \$	1 547 \$
Produits passages perçus d'avance		1 245	832
Partie à moins d'un an de l'obligation au titre des milles Aéroplan	Note 4	55	58
Partie à moins d'un an des produits reportés Aéroplan	Note 4	-	799
Partie à moins d'un an de la dette à long terme et des obligations locatives	Note 11	686	367
Impôts exigibles	Note 12	-	345
		3 252	3 948
Dette à long terme et obligations locatives	Note 11	4 006	3 759
Actions privilégiées convertibles	Note 16	182	166
Impôts sur les bénéfices futurs	Note 12	50	136
Passif au titre des régimes de retraite et d'avantages complémentaires	Note 13	1 824	1 876
Produits reportés Aéroplan	Note 4	-	801
Autres passifs à long terme	Note 14	483	483
		9 797	11 169
Participation sans contrôle		757	695
<b>CAPITAUX PROPRES</b>			
Capital social et autres capitaux propres	Note 16	450	742
Surplus d'apport		504	25
Bénéfices non répartis		2 209	810
Cumul des autres éléments du résultat étendu	Note 2M	54	-
		3 217	1 577
		13 771 \$	13 441 \$

\*ACE ne consolide plus les résultats et la situation financière d'Aéroplan depuis le 14 mars 2007 et de Jazz depuis le 24 mai 2007 (note 1).

ACE ne consolide plus les résultats et la situation financière d'ACTS depuis le 16 octobre 2007 (note 1).

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés. Engagements (note 19); Éventualités, garanties et indemnités (note 21)

Au nom du conseil d'administration :

Le président du conseil et président-directeur général,

*Signature*  
Robert A. Milton

Le président du comité de vérification, des finances  
et de la gestion des risques,

*Signature*  
David I. Richardson

## ÉTAT CONSOLIDÉ DE LA VARIATION DES CAPITAUX PROPRES

Exercice terminé le 31 décembre (en millions de dollars canadiens)		2007	2006
<b>Capital social</b>			
Actions ordinaires au début de l'exercice		2 188 \$	2 231 \$
Distributions de parts d'Aéroplan	Note 4	(306)	(59)
Distributions de parts de Jazz	Note 5	(70)	-
Émission d'actions liée à l'exercice d'options sur actions		86	16
Actions ordinaires à la fin de l'exercice		1 898	2 188
Ajustement aux capitaux propres au début de l'exercice		(1 655)	(1 655)
<b>Total du capital social</b>		<b>243</b>	<b>533</b>
<b>Autres capitaux propres</b>			
Actions privilégiées convertibles		117	117
Obligations convertibles		90	92
<b>Total du capital social et autres capitaux propres</b>		<b>450</b>	<b>742</b>
<b>Surplus d'apport</b>			
Solde au début de l'exercice		25	19
Juste valeur des options sur actions émises aux employés de la Société constatée à titre de charge de rémunération	Note 15	25	13
Juste valeur des options sur actions exercées au capital social		(29)	(7)
Participation négative dans Aéroplan	Note 4	483	-
<b>Total du surplus d'apport</b>		<b>504</b>	<b>25</b>
<b>Bénéfices non répartis</b>			
Solde au début de l'exercice		810	402
Incidence cumulative de l'adoption de nouvelles méthodes comptables	Note 2M	5	-
Entente de non-concurrence et de transfert de protocoles de réparation	Note 22	(4)	-
		811	402
Bénéfice net de l'exercice		1 398	408
		2 209	810
<b>Cumul des autres éléments du résultat étendu</b>		Note 16	
Solde au début de l'exercice		-	-
Incidence cumulative de l'adoption de nouvelles méthodes comptables	Note 16	(7)	-
Autres éléments du résultat étendu		61	-
<b>Total accumulated other comprehensive income</b>		<b>54</b>	<b>-</b>
<b>Total des bénéfices non répartis et du cumul des autres éléments du résultat étendu</b>			
		2 263	810
<b>Total des capitaux propres</b>		<b>3 217 \$</b>	<b>1 577 \$</b>

\*ACE ne consolide plus les résultats et la situation financière d'Aéroplan depuis le 14 mars 2007 et de Jazz depuis le 24 mai 2007 (note 1).  
ACE ne consolide plus les résultats et la situation financière d'ACTS depuis le 16 octobre 2007 (note 1).

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

## ÉTAT CONSOLIDÉ DU RÉSULTAT ÉTENDU

Exercice terminé le 31 décembre (en millions de dollars canadiens)		2007*	2006
<b>Résultat étendu</b>			
Bénéfice net de l'exercice		1 398 \$	408 \$
Autres éléments du résultat étendu, déduction faite des impôts :			
Variation des pertes latentes sur des titres d'US Airways, montant net	Note 10	(13)	-
Reclassement au résultat de gains réalisés sur des titres de US Airways	Note 10	(6)	-
Variation nette des gains latents sur dérivés liés au carburant visés par l'application de la comptabilité de couverture (après déduction d'impôts de 29 \$)	Note 20	88	-
Reclassement au résultat des pertes (gains) réalisés nets sur des dérivés liés au carburant (après déduction d'impôts de 1 \$)	Note 20	(6)	-
Perte latente à la conversion d'une entité autonome (après déduction d'impôts de néant)		(9)	-
Reclassement au résultat de la quote-part de l'ajustement attribuable à l'écart de change lié à la cession d'ACTS (après déduction d'impôts de néant)		7	-
		61	-
<b>Total du résultat étendu</b>		<b>1 459 \$</b>	<b>408 \$</b>

\*ACE ne consolide plus les résultats et la situation financière d'Aéroplan depuis le 14 mars 2007 et de Jazz depuis le 24 mai 2007 (note1).

ACE ne consolide plus les résultats et la situation financière d'ACTS depuis le 16 octobre 2007 (note 1).

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

## ÉTAT CONSOLIDÉ DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercice terminé le 31 décembre (en millions de dollars canadiens)	2007*	2006
<b>Flux de trésorerie liés aux activités suivantes</b>		
<b>Exploitation</b>		
Bénéfice net de l'exercice	1 398 \$	408 \$
Ajustements liés au rapprochement avec les flux de trésorerie nets provenant de l'exploitation		
Amortissement et désuétude	582	576
Gain à la cession d'actifs	(1 366)	(393)
Écart de change	(387)	6
Impôts sur les bénéfices futurs	461	102
Capitalisation des régimes d'avantages sociaux futurs supérieure à la charge constatée	(205)	(228)
Augmentation (diminution) de l'obligation au titre des milles Aéroplan	(79)	34
Participation sans contrôle	146	52
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	-	102
Versements au titre des locations avions inférieurs (supérieurs) aux frais de location	(14)	(16)
Intérêts capitalisés	(108)	(61)
Autres	29	65
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement	72	85
	<b>529</b>	<b>732</b>
<b>Financement</b>		
Émission d'actions ordinaires	56	8
Émission d'actions d'Air Canada	-	187
Émission de parts de Jazz	-	218
Emprunts liés au matériel volant et à des facilités	1 914	397
Emprunts au titre de la facilité de crédit – Jazz	-	113
Distributions versées à la participation sans contrôle	(25)	(51)
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives	(504)	(278)
Autres	(38)	(3)
	<b>1 403</b>	<b>591</b>
<b>Investissement</b>		
Placements à court terme	83	(708)
Produit de la vente d'actions d'Air Canada	-	304
Produit de la vente de parts d'Aéroplan	463	-
Produit de la vente de parts de Jazz	263	14
Produit de la vente d'ACTS à ACE	723	-
Produit de la vente d'ACTS à Air Canada	65	-
Produit de la vente de US Airways	16	232
Produits de la vente d'autres actifs	90	40
Nouvelles immobilisations	(2 622)	(920)
Déconsolidation de la trésorerie d'Aéroplan	(231)	-
Déconsolidation de la trésorerie de Jazz	(138)	-
Déconsolidation de la trésorerie d'ACTS	(7)	-
Acquisition d'Aeroman, après déduction de la trésorerie	(53)	-
Financement de la lettre de crédit d'ACTS Aéro	(101)	-
Autres	(37)	4
	<b>(1 486)</b>	<b>(1 034)</b>
<b>Augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b>	<b>446</b>	<b>289</b>
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice	1 854	1 565
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice</b>	<b>2 300 \$</b>	<b>1 854 \$</b>
<b>Paiements d'intérêts en espèces</b>	<b>281 \$</b>	<b>272 \$</b>
<b>Paiements d'impôts en espèces</b>	<b>13 \$</b>	<b>1 \$</b>

\*Ne sont pas compris dans le poste Trésorerie et équivalents de trésorerie des placements à court terme de 839 \$ au 31 décembre 2007 (1 324 \$ au 31 décembre 2006).

\*ACE ne consolide plus les résultats et la situation financière d'Aéroplan depuis le 14 mars 2007 et de Jazz depuis le 24 mai 2007 (note 1).

ACE ne consolide plus les résultats et la situation financière d'ACTS depuis le 16 octobre 2007 (note 1).

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

## Exercice terminé le 31 décembre 2007 (en millions de dollars canadiens)

## 1. NATURE DES ACTIVITÉS

Gestion ACE Aviation Inc. (« ACE ») a été constituée le 29 juin 2004 en société de portefeuille chapeautant plusieurs sociétés du secteur du transport aérien. Dans les présentes notes afférentes aux états financiers consolidés, « Société » s'entend, selon le contexte, d'ACE et de ses participations dans le secteur de l'aviation, d'ACE et de l'une ou plusieurs de ses participations dans le secteur de l'aviation, de l'une ou plusieurs des participations d'ACE dans le secteur de l'aviation ou d'ACE à proprement parler.

En 2007, ACE regroupait les secteurs isolables suivants : Air Canada, Aéroplan Société en commandite (« 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 détenait :

- une participation directe de 75,0 % dans Air Canada;
- une participation indirecte de 20,1 % dans Aéroplan grâce à ses parts du Fonds de revenu Aéroplan;
- une participation indirecte de 20,1 % dans Jazz grâce à ses parts du Fonds de revenu Jazz Air; tel qu'il est décrit à la note 24, ACE a ramené à 9,5 % sa participation dans Jazz après le 31 décembre 2007;
- une participation directe de 23,0 % dans Aero Technical Support & Services Holdings (« ACTS Aéro »), société qui détient et exploite l'entreprise d'ACTS à la suite de sa monétisation (note 6).

La demande de services observée au sein des secteurs de la Société varie tout au long de l'année civile. Les secteurs Air Canada et Jazz (jusqu'au 24 mai 2007) connaissent généralement une hausse de la demande aux deuxième et troisième trimestres en raison d'un nombre plus élevé de voyageurs d'agrément qui privilégient les mois du printemps et de l'été pour leurs déplacements. La structure de coûts de ces deux secteurs comporte des coûts fixes substantiels qui ne varient pas en fonction de la demande passagers ni des coefficients d'occupation. Le secteur ACTS (jusqu'au 16 octobre 2007) a enregistré un ralentissement au troisième trimestre en raison des déplacements élevés pendant les mois d'été, ce qui a dissuadé les transporteurs de programmer l'entretien et la maintenance des appareils pendant cette période de pointe.

Les notes afférentes aux états financiers consolidés portent sur plusieurs opérations effectuées en 2007 et en 2006 relativement à la cession de participations d'ACE dans le secteur de l'aviation. Ces opérations comprennent notamment les premiers appels publics à l'épargne et les placements secondaires d'Air Canada, d'Aéroplan et de Jazz; la monétisation d'ACTS; la cession de participations en actions dans US Airways et les distributions aux actionnaires d'ACE sous forme de dividende en capital au titre des parts du Fonds de revenu Aéroplan et du Fonds de revenu Jazz Air. En outre, la Société est intervenue sur ses titres en procédant à une importante offre de rachat le 10 janvier 2008, et a vendu des parts de Jazz le 24 janvier 2008 (voir la note 24).

Le tableau qui suit présente les gains à la cession réalisés en 2007 et en 2006 du fait d'opérations de cession, par voie de vente, de diverses participations dans le secteur de l'aviation :

		2007	2006
Premier appel public à l'épargne d'Air Canada	Note 3	- \$	25 \$
Placement secondaire d'Aéroplan	Note 4	539	-
Premier appel public à l'épargne de Jazz	Note 5	-	220
Placement secondaire de Jazz	Note 5	233	-
Monétisation d'ACTS	Note 6	565	-
US Airways	Note 10	8	152
<b>Gain à la cession de participations dans le secteur de l'aviation</b>		<b>1 345</b>	<b>397</b>
Autres gains (pertes)		21	(4)
<b>Gain à la cession d'actifs</b>		<b>1 366 \$</b>	<b>393 \$</b>

ACE a réalisé un gain de 190 \$ par suite du premier appel public à l'épargne d'Aéroplan en 2005.

Les présents états financiers consolidés sont exprimés en millions de dollars canadiens et établis conformément aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada selon le principe de continuité de l'exploitation.

### **Air Canada**

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

Ces services sont assurés par Air Canada ainsi que par les sociétés en commandite AC Cargo SEC (« Air Canada Cargo »), ACGHS SEC (« Services au sol Air Canada » ou « ACGHS ») et Touram SEC (« Vacances Air Canada »).

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. Aux termes d'un contrat d'achat de capacité conclu entre Air Canada et Jazz (le « CAC de Jazz »), Jazz assure des services passagers réguliers intérieurs et transfrontaliers américains pour le compte d'Air Canada. Directement ou par l'entremise du réseau Star Alliance, Air Canada est présente sur presque tous les grands marchés du monde. Air Canada est membre fondateur du réseau Star Alliance, le plus important réseau de transporteurs aériens de la planète.

Air Canada et Air Canada Cargo assurent des services de transport de fret sur les lignes intérieures, transfrontalières américaines et internationales. Air Canada Cargo est un important transporteur de fret aérien intérieur et utilise l'ensemble du trafic marchandises acheminé sur des vols intérieurs ou transfrontaliers des appareils d'Air Canada ou de Jazz. Air Canada propose en outre des services de transport de fret sur ses vols internationaux et utilise actuellement un avion-cargo nolisé pour compléter les services offerts sur les trajets Canada-Europe.

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

Touram SEC (« Vacances Air Canada » ou « VAC ») est un grand voyageur canadien. Établie à Montréal et à Toronto, Vacances Air Canada est une filiale en propriété exclusive d'Air Canada et exerce ses activités sur le marché des voyages d'agrément à l'étranger (Antilles, Mexique, Europe, Amérique du Sud et États-Unis) : elle élabore, commercialise et distribue des forfaits vacances grâce à un réseau d'agences de voyages indépendantes au Canada ainsi que par l'intermédiaire du site Web « vacancesaircanada.com » de VAC.

### **Aéroplan**

Aéroplan est l'entreprise par excellence du Canada vouée à la commercialisation de la fidélisation. Aéroplan fournit à ses partenaires commerciaux, dont Air Canada, des services de commercialisation de la fidélisation conçus pour stimuler la demande des produits et services de ces partenaires.

Par suite de la distribution de parts du Fonds de revenu Aéroplan le 14 mars 2007, ACE ne consolide plus les résultats d'exploitation, les actifs, les passifs et les flux de trésorerie d'Aéroplan. La participation résiduelle d'ACE dans Aéroplan est comptabilisée à la valeur de consolidation (note 4).



**Jazz**

Jazz est le plus important transporteur régional et le deuxième plus important transporteur aérien au Canada, après Air Canada, en ce qui a trait au nombre d'appareils et de liaisons exploitées. Jazz offre des services à la clientèle d'Air Canada sur les marchés à plus faible densité et sur les marchés à plus haute densité pendant les périodes hors pointe partout au Canada et vers certaines destinations aux États-Unis en vertu du contrat d'achat de capacité conclu avec Air Canada, entré en vigueur le 30 septembre 2004 (le « CAC initial de Jazz »), puis modifié et mis à jour le 1er janvier 2006 (le « CAC de Jazz »). Aux termes du CAC de Jazz, Jazz se concentre sur les opérations aériennes et le service client, tandis qu'Air Canada assure tout l'aspect commercial des activités régionales, dont l'établissement des horaires, le marketing, la tarification et les services connexes. Conformément au CAC de Jazz, Air Canada constate les charges liées à Jazz selon une formule d'honoraires qui est fonction des heures de vol assurées, des passagers transportés et d'autres points prévus au contrat.

Avant la distribution de parts, le 24 mai 2007, Air Canada consolidait Jazz à titre d'entité à détenteurs de droits variables (« EDDV ») en application de la note d'orientation concernant la comptabilité NOC-15, Consolidation des entités à détenteurs de droits variables (la « NOC-15 »). Par suite de la distribution, par ACE, de parts du Fonds de revenu Jazz Air le 24 mai 2007, la participation d'ACE dans le Fonds de revenu Jazz Air est passée de 58,8 % à 49,0 %. Avant la distribution, ACE a échangé les parts qui lui restaient de Jazz contre des parts du Fonds de revenu Jazz Air, qui détient toutes les parts en circulations de Jazz. Depuis le 24 mai 2007, le Fonds de revenu Jazz Air est considéré comme le principal bénéficiaire de Jazz en vertu de la NOC-15 et, par conséquent, consolide les résultats de Jazz depuis cette date. Les opérations intersociétés antérieures au 24 mai 2007 ont été éliminées dans les présents états financiers consolidés.

Les présents états financiers consolidés tiennent compte de la consolidation des activités de Jazz jusqu'au 24 mai 2007, date de la distribution. Depuis cette date, la participation d'ACE dans Jazz est comptabilisée à la valeur de consolidation (note 5).

**ACTS**

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

Le 16 octobre 2007, ACE a vendu la quasi-totalité des actifs et des passifs de ACTS à ACTS Aéro et a reçu un paiement en espèces et titres de capitaux propres (note 6). À la suite du rachat de l'action échangeable émise à un apparenté à Grupo TACA et de l'établissement du régime initial d'intéressement à long terme d'ACTS, ACE détient une participation de 23 % dans ACTS Aéro, qui a acheté les actifs d'ACTS et exerce les activités qu'elle exerçait antérieurement.

Les présents états financiers consolidés tiennent compte de la consolidation des activités d'ACTS jusqu'au 16 octobre 2007. Depuis cette date, la participation d'ACE dans ACTS Aéro est comptabilisée à la valeur de consolidation (note 6).

Voir la note 18, Informations sectorielles, pour un complément d'information financière sur les secteurs d'exploitation d'ACE.

## 2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

### A) BASE D'ÉVALUATION

Conformément aux dispositions du chapitre 1625 du Manuel de l'ICCA, « Réévaluation intégrale des actifs et des passifs », (« ICCA 1625 »), ACE a adopté la comptabilité nouveau départ le 30 septembre 2004. Par suite de la réorganisation financière au titre de la LACC, les actifs et les passifs de l'entité consolidée, à l'exclusion de l'écart d'acquisition, ont été entièrement réévalués à leur juste valeur. Un écart de réévaluation de 3 395 \$ a été inscrit au crédit du capital social.

### B) PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION

Les présents états financiers consolidés présentent les comptes de la Société et de ses participations dans le secteur de l'aviation décrites à la note 1, avec ajustements au titre de la participation sans contrôle. Les états financiers consolidés de la Société comprennent les comptes d'EDDV dont la Société est la principale bénéficiaire. Tous les soldes et opérations intersociétés sont éliminés.

### C) UTILISATION D'ESTIMATIONS

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

### D) PRODUITS PASSAGES ET FRET

Les produits passages et fret perçus d'avance sont reportés et inclus dans le passif à court terme. Les produits passages et fret sont constatés au moment où les transports correspondants sont assurés, sauf les produits tirés de passes de vols illimités, qui sont constatés linéairement sur la période de validité de la passe de vols considérée. Air Canada a formé des alliances avec d'autres transporteurs aériens qui recouvrent une participation au programme de fidélisation, une exploitation à code multiple et la coordination de services portant entre autres sur les réservations, le traitement des bagages et les horaires des vols. Les produits sont répartis selon des formules précisées dans les ententes commerciales et constatés quand les transports sont assurés. Comme cela est décrit plus loin sous Programme de fidélisation Aéroplan, la juste valeur estimative des milles Aéroplan (les « milles ») gagnés au titre de vols admissibles est reportée jusqu'au moment où les vols admissibles sont assurés. Les produits reportés au titre de l'octroi de milles à des clients, y compris de milles vendus à des partenaires du programme de fidélisation, sont constatés dans les produits passages lorsque les transports sont assurés. Les produits tirés des échanges de services non passagers sont constatés dans les autres produits d'exploitation.

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 ententes commerciales et intersociétés qui sont courants dans tout le secteur aérien, des antécédents qui remontent à de nombreuses années, et d'autres facteurs comme les remboursements, échanges et billets non utilisés, certains montants relativement faibles sont constatés à titre de produits reposant sur des estimations. Des événements et circonstances peuvent faire que ces estimations diffèrent des résultats réels, mais, les écarts ont été minimes dans le passé.

### E) CONTRATS D'ACHAT DE CAPACITÉ – JAZZ ET TRANSPORTEURS DE TROISIÈME NIVEAU

Air Canada a conclu des contrats d'achat de capacité (« CAC ») avec certains transporteurs régionaux indépendants dits « de troisième niveau » exploitant des appareils d'au plus 18 places. Air Canada a aussi conclu un CAC avec Jazz, une société apparentée à la Société (se reporter à la note 22 pour de plus amples informations). En vertu de ces contrats, Air Canada se charge du marketing, de la billetterie et des dispositions commerciales liées à ces vols, et elle inscrit les revenus qu'elle en tire dans ses produits passages. Les charges d'exploitation liées à ces CAC comprennent les frais d'achat de capacité et les coûts refacturés, pris en charge par la Société sans majoration, qui comprennent la charge de carburant, les redevances aéroportuaires et de navigation et les autres frais. Ces charges sont comptabilisées dans la catégorie pertinente des charges d'exploitation.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2007, les produits passages au titre de CAC avec des transporteurs de troisième niveau s'élevaient à 71 \$ (68 \$ en 2006). Voir la note 22 pour les montants liés aux opérations entre apparentés conclues avec Jazz.

### F) PROGRAMME DE FIDÉLISATION AÉROPLAN

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

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

Compte tenu des antécédents et des politiques courantes du programme, la Société fournit une estimation du taux de milles qui ne devraient pas être échangés, appelés désistements. La Société établit une estimation des désistements à partir des conditions

d'adhésion et des antécédents déjà enregistrés en ce qui concerne les milles accumulés et échangés, après ajustement pour tenir compte de tous les changements survenant dans les conditions d'échange imposées aux membres. Le taux de désistement estimatif s'établit à 17 %. Les changements du taux de désistement sont comptabilisés de la façon suivante : pendant la période d'application du changement, le solde des produits reportés est ajusté comme si le montant estimatif révisé avait été utilisé dans les périodes précédentes. Par la suite, on utilise le montant estimatif révisé. La valeur attribuée aux désistements est constatée linéairement dans les « autres produits » sur 30 mois, à savoir la durée de vie moyenne estimative d'un mille.

Le 14 mars 2007, la Société a déconsolidé Aéroplan et, par conséquent, la partie à court terme des produits reportés du programme de fidélisation Aéroplan est de néant (799 \$ en 2006). Jusqu'à la date de déconsolidation, la partie à court terme des produits reportés au titre du programme de fidélisation Aéroplan était établie en fonction de l'estimation que faisait la direction de la partie des obligations qui ferait l'objet d'un échange dans les 12 mois suivants. La partie restante des passifs est comptabilisée dans Aéroplan au titre des « produits reportés d'Aéroplan ».

### G) AUTRES PRODUITS

Les autres produits comprennent les produits tirés de la vente de la portion terrestre de forfaits-voyages, et de la fourniture de services d'escale et d'autres services connexes au transport aérien. Les produits tirés de forfaits vacances sont constatés à mesure que les services correspondants sont assurés pendant la durée des vacances. Les autres produits tirés des services connexes au transport aérien sont constatés lorsque les ventes sont effectuées aux passagers ou lorsque les services sont rendus.

Sont aussi compris dans les autres produits les revenus tirés de la location ou de la sous-location d'appareils à des tiers. Les revenus tirés de la location ou de la sous-location sont constatés linéairement sur la durée du contrat de location ou de sous-location.

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

Les produits et les charges liés aux services de maintenance cellule et aux services de révision des moteurs et des composants sont reportés et ne sont constatés qu'une fois les travaux achevés. Certains contrats de maintenance sont facturés à l'heure de vol, où le client paie en fonction de l'utilisation qu'il fait de l'appareil. Les encaissements au titre d'une facturation à l'heure de vol sont reportés dans le passif à court terme et imputés aux résultats dès la prestation des services de maintenance.

Les autres produits tirés des services connexes au transport aérien sont constatés dès que les services sont rendus.

### H) AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

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

Une méthode d'évaluation fondée sur les données du marché est appliquée à l'évaluation de l'actif des régimes aux fins du calcul du rendement attendu de cet actif. Selon cette méthode, les écarts entre les rendements des placements obtenus au cours d'un exercice donné et les rendements attendus sont amortis linéairement sur quatre ans.

Le coût des services passés découlant des modifications aux régimes est amorti linéairement sur la durée résiduelle moyenne d'activité des salariés à la date de la modification. Cette période ne dépasse pas la durée résiduelle moyenne d'activité des salariés concernés qui va jusqu'à la date d'admissibilité intégrale. La durée résiduelle moyenne d'activité des salariés (ou espérance de vie résiduelle moyenne des anciens participants dans le cas des régimes ne comptant aucun participant en activité) est comprise entre 7 et 16 ans pour les régimes de retraite et entre 10 et 11 ans pour les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi et d'avantages complémentaires.

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

Certains employés d'Air Canada effectuent du travail pour des apparentés. Ces salariés cotisent aux régimes de retraite à prestations déterminées d'Air Canada 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 présents états financiers consolidés tiennent compte des actifs et des passifs de tous les régimes dont la Société est le promoteur. Les charges sont constatées, après déduction des coûts recouverts auprès des apparentés relativement aux salariés qu'Air Canada a détachés auprès de ces apparentés selon une formule convenue. Le recouvrement des coûts entraîne une réduction du coût des prestations d'Air Canada, avec compensation du montant à recevoir de l'apparenté.

#### **I) RÉGIME DE PARTICIPATION AUX BÉNÉFICES**

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

#### **J) RÉGIMES DE RÉMUNÉRATION À BASE D'ACTIONS**

Certains salariés de la Société participent, pour les périodes considérées, aux régimes de rémunération à base d'actions d'ACE, d'Air Canada, d'Aéropplan, de Jazz et d'ACTS, décrits à la note 15.

La juste valeur des options sur actions ou des parts attribuées aux salariés de la Société est constatée à titre de charge de rémunération et un crédit correspondant est porté au surplus d'apport, selon la méthode linéaire, sur la durée de la période d'acquisition applicable. La juste valeur associée à l'attribution d'options sur actions ou de parts à un salarié qui a le droit de prendre sa retraite à la date d'attribution est passée en charges à la date d'attribution. La juste valeur associée à l'attribution d'options sur actions ou de parts à un salarié qui a le droit de prendre sa retraite pendant la période d'acquisition des droits est constatée sur la période allant de la date d'attribution jusqu'à la date à laquelle le salarié a le droit de prendre sa retraite. La valeur du coût de rémunération constaté à quelque date que ce soit correspond au moins à la valeur de la part des options acquise à cette date. Voir la note 15 pour une analyse de l'acquisition accélérée des options d'ACE.

ACE, Air Canada, Aéropplan et Jazz proposent en outre des régimes d'actionariat et d'achat de parts. En vertu de ces régimes, la Société verse, en contrepartie des montants versés par les salariés, des cotisations établies selon des pourcentages prévus au régime. Ces cotisations sont constatées au titre des « Salaires et charges sociales » (note 15).

#### **K) MAINTENANCE ET RÉPARATION**

Les frais de maintenance et de réparation des appareils loués et des appareils appartenant à la Société, y compris pour les services de maintenance en ligne, les services de révision et de réparation des composants et les contrôles liés à la maintenance, sont passés en charges d'exploitation dès qu'ils sont engagés, à l'exception des frais de maintenance et de réparation liés aux modalités de restitution des appareils pour les locations avions à court terme, qui sont amortis sur la durée du contrat de location. La maintenance en ligne englobe les inspections et les contrôles de maintenance usuels quotidiens et hebdomadaires programmés, tandis que la réparation et la révision englobent l'inspection ou le remplacement de pièces importantes et que les contrôles de maintenance sont des inspections plus poussées et des travaux d'entretien plus complexes des appareils.

#### **L) AUTRES CHARGES D'EXPLOITATION**

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

#### **M) INSTRUMENTS FINANCIERS ET COMPTABILITÉ DE COUVERTURE**

En vertu de sa politique de gestion des risques, la Société n'a recours à des instruments financiers dérivés que pour gérer les risques et non à des fins spéculatives.

Le 1er janvier 2007, la Société a adopté les normes comptables énoncées dans les chapitres 3855, « Instruments financiers – Comptabilisation et évaluation », 3861, « Instruments financiers – Présentation et information à fournir », 3865, « Couvertures », 1530, « Résultat étendu », et 3251, « Capitaux propres » du Manuel de l'ICCA.

Les actifs financiers et les passifs financiers, y compris les dérivés, sont comptabilisés dans le bilan consolidé lorsque la Société devient partie aux dispositions contractuelles de l'instrument financier ou du contrat dérivé non financier. 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 sera fonction des catégories d'instruments financiers, c'est-à-dire selon que ces derniers sont détenus à des fins de transaction, détenus jusqu'à leur échéance, disponibles à la vente, des prêts et des créances ou d'autres passifs financiers. La catégorie « détenu à des fins de transaction » s'applique lorsque l'entité « effectue des opérations » au titre d'un instrument financier ou subsidiairement, lorsque la norme permet que tout instrument financier soit irrévocablement désigné comme détenu à des fins de transaction. La catégorie « détenu jusqu'à l'échéance » s'applique seulement si des conditions spécifiques sont remplies à l'égard de l'actif et si l'entité a la capacité et l'intention de conserver l'actif jusqu'à l'échéance. Dans le cas des instruments financiers classés autrement que comme détenus à des fins de transaction, les coûts de transaction sont ajoutés à la juste valeur initiale de l'instrument financier correspondant. Les coûts de transaction liés à la ligne de crédit renouvelable qui n'est pas utilisée sont reportés et amortis linéairement sur la durée de la facilité de crédit.

Les actifs financiers et les passifs financiers classés comme détenus à des fins de transaction sont évalués à la juste valeur et les variations de la juste valeur sont constatées au titre des produits (charges) hors exploitation. Les actifs financiers classés comme détenus jusqu'à l'échéance, les prêts et les créances et les autres passifs financiers sont évalués au coût après amortissement calculé selon la méthode des intérêts effectifs. Les actifs financiers classés comme disponibles à la vente sont évalués à la juste valeur et les pertes et gains latents s'y rattachant, y compris les variations des taux de change, sont constatés au titre des autres éléments du résultat étendu tel qu'il est décrit ci-dessous. Des placements dans des instruments de capitaux propres classés comme disponibles à la vente qui n'ont pas de prix coté sur un marché actif doivent être évalués au coût.

Les instruments dérivés sont inscrits au bilan consolidé à la juste valeur, y compris les dérivés incorporés dans des contrats financiers ou non financiers. Les variations de la juste valeur des instruments dérivés sont constatées au titre des produits (charges) hors exploitation, sauf pour les contrats de gestion du risque de change et les dérivés désignés comme éléments de couverture efficaces de flux de trésorerie, comme il est décrit plus amplement ci-dessous.

En ce qui concerne les instruments financiers évalués au coût après amortissement, le montant net des coûts de transaction ou des frais, primes ou escomptes reçus ou engagés y afférents est imputé en montant net, à la date d'entrée en vigueur, à la juste valeur de l'instrument financier. Les intérêts débiteurs sont constatés selon la méthode des intérêts effectifs. La juste valeur initiale de l'obligation liée à la garantie est constatée pour toutes les garanties données qui répondent à la définition de garantie figurant dans la Note d'orientation concernant la comptabilité NOC-14, Informations à fournir sur les garanties (la « NOC-14 »), et cette juste valeur initiale est amortie sur la durée de la garantie. La Société a pour politique de ne pas réévaluer la juste valeur de la garantie financière sauf si la garantie peut être considérée comme un dérivé.

La Société a établi la classification suivante :

- La trésorerie et les équivalents de trésorerie sont classés comme détenus à des fins de transaction, et toute variation de la juste valeur pendant la période est constatée à titre de bénéfice net.
- Les dépôts liés aux appareils sont classés comme des placements détenus jusqu'à l'échéance et sont évalués au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les intérêts créditeurs sont comptabilisés dans le résultat net, le cas échéant.
- Les débiteurs sont classés comme des prêts et des créances, et ils sont évalués au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les intérêts créditeurs sont comptabilisés dans le résultat net, le cas échéant.
- Les créditeurs, facilités de crédit et prêts bancaires et la composante passif des obligations convertibles et des actions privilégiées convertibles sont classés comme autres passifs financiers et ils sont évalués au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les intérêts créditeurs sont comptabilisés dans le résultat net, le cas échéant.

Les variations de la juste valeur des contrats de change à terme, des contrats d'option sur devises et des contrats de swaps de devises qui servent à la gestion du risque de change mais ne sont pas désignés comme des couvertures aux fins comptables, sont constatées dans les écarts de change. Ces contrats sont pris en compte dans le bilan consolidé à la juste valeur dans les charges payées d'avance et les autres actifs à court terme, dans les dépôts et autres actifs, dans les créditeurs et charges à payer ou dans les autres passifs à long terme, selon le cas.

La Société conclut de temps à autre des swaps de taux d'intérêt pour gérer le risque associé aux fluctuations des taux d'intérêt sur ses emprunts à taux variable libellés en dollars américains ou canadiens, y compris les opérations prévues de financement par emprunt. Les variations de la juste valeur de ces contrats de swaps, qui ne sont pas désignés comme des couvertures aux fins comptables, sont constatées en résultat à titre d'« Autres produits hors exploitation ». Ces contrats sont pris en compte dans le bilan consolidé à la juste valeur dans les charges payées d'avance et les autres actifs à court terme, dans les dépôts et autres actifs, dans les créditeurs et charges à payer ou dans les autres passifs à long terme, selon le cas.

#### Dérivés liés au carburant admissibles à la comptabilité de couverture

La Société a désigné certains dérivés liés au carburant comme éléments de couverture de flux de trésorerie. Dans une relation de couverture de flux de trésorerie, la partie efficace de la variation de la juste valeur du dérivé de couverture est constatée au titre des autres éléments du résultat étendu alors que la partie inefficace est prise en compte dans les produits (charges) hors exploitation. À l'échéance des dérivés liés au carburant, la partie efficace des gains et des pertes, auparavant constatée dans le cumul des autres éléments du résultat étendu, est prise en compte dans la charge de carburant. Les dérivés sont pris en compte dans le bilan consolidé dans les charges payées d'avance et les autres actifs à court terme, dans les dépôts et autres actifs, dans les créditeurs et charges à payer ou dans les autres passifs à long terme, selon le cas.

La comptabilité de couverture ne cesse que si le dérivé n'est plus une couverture efficace, si le dérivé est résilié ou vendu, ou encore au moment de la vente ou de la résiliation anticipée de l'élément couvert. Les montants qui étaient antérieurement comptabilisés dans le cumul des autres éléments du résultat étendu sont reclassés dans la charge de carburant des exercices au cours desquels les dérivés viennent à échéance. Si le dérivé est vendu avant son échéance, les montants antérieurement intégrés dans le cumul des autres éléments du résultat étendu sont reclassés dans les produits (charges) hors exploitation. Air Canada n'a pas pour pratique de vendre des dérivés liés au carburant avant l'échéance. Voir la note 20.

#### Résultat étendu

Les autres éléments du résultat étendu correspondent aux variations des capitaux propres au cours d'une période qui résultent d'opérations et d'autres événements sans rapport avec les propriétaires et qui sont portés au résultat étendu, mais exclus du résultat net. Les variations de la juste valeur de la partie efficace d'un instrument de couverture de flux de trésorerie au cours d'une période sont inscrites au titre des autres éléments du résultat étendu. Depuis le premier trimestre de 2007, les états financiers consolidés intermédiaires comprennent l'état consolidé du résultat étendu; les éléments ayant une incidence sur les autres éléments du résultat étendu sont inscrits prospectivement depuis le 1er janvier 2007, y compris les ajustements de transition. Le cumul des variations des autres éléments du résultat étendu est compris dans le cumul des autres éléments du résultat étendu, lequel est présenté comme une nouvelle catégorie dans les capitaux propres au bilan consolidé. Les autres éléments du résultat étendu et le cumul des autres éléments du résultat étendu sont présentés après déduction des impôts.

#### Incidence de l'adoption des chapitres 3855, 3861, 3865, 1530 et 3251 du Manuel de l'ICCA

Conformément aux dispositions transitoires des normes, les résultats des exercices antérieurs n'ont pas été retraités en fonction de l'adoption des chapitres 3855, « Instruments financiers – Comptabilisation et évaluation », 3861, « Instruments financiers – Informations à fournir et présentation », 3865, « Couvertures », 1530, « Résultat étendu », et 3251, « Capitaux propres ».

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 étant disponibles à la vente et des instruments de couverture désignés comme des couvertures de flux de trésorerie, ont été constatés dans les bénéfices non répartis d'ouverture de la Société en date du 1er janvier 2007. Les ajustements attribuables à la réévaluation des actifs financiers classés comme des titres disponibles à la vente à la juste valeur ont été constatés dans le cumul des autres éléments du résultat étendu d'ouverture, à la même date.

En ce qui concerne la relation de couverture du prix du carburant de la Société, classée comme une couverture de flux de trésorerie, à laquelle peut être appliquée la comptabilité de couverture selon la nouvelle norme, la partie efficace des gains ou des pertes, s'il en est, sur les instruments de couverture, a été constatée dans le cumul des autres éléments du résultat étendu, et le cumul de la partie inefficace a été porté aux bénéfices non répartis d'ouverture de la Société en date du 1er janvier 2007.

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

	Augmentation (diminution)
Dépôts et autres actifs	23 \$
Impôts sur les bénéfices futurs (6 \$, après déduction d'une provision pour moins-value de 6 \$)	-
Charges reportées	(29)
Actifs incorporels	(3)
Créditeurs et charges à payer	19
Dettes à long terme et obligations locatives	(30)
Participation sans contrôle	4
Bénéfices non répartis, après déduction d'impôts de néant	5
Cumul des autres éléments du résultat étendu, après déduction d'impôts de 4 \$	(7)

#### Instruments d'emprunt convertibles et autres comportant des dérivés incorporés

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

**N) CONVERSION DES DEVICES**

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

**O) IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES**

La Société comptabilise les impôts sur les bénéfices selon la méthode du report variable, en vertu de laquelle des actifs et des passifs d'impôts futurs sont constatés au titre des effets fiscaux futurs estimatifs attribuables aux écarts entre la valeur comptable et la valeur fiscale des actifs et passifs. Les actifs et passifs d'impôts futurs sont déterminés en utilisant les taux d'imposition pratiquement en vigueur pour l'exercice au cours duquel les écarts temporaires sont censés se résorber. L'incidence d'une modification des taux d'imposition sur les actifs et passifs d'impôts futurs est constatée dans les résultats de la période au cours de laquelle la modification est pratiquement en vigueur. Il y a constatation d'actifs d'impôts futurs dans la mesure où leur réalisation est considérée comme plus probable qu'improbable. L'avantage au titre des actifs d'impôts futurs qui existait au nouveau départ comptable et pour lequel une provision pour moins-value est constatée, sera comptabilisé en premier lieu pour ramener à une valeur de néant les actifs incorporels, s'il en est, (sur une base proportionnelle), qui avaient été comptabilisés au moment du nouveau départ comptable, le montant résiduel éventuel étant inscrit au crédit des capitaux propres. L'avantage au titre des actifs d'impôts futurs acquis après le nouveau départ sera présenté dans l'état des résultats.

**P) TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE**

En date du 31 décembre 2007, la trésorerie comprend 2 031 \$ (1 730 \$ en 2006) au titre de placements ayant des échéances initiales d'au plus trois mois. Ces placements, constitués d'acceptations bancaires, de billets à escompte bancaires et de papier commercial, peuvent être rapidement convertis en espèces et ont, à la date d'achat, une échéance d'au plus trois mois. Au 31 décembre 2007, le taux d'intérêt moyen pondéré des placements était de 4,62 % (4,30 % en 2006). Voir la note 10 pour des informations sur le papier commercial adossé à des créances émises par des tiers (« PCAA »), qui a été reclassé dans les dépôts et autres actifs dans la mesure où ces montants ne devraient pas être recouvrables à moins d'un an.

**Q) PLACEMENTS À COURT TERME**

Les placements à court terme, constitués d'acceptations bancaires et de billets à escompte bancaires, ont des échéances initiales de plus de trois mois et d'au plus un an. Au 31 décembre 2007, le taux d'intérêt moyen pondéré des placements à court terme était de 4,61 % (4,31 % en 2006).

**R) LIQUIDITÉS SOUMISES À RESTRICTIONS**

La Société a constaté sous l'actif à court terme 124 \$ (109 \$ en 2006) au titre des liquidités soumises à restrictions, représentant les fonds détenus en fiducie par Vacances Air Canada en conformité avec les prescriptions réglementaires régissant les produits passages payés d'avance, constatés dans le passif à court terme, relativement à certaines activités liées aux voyages. Les liquidités soumises à restrictions échéant à plus d'un an à compter de la date du bilan sont intégrées aux dépôts et autres actifs.

**S) RECHANGES, MATIÈRES ET FOURNITURES**

Les rechanges, matières et fournitures, qui comprennent les pièces de rechange réparables et remplaçables ainsi que les stocks de carburant, sont évalués au plus faible du coût moyen et de la valeur de réalisation nette.

**T) IMMOBILISATIONS CORPORELLES**

Les immobilisations corporelles sont initialement constatées au coût. Les immobilisations faisant l'objet de contrats de location-acquisition et l'obligation quant aux versements futurs au titre de la location sont initialement constatées à la plus faible des valeurs entre la juste valeur des immobilisations et la valeur actualisée de ces versements au titre de la location.

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 EDDV sont amorties sur la durée du contrat, à concurrence de leur valeur résiduelle estimative. La période d'amortissement du matériel volant, y compris des moteurs de rechange et pièces connexes (les « articles durables ») est de 20 à 25 ans et sa valeur résiduelle estimative, de 10 % à 20 %. Les frais de reconfiguration des appareils sont amortis sur 3 ans à 5 ans. Les améliorations apportées aux avions appartenant à la Société sont capitalisées et amorties sur la durée d'utilisation résiduelle de cette catégorie d'immobilisations. Les améliorations apportées aux avions en location-exploitation sont amorties sur la durée du contrat de location.

Les bâtiments sont amortis linéairement sur leur durée de vie utile jusqu'à concurrence de 40 à 50 ans. Une exception à cette règle est lorsque la durée de vie utile du bâtiment est supérieure à la durée du bail foncier. Dans ce cas, le bâtiment est amorti sur la durée du bail. Les améliorations locatives sont amorties sur la durée du bail ou 5 ans, selon la moindre durée. Le matériel au sol et autres équipements sont amortis sur 3 à 25 ans.

#### U) INTÉRÊTS CAPITALISÉS

Les intérêts sur les sommes destinées à financer l'acquisition de nouveau matériel volant et d'autres immobilisations corporelles sont capitalisés pour les périodes précédant la mise en service de ces biens. Les intérêts capitalisés relatifs à l'acquisition de nouveau matériel volant et d'autres immobilisations corporelles sont inclus à titre de dépôts sur acquisitions, dans le compte des immobilisations corporelles (voir la note 7). Les intérêts capitalisés comprennent aussi les frais de financement réclamés par les avionneurs relativement aux engagements pris à l'égard d'immobilisations (voir la note 19).

#### V) ACTIFS INCORPORELS

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

	Vie utile estimative
Droits relatifs à des désignations et créneaux aéroportuaires internationaux	Indéfinie
Marque de commerce Air Canada	Indéfinie
Marque de commerce Aéroplan	Indéfinie
Autres marques de commerce	Indéfinie
Contrats Aéroplan	25 ans
Affiliation à Star Alliance	25 ans
Autres actifs incorporels liés à des contrats ou relations clients	de 10 à 15 ans
Actifs incorporels d'ordre technologique	de 1 à 5 ans

#### W) DÉPRÉCIATION D'ACTIFS À LONG TERME

Les actifs à long terme sont soumis à un test de recouvrabilité lorsque des événements ou des changements de situation indiquent que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. Lorsqu'un événement ou un changement de situation indique que la valeur comptable d'actifs à long terme qui ne sont pas des actifs incorporels à durée de vie indéfinie pourrait ne pas être recouvrée, on en teste la dépréciation éventuelle en comparant l'estimation des flux de trésorerie qu'on s'attend à en tirer dans l'avenir à la valeur comptable des actifs ou groupes d'actifs. 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 de l'actif sur sa juste valeur et la comptabiliser dans l'exercice considéré. La recouvrabilité est déterminée en fonction des flux de trésorerie non actualisés directement liés à l'utilisation du groupe d'actifs ou à sa sortie.

Les actifs incorporels à durée de vie indéfinie sont soumis à un test de dépréciation tous les ans ou lorsque les événements ou l'évolution de la situation indiquent une dépréciation possible. Si la valeur comptable des actifs excède leur juste valeur, on ramène la valeur de ces actifs à leur juste valeur.

#### X) PARTICIPATIONS COMPTABILISÉES À LA VALEUR DE CONSOLIDATION

Les participations sous influence notable sont comptabilisées initialement au coût (notes 4, 5 et 6), et leur valeur comptable est augmentée ou diminuée afin de constater la quote-part de la Société du résultat net de l'entité émettrice.

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

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

#### Z) OBLIGATIONS LIÉES À LA MISE HORS SERVICE D'IMMOBILISATIONS

La Société constate un actif et le passif correspondant relativement aux coûts de retrait du service d'une immobilisation corporelle, lorsqu'il existe une obligation juridique de mettre cette immobilisation hors service. La juste valeur du passif lié à une obligation de mise hors service d'une immobilisation doit être constatée dans la période durant laquelle elle est engagée, à condition qu'il soit possible de faire une estimation raisonnable de cette juste valeur. Les coûts de mise hors service qui y sont associés sont capitalisés et augmentent la valeur comptable de l'immobilisation en cause, puis ils sont amortis sur la durée de sa vie utile. Au cours des périodes subséquentes, l'obligation est ajustée en fonction de l'écoulement du temps par passation en charges et les variations des flux de trésorerie sous-jacents par des augmentations ou des réductions de l'obligation liée à la mise hors service d'immobilisations ainsi que de la valeur de l'immobilisation correspondante. Un gain ou une perte peut devoir être constaté au moment du règlement de l'obligation.



**AA) OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS**

Les opérations entre apparentés hors du cours normal des activités sont évaluées à leur valeur d'échange lorsque la modification des droits de propriété liés à l'élément transféré est réelle et que la valeur d'échange est étayée par une preuve indépendante. Autrement, elles sont évaluées à la valeur comptable. Les opérations entre apparentés dans le cours normal des activités sont évaluées à leur valeur d'échange.

**BB) ENTITÉS À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLES**Opérations de location liées à des appareils ou à des moteurs

Air Canada a conclu des opérations de location liées à des appareils ou à des moteurs avec un certain nombre de structures d'accueil, considérées comme des entités à détenteurs de droits variables (les « EDDV ») selon la Note d'orientation concernant la comptabilité NOC-15, Consolidation des entités à détenteurs de droits variables (la « NOC-15 ») du Manuel de l'ICCA. Comme la Société est la principale bénéficiaire de ces EDDV, elle a consolidé des entités de location, portant sur 44 appareils et 22 réacteurs.

Arrangements liés aux sociétés d'avitaillement

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

Au sens de la NOC-15, Air Canada est la principale bénéficiaire de trois des sociétés d'avitaillement canadiennes. Cinq des sociétés d'avitaillement au Canada dans lesquelles participe Air Canada, mais qui n'ont pas été consolidées, ont des actifs d'environ 141 \$ et une dette de quelque 119 \$, soit le risque de perte maximal auquel s'expose Air Canada compte non tenu des autres coûts et obligations liés à la mise hors service qu'elle pourrait avoir à partager avec les autres compagnies contractantes. Air Canada considère le risque qui s'y rattache comme étant minime.

**CC) FUTURES MODIFICATIONS DE NORMES COMPTABLES**

Suit un aperçu des principales modifications de normes comptables que la Société sera tenue d'adopter pour les prochains exercices.

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

L'ICCA a publié trois nouvelles normes comptables : les chapitres 1535, « Informations à fournir concernant le capital », 3862, « Instruments financiers – Informations à fournir », et 3863, « Instruments financiers – Présentation ». Ces nouvelles normes s'appliqueront aux exercices ouverts à compter du 1er octobre 2007 et la Société les adoptera le 1er janvier 2008. La Société évalue actuellement les exigences des nouvelles normes en ce qui a trait aux informations à fournir et à la présentation de ces informations.

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

Les chapitres 3862 et 3863 remplacent le chapitre 3861, « Instruments financiers – Informations à fournir et présentation », et modifient et renforcent les obligations en matière d'informations à fournir qu'il prescrit 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 ». Cette nouvelle norme s'applique aux exercices ouverts à compter du 1er juillet 2007, et la Société l'adoptera le 1er janvier 2008. Le chapitre 3031 fournit des indications plus complètes au sujet de l'évaluation et contient de nouvelles obligations à l'égard de l'information à fournir afin d'accroître la transparence. La méthode comptable relative aux stocks adoptée par la Société est conforme aux exigences en matière d'évaluation comprises dans la nouvelle norme et l'adoption de cette dernière ne devrait donc pas avoir d'incidence sur les résultats de la Société. Cependant, il faudra fournir davantage d'information à l'égard des stocks comptabilisés à la valeur de réalisation nette, du montant des stocks inscrit en charges et du montant de toute dépréciation des stocks.

**DD) CHIFFRES CORRESPONDANTS**

Certains chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés afin qu'ils soient conformes à la présentation des états financiers adoptée pour l'exercice considéré.

### 3. AIR CANADA

#### Premier appel public à l'épargne

Le 24 novembre 2006, ACE et Air Canada ont réalisé un premier appel public à l'épargne (« PAPE ») visant l'émission d'un total de 25 millions d'actions d'Air Canada à 21 \$ l'unité pour un produit net de 491 \$, après déduction des frais de placement de 34 \$.

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

Par suite du PAPE d'Air Canada, ACE a enregistré au bilan un gain de 25 \$ lié à la dilution et une participation sans contrôle de 478 \$ par suite de la dilution de sa participation dans Air Canada. Le gain lié à la dilution correspond à l'excédent du produit net du placement sur la valeur comptable de la participation d'ACE dans Air Canada.

Une restructuration de la Société s'est produite à la faveur d'émissions d'actions ordinaires d'Air Canada par l'entremise du PAPE d'Air Canada. Dans le cadre de la restructuration d'entreprise, Air Canada Cargo et Services au sol Air Canada sont devenues des filiales en propriété exclusive d'Air Canada, et ACE a cédé à Air Canada une participation de 51 % qu'elle détenait dans Vacances Air Canada. La participation résiduelle de 49 % a été vendue à Air Canada le 7 septembre 2007 (note 22). ACE a fait l'acquisition de certains placements détenus par Air Canada dans ACTS, pour une contrepartie de 673 \$. En outre, ACE a réglé le solde net intersociétés de 170 \$ dû à Air Canada.

## 4. AÉROPLAN

### Distributions

Le 3 mars 2006, ACE a procédé à une distribution supplémentaire (au moyen d'une réduction du capital déclaré d'actions à droit de vote variable de catégorie A, d'actions à droit de vote de catégorie B et d'actions privilégiées) à ses actionnaires inscrits au registre à cette date de 0,18 parts du Fonds de revenu Aéroplan par action à droit de vote variable, action à droit de vote et action privilégiée d'ACE (après conversion). Aux fins de la distribution, ACE a converti 20 204 165 parts d'Aéroplan SEC en 20 204 165 parts du Fonds de revenu Aéroplan qui ont été distribuées aux actionnaires d'ACE à la date de clôture des registres. Compte tenu du prix de clôture des parts du Fonds de revenu Aéroplan au 3 mars 2006, la valeur des parts distribuées aux actionnaires d'ACE était de 251 \$.

Le 5 octobre 2006, les actionnaires d'ACE ont approuvé un plan d'arrangement élaboré en vertu de la Loi canadienne sur les sociétés par actions. Le 6 octobre 2006, la Cour supérieure du Québec a sanctionné une ordonnance définitive approuvant le plan d'arrangement, qui est entré en vigueur le 10 octobre 2006. L'arrangement confère au conseil d'administration d'ACE le pouvoir d'effectuer à l'occasion une ou plusieurs distributions aux actionnaires d'ACE d'un montant total d'au plus 2 G\$ par réduction du capital déclaré des actions à droit de vote variable, des actions à droit de vote et des actions privilégiées (ci-après le « plan d'arrangement »).

En vertu du plan d'arrangement, le 10 janvier 2007, ACE a distribué à ses actionnaires 50 millions de parts du Fonds de revenu Aéroplan, représentant 0,442 parts du Fonds de revenu Aéroplan par action à droit de vote variable, action à droit de vote et action privilégiée d'ACE (après conversion). Aux fins de la distribution initiale en vertu du plan d'arrangement, ACE a échangé 50 millions de parts d'Aéroplan SEC contre 50 millions de parts du Fonds de revenu Aéroplan qui ont été distribuées aux actionnaires d'ACE le 10 janvier 2007. Compte tenu du prix de clôture de 17,97 \$ la part du Fonds de revenu Aéroplan à la Bourse de Toronto le 10 janvier 2007, la distribution a été évaluée à environ 899 \$. Le 10 janvier 2007, ACE a aussi échangé 60 millions de parts d'Aéroplan SEC contre 60 millions de parts du Fonds de revenu Aéroplan. L'échange a été effectué à des fins de réorganisation interne.

Le 14 mars 2007, ACE a distribué à ses actionnaires inscrits aux registres le 14 mars 2007, 20 272 917 parts du Fonds de revenu Aéroplan, représentant 0,177 parts du Fonds de revenu Aéroplan par action à droit de vote variable, action à droit de vote et action privilégiée (après conversion). Compte tenu du prix de clôture de 19,40 \$ la part du Fonds de revenu Aéroplan à la Bourse de Toronto le 14 mars 2007, la valeur de la distribution a été d'environ 393 \$. ACE a aussi échangé les 40 545 835 parts d'Aéroplan SEC qui lui restaient contre 40 545 835 parts du Fonds de revenu Aéroplan.

Le 24 mai 2007, ACE a distribué à ses actionnaires inscrits aux registres, 18 millions de parts du Fonds de revenu Aéroplan, représentant 0,157 parts du Fonds de revenu Aéroplan par action à droit de vote variable, action à droit de vote et action privilégiée d'ACE (après conversion). Compte tenu du prix de clôture de 21,50 \$ la part du Fonds de revenu Aéroplan à la Bourse de Toronto le 24 mai 2007, la valeur de la distribution a été d'environ 387 \$.

Le tableau ci-après illustre la répartition des parts d'Aéroplan distribuées aux porteurs d'actions en 2007.

Distributions	Nombre de parts d'Aéroplan distribuées
Distribution aux porteurs d'actions ordinaires	79 860 637
Distribution aux porteurs d'actions privilégiées	8 412 280
	<b>88 272 917</b>

Depuis l'approbation du plan d'arrangement en octobre 2006, un total de 1 993 \$ au titre d'Aéroplan (1 679 \$) et de Jazz (314 \$) (note 5), basé sur le prix des parts aux dates de distribution respectives, a été distribué en vertu du plan de 2 G\$.

Distribution aux porteurs d'actions ordinaires

Les distributions aux porteurs d'actions à droit de vote variable et d'actions à droit de vote, pour un total de 79 860 637 parts du Fonds de revenu Aéroplan (les « parts d'Aéroplan ») constituaient des transferts non monétaires et non réciproques à des propriétaires. Ces transferts ont été constatés à la valeur comptable des actifs nets cédés et ne donnent lieu à aucun gain ni aucune perte. Pour les parts d'Aéroplan distribuées le 24 mai 2007, comme Aéroplan était une participation comptabilisée à la valeur de consolidation au moment de la distribution, un montant de 57 \$ a été porté en réduction du placement négatif dans Aéroplan et contrebalancé par une augmentation du surplus d'apport. Les distributions de 2007 impliquaient l'utilisation d'actifs d'impôts futurs, dont un montant de 354 \$, relatif aux distributions aux porteurs d'actions ordinaires, a été porté en réduction du capital social.

<b>Distribution to common shareholders</b>	<b>Nombre de parts d'Aéroplan distribuées</b>	<b>Réduction du capital social attribuable aux impôts futurs</b>
10 janvier 2007	45 240 473	(166) \$
14 mars 2007	18 345 927	(71)
24 mai 2007	16 274 237	(69)
	79 860 637	(306) \$

Distribution aux porteurs d'actions privilégiées

Les distributions aux porteurs d'actions privilégiées d'ACE ont totalisé 8 412 280 parts d'Aéroplan. Étant donné que les porteurs d'actions privilégiées ne sont pas des propriétaires de la Société aux fins comptables, l'opération a été considérée comme un transfert non réciproque à des non-propriétaires. Les transferts sont évalués à la juste valeur à la date de distribution, ce qui donne lieu à la constatation des intérêts débiteurs nets, c'est-à-dire la juste valeur de chaque distribution dont on a déduit le gain constaté. Le gain constaté représente l'excédent de la juste valeur de la distribution sur la valeur comptable de la quote-part de la Société. La juste valeur de la distribution est fonction du prix de clôture des parts du Fonds de revenu Aéroplan et du Fonds de revenu Jazz Air à la Bourse de Toronto à la date de distribution.

La distribution de parts d'Aéroplan aux porteurs d'actions privilégiées a donné lieu à la comptabilisation d'intérêts débiteurs nets durant l'exercice et à une réduction proportionnelle des actifs incorporels liés aux ajustements de la juste valeur des actifs incorporels d'Aéroplan constatés à la consolidation par suite de la dilution des intérêts. Le tableau suivant résume l'incidence, sur les états financiers, de la distribution des parts d'Aéroplan aux porteurs d'actions privilégiées :

<b>Distribution aux porteurs d'actions privilégiées</b>	<b>Nombre de parts d'Aéroplan distribuées</b>	<b>Juste valeur de la distribution</b>	<b>Gain lié à la distribution</b>	<b>Intérêts débiteurs nets constatés</b>	<b>Réduction des actifs incorporels constatée</b>
10 janvier 2007	4 759 527	86 \$	78 \$	8 \$	(8) \$
14 mars 2007	1 926 990	37	33	4	(4)
24 mai 2007	1 725 763	37	43	(6)	-
	8 412 280	160 \$	154 \$	6 \$	(12) \$

Les distributions décrites ci-dessus n'ont eu aucune conséquence fiscale.

Conformément aux modalités des obligations convertibles de premier rang d'ACE, chacune des distributions effectuées au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2007 a donné lieu à un ajustement du taux de conversion (note 11 a)). Cette modification du taux de conversion n'a eu aucune répercussion comptable.

En conformité avec les modalités du régime d'options sur actions d'ACE, chaque distribution effectuée en 2007 a provoqué un ajustement du prix d'exercice et du nombre d'options en cours (note 15).

**Comptabilisation**

Par suite de la distribution de parts du Fonds de revenu Aéroplan le 14 mars 2007, la participation d'ACE dans Aéroplan a été réduite pour s'établir à 40,1 %, indirectement par l'intermédiaire de la participation directe d'ACE dans le Fonds de revenu Aéroplan, lequel est propriétaire exclusif d'Aéroplan. Depuis la date de distribution, ACE ne consolide plus les résultats ni la situation financière d'Aéroplan. Le 24 mai 2007, la participation d'ACE dans Aéroplan a une nouvelle fois été réduite à 31,1 % par suite d'une distribution de parts et, le 22 octobre 2007, elle a encore été réduite à 20,1 % en raison de la vente de parts.

Les états financiers consolidés au 31 décembre 2007 ne comprennent pas le bilan d'Aéroplan. Le bilan consolidé comparatif de l'exercice terminé le 31 décembre 2006 comprenait les éléments suivants :

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

Immédiatement avant la distribution du 14 mars 2007, la participation nette d'ACE dans Aéroplan, chiffrée à (710) \$, était négative en raison des distributions accumulées à ACE supérieures aux produits financiers et au capital investi, déduction faite des ajustements de la juste valeur enregistrés au passage à la comptabilité nouveau départ. À la suite de la distribution du 14 mars 2007, la quote-part d'ACE, de 40,1 %, dans le déficit accumulé d'Aéroplan SEC était de 284 \$. ACE a conservé ce placement négatif de 284 \$ et a constaté le montant dans les autres passifs à long terme. En conséquence, la différence entre la participation nette avant et après la distribution, d'un montant de 426 \$, a été portée au crédit du surplus d'apport. La distribution de parts d'Aéroplan du 24 mai 2007 a donné lieu à une réduction accrue du placement négatif dans Aéroplan de 63 \$, à un crédit au surplus d'apport de 57 \$ et à une baisse des intérêts débiteurs de 6 \$, ce qui s'est traduit par un crédit au surplus d'apport totalisant 483 \$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2007.

La répercussion cumulative de 231 \$ sur les flux de trésorerie entraînée par la déconsolidation d'Aéroplan par ACE reflète le retrait de la trésorerie d'Aéroplan du bilan consolidé d'ACE et est classée à titre de décaissement découlant d'activités d'investissement.

La Société a conclu diverses opérations entre apparentés après le retrait d'Aéroplan du périmètre de consolidation d'ACE, et ces opérations sont inscrites à la valeur d'échange. Les soldes d'opérations entre apparentés résultent principalement de la prestation de services et de la répartition des coûts liés à la main-d'œuvre. Voir la note 22, Opérations entre apparentés, pour la description des opérations entre la Société et Aéroplan.

#### **Placement secondaire**

Le 22 octobre 2007, la Société a réalisé un placement secondaire de 22,0 millions de parts de fiducie du Fonds de revenu Aéroplan au prix unitaire de 21,90 \$, pour un produit net de 463 \$. L'opération s'est traduite par une réduction de 76 \$ du placement négatif dans Aéroplan et par un gain à la cession de 539 \$. Immédiatement après la clôture de l'offre, la participation de la Société dans le Fonds de revenu Aéroplan représentait 20,1 % des parts émises et en circulation.

#### **Obligation au titre des milles Aéroplan**

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

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

En 2006, les directions d'Air Canada et d'Aéroplan ont évalué de nouveau le nombre de milles qui devraient être échangés en fonction du nombre total de milles accumulés jusqu'au 31 décembre 2001. Les directions d'Air Canada et d'Aéroplan ont conclu que 112 milliards de milles seraient échangés, comparativement à l'estimation initiale de 103 milliards. En vertu du CPSC en date du 9 juin 2004, dans sa version modifiée, les directions d'Air Canada et d'Aéroplan ont convenu d'apporter une nouvelle modification aux conditions du CPSC. Depuis le 13 octobre 2006, par suite d'une modification, Air Canada a assumé la responsabilité des milles échangés jusqu'à concurrence de 112 milliards de milles, et en conséquence, elle a inscrit une charge exceptionnelle de 102 \$ en déduction des « Produits d'exploitation » de l'exercice clos le 31 décembre 2006, au titre des 9 milliards de milles supplémentaires, et a augmenté l'obligation au titre des milles d'Aéroplan. Cette modification au CPSC représente un règlement total et définitif des obligations qu'Air Canada avait envers Aéroplan relativement à l'échange des milles datant d'avant 2002. Aéroplan est responsable de tout échange de milles excédant la nouvelle estimation de 112 milliards de milles. Le montant du passif supplémentaire a été déterminé en fonction de la juste valeur du nombre de milles supplémentaires.

## 5. JAZZ

### Premier appel public à l'épargne

Le 2 février 2006, ACE a réalisé un placement initial de parts du Fonds de revenu Jazz Air. Le Fonds de revenu Jazz Air a vendu 23,5 millions de parts de Jazz au prix de 10,00 \$ la part, pour un produit net de 218 \$, après déduction de frais de placement de 17 \$. Au moment de la clôture du placement initial, Jazz a tiré un produit de 113 \$, après déduction de frais de placement de 2 \$, d'une nouvelle facilité de crédit à terme (note 11).

Le 27 février 2006, à la suite de l'exercice de l'option pour attributions excédentaires par les preneurs fermes, le Fonds de revenu Jazz Air a émis 1,5 million de parts supplémentaires au prix de 10,00 \$ la part pour un produit net supplémentaire d'environ 14 \$.

Le Fonds de revenu Jazz Air est une fiducie à capital variable sans personnalité morale, qui détient indirectement 100 % des parts de société en commandite en circulation de Jazz.

ACE a inscrit au bilan un gain de dilution de 220 \$ et une participation sans contrôle de 10 \$ par suite de la dilution de sa participation dans Jazz. Le gain de dilution correspond à l'écart entre le produit net du placement et la valeur comptable de la quote-part d'ACE dans Jazz. L'opération a aussi donné lieu à l'inscription d'une charge de 10 \$ au titre des impôts sur les bénéfices futurs.

### Distributions

En vertu du plan d'arrangement (note 4), le 14 mars 2007, ACE a distribué à ses actionnaires inscrits aux registres 25 millions de parts du Fonds de revenu Jazz Air, représentant 0,219 part du Fonds de revenu Jazz Air par action à droit de vote variable, action à droit de vote et action privilégiée d'ACE (après conversion). Compte tenu du prix de clôture de 8,60 \$ la part du Fonds de revenu Jazz Air à la Bourse de Toronto le 14 mars 2007, la valeur de la distribution a été d'environ 215 \$. Aux fins de la distribution, le 14 mars 2007, ACE a échangé 25 millions de parts de Jazz SEC contre 25 millions de parts du Fonds de revenu Jazz Air.

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

En vertu du plan d'arrangement, le 24 mai 2007, ACE a distribué à ses actionnaires inscrits aux registres 12 millions de parts du Fonds de revenu Jazz Air, représentant 0,105 part du Fonds de revenu Jazz Air par action à droit de vote variable, action à droit de vote et action privilégiée d'ACE (après conversion). Compte tenu du prix de clôture de 8,26 \$ la part du Fonds de revenu Jazz Air à la Bourse de Toronto le 24 mai 2007, la distribution a été évaluée à environ 99 \$.

Le tableau qui suit illustre la répartition des parts de Jazz distribuées aux porteurs d'actions en 2007.

Distributions	Nombre de parts de Jazz distribuées
Distribution aux porteurs d'actions ordinaires	33 473 182
Distribution aux porteurs d'actions privilégiées	3 526 818
	<b>37 000 000</b>

Depuis l'approbation du plan d'arrangement en octobre 2006, un total de 1 993 \$ au titre de Jazz (314 \$) et d'Aéropian (1 679 \$) (note 4), basé sur le prix des parts aux dates de distribution respectives, a été distribué en vertu du plan de 2 G\$.

Distributions aux porteurs d'actions ordinaires

Les distributions aux porteurs d'actions à droit de vote variable et d'actions à droit de vote, pour un total de 33 473 182 parts du Fonds de revenu Jazz Air (les « parts de Jazz ») constituaient des transferts non monétaires et non réciproques à des propriétaires. Ces transferts ont été constatés à la valeur comptable des actifs nets cédés et ne donnent lieu à aucun gain ni aucune perte.

ACE a inscrit un montant de 23 \$ en réduction du capital social et un montant correspondant en augmentation de la participation sans contrôle au bilan consolidé au titre de la distribution de parts de Jazz. Ce montant représente la valeur comptable de la participation d'ACE dans Jazz relativement à la distribution aux porteurs d'actions de catégorie A et de catégorie B. Les distributions impliquaient l'utilisation d'actifs d'impôts futurs, dont un montant de 47 \$, relatif aux distributions aux porteurs d'actions ordinaires, a été porté en réduction du capital social. Le tableau suivant résume l'incidence sur les états financiers de la distribution des parts de Jazz aux porteurs d'actions de catégorie A et de catégorie B.

Distribution aux porteurs d'actions ordinaires	Nombre de parts de Jazz distribuées	Réduction du capital social	Réduction du capital social attribuable aux impôts futurs
14 mars 2007	22 623 690	(15) \$	(34) \$
24 mai 2007	10 849 492	(8)	(13)
	33 473 182	(23) \$	(47) \$

Distributions aux porteurs d'actions privilégiées

Les distributions aux porteurs d'actions privilégiées d'ACE ont totalisé 3 526 818 parts de Jazz. Les porteurs d'actions privilégiées n'étant pas des propriétaires de la Société aux fins comptables, l'opération a été considérée comme un transfert non réciproque à des non-propriétaires. Les transferts sont évalués à la juste valeur à la date de distribution, ce qui donne lieu à la constatation des intérêts débiteurs nets, c'est-à-dire la juste valeur de chaque distribution dont on a déduit le gain constaté. Le gain constaté représente l'excédent de la juste valeur de la distribution sur la valeur comptable de la quote-part de la Société. La juste valeur de la distribution est fonction du prix de clôture des parts du Fonds de revenu Jazz Air à la Bourse de Toronto à la date de distribution.

La distribution de parts de Jazz aux porteurs d'actions privilégiées a donné lieu à la constatation d'intérêts débiteurs nets durant l'exercice et à une augmentation de la participation sans contrôle résultant de la dilution des participations. Le tableau suivant résume l'incidence sur les états financiers de la distribution des parts de Jazz aux porteurs d'actions privilégiées.

Distribution aux porteurs d'actions privilégiées	Nombre de parts de Jazz distribuées	Juste valeur de la distribution	Gain lié à la distribution	Intérêts débiteurs nets constatés	Participation sans contrôle
14 mars 2007	2 376 310	21 \$	19 \$	2 \$	(2) \$
24 mai 2007	1 150 508	10	9	1	(1)
	3 526 818	31 \$	28 \$	3 \$	(3) \$

Les distributions décrites ci-dessus n'ont eu aucune conséquence fiscale.

Conformément aux modalités des obligations convertibles de premier rang d'ACE, chacune des distributions effectuées au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2007 a donné lieu à un ajustement du taux de conversion (note 11). Cette modification du taux de conversion n'a eu aucune répercussion comptable.

En conformité avec les modalités du régime d'options sur actions d'ACE, chaque distribution effectuée en 2007 a provoqué un ajustement du prix d'exercice et du nombre d'options en cours (note 15).

### Comptabilisation

Par suite de la distribution de parts du Fonds de revenu Jazz Air, le 24 mai 2007, la participation d'ACE dans Jazz est passée de 58,8 % à 49,0 %, et elle est détenue indirectement par l'intermédiaire de la participation directe d'ACE dans le Fonds de revenu Jazz Air, lequel est propriétaire exclusif de Jazz. Depuis la date de la distribution, ACE ne consolide plus les résultats d'exploitation ou la situation financière de Jazz et comptabilise Jazz à la valeur de consolidation.

Les états financiers établis en date du 31 décembre 2007 ne prennent pas en compte la situation financière de Jazz. Le bilan consolidé de l'exercice terminé le 31 décembre 2006 comprenait les éléments suivants :

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

En date du 24 mai 2007, la participation nette d'ACE dans Jazz s'élevait à 48 \$.

La répercussion cumulative de 138 \$ sur les flux de trésorerie entraînée par la déconsolidation de Jazz par ACE reflète le retrait de la trésorerie de Jazz du bilan consolidé d'ACE et est classée à titre de décaissement découlant d'activités d'investissement.

La Société a conclu diverses opérations avec des apparentés après le retrait de Jazz du périmètre de consolidation d'ACE. Ces opérations sont comptabilisées à leur valeur d'échange. Les soldes d'opérations entre apparentés concernent principalement la prestation de services. Voir la note 22, Opérations entre apparentés, pour la description des opérations entre la Société et Jazz.

### Placement secondaire

Le 22 octobre 2007, la Société a réalisé un placement secondaire de 35,5 millions de parts de fiducie du Fonds de revenu Jazz Air au prix unitaire de 7,75 \$, pour un produit net de 263 \$ et un gain à la cession de 233 \$. Immédiatement après la clôture du placement, la participation de la Société dans le Fonds de revenu Jazz Air représentait 20,1 % des parts émises et en circulation.

Après le 31 décembre 2007, ACE a réduit une nouvelle fois sa participation dans le Fonds de revenu Jazz Air, la ramenant à 9,5 % (note 24).



## 6. ACTS

### Monétisation

Le 16 octobre 2007, ACE a vendu la quasi-totalité des actifs et des passifs d'ACTS SEC à ACTS Aéro. À la suite de la monétisation d'ACTS, le billet intersociétés de 200 \$ à payer à ACE par ACTS a été réglé sous la forme de l'émission de parts supplémentaires d'ACTS SEC à ACE. Après règlement de certaines obligations, l'opération s'est soldée, pour ACE, par un produit de 723 \$ en espèces. Après le 31 décembre 2007, ACE a reçu un produit supplémentaire de 40 \$ en espèces provenant de fonds mis en mains tierces qui étaient conditionnels à l'exécution de certains contrats conclus avec des fournisseurs en vertu de modalités précises. De plus, à la clôture de l'opération, Air Canada a reçu un produit de 65 \$ en espèces, dont 28 \$ au titre de la vente d'un immeuble, 20 \$ au titre de l'Entente de non-concurrence et de transfert des protocoles de réparation et 17 \$ au titre du remboursement d'un billet. ACE a réalisé un gain de 565 \$ à la monétisation, gain qui tient compte des fonds entiers reçus après la clôture. ACE conserve la propriété exclusive d'ACTS SEC, qui est à présent une société inactive, et ACTS Aéro poursuit les activités exercées auparavant par ACTS SEC. À la suite du rachat de l'action échangeable émise à un apparenté de Grupo TACA décrit ci-dessous, et de l'établissement du régime initial d'intéressement à long terme d'ACTS, ACE détient une participation de 23 % dans ACTS Aéro.

Le bilan consolidé au 31 décembre 2007 ne comprend pas la situation financière ni les résultats d'exploitation d'ACTS Aéro du fait que ACTS Aéro est comptabilisée à la valeur de consolidation par suite de la monétisation. Le bilan consolidé comparatif de l'exercice terminé le 31 décembre 2006 comprenait les éléments suivants d'ACTS :

- trésorerie et équivalents de trésorerie de néant et autres actifs à court terme de 837 \$;
- actif à long terme de 141 \$;
- passif à court terme de 653 \$.

En date du 16 octobre 2007, soit après la vente, la participation nette d'ACE dans ACTS Aéro s'élevait à 76 \$.

La répercussion de 7 \$ sur les flux de trésorerie entraînée par la déconsolidation d'ACTS par ACE reflète le retrait de la trésorerie d'ACTS du bilan consolidé d'ACE et est classée à titre de décaissement découlant d'activités d'investissement.

La Société a conclu diverses opérations entre apparentés après le retrait d'ACTS du périmètre de consolidation d'ACE. Ces opérations sont comptabilisées à leur valeur d'échange. Voir la note 22, Opérations entre apparentés, pour la description des opérations entre la Société et ACTS Aéro.

### Acquisition d'Aeroman

Le 13 février 2007, ACTS SEC s'est portée acquéreuse, par l'intermédiaire d'une filiale en propriété exclusive, d'une participation de 80 % dans Aeromantenimiento, S.A. (« Aeroman »), la division responsable de la maintenance d'appareils de Grupo TACA Holdings Limited (« Grupo TACA ») du El Salvador. La contrepartie totale pour cette acquisition comprenait des espèces et le droit d'acquérir une participation en capital dans ACTS SEC. Le montant en espèces de 45 \$ US est constitué de 50 \$ (43 \$ US) en espèces à la clôture de la transaction et d'au plus 2 \$ (2 \$ US) en paiements jalonnés, montant financé par ACTS SEC grâce aux liquidités d'ACE.

Une action rachetable sans droit de vote de catégorie A dans une filiale en propriété exclusive d'ACTS SEC (l'« action échangeable ») a été émise à Grupo TACA. Les droits rattachés à l'action échangeable confèrent à Grupo TACA, à la conclusion de l'opération de monétisation relative à ACTS, le pouvoir d'échanger l'action contre un nombre variable d'actions d'ACTS ou une participation dans ACTS. À la suite de l'émission de l'action échangeable, ACE a accepté le transfert des droits de Grupo TACA à un apparenté de Grupo TACA. La juste valeur estimative de cette obligation d'échange a été présentée comme passif. Le 16 octobre 2007, l'action échangeable a été échangée contre une participation de 5 % dans ACTS Aéro et un montant de 31 \$ en espèces, dans le cadre du processus de monétisation. L'apparenté du Grupo TACA peut faire valoir auprès d'ACE son droit de participation dans ACTS Aéro selon un montant de 18 \$ (18 \$ US) sur une période de 12 mois à compter de la date de la monétisation.

## 7. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	2007	2006
<b>Coût</b>		
Matériel volant, y compris les réacteurs de rechange a)	5 433 \$	3 663 \$
Actifs visés par des contrats de location-acquisition b)	1 899	1 813
Bâtiments, y compris les améliorations locatives	609	674
Matériel au sol et autre équipement	136	172
	8 077	6 322
<b>Amortissement cumulé</b>		
Matériel volant, y compris les moteurs de rechange	685	476
Actifs visés par des contrats de location-acquisition b)	438	285
Bâtiments, y compris les améliorations locatives	118	99
Matériel au sol et autre équipement	35	40
	1 276	900
	<b>6 801</b>	<b>5 422</b>
Dépôts sur acquisitions, y compris les intérêts capitalisés c)	1 124	567
<b>Immobilisations corporelles à la valeur comptable nette d)</b>	<b>7 925 \$</b>	<b>5 989 \$</b>

- a) Sont compris dans le matériel volant au 31 décembre 2007 des articles durables, dont des moteurs de rechange d'un coût de 560 \$ (450 \$ en 2006), moins l'amortissement cumulé de 121 \$ (70 \$ en 2006) pour une valeur comptable nette de 439 \$ (380 \$ en 2006). Sont aussi inclus dans le matériel volant 33 appareils loués à Jazz (note 22) et à des tiers d'un coût de 753 \$ (763 \$ en 2006), moins l'amortissement cumulé de 152 \$ (100 \$ en 2006), pour une valeur comptable nette de 601 \$ (663 \$ en 2006).
- b) Sont inclus dans les contrats de location-acquisition au 31 décembre 2007 39 appareils (37 en 2006) d'un coût de 1 825 \$ (1 739 \$ en 2006), moins l'amortissement cumulé de 409 \$ (265 \$ en 2006) pour une valeur comptable nette de 1 416 \$ (1 474 \$ en 2006), du matériel informatique d'un coût de 28 \$ (28 \$ en 2006), moins l'amortissement cumulé de 23 \$ (16 \$ en 2006) pour une valeur comptable nette de 5 \$ (12 \$ en 2006) et des installations d'un coût de 46 \$ (46 \$ en 2006), moins amortissement cumulé de 6 \$ (4 \$ en 2006) pour une valeur comptable nette de 40 \$ (42 \$ en 2006).
- c) Comprend 867 \$ (287 \$ en 2006) au titre d'appareils 777 et 787 de Boeing et 26 \$ (66 \$ en 2006) au titre d'appareils d'Empresa Brasileira de Aeronautica S.A. (« Embraer »), 205 \$ (175 \$ en 2006) au titre du programme de réaménagement des cabines ainsi que 26 \$ (35 \$ en 2006) au titre d'achats de matériel et de projets internes. Voir la note 11 d) pour des informations concernant le financement des acomptes avant livraison d'appareils de Boeing.
- d) La valeur comptable nette des immobilisations corporelles comprend les sommes suivantes : 973 \$ (1 137 \$ en 2006) au titre de la consolidation d'entités de location d'avions et de moteurs et 123 \$ (111 \$ en 2006) au titre de la consolidation de sociétés d'avitaillement; ces consolidations ont toutes été effectuées conformément à la NOC-15.

Interest capitalized during 2007 amounted to \$108 (2006 - \$61) with \$63 at an interest rate of 3 month US LIBOR plus 3.0% and \$5 at an interest rate of 30 day LIBOR plus 1.14% and \$40 at an interest rate of 8.34%.

En 2007 :

- La Société a vendu un appareil en service, d'une valeur comptable de 21 \$, pour un produit de 23 \$ qui a donné lieu à un gain à la vente de 2 \$ (perte de 2 \$ après impôts).
- La Société a vendu un immeuble à ACTS Aéro pour un produit de 28 \$ qui correspondait à la valeur comptable de l'immeuble.
- Un appareil CRJ-100 appartenant à Air Canada et loué à Jazz a été gravement endommagé et n'est pas réparable. En raison du produit de l'assurance de 21 \$, Air Canada a constaté un gain de 14 \$ (10 \$ après impôts) à la sortie de l'appareil.
- La Société a vendu un de ses biens immobiliers à vocation commerciale, d'une valeur comptable de 37 \$, pour un produit net de 42 \$ et un gain à la vente de 5 \$ (4 \$ après impôts).
- La Société a vendu 18 appareils retirés du service, d'une valeur comptable de néant, pour un produit de 2 \$ se traduisant par un gain de 2 \$ (1 \$ après impôts) à la vente.

En 2006, la Société s'est départie d'un bâtiment d'une valeur comptable de 35 \$ pour un produit de 40 \$. Le gain de 5 \$ réalisé à la vente a été reporté dans les présents états financiers consolidés, vu l'opération de cession-bail réalisée par la Société sur une partie du bien. Le gain reporté est amorti par passation en charges sur la durée du contrat de cession-bail. La Société a inscrit une perte de valeur de 7 \$ sur un de ses bâtiments.

## 8. CHARGES REPORTÉES

		2007	2006
Versements au titre des locations avions supérieurs aux frais de location	Note 2 Y)	47 \$	83 \$
Frais de financement		4	33
		<b>51 \$</b>	<b>116 \$</b>

## 9. ACTIFS INCORPORELS

	2007	2006
<b>Actifs à durée de vie indéfinie</b>		
Droits relatifs à des désignations et créneaux aéroportuaires internationaux	192 \$	430 \$
Marque de commerce Air Canada	174	393
Marque de commerce Aéroplan	-	75
Autres marques de commerce	15	50
	<b>381</b>	<b>948</b>
<b>Actifs à durée de vie limitée</b>		
Contrats Aéroplan	-	291
Affiliation à Star Alliance	92	158
Autres contrats ou relations clients	153	257
Actifs incorporels d'ordre technologique	186	196
	431	902
<b>Amortissement cumulé</b>		
Contrats Aéroplan	-	(40)
Affiliation à Star Alliance	(27)	(22)
Autres contrats ou relations clients	(81)	(90)
Actifs incorporels d'ordre technologique	(57)	(55)
	(165)	(207)
<b>Actifs à durée de vie limitée, montant net</b>	<b>266</b>	<b>695</b>
	<b>647 \$</b>	<b>1 643 \$</b>

Par suite de la constatation de l'avantage au titre des actifs d'impôts futurs qui existait au passage à la comptabilité nouveau départ et pour lequel une provision pour moins-value a été constatée, les actifs incorporels ont été réduits proportionnellement de 595 \$ (733 \$ en 2006), y compris l'incidence de la reprise sur la provision pour moins-value de 530 \$, comme il est décrit à la note 12. En outre, l'amortissement des actifs incorporels en 2007 s'est chiffré à 51 \$ (95 \$ en 2006).

La valeur comptable des actifs incorporels comprend un montant de néant (369 \$ en 2006) relativement à Aéroplan dont les résultats ne sont plus consolidés depuis le 14 mars 2007 (note 4), un montant de néant (5 \$ en 2006) relativement à Jazz dont les résultats ne sont plus consolidés en application de la NOC-15 depuis le 24 mai 2007 (note 5) et un montant de néant (71 \$ en 2006) relativement à ACTS dont les résultats ne sont plus consolidés depuis le 16 octobre 2007 (note 6).

## 10. DÉPÔTS ET AUTRES ACTIFS

	2007	2006
Dépôts liés à des appareils a)	150 \$	172 \$
Liquidités soumises à restrictions b)	84	133
Dépôts liés à l'Entente sur les régimes de retraite et d'avantages complémentaires   note 22	101	-
Participations comptabilisées à la valeur de consolidation c)	86	-
Participation dans US Airways d)	-	9
Papier commercial adossé à des actifs (« PCAA ») e)	29	-
Autres dépôts	56	-
Autres	21	9
	<b>527 \$</b>	<b>323 \$</b>

- a) Acomptes versés aux bailleurs pour la location d'appareils et de simulateurs de vols.
- b) Les liquidités soumises à restrictions ont trait à des fonds déposés dans divers établissements financiers en garantie de lettres de crédit et autres éléments.
- c) Les participations comptabilisées à la valeur de consolidation comprennent 14 \$ au titre du Fonds de revenu Jazz Air (note 5) et 72 \$ au titre d'ACTS Aéro (note 6).
- d) En 2007, ACE a cédé les 500 000 actions qu'elle détenait encore dans US Airways Group, Inc. (« US Airways »). Le produit net tiré de la vente s'est élevé à 16 \$. La Société a inscrit un gain de 6 \$ (après déduction d'impôts de 2 \$) par suite de cette opération. La variation de la juste valeur comptabilisée au cours de l'exercice, avant la cession, s'est traduite par l'inscription d'une perte de 13 \$ (après déduction d'impôts de 3 \$) dans les autres éléments du résultat étendu. Le montant des autres éléments du résultat étendu et du cumul des autres éléments du résultat étendu reclassé dans les résultats au titre des gains réalisés à la vente des actions d'US Airways était de 6 \$ (après déduction d'impôts de 2 \$).

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

- e) Air Canada détient un PCAA non bancaire de 37 \$ (29 \$ après ajustement de la juste valeur) inscrit dans les « Dépôts et autres actifs ». Ces placements, dont l'échéance était prévue au troisième trimestre de 2007, étaient auparavant constatés dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie et le transfert dans les dépôts et autres actifs est classé à titre d'activité d'investissement dans l'état consolidé des flux de trésorerie. Une entente de principe visant la restructuration des placements du PCAA a été approuvée par le Comité pancanadien des investisseurs dans les PCAA émis par des tiers (le « comité ») le 23 décembre 2007. L'approbation de la restructuration sera soumise au vote de tous les investisseurs, qui devrait avoir lieu d'ici mars 2008. Dans le cadre de la restructuration, tous les PCAA seraient échangés contre des billets à échéances plus éloignées qui concorderont avec l'échéance des actifs sous-jacents dans la structure projetée. Air Canada n'accumule pas d'intérêts sur ces placements.

En 2007, Air Canada a constaté une charge de 8 \$ (5 \$ après impôts) au titre des produits (charges) hors exploitation. La charge est fondée sur un certain nombre d'hypothèses concernant la juste valeur de ces placements, y compris des scénarios d'estimation des flux de trésorerie ainsi que des taux d'actualisation ajustés en fonction du risque. Les hypothèses servant à estimer la juste valeur des placements peuvent changer, ce qui pourrait ultérieurement entraîner d'autres ajustements des résultats hors exploitation.

## 11. DETTE À LONG TERME ET OBLIGATIONS LOCATIVES

	Échéance définitive	Taux d'intérêt stipulé	2007	2006
ACE :				
Obligations convertibles de premier rang a)	2035	4,25	273 \$	263 \$
Air Canada :				
Financement des appareils Embraer b)	2017-2021	6,61-8,49	1 138	776
Financement des appareils Boeing c)	2019	5,13-5,69	647	-
Acomptes à la livraison d'appareils Boeing d)	2008-2013	6,16	521	-
Contrats de vente conditionnelle e)	2019	7,74-7,97	149	184
Entente de coopération Air Canada-Lufthansa f)	2009	6,50	25	44
Prêt GE g)	2015	10,58	38	48
Facilité de crédit renouvelable h)			-	-
CRJ i)	2012	6,43	33	-
Aéroplan :				
Facilités de crédit j)			-	300
Jazz :				
Facilité de crédit garantie de premier rang k)			-	115
Autres			-	5
<b>Dettes directes de la Société</b>			<b>2 824</b>	<b>1 735</b>
Air Canada :				
Entités de location d'avions et de moteurs - dette l)			771	1 051
Sociétés d'avitaillement - dette m)			125	59
<b>Dettes consolidées selon la NOC-15</b>			<b>896</b>	<b>1 110</b>
Air Canada :				
Obligations locatives n)			972	1,281
<b>Total de la dette et des obligations locatives</b>			<b>4 692</b>	<b>4 126</b>
Partie à moins d'un an			(686)	(367)
<b>Dettes à long terme et obligations locatives</b>			<b>4 006 \$</b>	<b>3 759 \$</b>

Le taux d'intérêt stipulé figurant dans le tableau ci-dessus est celui qui est en vigueur au 31 décembre 2007.

Les obligations de remboursement du capital au 31 décembre 2007 sur la dette à long terme et les obligations locatives ainsi que la dette contractée pour les avions, les moteurs et les sociétés d'avitaillement, consolidées comme entités à détenteurs de droits variables en application de la NOC-15, s'établissent comme suit :

	2008	2009	2010	2011	2012	Par la suite	Total
Obligations convertibles de premier rang	273 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	273 \$
Autre dette directe de la Société	160	152	141	153	166	1 779	2 551
Dettes consolidées selon la NOC-15	105	51	100	288	73	279	896
Obligations au titre du remboursement du capital des contrats de location-acquisition	148	80	83	84	132	445	972
<b>Total</b>	<b>686 \$</b>	<b>283 \$</b>	<b>324 \$</b>	<b>525 \$</b>	<b>371 \$</b>	<b>2 503 \$</b>	<b>4 692 \$</b>

- a) En 2005, ACE a émis pour 330 \$ d'obligations convertibles de premier rang échéant en 2035 (les « obligations convertibles ») pour un produit net de 319 \$. Aux fins comptables, les obligations convertibles se présentent comme un instrument composé. À la date d'émission, la valeur attribuée à l'option de conversion des porteurs et présentée comme un élément des capitaux propres représente 94 \$, moins des frais répartis de 2 \$, tandis que la valeur attribuée au passif financier est de 236 \$. Le passif financier a été initialement calculé en actualisant la séquence de paiements futurs d'intérêts et de capital aux taux en vigueur pour des passifs de même nature non convertibles. Toutes les obligations convertibles ont été reclassées dans l'actif à court terme au 31 décembre 2007. Par suite du reclassement des obligations convertibles dans la partie à court terme de la dette à long terme, un ajustement du coût après amortissement du passif s'est traduit par une augmentation du passif de 2 \$ et l'imputation d'une charge de 2 \$ aux intérêts débiteurs. Se reporter à la note 20 pour la juste valeur des obligations convertibles au 31 décembre 2007.

Les obligations convertibles portent intérêt au taux de 4,25 % par an, intérêts payables semestriellement à terme échu le 1er juin et le 1er décembre de chaque année, depuis le 1er décembre 2005. Les porteurs peuvent convertir leurs obligations convertibles en actions à droit de vote de catégorie B (s'ils sont canadiens) ou en actions à droit de vote variable de catégorie A (s'ils ne sont pas canadiens) avant l'échéance à un taux de conversion initial de 20,8333 actions par tranche de 1 000 \$ de capital d'obligations convertibles. À la conversion, ACE peut remettre des espèces, des actions ou une combinaison d'espèces et d'actions pour les obligations remises. À la conversion, les porteurs qui convertissent leurs obligations ne se verront verser aucun montant représentant les intérêts courus et impayés sur ces obligations. Le montant en espèces versé par obligation convertible sera déterminé en multipliant le taux de conversion par le cours de clôture moyen (défini comme la moyenne pondérée, d'après le volume des opérations, du dernier prix de vente communiqué pour chaque catégorie d'actions) des actions à la Bourse de Toronto (« TSX ») pour une période de 10 jours consécutifs de bourse prenant fin le troisième jour de bourse suivant la date de rachat fixée. En versant le montant en espèces et/ou le nombre d'actions pouvant être émises à la conversion, la Société sera réputée s'être acquittée de ses obligations de remboursement du capital des obligations convertibles et de paiement des intérêts courus et impayés attribuables à la période écoulée entre la date de versement des intérêts la plus récente et la date de conversion (montant réputé payé dans son intégralité plutôt qu'annulé, épuisé ou éteint).

En ce qui a trait aux distributions de parts du Fonds de revenu Aéroplan et du Fonds de revenu Jazz Air aux actionnaires d'ACE (notes 4 et 5), le taux de conversion des obligations convertibles de premier rang à 4,25 % échéant en 2035 (les « obligations convertibles ») en actions à droit de vote variable de catégorie A (si le détenteur n'est pas canadien) ou en actions à droit de vote de catégorie B (si le porteur est canadien) par tranche de 1 000 \$ du capital des obligations convertibles a été rajusté à 37,6879 en date du 31 décembre 2007. Le taux de conversion a de nouveau été ajusté à 39,0341 après le 31 décembre 2007 (note 24). Tous les ajustements décrits ci-dessus ont été établis en vertu de l'acte de fiducie régissant les obligations convertibles.

En 2007, des obligations convertibles d'une valeur nominale de 6 \$ ont été converties et réglées pour un montant en espèces de 6 \$, ce qui s'est traduit par une réduction des composantes passif et capitaux propres des obligations de 5 \$ et de 1 \$, respectivement. Le gain réalisé à la conversion a été négligeable. Après le 31 décembre, d'autres obligations convertibles, au montant de 1 \$, ont été converties et réglées en espèces.

En tout temps à compter du 6 juin 2008, ACE peut racheter une partie ou la totalité des obligations convertibles à un prix de rachat égal à 100 % du capital des obligations convertibles, majoré des intérêts courus. Le 1er juin des années 2010, 2015, 2020, 2025 et 2030, les porteurs peuvent demander à ACE de leur racheter la totalité ou une partie des obligations convertibles à un prix égal à 100 % du capital des obligations visées par le rachat, majoré des intérêts courus et impayés. À la survenance d'un changement de contrôle annoncé, les porteurs d'obligations convertibles peuvent demander à ACE d'acheter la totalité ou une partie des obligations à un prix égal à 100 % du capital des obligations convertibles à acheter, majoré des intérêts courus et impayés.

ACE peut, à son gré et à certaines conditions, choisir de s'acquitter de son obligation de rembourser en tout ou en partie le capital des obligations convertibles à rembourser, encaisser ou payer à échéance en émettant des actions à droit de vote variable de catégorie A (si le porteur n'est pas canadien) et des actions à droit de vote de catégorie B (si le porteur est canadien). Le nombre d'actions que recevra un porteur pour chaque obligation convertible sera déterminé en divisant le capital des obligations convertibles à rembourser, encaisser ou payer à l'échéance, selon le cas, et qui ne sont pas payées en espèces, par 95 % du cours de clôture moyen (défini comme la moyenne pondérée, d'après le volume des opérations, du dernier prix de vente communiqué pour chaque catégorie d'actions) des actions pour les 10 jours de bourse consécutifs à la Bourse de Toronto (« TSX ») prenant fin le troisième jour de bourse suivant la date de remboursement, d'encaissement ou d'échéance, selon le cas.

Toutes les obligations convertibles ont été reclassées dans le passif à court terme en date du 31 décembre 2007.

- b) Le financement des appareils d'Embraer s'établit à 1 151 \$ US au 31 décembre 2007 (666 \$ US au 31 décembre 2006). Le capital et les intérêts sont remboursés par versements trimestriels jusqu'à l'échéance. L'emprunt est garanti par les 57 appareils d'Embraer livrés, y compris ceux livrés entre 2005 et 2007, d'une valeur comptable de 1 651 \$.
- c) Le financement des appareils de Boeing s'établit à 655 \$ US au 31 décembre 2007 et provient du financement de garantie d'emprunt fourni par l'Export-Import Bank des États-Unis (« EXIM »), comme il est décrit ci-après. Le capital et les intérêts sont remboursés par versements trimestriels jusqu'à l'échéance. L'emprunt est garanti par les sept appareils livrés, d'une valeur comptable de 992 \$.

Le 19 avril 2007, la Société recevait d'EXIM un engagement final relatif à une garantie d'emprunt, assujéti à certaines conditions, pour sept appareils 777 de Boeing devant être livrés en 2007 en vertu du contrat d'achat conclu entre la Société et Boeing (le « contrat d'achat conclu avec Boeing »). En 2007, la Société a pris livraison de huit appareils 777 de Boeing, dont sept ont été acquis en vertu du contrat d'achat conclu avec Boeing et financés aux termes de l'engagement relatif à la garantie d'emprunt fournie par EXIM, le huitième faisant l'objet d'un contrat de location-exploitation conclu avec International Lease Finance Corporation (« ILFC »).

- d) Le 30 octobre 2007, Air Canada a conclu une entente avec un syndicat bancaire pour le financement d'acomptes avant livraison sur 10 des 16 appareils 777 de Boeing envisagés dans le cadre du contrat d'acquisition d'appareils conclu 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 \$ (575 \$ US). Les prêts liés aux acomptes avant livraison ont une durée de cinq ans, mais peuvent être remboursés par anticipation sans pénalités à la livraison des appareils. La Société a tiré 533 \$ (540 \$ US) en octobre 2007. Air Canada a remboursé par anticipation, en novembre 2007, le prêt de 64 \$ (65 \$ US) lié à des acomptes avant livraison sur le premier 777 de Boeing, livré en vertu de l'entente de financement des acomptes avant livraison. Air Canada a en outre avisé le consortium bancaire assurant le financement des acomptes avant livraison qu'elle rembourserait les prêts consentis à la livraison des appareils, du deuxième 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 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 \$ (528 \$ US) et tenait compte de deux tirages additionnels de 26 \$ (26 \$ US) chacun. Le financement à long terme est inclus dans la dette à long terme et les obligations locatives, dans le bilan consolidé. Les intérêts capitalisés cumulés relativement à ce financement s'établissent à 5 \$ pour un taux d'intérêt correspondant au TIOL à 30 jours, majoré de 1,14 %, soit 6,16 % au 31 décembre 2007. Les emprunts ne sont pas exigibles avant 2013; les remboursements du capital exigibles par la suite sont présentés dans le tableau ci-dessous.
- e) Capital impayé de 151 \$ US sur l'achat de deux appareils A340-500 financés dans le cadre de contrats de vente conditionnelle. Le capital et les intérêts sont payés trimestriellement jusqu'à l'échéance en 2019. Les versements échelonnés sur le prix d'achat portent intérêt à un taux égal au TIOL à trois mois majoré de 2,9 % (7,74 % - 7,97 % au 31 décembre 2007 et 8,27 % au 31 décembre 2006). La valeur comptable des deux appareils A340-500 affectés en garantie des contrats de vente conditionnelle est de 265 \$ au 31 décembre 2007.
- f) Capital impayé de 25 \$ US échéant en 2009, remboursé par versements semestriels au taux d'intérêt fixe de 4,50 %, majoré de 2,0 % de commission de garantie annuelle.
- g) Capital impayé de 38 \$ US échéant en 2015, remboursé par versements trimestriels à un taux d'intérêt variable correspondant au TIOL de six mois majoré de 5,75 %, payable d'avance à toute date de versement d'intérêt après le 23 décembre 2007. La prochaine date de versement d'intérêt est le 20 mars 2008. L'emprunt est garanti par du matériel d'entraînement au vol d'une valeur comptable actuelle de 47 \$.
- h) La facilité de crédit renouvelable est une facilité de crédit renouvelable garantie de premier rang de 400 \$ (la « facilité de crédit »). La durée de trois ans de la facilité de crédit peut être prolongée au gré d'Air Canada pour des périodes d'un an supplémentaires à chaque anniversaire de la clôture du PAPE d'Air Canada, sur approbation préalable des prêteurs ayant avancé au moins les deux tiers des fonds disponibles aux termes de la facilité de crédit. Le montant global disponible en vertu de la facilité de crédit est assujéti à une restriction de la capacité d'emprunt établie en fonction de certains pourcentages de la valeur des comptes débiteurs et des biens immobiliers admissibles. La facilité de crédit est garantie par une sûreté de premier rang et par une hypothèque constituée sur les biens actuels et futurs d'Air Canada, sous réserve de certaines exclusions et charges autorisées, et par un droit de premier rang et une hypothèque grevant certains biens immobiliers détenus ou loués par Air Canada. Les obligations d'Air Canada sont garanties par 1209265 Alberta Ltd., filiale d'Air Canada, qui fournit une sûreté réelle de premier rang constituée sur ses biens actuels et futurs, sous réserve de certaines exclusions et charges autorisées, comme cautionnement. La facilité de crédit contient les déclarations et garanties habituelles et est assujéti aux conditions habituelles (concernant notamment les clauses restrictives, les engagements financiers et les cas de défaut). La marge de taux d'intérêt est fixée à des taux allant du TIOL majoré de 2,25 % à 3,25 % au taux préférentiel majoré de 1,25 % à 2,25 % (selon le bénéfice d'Air Canada avant intérêts, impôts, amortissement, désuétude et location avions). Au 31 décembre 2007, aucune somme n'avait été tirée sur cette facilité.
- i) En 2007, la Société a refinancé cinq avions à réaction régionaux (« CRJ »). Le refinancement comprenait un paiement de 36 \$ à des tiers au titre d'autres obligations aux termes du contrat de location. En 2007, la dette de 9 \$ grevant l'un des CRJ a été remboursée. Au 31 décembre 2007, le capital impayé sur les quatre CRJ s'établissait à 33 \$. Le principal et les intérêts sont payés par versements trimestriels jusqu'à l'échéance en 2012. Le financement porte intérêt à taux variable établi selon le taux des acceptations bancaires canadiennes à trois mois, majoré de 1,7 %. L'emprunt est garanti par les cinq appareils livrés, d'une valeur comptable de 29 \$.
- j) Depuis le 14 mars 2007, ACE ne consolide plus les résultats ni la situation financière d'Aéroplan (voir la note 4).  
 Au 31 décembre 2006, Aéroplan disposait de facilités de crédit garanties de premier rang totalisant 475 \$. Les facilités de crédit consistent en une facilité à terme de 300 \$ ou l'équivalent en dollars américains (la « facilité à terme »), une facilité d'acquisition de 100 \$ ou l'équivalent en dollars américains (la « facilité d'acquisition ») et un crédit à terme renouvelable de 75 \$ ou l'équivalent en dollars américains (le « crédit renouvelable »).

La facilité à terme et la facilité d'acquisition échoient le 29 juin 2009 ou plus tôt, au gré d'Aéroplan, et portent intérêt à des taux variant du taux préférentiel canadien et du taux de base américain au taux préférentiel canadien et au taux de base américain majorés de 0,75 % et entre le taux d'acceptation bancaire et le TIOL majorés de 1,0 % à 1,75 %. Au 31 décembre 2006, les emprunts au titre de la facilité à terme prenaient la forme d'acceptations bancaires à 90 jours et assorties d'un taux d'intérêt effectif de 5,3 %. On a tiré des fonds sur la facilité à terme en vue de financer une partie des 400 \$ de la réserve au titre des échanges de milles Aéroplan, opération constatée au titre des postes « Trésorerie et équivalents de trésorerie » et « Placements à court terme ». Les 100 \$ restants ont été financés à même le produit du placement d'Aéroplan en 2005. Au 31 décembre 2006, aucune somme n'avait été tirée de la facilité d'acquisition.

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

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

- k) Depuis le 24 mai 2007, ACE ne consolide plus les résultats ni les actifs et les passifs de Jazz (voir la note 5).

En date du 31 décembre 2006, Jazz disposait d'une facilité de crédit consortiale garantie de premier rang pour un montant de 150 \$ (note 5). À la clôture du PAPE de Jazz, un montant de 115 \$ (113 \$ après commissions) avait été tiré sur la facilité de crédit. La facilité, d'une durée de trois ans, porte intérêt à taux variables et vient à échéance en 2009. L'encours de la facilité de crédit est garanti par la quasi-totalité des actifs actuels et futurs de Jazz. Jazz a conclu des contrats de swap avec des tiers d'une valeur notionnelle de 115 \$ pour recevoir des taux variables et payer des taux fixes de 7,09 %.

- l) Air Canada a conclu des opérations de location liées à des appareils ou des moteurs avec plusieurs structures d'accueil considérées comme des EDDV. La dette était assortie d'un taux d'intérêt effectif moyen pondéré d'environ 8 % (8 % en 2006). Ces appareils et ces moteurs ont une valeur comptable de 973 \$ et sont affectés en garantie des emprunts par leurs propriétaires. Les créanciers au titre de ces ententes de location ont des recours contre la Société, en tant que locataire, en cas de défaut de paiement ou de résiliation anticipée du contrat de location. La dette liée aux appareils s'établit à 780 \$ US (771 \$) [902 \$ US (1 051 \$) en 2006]; elle est résumée comme suit :

	Échéance finale	2007	2006
CRJ	2010-2011	218 \$	316 \$
767-300 de Boeing	2011-2016	163	211
Moteurs	2008	54	71
A319 d'Airbus	2011-2014	215	304
A321 d'Airbus	2017	121	149
<b>Total</b>		<b>771 \$</b>	<b>1 051 \$</b>



- m) Selon la NOC-15, Air Canada est le principal bénéficiaire de certaines sociétés d'avitaillement canadiennes. La dette est composée d'acceptations bancaires portant intérêt à des taux variant entre 5,72 % et 6,93 %, d'emprunts bancaires portant intérêt à des taux variant entre le taux préférentiel majoré de 0,25 % et le taux préférentiel majoré de 1,5 % et d'emprunts obligataires portant intérêt à 5,09 %. Une tranche de 110 \$ de la dette est exigible en 2032 et est remboursable par versements semestriels égaux portant sur le capital et les intérêts. La tranche résiduelle de la dette a des échéances diverses. La dette est garantie par un contrat de sûreté générale couvrant tous les actifs des sociétés d'avitaillement. La valeur comptable des sociétés d'avitaillement est de 123 \$ au 31 décembre 2007.
- n) Les obligations locatives, liées à du matériel informatique, à des installations et à 39 appareils, totalisent 972 \$ (71 \$ et 912 \$ US) [en 2006, elles totalisaient 1 281 \$ (80 \$ et 1 030 \$ US)]. La dette porte intérêt à un taux effectif moyen pondéré d'environ 8 % et les échéances définitives sont échelonnées entre 2008 et 2027. Au cours de l'exercice 2007, la Société a constaté des intérêts débiteurs de 96 \$ (101 \$ en 2006) sur les obligations locatives.

Certains contrats de location avions prévoient un test de la juste valeur en date du 1er juillet 2009 et chaque année par la suite jusqu'à l'échéance. Ce test porte sur les 26 appareils en location, dont 23 font l'objet de contrats de location-acquisition. Selon les résultats de ce test, la Société pourrait être tenue de payer certains loyers par anticipation en fonction de la juste valeur des appareils à la date du test. Tout montant payé par anticipation sera appliqué en réduction des obligations locatives. Air Canada est partie à des contrats conclus avec des tiers en vue de financer la valeur résiduelle de certains appareils. Si Air Canada est tenue, en vertu des clauses de l'emprunt, d'appliquer un test de valeur aux fins des obligations locatives payées d'avance, ces montants pourront être recouverts auprès du tiers fournisseur du financement de la valeur résiduelle des appareils à l'échéance des contrats de location dans la mesure où l'obligation ajustée pour tenir compte des montants payés d'avance est inférieure au financement de la valeur résiduelle. Le montant maximal à payer le 1<sup>er</sup> juillet 2009, en partant de l'hypothèse que les appareils correspondants ont une valeur de néant, est de 722 \$ (731 \$ US). Ce montant s'élimine progressivement jusqu'à l'échéance des contrats correspondants. Étant donné qu'Air Canada ne prévoit pas avoir à payer de loyers par anticipation compte tenu des prévisions concernant la juste valeur que pourront avoir les appareils dans l'avenir, le coût après amortissement de ces obligations locatives tient compte des paiements prévus sur la durée jusqu'à l'échéance finale.

Au 31 décembre 2007, les paiements minimaux futurs au titre des obligations locatives s'établissaient comme suit :

2008	223 \$
2009	147
2010	142
2011	136
2012	177
Par la suite	569
Total des paiements minimaux de loyer	1 394
Moins le montant représentant les intérêts	(422)
<b>Total des obligations locatives</b>	<b>972 \$</b>

Les paiements minimaux au titre des obligations locatives comprennent les garanties des valeurs résiduelles, sauf dans le cas où la Société a obtenu un financement des valeurs résiduelles.

En 2007, la Société a payé des intérêts sur la dette à long terme et les obligations locatives de 281 \$ (273 \$ en 2006).

## 12. IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES FUTURS

Les montants liés aux impôts ci-dessous sont présentés dans le bilan consolidé de la Société :

Actif	2007	2006
Actif d'impôts futurs constaté au titre de l'actif à court terme a)	200 \$	584 \$
Actif d'impôts futurs a)	-	336
	<b>200 \$</b>	<b>920 \$</b>

Passif	2007	2006
Impôts exigibles à court terme b)	- \$	(345) \$
Impôts exigibles à long terme b)	(10)	-
Passif d'impôts futurs b)	(50)	(136)
	<b>(60) \$</b>	<b>(481) \$</b>

### a) ACTIFS D'IMPÔTS FUTURS

Au 31 décembre 2007, la Société a déterminé qu'il est plus probable qu'improbable que certains actifs d'impôts futurs, au montant de 200 \$, seront réalisés au moyen d'une combinaison de reprises futures d'écarts temporaires et de bénéfice imposable. De plus, la Société a déterminé qu'il est plus probable qu'improbable que des actifs d'impôts futurs de 890 \$ ne seront pas recouvrables et ils continuent d'être contrebalancés par une provision pour moins-value. Toutefois, les déductions fiscales à l'origine des actifs d'impôts futurs demeurent disponibles pour réduire le bénéfice imposable d'exercices futurs.

Au cours de l'exercice, la reprise d'une provision pour moins-value de 621 \$ a été comptabilisée. De ce montant, une réduction des actifs incorporels (au prorata) de 530 \$ a été constatée d'après la valeur comptable actuelle des actifs d'impôts futurs qui existaient au moment de la comptabilité nouveau départ et un montant de 91 \$ a été comptabilisé à titre d'économie d'impôts dans l'état consolidé des résultats pour ce qui est des actifs d'impôts futurs survenus après le passage à la comptabilité nouveau départ.

En 2007, des actifs d'impôts futurs d'Air Canada, d'un montant de 345 \$, ont été utilisés pour recouvrer des impôts exigibles du même montant (voir ci-après). Au moyen de la distribution et d'un placement secondaire de parts d'Aéroplan, la Société a réalisé des actifs d'impôts futurs de 123 \$ et 306 \$ qui ont été comptabilisés respectivement comme une charge d'impôts futurs et une diminution des capitaux propres (voir la note 4). De plus, au moyen de la distribution et d'un placement secondaire de parts de Jazz, la Société a réalisé des actifs d'impôts futurs de 52 \$ et 47 \$ qui ont été comptabilisés respectivement comme une charge d'impôts futurs et une diminution des capitaux propres (voir la note 5). La Société a réalisé des actifs d'impôts futurs de 82 \$ par suite de la monétisation d'ACTS (voir la note 6). En 2006, une charge d'impôts futurs de 59 \$ a été imputée aux capitaux propres relativement à la distribution par ACE des parts d'Aéroplan.

On se reportera à la note 20 en ce qui concerne les impôts sur les bénéfices futurs comptabilisés dans les autres éléments du résultat étendu relativement aux dérivés sur le carburant désignés comme couverture.

### b) IMPÔTS EXIGIBLES ET PASSIFS D'IMPÔTS FUTURS

Dans le cadre de la stratégie d'utilisation de pertes fiscales prévue au moment du PAPE d'Air Canada et de la restructuration de l'entreprise, un montant de 345 \$ a été créé au titre des impôts exigibles en 2006. Cette charge d'impôts résulte du transfert des actifs d'impôts d'Air Canada à ACE. Elle était recouvrable à même les actifs d'impôts futurs d'Air Canada et a été réglée en 2007. Le secteur Air Canada a enregistré des intérêts débiteurs de 6 \$ applicables à la charge d'impôts exigibles avant le recouvrement. Ce montant a été comptabilisé dans les impôts exigibles, à l'état consolidé des résultats.

En 2007, Air Canada a comptabilisé une charge de 10 \$ au titre des impôts exigibles par suite de l'harmonisation des régimes d'imposition des sociétés par le gouvernement fédéral et par le gouvernement de la province d'Ontario. Air Canada aura une charge d'impôts exigibles de 10 \$ à payer sur une période de cinq ans commençant en 2009. Ce montant est compris dans les autres passifs à long terme.

L'hypothèse a été retenue que certains actifs incorporels et autres d'une valeur nominale aux fins de l'impôt et d'une valeur comptable d'environ 381 \$ ont une durée de vie indéfinie et, en conséquence, le passif d'impôts futurs connexe ne devrait pas être retiré du bilan tant que les actifs n'auront pas été cédés ou qu'ils ne seront pas amortissables, d'où la présentation d'un passif d'impôts futurs de 50 \$.

	2007	2006
<b>Actifs d'impôts futurs</b>		
Pertes reportées	80 \$	430 \$
Obligations au titre des avantages complémentaires de retraite	556	685
Provisions comptables non déductibles actuellement aux fins fiscales	129	181
Amortissement fiscal supérieur à l'amortissement comptable	183	271
Participations dans Aéroplan et Jazz	195	359
Dépenses en immobilisations admissibles	2	28
Produits constatés d'avance	13	431
Actifs incorporels	-	102
Autres	69	61
<b>Total des actifs d'impôts futurs</b>	<b>1 227</b>	<b>2 548</b>
<b>Passifs d'impôts futurs</b>		
Actifs incorporels	78	220
Autres	109	33
<b>Total des passifs d'impôts futurs</b>	<b>187</b>	<b>253</b>
<b>Actifs d'impôts futurs, montant net</b>	<b>1 040</b>	<b>2 295</b>
Moins la provision pour moins-value	(890)	(1 511)
<b>Actifs d'impôts futurs constatés, montant net</b>	<b>150 \$</b>	<b>784 \$</b>

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

	2007	2006
Charge d'impôts selon les taux d'imposition fédéral et provincial combinés	683 \$	184 \$
Partie non imposable des gains en capital	(36)	(24)
Charges non déductibles	35	35
Gain de dilution non imposable	-	(67)
Gain en capital non imposable sur la distribution et la cession de placements	(212)	-
Participation sans contrôle	38	-
Effet de la modification de taux d'imposition sur les impôts sur les bénéfices futurs	(33)	(28)
Effet des taux d'imposition réglementaires pratiquement en vigueur pendant l'exercice	76	82
Réduction de la charge d'impôt sur les bénéfices découlant de la constatation d'une perte fiscale non constatée antérieurement	-	(16)
Autres	16	25
	567	191
Provision pour moins-value (voir a) ci-dessus)	(91)	(82)
<b>Charge d'impôts sur les bénéfices</b>	<b>476 \$</b>	<b>109 \$</b>

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

	2007	2006
Charge d'impôts de l'exercice	15 \$	7 \$
Charge (économie) d'impôts futurs liée aux écarts temporaires	509	146
Charge (économie) d'impôts futurs liée à la modification des taux d'imposition	43	54
Réduction de la charge d'impôt sur les bénéfices découlant de la constatation d'une perte fiscale non constatée antérieurement	-	(16)
Provision pour moins-value	(91)	(82)
<b>Charge d'impôts sur les bénéfices</b>	<b>476 \$</b>	<b>109 \$</b>

Taxes paid in 2007 by the Corporation were \$13 (2006 - \$1).

The balances of tax attributes as at December 31, 2007, namely the balances of non-capital loss carry forwards, vary amongst different taxing jurisdictions. The following are the Federal tax loss expiry dates:

	Pertes fiscales
2010	8 \$
2014	16
2015	85
2026	2
2027	90
	<b>201 \$</b>

61 \$ de pertes nettes en capital n'ont pas de date d'échéance.

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

Air Canada propose à ses employés, notamment aux employés d'Air Canada qui sont détachés par contrat à ACE, Aéroplan et ACTS Aéro, plusieurs régimes de retraite à prestations ou à cotisations déterminées ainsi que des régimes d'avantages complémentaires de retraite et d'avantages postérieurs à l'emploi.

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

Jazz offre également ses propres régimes à prestations ou à cotisations déterminées à la plupart de ses employés. Les présents états financiers consolidés tiennent compte de la consolidation des activités de Jazz jusqu'au 24 mai 2007, et depuis cette date, la participation d'ACE dans Jazz est comptabilisée à la valeur de consolidation.

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

Certains employés d'Air Canada sont détachés par contrat à ACTS Aéro ou à Aéroplan. Ces salariés cotisent aux régimes de retraite à prestations déterminées dont la Société est le promoteur, et participent en outre à certains régimes d'avantages sociaux futurs de la Société en matière de prévoyance maladie, d'assurance vie et d'assurance invalidité. Les présents états financiers consolidés comprennent tous les actifs et passifs des régimes dont la Société est le promoteur. La charge au titre des prestations présentée dans les états financiers, qui porte sur tous les employés participants aux régimes, rend compte d'un recouvrement de coût 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 postérieurs à l'emploi et 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 coût se chiffre à 10 \$.

La date d'évaluation retenue aux fins de l'information financière sur les obligations au titre des régimes de retraite et d'avantages complémentaires a été fixée au 30 novembre.

Comme il est décrit à la note 22, Air Canada a conclu avec ACTS Aéro une Entente sur les régimes de retraite et les avantages complémentaires selon laquelle certains actifs et certaines obligations au titre des régimes de retraite et d'avantages complémentaires seront transférés à ACTS Aéro.

**Obligation au titre des prestations et actif des régimes**

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

	Régimes de retraite		Autres avantages sociaux futurs	
	2007	2006	2007	2006
<b>Variation de l'obligation au titre des prestations</b>				
Obligation au titre des prestations au début de l'exercice	13 235 \$	12 921 \$	966 \$	940 \$
Coûts des services rendus au cours de l'exercice	254	254	69	77
Coûts financiers	649	640	49	48
Cotisations salariales	88	89	-	-
Prestations versées	(648)	(627)	(51)	(60)
Autres prestations liées à la cessation d'emploi	2	-	-	-
Perte actuarielle (gain)	(1 278)	(74)	(119)	(38)
Déconsolidation de Jazz	(100)	-	-	-
Écart de change	(52)	32	(15)	(1)
	12 150	13 235	899	966
<b>Variation de l'actif des régimes</b>				
Juste valeur de l'actif des régimes au début de l'exercice	11 858	10 421	8	14
Rendement réel de l'actif des régimes	197	1 493	-	1
Cotisations patronales	382	455	43	47
Cotisations salariales	88	89	-	-
Prestations versées	(648)	(627)	(51)	(54)
Déconsolidation de Jazz	(81)	-	-	-
Écart de change	(49)	27	-	-
	11 747	11 858	-	8
<b>Déficit à la fin de l'exercice</b>	<b>403</b>	<b>1 377</b>	<b>899</b>	<b>958</b>
Cotisations patronales après la date d'évaluation	(7)	(7)	(5)	(6)
Gain actuariel net non constaté (perte)	497	(221)	149	46
Provision pour moins-value sur les prestations constituées	1	-	-	-
<b>Obligation nette au titre des prestations</b>	<b>894 \$</b>	<b>1 149 \$</b>	<b>1 043 \$</b>	<b>998 \$</b>
<b>Hypothèses actuarielles moyennes pondérées ayant servi au calcul de l'obligation au titre des prestations constituées</b>				
Taux d'actualisation	5,75 %	5,00 %	5,75-6,00 %	5,00-5,50 %
Taux d'accroissement de la rémunération a)	2,50 %	2,50 %		

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

En vertu des conditions des régimes agréés canadiens et des régimes d'avantages complémentaires, aucune indexation n'est prévue après le 1er janvier 2007.

Le déficit au titre des régimes de retraite qui ne sont pas entièrement capitalisés à la fin de l'exercice est le suivant :

	2007	2006
Régimes agréés canadiens	35 \$	556 \$
Régimes des États-Unis, du Royaume-Uni et du Japon	17	55
Régimes complémentaires	665	766
	<b>717 \$</b>	<b>1 377 \$</b>

Sur une base comptable, le déficit net des régimes de retraite au 31 décembre 2007 était de 403 \$, contre 1 377 \$ au 31 décembre 2006. La diminution du déficit comptable est principalement attribuable à une augmentation du taux d'actualisation et à la capitalisation de cotisations patronales au titre des services passés d'un montant de 134 \$, contrebalancée par un rendement négligeable des actifs du régime.

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

	2007	2006
Prestations de retraite	894 \$	1 149 \$
Autres avantages sociaux futurs	1 043	998
<b>Obligation nette au titre des prestations</b>	<b>1 937</b>	<b>2 147</b>
Partie à moins d'un an	(113)	(271)
<b>Passif au titre des régimes de retraite et d'avantages complémentaires</b>	<b>1 824 \$</b>	<b>1 876 \$</b>

La part à moins d'un an liée aux prestations de retraite représente les cotisations au titre des services passés pour les régimes agréés canadiens devant être payées en 2008, tandis que la part à moins d'un an liée aux autres avantages sociaux futurs est une estimation des réclamations qui devront être engagées en 2008. La part à moins d'un an de l'obligation est incluse dans les « Crédeurs et charges à payer ».

Pour l'exercice 2007, les paiements en espèces, constitués des cotisations en espèces d'Air Canada au titre de ses régimes à prestations déterminées, des paiements en espèces aux bénéficiaires des régimes de retraite et d'avantages complémentaires de retraite, et des cotisations en espèces aux régimes de retraite à cotisations déterminées, s'élevaient à 428 \$ (520 \$ en 2006).

### Charges de retraite et d'avantages complémentaires

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

	Régimes de retraite		Avantages complémentaires de retraite	
	2007	2006	2007	2006
<b>Ventilation de la charge de retraite, montant net</b>				
Coûts des services rendus au cours de l'exercice	254 \$	254 \$	69 \$	77 \$
Coûts financiers	649	640	49	48
Rendement réel de l'actif des régimes	(148)	(1 515)	-	(1)
Perte actuarielle (gain)	(1 278)	(47)	(119)	(43)
Autres prestations	2	-	-	-
<b>Coûts survenus pendant l'exercice</b>	<b>(521)</b>	<b>(668)</b>	<b>(1)</b>	<b>81</b>
<b>Écart entre les coûts survenus et les coûts constatés pendant l'exercice en ce qui concerne :</b>				
Rendement de l'actif des régimes	(622)	774	-	-
Perte actuarielle (gain)	1,285	65	103	26
Augmentation (diminution) de la provision sur moins-value sur l'actif des prestations constituées	1	-	-	-
<b>Charge de retraite nette liée aux régimes</b>	<b>143</b>	<b>171</b>	<b>102</b>	<b>107</b>
Montant imputé aux apparentés	(6)	-	(4)	-
<b>Charge nette de retraite et d'avantages complémentaires a)</b>	<b>137 \$</b>	<b>171 \$</b>	<b>98 \$</b>	<b>107 \$</b>
Hypothèses actuarielles moyennes pondérées ayant servi au calcul de l'obligation au titre des prestations				
Taux d'actualisation	5,00 %	5,00 %	5,00 - 5,50 %	5,00 - 5,50 %
Taux de rendement à long terme attendu de l'actif des régimes	7,15 %	7,50 %	s.o.	7,50 %
Taux d'accroissement de la rémunération b)	2,50 %	4,00 %		

- a) Comprend des prestations de retraite de 4 \$ (10 \$ en 2006) relativement à Jazz, qui est consolidée jusqu'au 24 mai 2007.
- b) Un taux d'accroissement de la rémunération de 2 % en 2006, de 2 % en 2007 et de 4 % pour les exercices restants a été utilisé pour déterminer la charge nette de retraite.

### Avantages complémentaires – Analyse de sensibilité

Les taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé ont une incidence marquée sur les sommes déclarées à l'égard des régimes de santé. En 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 des taux aurait fait monter de 1 \$ le total des coûts des services rendus et des coûts financiers, et de 16 \$ l'obligation. Une diminution de un point de ces taux aurait fait baisser de 1 \$ le total des coûts des services rendus et des coûts financiers et de 16 \$ l'obligation.

### Obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite

Le tableau ci-dessous présente les projections à l'égard des obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada pour 2008 au 31 décembre 2007, et à la lumière de l'évaluation de la solvabilité au 1er janvier 2007. Les obligations finales au titre de la capitalisation pour 2008 seront déterminées par l'évaluation au 1er janvier 2008.

	2008
Coût des services passés au titre des régimes agréés canadiens	91 \$
Coût des services rendus au titre des régimes agréés canadiens	166
Autres conventions de retraite	86
	<b>343 \$</b>

L'évaluation actuarielle la plus récente est en date du 1er janvier 2007 et la date d'entrée en vigueur de la prochaine évaluation actuarielle est le 1er janvier 2008. 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 1er janvier 2007, auquel s'ajoute une projection des cotisations pour les services rendus au cours de l'exercice établie à partir des évaluations actuarielles au 1er janvier 2007 utilisées à cette fin. Selon les prévisions de capitalisation, les cotisations patronales déterminées aux termes de la réglementation devraient augmenter d'environ 90 \$ en 2008.

Le 9 août 2004, le gouvernement du Canada a entériné le Règlement sur la capitalisation du déficit de solvabilité des régimes de pension d'Air Canada (le « Règlement sur les retraites »). Le Règlement sur les retraites permet à Air Canada de combler les déficits de solvabilité de ses régimes agréés canadiens au 1er janvier 2004 sur dix ans, au lieu des cinq années requises en vertu des règles habituelles et selon un calendrier convenu de cotisations annuelles variables plutôt qu'au moyen de versements égaux annuels prévus dans les règles habituelles. Le Règlement sur les retraites est entré en vigueur à la levée de la protection dont jouissait Air Canada au titre de la LACC, le 30 septembre 2004, date à laquelle Air Canada a émis aux fiduciaires des caisses de retraite des billets subordonnés garantis d'une valeur globale d'environ 347 \$. La valeur des billets diminuera à mesure que les versements visant à combler les déficits seront effectués selon l'échéancier convenu et ne pourra devenir exigible en entier qu'à la survenance de certaines défaillances prévues. Au 31 décembre 2007, la valeur des billets garantis en circulation était de 89 \$ (219 \$ en 2006). La juste valeur de l'obligation au titre des prestations de retraite inscrite au bilan de la Société tient compte de l'incidence de l'émission de billets subordonnés garantis. La capitalisation des billets est incluse, en montant actualisé, dans tous les flux de trésorerie attendus futurs nécessaires pour financer l'obligation au titre des prestations.

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 hypothèques	36,1 %	34,7 %	41,0 %
Trésorerie et placements à court terme	5,0 %	6,2 %	0,0 %
	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>



### Régimes agréés canadiens

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

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

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

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

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

### Régimes à cotisations déterminées

Les cadres, le personnel administratif et certains employés syndiqués de la Société peuvent participer à des régimes à cotisations déterminées. Les cotisations varient de 3 % à 6 % pour les employés au Canada et de 3 % à 7 % pour les participants au Royaume-Uni. La Société verse une cotisation d'un montant équivalent. La charge au titre des régimes à cotisations déterminées de la Société s'élève à 4 \$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2007 (7 \$ en 2006).

## 14. AUTRES PASSIFS À LONG TERME

	2007	2006
Obligation au titre des milles Aéroplan a)	29 \$	105 \$
Passif au titre des contrats de location avions défavorables b)	54	77
Locations avions supérieures aux frais de location c)	Note 2(Y) 54	121
Passif à long terme lié au personnel d)	47	54
Placement Aéroplan (e)	142	-
Passif au titre de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail	45	45
Autres f)	112	81
	<b>483 \$</b>	<b>483 \$</b>

- a) Air Canada a un passif à l'égard des milles Aéroplan qui ont été émis par Air Canada avant le 1er janvier 2002. Voir la note 4 pour une description de la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan en 2006. Au 31 décembre 2007, Air Canada affichait toujours à cet égard un passif d'environ 7 milliards de milles, soit 84 \$, dont une tranche de 55 \$ était comprise dans les passifs à court terme (15 milliards de milles, soit 163 \$, au 31 décembre 2006). Le montant du passif supplémentaire a été déterminé en évaluant les milles supplémentaires à la juste valeur actualisée.
- b) Le passif au titre des contrats de location d'avions défavorables représente la valeur actualisée nette de l'excédent des versements au titre des locations d'avions sur le montant estimatif des frais de location sur le marché relativement à des contrats de location en vigueur au moment du passage à la comptabilité nouveau départ.
- c) Y compris néant au 31 décembre 2007 (59 \$ en 2006) relativement à Jazz, qui est consolidée jusqu'au 24 mai 2007.
- d) Le tableau ci-dessous indique les changements apportés aux provisions liées à la main-d'œuvre, comprises dans le passif à long terme lié au personnel, en vue de rendre compte des soldes qui existaient au passage à la comptabilité nouveau départ, le 30 septembre 2004 (la part à moins d'un an est intégrée aux « Crédeurs et charges à payer ») :

	2007	2006
Solde au début de l'exercice	77 \$	144 \$
Accroissement des intérêts	5	8
Ajustement (voir ci-après)	-	(23)
Charges engagées	(38)	(52)
Déconsolidation de Jazz	Note 5 (4)	-
Fin de l'exercice	40	77
Partie à moins d'un an	(6)	(32)
	<b>34 \$</b>	<b>45 \$</b>

En 2006, par suite de l'examen des provisions en cours liées aux régimes mis en œuvre avant le 30 septembre 2004, il a été déterminé qu'une partie de la provision, de 23 \$, ne serait plus requise et un ajustement a par conséquent été effectué.

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

	2007	2006
Solde au début de l'exercice	32 \$	13 \$
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre		
Réduction de l'effectif d'ACTS en 2007	15	-
Réduction de l'effectif non syndiqué en 2006	-	25
Charges constatées au titre des salaires et charges sociales	14	7
Charges engagées	(33)	(13)
Sortie des passifs liés à ACTS	(2)	-
	Note 6	
Fin de l'exercice	26	32
Partie à moins d'un an	(13)	(23)
	13 \$	9 \$

La part à moins d'un an de l'obligation est incluse dans les « Crédeurs et charges à payer ».

De temps à autre, la Société offre certains programmes de cessation d'emploi à certains employés. Le coût de ces programmes est constaté dans les charges d'exploitation.

En 2007, une charge de 15 \$ a été inscrite dans le secteur ACTS relativement à la réduction de l'effectif annoncée en raison de la fin d'un contrat de révision générale à ACTS. Depuis le 16 octobre 2007, ACTS Aéro est comptabilisée comme une participation à la valeur de consolidation (voir la note 6).

En 2006, un plan de réduction de 20 % de l'effectif non syndiqué a été annoncé. En 2006, une charge exceptionnelle de 20 \$ a été constatée dans le secteur Air Canada, et une charge exceptionnelle de 5 \$ a été constatée dans ACTS relativement à ce plan.

- e) Cela représente le placement négatif d'ACE dans le Fonds de revenu Aéroplan (note 4).
- f) Le poste « Autres » comprend les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations de la Société. Aux termes des baux fonciers respectifs auxquels elles sont parties, chaque société d'avitaillement a l'obligation, à l'échéance du bail, de restaurer les biens loués à l'état de terrain vacant et de réparer tous dommages causés à l'environnement dont elle est responsable. S'il devait s'avérer que des sociétés d'avitaillement soient tenues de participer aux coûts de restauration des lieux, chaque compagnie aérienne contractante y participerait d'une manière proportionnelle à l'utilisation qu'elle a faite du réseau. Pour toutes les sociétés d'avitaillement canadiennes dans lesquelles Air Canada détient une participation, Air Canada a constaté une obligation de 7 \$ (montant non actualisé de 44 \$) représentant la valeur actualisée des obligations estimatives de remise en état et de restauration qu'elle pourrait devoir engager à la fin du bail, à un taux de 8 %, aux diverses échéances des baux, qui s'étalent de 2032 à 2039. Cette estimation est fondée sur diverses hypothèses, y compris le coût global de désaffectation et de restauration et la sélection de différentes approches relatives à la désaffectation et à la restauration. La juste valeur estimative de l'obligation est de néant.

## 15. RÉMUNÉRATION À BASE D' ACTIONS

### Régime d'options sur actions d'ACE

Certains employés de la Société participent au régime d'options sur actions d'ACE. La participation au régime est limitée aux employés détenant des postes qui, de l'avis du conseil d'administration d'ACE (ou d'un comité désigné par ce conseil), ont une incidence notable sur les résultats d'ACE à long terme. Le régime d'options sur actions prévoit un prix d'exercice représentant pas moins de 100 % du cours des actions sous-jacentes au moment de l'attribution. Aux termes du régime d'options sur actions, 50 % des options ont une période d'acquisition de quatre ans. Les options restantes s'acquièrent en fonction des rendements obtenus à l'égard des objectifs de bénéfice net établis par le conseil d'ACE pour la même période. Toutes les options expirent au bout de sept ans. Les conditions du régime d'options sur actions d'ACE précisent que, au départ à la retraite d'un employé, les options attribuées à cet employé peuvent être exercées pourvu que les options aient été acquises dans les trois ans précédant la date du départ à la retraite.

Conformément aux termes du régime d'options sur actions d'ACE, en novembre 2007, le conseil d'administration d'ACE s'est prononcé en faveur de l'acquisition immédiate des options sur actions d'ACE non acquises. Cette mesure s'est traduite par la passation immédiate en charges de toute la rémunération à base d'actions reportée sur les options d'ACE en cours attribuées aux employés d'Air Canada, après déduction des montants inscrits antérieurement comme une charge de rémunération. Cette charge de 12 \$ est incluse dans le montant ci-dessous en 2007. Par suite de l'acquisition immédiate de toutes les options d'ACE attribuées, aucune charge au titre de la rémunération à base d'actions ne sera comptabilisée relativement au régime d'options sur actions d'ACE.

Le nombre d'options sur actions d'ACE attribuées à des salariés, la charge de rémunération connexe constatée (après l'adoption du CPN-162) et les hypothèses ayant servi à établir la charge de rémunération à base d'actions selon le modèle Black-Scholes d'évaluation des options se présentent comme suit :

	2007	2006
Charge de rémunération (en millions de dollars)	19 \$	7 \$
Nombre d'options sur actions attribuées	-	748 926
Moyenne pondérée de la juste valeur par option attribuée (en dollars)	- \$	10,61 \$
Juste valeur globale des options sur actions attribuées (en millions de dollars)	- \$	8 \$
Hypothèses relatives à la moyenne pondérée :		
Taux d'intérêt sans risque	-	4,02 %
Volatilité prévue	-	35 %
Rendement des actions	-	0 %
Durée de vie prévue des options (en années)	-	4,50

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

En 2007, le montant crédité au capital social au titre des options sur actions d'ACE exercées était de 86 \$ (16 \$ en 2006). De nouvelles actions sont émises par la Société pour les options sur actions d'ACE exercées.

Au 31 décembre 2007, un total de 1 682 206 options sur actions (3 597 798 en 2006) étaient en cours, représentant quelque 1,3 % (2,9 % en 2006) du capital social dilué d'ACE, ce qui se situe sous le plafond de 5 % que la Société s'est fixée.

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

	2007		2006	
	Options (en milliers)	Prix d'exercice moyen pondéré par action	Options (en milliers)	Prix d'exercice moyen pondéré par action
Solde au début de l'exercice	3 598	25,98 \$	3 187	24,70 \$
Options attribuées	-	-	134	37,65
Options exercées	(27)	18,70	(111)	20,00
Options éteintes	-	-	(79)	20,00
Options en cours avant distribution supplémentaire le 10 janvier 2007 (3 mars 2006)	3 571	26,04	3 131	25,53
Ajustement - distribution supplémentaire ACE a)	866	-	218	-
Options en cours après distribution supplémentaire a)	4 437	20,95	3 349	23,87
Options attribuées	-	-	615	33,33
Options exercées	(1 037)	17,42	(338)	18,80
Options éteintes	(2)	26,16	(28)	21,85
Options en cours avant distribution supplémentaire le 14 mars 2007	3 398	22,02	3 598	25,98
Ajustement - distribution supplémentaire ACE a)	591	-	-	-
Options en cours après distribution supplémentaire a)	3 989	18,75	3 598	25,98
Options attribuées	-	-	-	-
Options exercées	(10)	18,53	-	-
Options éteintes	(125)	25,95	-	-
Options en cours avant distribution supplémentaire le 24 mai 2007	3 854	18,53	3 598	25,98
Ajustement - distribution supplémentaire ACE a)	613	-	-	-
Options en cours après distribution supplémentaire a)	4 467	15,98	3 598	25,98
Options attribuées	-	-	-	-
Options exercées	(2 591)	14,15	-	-
Options éteintes	(194)	22,22	-	-
<b>Options en cours à la clôture de l'exercice</b>	<b>1 682</b>	<b>18,09 \$</b>	<b>3 598</b>	<b>25,98 \$</b>
<b>Options pouvant être exercées à la clôture de l'exercice</b>	<b>1 682</b>	<b>18,09 \$</b>	<b>613</b>	<b>24,50 \$</b>

- a) En conformité avec les modalités du régime d'options sur actions d'ACE, chaque distribution de parts d'Aéroplan et de Jazz en 2007 et en 2006 (notes 4 et 5) a provoqué un ajustement du prix d'exercice moyen pondéré des options et du nombre d'options en cours. Ces ajustements ont été appliqués à toutes les options sur actions d'ACE non exercées aux dates en vigueur des distributions, que les droits dont elles sont assorties aient été acquis ou non, de façon conforme à l'ajustement des taux de conversion au titre des obligations convertibles de premier rang décrites à la note 11.

En 2007, la valeur intrinsèque totale des options exercées aux termes de ce régime était de 56 \$ (7 \$ en 2006).

Fourchette des prix d'exercice	Dates d'échéance	Options en cours – 2007			Options pouvant être exercées – 2007	
		Nombre d'options en cours	Durée résiduelle moyenne pondérée (en années)	Prix d'exercice moyen pondéré par action	Nombre d'options pouvant être exercées	Prix d'exercice moyen pondéré par action
\$ 11.05	2011	410,977	4	\$ 11.05	410,977	\$ 11.05
\$ 21.13	2012	552,259	5	21.13	552,259	21.13
\$ 19.10 - \$ 20.04	2013	718,970	6	19.79	718,970	19.79
		<b>1,682,206</b>		<b>\$ 18.09</b>	<b>1,682,206</b>	<b>\$ 18.09</b>

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

La valeur globale intrinsèque des options pouvant être exercées en date du 31 décembre 2007 est de 17 \$ (8 \$ en 2006) et la moyenne pondérée de la durée de vie résiduelle est de 4,7 ans.

#### Régime d'intéressement à long terme d'Air Canada

Certains employés d'Air Canada participent au régime d'intéressement à long terme d'Air Canada, administré par le conseil d'administration d'Air Canada. Le régime d'intéressement à long terme d'Air Canada, établi parallèlement au PAPE d'Air Canada en novembre 2006, prévoit l'attribution d'options et d'unités d'actions liées au rendement à tous les dirigeants et membres de la haute direction d'Air Canada.

Les options sur actions attribuées en vertu du régime d'intéressement à long terme d'Air Canada ont une durée d'au plus 10 ans et sont assorties d'un prix d'exercice fondé sur la juste valeur de marché des actions au moment de l'attribution des options. Les options attribuées aux termes de ce régime seront acquises sur quatre ans et comprendront des caractéristiques d'acquisition selon le rendement. Les conditions d'acquisition selon le rendement sont fondées sur les objectifs de marge d'exploitation (résultat d'exploitation divisé par les produits d'exploitation) et de bénéfice net établis par le conseil d'Air Canada pour la même période. Les conditions du régime d'intéressement à long terme d'Air Canada précisent que, au départ à la retraite d'un employé, les options attribuées peuvent être exercées étant donné que les droits d'exercice s'accumulent jusqu'à trois ans avant la date du départ à la retraite.

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

	2007	2006
Charge de rémunération (en millions de dollars)	4 \$	3 \$
Nombre d'options sur actions attribuées	482 870	1 699 678
Moyenne pondérée de la juste valeur par option attribuée (en dollars)	4,32 \$	5,40 \$
Juste valeur globale des options sur actions attribuées (en millions de dollars)	2 \$	9 \$
Hypothèses relatives à la moyenne pondérée :		
Taux d'intérêt sans risque	3,94 % - 4,43 %	4,07 %
Volatilité prévue	34 % - 35 %	35 %
Rendement des actions	0 %	0 %
Durée de vie prévue des options (en années)	4,50	4,50

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

	2007		2006	
	Options (en milliers)	Prix d'exercice moyen pondéré par action	Options (en milliers)	Prix d'exercice moyen pondéré par action
Solde au début de l'exercice	1 700	21,00 \$	-	- \$
Options attribuées	483	14,74	1 700	21,00
Options exercées	-	-	-	-
Options éteintes	(463)	21,00	-	-
<b>Options en cours à la clôture de l'exercice</b>	<b>1 720</b>	<b>19,24 \$</b>	<b>1 700</b>	<b>21,00 \$</b>
<b>Options pouvant être exercées à la fin de l'exercice</b>	<b>155</b>	<b>21,00 \$</b>	<b>-</b>	<b>- \$</b>

Fourchette des prix d'exercice	Dates d'échéance	Options en cours – 2007			Options pouvant être exercées – 2007	
		Nombre d'options en cours	Durée résiduelle moyenne pondérée (en années)	Prix d'exercice moyen pondéré par action	Nombre d'options pouvant être exercées	Prix d'exercice moyen pondéré par action
21,00 \$	2013	1 237 222	6	21,00 \$	154 653	21,00 \$
11,08 \$ - 18,60 \$	2014	482 870	7	14,74	-	-
		<b>1 720 092</b>		<b>19,24 \$</b>	<b>154 653</b>	<b>21,00 \$</b>

Fourchette des prix d'exercice	Dates d'échéance	Options en cours – 2006			Options pouvant être exercées – 2006	
		Nombre d'options en cours	Durée résiduelle moyenne pondérée (en années)	Prix d'exercice moyen pondéré par action	Nombre d'options pouvant être exercées	Prix d'exercice moyen pondéré par action
21,00 \$	2013	1 699 678	7	21,00 \$	-	- \$

Le régime d'intéressement à long terme prévoit aussi l'attribution d'unités d'actions liées au rendement. La valeur des unités d'actions liées au rendement est basée sur la juste valeur de marché des actions au moment de l'attribution. La période d'acquisition des unités d'actions liées au rendement est de trois ans, généralement à compter du 1er janvier de l'exercice qui suit l'attribution, et elle est assortie de critères d'acquisition en fonction du rendement basés sur l'atteinte du résultat moyen par action ciblé au terme de la période d'acquisition. À son acquisition et dans la mesure où elle remplit d'autres conditions, chaque unité d'action liée au rendement donne à l'employé qui la détient le droit de recevoir, en guise de paiement, une action ordinaire, un montant en espèces équivalent à la valeur de marché d'une action ordinaire ou une combinaison des deux, au gré du conseil d'administration. Les conditions du régime prévoient qu'au moment où l'employé prend sa retraite, le nombre d'unités d'actions liées au rendement qui seront acquises sera réparti en fonction du nombre total de mois complets de service actif de l'employé au cours de la période d'acquisition des unités d'actions liées au rendement.

Le nombre d'unités d'actions liées au rendement attribuées aux salariés et la charge de rémunération connexe s'établissent comme suit :

	2007	2006
Charge de rémunération (en millions de dollars)	2 \$	- \$
Nombre d'unités d'actions liées au rendement attribuées	232 760	345 805
Moyenne pondérée de la juste valeur par unité d'action liée au rendement attribuée (en dollars)	16,46 \$	19,40 \$
Juste valeur totale des unités d'actions liées au rendement attribuées	4 \$	7 \$

Au cours de l'exercice, 27 314 unités d'actions liées au rendement ont été éteintes (néant en 2006).

### **Régimes d'intéressement à long terme d'Aéroplan**

Aéroplan dispose d'un Régime initial d'intéressement à long terme (le « régime initial d'intéressement d'Aéroplan »), dans le cadre duquel les employés clés ont reçu des parts du Fonds de revenu Aéroplan à titre d'attribution spéciale unique. Le 31 mars 2006, ACE a échangé, à raison de une part pour une part, 500 000 de ses parts d'Aéroplan Société en commandite contre des parts du Fonds de revenu Aéroplan (les « parts du Fonds »). Les parts du Fonds de revenu Aéroplan ont été transférées dans une fiducie aux fins du financement du régime initial d'intéressement d'Aéroplan. Le transfert a été constaté à la valeur comptable des actifs nets transférés et n'a donné lieu à aucun gain ni aucune perte pour ACE. Selon le régime, la moitié des parts attribuées sont conditionnelles au rendement d'Aéroplan et l'autre moitié s'acquiert avec le temps. Les parts conditionnelles au rendement s'acquièrent à la fin de chaque période de rendement, à condition que les objectifs d'encaisse disponible pour distribution fixés par le conseil d'administration d'Aéroplan pour chacun des exercices terminés les 31 décembre 2005, 2006 et 2007 aient été atteints, ou sur une base cumulative à la fin de la période de rendement suivante, à condition que ces objectifs aient été atteints au cours de la période de rendement suivante. Les parts éteintes qui ne réunissent pas les conditions d'acquisition et les distributions qui se sont accumulées au titre de celles-ci reviennent à ACE.

Aéroplan s'est dotée d'un Régime d'intéressement à long terme permanent (le « régime permanent ») qui accorde tous les ans des parts du Fonds Aéroplan à des employés admissibles selon un pourcentage de leur salaire de base annuel. Aéroplan s'est aussi dotée d'un régime universel afin d'attirer ou de fidéliser les employés. Les parts au titre de ce régime sont habituellement assorties de conditions d'acquisition en fonction du temps et sont acquises à la fin d'une période de trois ans suivant l'attribution.

Le secteur Aéroplan a comptabilisé une charge de rémunération de 1 \$ pour la période ayant pris fin le 14 mars 2007 et de 3 \$ en 2006 au titre des régimes ci-dessus.

### **Régime d'intéressement à long terme de Jazz**

Jazz s'est dotée d'un Régime initial d'intéressement à long terme similaire (le « régime initial d'intéressement de Jazz »), dans le cadre duquel les employés clés ont reçu, à titre d'attribution spéciale unique, des parts du Fonds Jazz. Au total, 603 903 parts du Fonds Jazz ont été attribuées. Selon les modalités du régime, la moitié des parts attribuées sera conditionnelle au rendement de Jazz, et l'autre moitié pourra être acquise le 31 décembre 2008. La charge de rémunération au titre de ce régime constatée au secteur de Jazz est de 1 \$ pour la période terminée le 24 mai 2007 et de 2 \$ pour l'exercice 2006.

Pour la période terminée le 24 mai 2007, le montant net crédité au surplus d'apport au titre des régimes de rémunération à base d'actions de la Société était de 1 \$ (19 \$ en 2006).

### **Régimes d'actionnariat des employés**

Des régimes d'actionnariat ont été établis afin de permettre aux employés admissibles d'acheter des actions d'ACE, d'Air Canada, d'Aéroplan ou de Jazz. Les employés admissibles peuvent investir jusqu'à 6 % de leur salaire de base pour l'achat d'actions sur le marché secondaire. La contribution de la Société correspondra à 33,3 % des placements effectués par les employés. Au cours de l'exercice 2007, la Société a enregistré une charge de rémunération de 1 \$ (2 \$ en 2006) dans le secteur Air Canada, moins de 1 \$ dans le secteur Aéroplan jusqu'au 14 mars 2007 (1 \$ en 2006) et de néant dans le secteur Jazz jusqu'au 24 mai 2007 (2 \$ en 2006) au titre de ces régimes d'actionnariat d'employés. En 2007, le régime d'actionnariat des salariés d'ACE a été liquidé.



## 16. CAPITAUX PROPRES

Le tableau ci-dessous présente les actions ordinaires émises et en circulation d'ACE, ainsi que les actions ordinaires pouvant être émises (voir la note 24 pour un complément d'information sur l'importante offre d'achat réalisée le 10 janvier 2008) :

Actions en circulation (en milliers)	2007	2006
<b>Actions émises et en circulation</b>		
Actions à droit de vote variable de catégorie A a)	82 229	79 499
Actions à droit de vote de catégorie B a)	23 709	22 772
<b>Total des actions émises et en circulation</b>	<b>105 938</b>	<b>102 271</b>
Actions ordinaires éventuelles		
Actions privilégiées convertibles c)	11 291	10 747
Obligations convertibles d)	12 210	7 354
Options sur actions	1 682	3 598
<b>Total des actions ordinaires pouvant être émises</b>	<b>25 183</b>	<b>21 699</b>

Les informations présentées dans le tableau ci-dessus tiennent compte des ajustements des obligations convertibles et des options sur actions effectués par suite des distributions de parts du Fonds de revenu Aéroplan et de parts du Fonds de revenu Jazz Air.

Capital social et autres capitaux propres (après déduction des frais de placement) :

	2007	2006
<b>Capital social et autres capitaux propres</b>		
Actions ordinaires a)	1 898 \$	2 188 \$
Ajustement aux capitaux propres b)	(1 655)	(1 655)
Total du capital social	243	533
Actions privilégiées convertibles c)	117	117
Obligations convertibles d)	90	92
<b>Total du capital social et autres capitaux propres</b>	<b>450 \$</b>	<b>742 \$</b>

En 2007, la Société a émis 3 665 774 actions ordinaires (449 109 en 2006) à l'exercice d'options sur actions pour une contrepartie en espèces de 56 \$ (8 \$ en 2006), 86 \$ (16 \$ en 2006) compte tenu de la juste valeur des options sur actions exercées transférées du surplus d'apport au capital social. En outre, par suite des distributions d'Aéroplan et de Jazz (notes 4 et 5), 376 \$ (59 \$ en 2006) ont été portés en diminution du capital social.

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

### a) Actions ordinaires

#### Actions à droit de vote variable de catégorie A

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

**Actions à droit de vote de catégorie B**

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

Suit un résumé des changements apportés en 2007 aux actions ordinaires en circulation et à leur valeur globale déclarée :

	2007	
	Nombre (en milliers)	Valeur
Actions émises au début de l'exercice	102 271	2 188 \$
Actions émises par suite de l'exercice d'options sur actions	3 667	86
Distributions supplémentaires	-	(376)
	<b>105 938</b>	<b>1 898 \$</b>

	2006	
	Nombre (en milliers)	Valeur
Actions émises au début de l'exercice	101 822	2 31 \$
Actions émises par suite de l'exercice d'options sur actions	449	16
Distributions supplémentaires	-	(59)
	<b>102 271</b>	<b>2 188 \$</b>

**b) Ajustement aux capitaux propres**

Par suite de la réorganisation financière en vertu de la LACC, les actifs et les passifs de l'entité consolidée, à l'exclusion de l'écart d'acquisition, ont été intégralement évalués à leurs justes valeurs et un écart de réévaluation de 3 395 \$ a été inscrit au crédit du capital social. Les PCGR ne permettent pas la comptabilisation de l'écart d'acquisition même si la juste valeur de l'actif net est inférieure à la juste valeur de l'entreprise dans son ensemble.

**c) Actions privilégiées convertibles**

Au 30 septembre 2004, 12 500 actions privilégiées convertibles ont été émises en contrepartie de 250 \$ avant des frais de 12 \$. Ces actions privilégiées peuvent être converties en 11 291 046 actions ordinaires, au taux de conversion applicable au 31 décembre 2007.

Aux fins comptables, les actions privilégiées convertibles se présentent comme un instrument composé. À la date d'émission, la valeur attribuée à l'option de conversion des porteurs, présentée comme un élément des capitaux propres, représente 123 \$, moins des frais d'attribution de 6 \$, tandis que la valeur attribuée au passif financier est de 127 \$. Les actions privilégiées convertibles seront majorées d'un taux de 5 % par an, composé semestriellement à compter de la date d'émission (l'« appréciation de la valeur »), donnant lieu à une augmentation du passif financier à un taux d'intérêt effectif de 12 %. Au 31 décembre 2007, le passif financier s'élevait à 182 \$ (166 \$ au 31 décembre 2006).

Chaque action privilégiée convertible donne à son porteur le droit à un nombre de voix égal au nombre d'actions à droit de vote variable et d'actions à droit de vote dans lequel chaque action privilégiée convertible détenue par ce porteur pourrait être convertie, à condition que les actions privilégiées convertibles détenues par des non-Canadiens soient assujetties, aux fins de vote seulement, à la même réduction proportionnelle du pourcentage des votes applicable aux actions à droit de vote variable que si elles avaient été converties en actions à droit de vote variable.

Les porteurs d'actions privilégiées convertibles participent, après conversion, à tous les dividendes, distributions ou autres opérations similaires offertes aux porteurs d'actions à droit de vote variable et d'actions à droit de vote. Les actions privilégiées convertibles peuvent être converties en tout temps, au gré de leur porteur, en actions à droit de vote variable (si elles sont détenues par un non-Canadien) ou en actions à droit de vote (si elles sont détenues par un Canadien), à un taux de conversion égal à l'appréciation de la valeur de l'action privilégiée convertible (à la date de conversion) divisée par le prix de conversion. Aux fins des modalités des actions privilégiées convertibles, le « prix de conversion » correspond à 130 % (26 \$) de la valeur unitaire initiale de 20 \$ attribuée aux actions à droit de vote variable et aux actions à droit de vote le 30 septembre 2004. Le prix de conversion des actions privilégiées convertibles peut faire l'objet de certains ajustements reflétant notamment la protection antidilution habituelle des sociétés ouvertes en cas de fractionnement d'actions, les dividendes sur actions, les subdivisions, les regroupements et autres opérations similaires, les scissions, les

droits de souscription ou autres placements ou droits accordés aux porteurs d'actions à droit de vote variable et d'actions à droit de vote et autres opérations similaires.

#### Conversion obligatoire

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

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

- Si le cours de clôture des actions d'ACE sur le marché principal excède l'appréciation de la valeur d'une action privilégiée pendant au moins 30 des 100 jours de bourse précédant immédiatement la date de conversion obligatoire en question.
- Si le cours de clôture des actions d'ACE sur le marché principal n'excède pas l'appréciation de la valeur d'une action privilégiée pendant au moins 30 des 100 jours de bourse précédant la date de conversion obligatoire en question, i) les porteurs d'actions privilégiées convertibles ne sont pas tenus de convertir ces actions en actions d'ACE, et ii) à la date initiale de la conversion obligatoire, le prix de conversion alors applicable est automatiquement réduit de 3,75 %.
- Si le cours de clôture des actions d'ACE sur le marché principal n'excède pas l'appréciation de la valeur d'une action privilégiée pendant au moins 30 des 100 jours de bourse précédant immédiatement la date d'échéance définitive, les porteurs d'actions privilégiées convertibles ont le droit d'exiger, moyennant préavis écrit signifié à ACE dans les 10 jours suivant la date d'échéance définitive, qu'ACE leur rachète leurs actions privilégiées convertibles en contrepartie d'espèces à un prix de rachat par part correspondant à l'appréciation de la valeur à la date d'échéance définitive.

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

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

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

#### **d) Obligations convertibles**

En 2005, la Société a émis pour 330 \$ d'obligations convertibles de premier rang échéant en 2035 (les « obligations convertibles ») pour un produit net de 319 \$. Aux fins comptables, les obligations convertibles se présentent comme un instrument composé, où l'option de conversion est inscrite au titre des autres capitaux propres ci-dessus. Voir la note 11 pour un complément d'information. En 2007, les obligations convertibles converties au gré du porteur avaient une valeur nominale de 6 \$.

#### **Cumul des autres éléments du résultat étendu**

Le tableau qui suit présente les éléments du cumul des autres éléments du résultat étendu :

Exercice terminé le 31 décembre (en millions de dollars canadiens)	2007	2006
<b>Cumul des autres éléments du résultat étendu</b>		
Variation latente de la juste valeur des dérivés au cours de l'exercice (après impôts de 28 \$)	56 \$	- \$
Écart de change cumulé lié à ACTS	(2)	-
<b>Total du résultat étendu</b>	<b>54 \$</b>	<b>- \$</b>

## 17. RÉSULTAT PAR ACTION

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

(en millions, sauf les montants par action)	2007	2006
<b>Numérateur :</b>		
<b>Numérateur utilisé pour le calcul du résultat de base par action :</b>		
Bénéfice de l'exercice	1 398 \$	408 \$
Effet des titres potentiellement dilutifs :		
Options sur actions	-	-
Actions privilégiées convertibles	30	23
Obligations convertibles	29	27
<b>Numérateur ajusté servant au calcul du résultat dilué par action</b>	<b>1 457 \$</b>	<b>458 \$</b>
<b>Dénominateur :</b>		
<b>Dénominateur utilisé pour le calcul du résultat de base par action :</b>		
<b>Nombre moyen pondéré d'actions</b>	103	102
Effet des titres potentiellement dilutifs :		
Options sur actions	2	1
Actions privilégiées convertibles	11	11
Obligations convertibles	11	7
<b>Dénominateur ajusté servant au calcul du résultat dilué par action</b>	<b>127</b>	<b>121</b>
<b>Résultat par action - de base</b>	<b>13,51 \$</b>	<b>4,01 \$</b>
<b>Résultat par action - dilué</b>	<b>11,44 \$</b>	<b>3,80 \$</b>

Le calcul du résultat par action est effectué à partir de dollars complets et non de millions arrondis.

Il n'est donc pas possible de se servir des montants ci-dessus pour recalculer les valeurs par action.

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

N'entrent pas dans le calcul du résultat dilué par action les options en cours pour lesquelles le prix d'exercice était supérieur au cours moyen des actions ordinaires pour l'exercice, soit aucune option en 2007 (320 886 en 2006).

## 18. INFORMATIONS SECTORIELLES

### Compositions des secteurs d'activité

En 2007, ACE regroupait les secteurs suivants : Air Canada (auparavant Services Air Canada), Aéroplan (jusqu'au 14 mars 2007), Jazz (jusqu'au 24 mai 2007), ACTS (jusqu'au 16 octobre 2007), ainsi que les Éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »).

Les ENSE comprennent les activités non sectorielles et les activités de financement et d'investissement d'ACE. En 2007, le traitement comptable des participations d'ACE dans Aéroplan, Jazz et ACTS Aéro a été modifié, passant de la consolidation à la méthode de la comptabilisation à la valeur de consolidation, avec présentation dans les ENSE. Les ENSE comprennent également certains ajustements de consolidation liés aux différences sur le plan de la constatation des produits entre les différents secteurs d'exploitation. En l'occurrence, ces ajustements de consolidation ont trait aux moments et à la façon dont sont constatés les produits liés aux échanges de milles Aéroplan, ainsi qu'aux moments où sont constatés les produits tirés des services de maintenance assurés par ACTS (à l'achèvement des contrats de services d'entretien moteurs ou de maintenance des composants) par rapport aux moments où Air Canada et Jazz les passent en charges (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 méthode de comptabilisation des participations d'ACE dans Aéroplan et ACTS, ces ajustements de consolidation ne sont plus comptabilisés dans les ENSE. Les impôts sur les bénéfices futurs sont constatés à même les entités imposables concernées et ne sont pas attribués aux entités non imposables.

Les ajustements de consolidation liés à Aéroplan constatés au sein des ENSE pour la période au cours de laquelle Aéroplan a été consolidée visaient surtout les écarts entre les moments où Aéroplan constate ses produits (au moment où des milles sont échangés contre une prime-voyage) et les moments prescrits par la méthode comptable de constatation des produits sur une base consolidée (c'est-à-dire lorsque le transport faisant l'objet de la prime est assuré). En outre, dans le secteur Aéroplan des états financiers consolidés d'ACE, les produits qu'Aéroplan tire de l'échange de milles sont constatés dans les « autres produits », tandis que dans les états financiers consolidés, l'équivalent des milles échangés contre des places sur des vols d'Air Canada et de Jazz est constaté dans les « produits passages ». Cela donne lieu à l'élimination de certains montants inscrits au titre des autres produits d'Aéroplan au sein des ENSE, étant donné que, sur une base consolidée, les milles Aéroplan échangés contre des places sur des vols d'Air Canada et de Jazz sont constatés dans les « produits passages ». Cela donne également lieu à un ajustement des produits passages comptabilisés au sein des ENSE. Dans les informations sectorielles concernant Aéroplan, le coût constaté par Aéroplan relativement à l'achat de primes est constaté dans les « autres charges d'exploitation ».

Le secteur Jazz, inclus jusqu'au 24 mai 2007, est exploité aux termes du contrat d'achat de capacité (« CAC de Jazz »), conclu avec Air Canada.

Le secteur ACTS est inclus jusqu'au 16 octobre 2007, date à laquelle ACE a vendu la quasi-totalité des actifs et des passifs d'ACTS à ACTS Aéro. ACTS Aéro exerce les activités qu'exerçait antérieurement ACTS. ACE a conservé une participation de 23 % dans ACTS Aéro.

L'information financière sectorielle ici présentée s'aligne sur les modes internes de production de l'information financière aux fins de la prise des décisions d'exploitation. Les différents secteurs négocient les uns avec les autres comme s'ils n'étaient pas apparentés.

Notes afférentes aux états financiers consolidés 2007

Suit un rapprochement entre les montants globaux présentés par chaque secteur d'activité et les montants correspondants des états financiers consolidés :

	2007*			
	Air Canada	Aéroplan	Jazz	ACTS
Produits passages	9 329 \$	- \$	- \$	- \$
Produits fret	548	-	-	-
Autres produits	649	198	3	193
Produits externes	10 526	198	3	193
Produits intersectoriels	120	3	610	604
	<b>10 646</b>	<b>201</b>	<b>613</b>	<b>797</b>
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	-	-	-	-
<b>Total des produits</b>	<b>10 646</b>	<b>201</b>	<b>613</b>	<b>797</b>
Salaires et charges sociales	1 920	17	139	272
Carburant avions	2 552	-	125	-
Locations avions	282	-	57	-
Redevances aéroportuaires et de navigation	1 022	-	80	-
Maintenance, matières et fournitures avions	757	-	50	235
Communications et technologies de l'information	275	7	2	13
Restauration et fournitures connexes	313	-	6	-
Amortissement et désuétude	548	3	9	31
Commissions	201	-	-	-
Achat de capacité à Jazz	923	-	-	-
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	-	-	15
Autres charges d'exploitation	1 420	134	83	211
<b>Total des charges d'exploitation</b>	<b>10 213</b>	<b>161</b>	<b>551</b>	<b>777</b>
<b>Bénéfice d'exploitation (perte)</b>	<b>433</b>	<b>40</b>	<b>62</b>	<b>20</b>
Intérêts créditeurs	92	3	2	-
Intérêts débiteurs	(348)	(3)	(3)	(14)
Intérêts capitalisés	108	-	-	-
Gain (perte) à la cession d'actifs	19	-	-	-
Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	26	-	-	-
Bénéfice lié aux participations comptabilisées à la valeur de consolidation	-	-	-	-
Autres produits (charges) hors exploitation	(19)	(1)	1	(2)
Participation sans contrôle	(9)	-	-	-
Gain (perte) de change	317	-	-	(4)
Économie (charge) d'impôts sur les bénéfices	(190)	-	-	-
<b>Bénéfice sectoriel (perte)</b>	<b>429 \$</b>	<b>39 \$</b>	<b>62 \$</b>	<b>- \$</b>

\*ACE ne consolide plus les résultats et la situation financière d'Aéroplan depuis le 14 mars 2007 et de Jazz depuis le 24 mai 2007 (note 1). ACE ne consolide plus les résultats et la situation financière d'ACTS Aéro depuis le 16 octobre 2007 (note 1). Les bénéfices liés aux participations dans Aéroplan, Jazz et ACTS Aéro comptabilisées à la valeur de consolidation sont constatés au sein des ENSE prospectivement à compter du 14 mars 2007, du 24 mai 2007 et du 16 octobre 2007, respectivement.

		2006					
ENSE	ACE Total	Air Canada	Aéropian	Jazz	ACTS	ENSE	ACE Total
15 \$	9 344 \$	8 887 \$	- \$	- \$	- \$	82 \$	8 969 \$
-	548	625	-	-	-	-	625
(109)	934	558	759	7	228	(489)	1 063
(94)	10 826	10 070	759	7	228	(407)	10 657
(1 337)	-	196	10	1 374	627	(2 207)	-
<b>(1 431)</b>	<b>10 826</b>	<b>10 266</b>	<b>769</b>	<b>1 381</b>	<b>855</b>	<b>(2 614)</b>	<b>10 657</b>
-	-	(102)	-	-	-	-	(102)
<b>(1 431)</b>	<b>10 826</b>	<b>10 164</b>	<b>769</b>	<b>1 381</b>	<b>855</b>	<b>(2 614)</b>	<b>10 555</b>
35	2 383	1 816	79	311	331	16	2 553
(124)	2 553	2 544	-	285	1	(284)	2 546
(16)	323	341	-	134	-	(34)	441
(81)	1 021	982	-	178	-	(177)	983
(527)	515	768	-	98	234	(629)	471
(16)	281	273	24	8	14	(30)	289
(1)	318	322	-	15	-	(2)	335
(9)	582	493	14	21	31	17	576
-	201	237	-	-	-	(1)	236
(386)	537	871	-	-	-	(871)	-
-	15	20	-	-	5	-	25
(204)	1 644	1 383	512	187	241	(618)	1 705
<b>(1 329)</b>	<b>10 373</b>	<b>10 050</b>	<b>629</b>	<b>1 237</b>	<b>857</b>	<b>(2 613)</b>	<b>10 160</b>
<b>(102)</b>	<b>453</b>	<b>114</b>	<b>140</b>	<b>144</b>	<b>(2)</b>	<b>(1)</b>	<b>395</b>
29	126	82	20	6	1	11	120
(52)	(420)	(313)	(15)	(8)	(18)	(24)	(378)
-	108	62	-	(1)	-	-	61
1 347	1 366	(6)	-	-	-	399	393
-	26	(18)	-	-	-	-	(18)
71	71	-	-	-	-	-	-
9	(12)	2	(1)	(1)	1	3	4
(148)	(157)	(12)	-	-	-	(60)	(72)
-	313	12	-	-	-	-	12
(286)	(476)	3	-	-	-	(112)	(109)
<b>868 \$</b>	<b>1 398 \$</b>	<b>(74) \$</b>	<b>144 \$</b>	<b>140 \$</b>	<b>(18) \$</b>	<b>216 \$</b>	<b>408 \$</b>

Notes afférentes aux états financiers consolidés 2007

En 2007, le poste Amortissement et désuétude comprend un montant de 516 \$ (467 \$ en 2006) au titre de l'amortissement d'immobilisations corporelles, ventilé comme suit : Air Canada - 505 \$ (437 \$ en 2006), Aéroplan - néant (néant en 2006), Jazz - 9 \$ (21 \$ en 2006), ACTS - 6 \$ (6 \$ en 2006) et ENSE - (4 \$) (3 \$ en 2006).

Information d'ordre géographique

Produits passages	2007	2006
Lignes canadiennes	3 977 \$	3 710 \$
Lignes transfrontalières	1 887	1 841
Lignes transatlantiques	1 808	1 814
Lignes transpacifiques	968	956
Autres	704	648
	<b>9 344 \$</b>	<b>8 969 \$</b>

Produits fret	2007	2006
Lignes canadiennes	108 \$	118 \$
Lignes transfrontalières	24	28
Lignes transatlantiques	219	224
Lignes transpacifiques	158	214
Autres	39	41
	<b>548 \$</b>	<b>625 \$</b>

Les produits passages et fret sont fonction des produits tirés des vols ayant leurs points de départ et de destination dans un pays ou une région spécifique. Les lignes transatlantiques concernent les vols ayant leurs points de départ et de destination principalement en Europe. Les lignes transpacifiques concernent les vols ayant leurs points de départ et de destination principalement en Asie. Les autres produits proviennent principalement de clients situés au Canada.

Informations sur les actifs sectoriels

	2007*		
	Air Canada	ENSE*	Total
Trésorerie et équivalents de trésorerie	527 \$	1 773 \$	2 300 \$
Placements à court terme	712	127	839
	1 239 \$	1 900 \$	3 139 \$
Participations comptabilisées à la valeur de consolidation	- \$	(56) \$	(56) \$
Nouvelles immobilisations a)	2 596 \$	- \$	2 622 \$
<b>Actif total</b>	<b>11 838 \$</b>	<b>1 933 \$</b>	<b>13 771 \$</b>

\*Voir la note 24 pour des informations sur l'incidence des événements postérieurs sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie ainsi que sur les placements à court terme d'ENSE.

- a) Le total consolidé tient compte de nouvelles immobilisations de 10 \$ au titre de Jazz et de 16 \$ au titre d'ACTS, ces deux entités étant considérées comme des secteurs jusqu'au 24 mai 2007 et jusqu'au 16 octobre 2007, respectivement.

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

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

L'actif total des ENSE est présenté après déduction des éliminations intersociétés entre chacun des secteurs et ACE.



## 19. ENGAGEMENTS

En 2004, Air Canada a signé des contrats d'achat définitifs avec 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 de Boeing.

### 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 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, Air Canada a modifié les marchés conclus avec Boeing afin de retrancher de la commande ferme la livraison de deux 777 prévue pour 2009. En outre, Air Canada 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 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. La Société s'attend toutefois à recevoir un état de la situation vers la fin du premier trimestre de 2008.

Parallèlement aux marchés modifiés, Air Canada 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 Air Canada n'a pas recours aux financements engagés sur les 777 de Boeing, les engagements de financement à l'égard des 787 visera 31 appareils, et les conditions visant 28 d'entre eux seront révisées de manière à couvrir 80 % du prix de livraison des avions, l'échéance étant ramenée à 12 ans et les remboursements de principal 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, alors que les neuf autres en commande ferme devraient être livrés d'ici la fin de 2008. Les sept premiers appareils ont été financés en vertu d'une garantie d'emprunt de la part d'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 appareils 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, Air Canada prévoyant réaliser une opération de cession-bail sur les quatre autres appareils (voir ci-dessous).

En janvier 2008, Air Canada a signé des lettres d'intention visant la cession-bail de quatre des neuf appareils 777 de Boeing dont la livraison est prévue pour 2008. Les baux pour deux des 777 de Boeing ont une durée de 12 ans. Les autres deux 777 de Boeing ont chacun un bail d'une durée de 10,5 ans et Air Canada a des options afin de prolonger chacun d'entre eux de 18 mois supplémentaires. Les quatre contrats 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-après ne prévoient-elles 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 ci-dessous. Cette opération de cession-bail se traduit par une réduction importante des dépenses en immobilisations par rapport à celles qui avaient été présentées 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 d'un 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 portera intérêt à des taux variables basés sur le 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 des appareils

Outre l'acquisition d'appareils neufs, la Société a entrepris, en avril 2006, un important programme de réaménagement des cabines de ses appareils existants. La Société a ainsi achevé à ce jour le réaménagement de 26 A319, de 30 A320 et de 10 A321 d'Airbus et de 15 767-300 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 divertissement. 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 présentées dans le tableau sur les engagements d'immobilisations, ci-après.

### 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 \$ (dont 2 698 \$ 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.

Exercice se terminant le 31 décembre 2008	555 \$
Exercice se terminant le 31 décembre 2009	102
Exercice se terminant le 31 décembre 2010	760
Exercice se terminant le 31 décembre 2011	891
Exercice se terminant le 31 décembre 2012	692
Par la suite	1 739
	<b>4 739 \$</b>

### Engagements au titre de contrats de location-exploitation

Au 31 décembre 2007, les paiements minimaux futurs au titre de contrats de location-exploitation en cours portant sur du matériel volant et d'autres immobilisations se chiffrent à 2 108 \$ (2 957 \$ au 31 décembre 2006) aux taux de change en vigueur à la fin de l'exercice. Cela inclut aussi les paiements sur les appareils ciblés par des lettres d'intention signées en janvier 2008 visant la cession-bail de quatre appareils 777 de Boeing, comme il est décrit ci-dessus.

Engagements au titre de contrats de location-exploitation	Matériel volant	Autres immobilisations	Total
Exercice se terminant le 31 décembre 2008	280 \$	59 \$	339 \$
Exercice se terminant le 31 décembre 2009	271	42	313
Exercice se terminant le 31 décembre 2010	255	36	291
Exercice se terminant le 31 décembre 2011	197	33	230
Exercice se terminant le 31 décembre 2012	180	32	212
Par la suite	602	121	723
	<b>1 785 \$</b>	<b>323 \$</b>	<b>2 108 \$</b>

Comme il est décrit à la note 22, Air Canada sous-loue certains appareils à Jazz, en lui répercutant les coûts, et elle déclare ces opérations à leur valeur nette dans l'état des résultats. Ces sous-locations visent 33 CRJ 200 de Bombardier et 15 CRJ-705 de Bombardier. Les engagements au titre des contrats de location-exploitation pour ces appareils, qui sont récupérés de Jazz, ne sont pas pris en compte dans les engagements au titre des contrats de location-exploitation présentés dans le tableau ci-dessus, mais il sont ventilés comme suit :

Exercice se terminant le 31 décembre 2008	84 \$
Exercice se terminant le 31 décembre 2009	84
Exercice se terminant le 31 décembre 2010	76
Exercice se terminant le 31 décembre 2011	75
Exercice se terminant le 31 décembre 2012	75
Par la suite	673
	<b>1 067 \$</b>

Les contrats de sous-location conclus avec Jazz ont les mêmes conditions et la même durée que les engagements de location correspondants pris par Air Canada auprès des bailleurs.

La note 11 présente les paiements effectués relativement à des appareils relevant, aux fins comptables, de contrats de location-acquisition et d'entités à détenteurs de droits variables.

Au 31 décembre 2007, les engagements non résiliables minimaux futurs pour les 12 mois subséquents au titre des contrats d'achat de capacité avec Jazz et avec des transporteurs régionaux non apparentés se chiffraient respectivement à quelque 650 \$ et à 20 \$. Comme il est décrit à la note 22, le CAC initial de Jazz vient à échéance le 31 décembre 2015 et 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 tarifs prévus au CAC de Jazz devant faire l'objet d'ajustements à compter de 2009, la Société n'est pas en mesure d'établir les engagements non résiliables minimaux au-delà de 2008. Ils ne devraient toutefois pas changer de façon significative par rapport à ceux de 2008.

## 20. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE

La Société a pour ligne de conduite de gérer le risque de change, le risque de taux d'intérêt et le risque de marché en recourant à divers instruments financiers dérivés sur devises, taux d'intérêt et prix du carburant. La Société ne recourt aux instruments financiers dérivés qu'aux fins de la gestion des risques et non à des fins spéculatives.

### Gestion du risque de taux d'intérêt

Air Canada conclut des contrats de garantie de taux d'intérêt pour gérer le risque associé aux fluctuations des taux d'intérêt sur ses emprunts et placements à taux variable libellés en dollars américains ou canadiens. En 2006, la Société a conclu 19 swaps de taux d'intérêt d'une valeur notionnelle de 414 \$ US en vue de recevoir des taux variables et de payer un taux fixe moyen pondéré de 5,81 % sur la dette liée au financement d'appareils 190 d'Embraer de juin 2006 à 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 règle les swaps de taux d'intérêt à la livraison des appareils pour lesquels ils ont été contractés. Air Canada n'a pas appliqué la comptabilité de couverture à ces instruments dérivés. Au 31 décembre 2007, un contrat restait en cours et avait une juste valeur de 2 \$ avec position favorable à la contrepartie (12 contrats en cours au 31 décembre 2006, d'une juste valeur de 13 \$, avec position favorable à la contrepartie). En 2007, 11 contrats ont été réglés moyennant une perte de 10 \$.

La Société a conclu des contrats de swaps de taux d'intérêt qui viennent à échéance en janvier 2024 et convertissent en taux variables les taux fixes assortis aux versements relatifs à deux contrats de location d'appareils 767 de Boeing consolidés selon la NOC-15. Ces swaps n'ont pas été désignés comme des éléments de couverture aux fins comptables. Au 31 décembre 2007, ces deux swaps avaient une juste valeur de 7 \$, avec une position favorable à Air Canada (4 \$ au 31 décembre 2006, avec une position favorable à Air Canada). Le notionnel sous-jacent à ces deux swaps s'élève à 103 \$ (104 \$ US) au 31 décembre 2007 (131 \$ (112 \$ US) au 31 décembre 2006).

### Gestion du risque de change

Air Canada a recours à certains contrats de change à terme ou à des 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'options sur devises relativement à 2 132 \$ (2 158 \$ US) et à 26 \$ (18 €) de ses achats à venir en 2008 et en 2009. La juste valeur de ces contrats sur devises au 31 décembre 2007 était de 124 \$ avec position favorable aux tiers (25 \$ au 31 décembre 2006, avec position favorable à Air Canada relativement à 586 \$ (503 \$ US) des achats à venir en 2007). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couvertures aux fins comptables.

Air Canada a couvert au moyen de swaps de devises 16 CRJ de Bombardier visés par des contrats de location-exploitation jusqu'à l'échéance de ces contrats entre 2007 et 2011. En 2007, cinq swaps de devises ont été réglés à une juste valeur de 10 \$, soit l'équivalent de leur valeur comptable (10 \$, au 31 décembre 2006, avec position favorable aux tiers). Air Canada a encore 11 swaps de devises en cours. Passés auprès de tiers, ces swaps ont une juste valeur négligeable au 31 décembre 2007, avec position favorable à Air Canada (3 \$, au 31 décembre 2006, avec position favorable à Air Canada). Le notionnel sous-jacent à ces swaps s'élève à 78 \$ (79 \$ US) au 31 décembre 2007 (103 \$ (88 \$ US) au 31 décembre 2006). Ces swaps n'ont pas été désignés comme couvertures aux fins de la comptabilité de couverture.

### Gestion du risque lié au prix du carburant

Les activités d'Air Canada étant tributaires du secteur énergétique, les variations du prix du carburéacteur ont une incidence sur les résultats financiers d'Air Canada. En vue de gérer le risque lié au prix du carburéacteur, Air Canada conclut des contrats sur instruments dérivés avec des intermédiaires financiers afin de gérer la volatilité des flux de trésorerie liés à l'exploitation. Air Canada a recours à des contrats d'instruments dérivés afin de gérer le risque lié au prix du carburéacteur, mais également à d'autres produits de pétrole, tels que le mazout et le pétrole brut, en raison de la liquidité relativement limitée, dans une perspective à moyen et à long terme, des contrats d'instruments dérivés liés au carburéacteur, celui-ci ne se négociant 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, près de 20 % des achats de carburéacteur prévus d'Air Canada pour 2008 étaient couverts. Les contrats d'Air Canada destinés à couvrir les achats prévus de carburéacteur pour l'exercice 2008 portent sur le kérosène, le mazout et le pétrole brut. Air Canada avait aussi couvert environ 3 % de ses achats prévus de carburéacteur pour 2009 au moyen de contrats portant sur le mazout et 2 % de ses achats prévus de carburéacteur pour 2010 au moyen de contrats portant sur le pétrole brut.

Le tableau ci-dessous présente les volumes notionnels par baril ainsi que les moyennes pondérées des prix plancher et plafond pour chaque exercice actuellement couvert. Ces prix contractuels moyens correspondent au prix équivalent du pétrole WTI, étant donné les cours à terme du pétrole WTI, du mazout et du kérosène au 31 décembre 2007 :

Volumes notionnels (en barils)	Échéance	Prix plancher moyen équivalent - WTI (en \$ US/bl)	Prix plafond moyen équivalent - WTI (en \$ US/bl)
4 890 000	2008	77,97 \$	81,58 \$
840 000	2009	76,03 \$	80,92 \$
480 000	2010	84,20 \$	88,00 \$

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 ». 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 », lorsqu'elle survient.

L'efficacité est définie comme la mesure dans laquelle il y a compensation des variations des justes valeurs de l'élément couvert et de l'élément de couverture attribuables au risque couvert pendant la durée de la relation. La méthode comptable adoptée par Air Canada évalue l'efficacité en fonction de la variation de la valeur intrinsèque des instruments dérivés liés au carburant par rapport à la variation de la valeur intrinsèque des achats prévus de carburéacteur (selon le prix moyen pondéré payé par Air Canada). Comme la méthode actuellement appliquée par Air Canada ne tient pas compte des variables ayant une incidence sur la juste valeur, telles que la volatilité et la valeur temporelle de l'argent, il est possible qu'une partie importante de la variation de la juste valeur des instruments dérivés liés au carburant soit constatée comme inefficace selon la méthode 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'aux écarts entre les valeurs intrinsèques et les justes valeurs de marché des instruments dérivés, vu notamment la forte volatilité observée dans les cours du pétrole. En conséquence, Air Canada ne peut prédire la valeur de l'inefficacité pour chaque période. Cette situation peut intensifier, tel qu'il a déjà été le cas, la volatilité des résultats comptables d'Air Canada, mais n'a aucune incidence sur les flux de trésorerie sous-jacents.

Si la comptabilité de couverture ne peut plus s'appliquer à une couverture, les variations de la juste valeur de l'instrument dérivé lié au carburant survenues au cours de la période, s'il en est, sont prises en compte dans les produits (charges) hors exploitation. En ce qui concerne les instruments dérivés liés au carburant pour lesquels on ne peut plus appliquer la comptabilité de couverture, les variations de la juste valeur du dérivé lié au carburant pour la période sont prises en compte dans les produits (charges) hors exploitation.

En 2007, la comptabilité de couverture a cessé d'être appliquée à certains contrats de couverture du carburant, qui ne remplissent plus les conditions d'application de la comptabilité de couverture. À l'échéance de ces contrats, le montant incorporé au cumul des autres éléments du résultat étendu relativement à ces instruments dérivés sera pris en compte dans la charge de carburant. Air Canada détient toujours ces instruments dérivés, car elle croit qu'ils constituent encore de bonnes couvertures économiques quant à la gestion du risque lié au prix du carburéacteur.

Suit l'incidence sur les états financiers des dérivés liés au carburant remplissant les conditions d'application de la comptabilité de couverture, avant prise en compte des incidences fiscales :

- La juste valeur des dérivés liés au carburant en cours aux fins de la comptabilité de couverture au 31 décembre 2007 se chiffre à 67 \$, avec 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 \$;
- Le résultat hors exploitation s'est chiffré à 12 \$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2007. Ce montant représente la partie inefficace de la variation de la juste valeur des éléments faisant l'objet de la comptabilité de couverture.
- La partie efficace de la variation de la juste valeur des dérivés comptabilisée dans les autres éléments du résultat étendu s'établit à 110 \$ pour l'exercice, avant charge fiscale de 28 \$; les autres éléments du résultat étendu de l'exercice clos le 31 décembre 2007 sont présentés, déduction faite de cette charge d'impôts, dans l'état consolidé du résultat étendu.

Le montant net estimatif des gains et des pertes présentés dans le cumul des autres éléments du résultat étendu qui devraient être reclassés au bénéfice net en 2008 est de 68 \$.

Suit l'incidence sur les états financiers des dérivés liés au carburant qui n'ont pas été désignés comme couvertures selon la comptabilité de couverture, mais qui sont détenus comme couvertures économiques, avant prise en compte des incidences fiscales :

- La juste valeur des instruments dérivés liés au carburant en cours auxquels la comptabilité de couverture n'est pas appliquée est de 10 \$ au 31 décembre 2007, avec position favorable pour la Société.
- Le gain hors exploitation de l'exercice clos le 31 décembre 2007 se chiffre à 26 \$. Le montant comptabilisé au titre du résultat hors exploitation représente la variation (réalisée et latente) de la juste valeur de ces contrats au cours de l'exercice.

#### 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 auprès de grands établissements financiers, auprès de gouvernements au Canada et au sein de grandes sociétés. Les débiteurs proviennent généralement de la vente de billets à des particuliers par l'entremise d'agences de voyages, d'agences d'entreprise ou d'autres compagnies aériennes géographiquement dispersées, souvent réglés au moyen des principales cartes de crédit. Voir la note 10 pour une description du papier commercial adossé à des actifs que détient Air Canada.

#### Juste valeur des instruments financiers inscrits au bilan consolidé

La valeur comptable des actifs et des passifs financiers figurant au bilan consolidé, notamment la trésorerie et les placements à court terme, les débiteurs et les créditeurs, est proche de leur juste valeur, en raison de l'échéance très rapprochée ou à court terme de ces instruments financiers. Les équivalents de trésorerie et les placements à court terme sont classés comme étant détenus à des fins de transaction et sont par conséquent constatés à la juste valeur.

Les valeurs comptables des swaps de devises, des swaps de taux d'intérêt et des dérivés sont égales à leurs justes valeurs, qui sont basées sur le montant auquel ils pourraient être réglés étant donné les taux en vigueur estimés.

Suit une comparaison de la juste valeur et de la valeur comptable de la dette à long terme et des obligations locatives au 31 décembre 2007; la juste valeur est estimée au moyen de méthodes d'évaluation basées sur les taux en vigueur sur le marché pour des passifs financiers similaires :

	Valeur comptable	Juste valeur estimée
Obligations convertibles de premier rang	273 \$	273 \$
Dette directe de la Société	2 551	2 611
Dette consolidée selon la NOC-15	896	933
Obligations locatives	972	1 127
	<b>4 692 \$</b>	<b>4 944 \$</b>

La Société a de plus estimé la juste valeur de la composante passif des actions privilégiées convertibles en utilisant des méthodes d'évaluation semblables à celles mentionnées ci-dessus, pour une juste valeur de quelque 200 \$ par rapport à une valeur comptable de 182 \$.

## 21. ÉVENTUALITÉS, GARANTIES ET INDEMNITÉS

### Éventualités

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

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 suppléments carburant par un certain nombre de transporteurs aériens et d'exploitants de services de fret, y compris Air Canada. Certains d'entre eux, dont Air Canada, ont reçu un énoncé des objections de la Commission européenne qui présente l'évaluation préliminaire de son enquête à cet égard. Les autorités en matière de concurrence ont demandé des renseignements à Air Canada dans le cadre de leurs enquêtes. Air Canada collabore à ces enquêtes qui sont susceptibles d'entraîner des actions en justice à son encontre et à l'encontre 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 partie défenderesse dans un certain nombre d'actions collectives engagées devant le tribunal fédéral de première instance aux États-Unis ainsi qu'au Canada relativement à ces allégations. La direction a déterminé qu'il est actuellement impossible de prédire avec certitude l'issue de ces procédures, mais elles pourraient se traduire par une responsabilité civile importante pour Air Canada.

#### Porter Airlines Inc.

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 \$ 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 fondement.

#### Revendication de l'Association des pilotes d'Air Canada

En octobre 2006, l'Association des pilotes d'Air Canada (APAC) a intenté une action en justice devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario visant Air Canada, ACE et certains membres du conseil d'administration d'Air Canada, 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 de la Société, y compris celles qui sont prévues dans le cadre du Plan d'arrangement d'ACE, entré en vigueur le 10 octobre 2006. À la suite d'une audience tenue en décembre 2006, 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 considère que la revendication de l'APAC est sans fondement.

#### Parité salariale

Le Syndicat canadien de la fonction publique (« SCFP »), qui représente les agents de bord d'Air Canada, a déposé devant la Commission canadienne des droits de la personne une plainte de disparité salariale basée sur le sexe. Le SCFP allègue que le groupe des agents de bord, à prédominance féminine, devrait toucher le même salaire que les groupes 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 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. Le 16 mars 2007, la Commission canadienne des droits de la personne a demandé la tenue d'une enquête au sujet de cette plainte. 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 déterminé qu'il n'est pas possible actuellement de prédire avec un quelconque degré de certitude l'issue définitive de l'enquête de la Commission.

#### Autres éventualités

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

En ce qui concerne les contrats de location de 45 appareils d'Air Canada, la différence entre les loyers révisés par suite de l'instauration du plan de réorganisation, de transaction et d'arrangement (le « plan d'arrangement ») au titre de la Loi avec les arrangements avec les créanciers des compagnies (« LACC ») le 30 septembre 2004 et les montants qu'exigeaient les contrats de location originaux se résorbera 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'elles sont susceptibles de se matérialiser.

## **Garanties**

### Garanties au titre d'ententes d'avitaillement

De concert avec d'autres compagnies aériennes, Air Canada est partie à des ententes d'avitaillement avec 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. Elles possèdent et financent le réseau qui approvisionne les compagnies contractantes, tout comme elles s'acquittent des droits liés aux baux fonciers sous-jacents. La dette globale des cinq sociétés d'avitaillement au Canada, qui n'ont pas été consolidées au titre de la NOC-15, était d'environ 119 \$ au 31 décembre 2007 (108 \$ en 2006), ce qui correspond au risque de perte maximal auquel s'expose Air Canada, compte non tenu de tout partage de coûts éventuel avec les autres compagnies contractantes. Air Canada considère le risque en découlant comme étant 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 habitude d'indemniser toute partie relativement à une faute liée à l'environnement dont elle serait responsable et qui découlerait de son emploi ou de son occupation des lieux en location ou sous licence, ou qui y serait liée.

Dans le cadre des contrats de financement ou de location d'avions qu'elle est appelée à 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 diverses 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.

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

Le règlement administratif de la Société 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 de la Société.

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



## 22. 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 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 (voir la note 6). Les liens entre ACE et Aéroplan, Jazz et ACTS Aéro sont décrits aux notes 3, 4 et 5, respectivement.

Comme il est indiqué à la note 13, les soldes d'opérations entre apparentés ci-dessous concernent principalement la prestation de services et la répartition des coûts liés à la main-d'œuvre. Les soldes d'opérations commerciales entre apparentés sont assortis de modalités prévoyant le paiement dans les 30 jours suivant la réception de la facture.

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

	2007
<b>Débiteurs</b>	
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
	<b>209 \$</b>
<b>Créditeurs et charges à payer</b>	
Jazz (Air Canada)	71 \$
ACTS Aéro (Air Canada)	88
	<b>159 \$</b>

Suit le sommaire des produits et des 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) :

	2007
<b>Produits</b>	
Produits 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
	<b>240 \$</b>
<b>Charges</b>	
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)
	<b>944 \$</b>

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 répercutant les coûts. Ces opérations sont comptabilisées à leur valeur nette dans l'état consolidé des résultats.

## Sommaire des principaux contrats avec des apparentés

### **Liens entre la Société et Aéroplan**

Au 31 décembre 2007, ACE détenait une participation de 20,1 % dans Fonds de revenu Aéroplan. Au 31 décembre 2006, Aéroplan était une filiale d'ACE, dans laquelle ACE détenait une participation de 75,3 %.

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 la valeur nette, vu que les parties souhaitent régler leurs comptes sur un montant 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 1er 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 \$ en 2007 (170 \$ 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 ÉliteMC, ÉliteMC et PrestigeMC. 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 1er 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. Les montants liés au CSC d'Aéroplan sont présentés dans l'énoncé ci-dessus, qui résume les produits et les charges découlant d'opérations entre apparentés, au poste « Produits tirés de services généraux et autres ».

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

Air Canada et Aéroplan sont parties au CSG d'Aéroplan depuis le 1er janvier 2005. Aux termes du CSG, 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 se terminant en 2013, un maximum de 11 \$ 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 redevance 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. Aucun droit n'a été facturé ou perçu en vertu de ce contrat en 2007 ni en 2006.

## **Liens entre la Société et Jazz**

Au 31 décembre 2007, ACE détenait une participation de 20,1 % dans Fonds de revenu Jazz Air. Le 24 janvier 2008, ACE a ramené à 9,5 % sa participation dans le Fonds de revenu Jazz Air. Au 31 décembre 2006, Jazz était une filiale d'ACE, dans laquelle ACE détenait une participation de 79,7 %. 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. La déconsolidation de Jazz n'a aucune incidence sur les ententes contractuelles conclues entre Air Canada et Jazz.

Outre les ententes résumées ci-dessous, Air Canada et Jazz sont également parties à divers contrats de location au titre desquels Jazz loue ou sous-loue certains locaux d'Air Canada dans des aéroports au Canada. Voir la note 19, Engagements, pour de plus amples renseignements.

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

Air Canada et Jazz sont parties au CAC de Jazz depuis le 1er 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 prévus au contrat de Jazz font l'objet d'ajustements périodiques, le prochain ajustement étant prévu pour le début de 2009. Les montants liés au CAC sont intégrés aux « Frais au titre du CAC de Jazz » présentés dans le tableau ci-dessus.

### 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 non cessible, 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 également 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 la Société et ACTS**

ACTS était une filiale en propriété exclusive d'ACE, qui assurait des services complets de maintenance, réparation et révision (« MRR »). Comme il est décrit à la note 6, le 16 octobre 2007, ACE a vendu à ACTS Aéro la quasi-totalité des actifs et des passifs 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 SEC et qui sont décrits ci-après, ont été cédés par ACTS SEC à ACTS Aéro à la clôture de la monétisation d'ACTS (note 6).

#### Contrats de maintenance d'ACTS

ACTS Aéro et Air Canada sont parties à des contrats généraux de services de maintenance depuis le 1er octobre 2006, aux termes desquels ACTS Aéro fournit à Air Canada divers services techniques, dont des services d'entretien moteur 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 général 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.

#### 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 1er janvier 2007, aux termes duquel Air Canada fournit à ACTS Aéro, contre rémunération, un soutien 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. Les montants liés au CSC sont inclus dans le tableau ci-dessus qui résume les produits et les charges entre apparentés, au poste « Produits tirés de services généraux et autres ».

#### 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 redevance, 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 liés à la chaîne d'approvisionnement. À la clôture de la vente d'ACTS SEC, 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. 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 SEC, en date du 16 octobre 2007, Air Canada a vendu un bâtiment à ACTS Aéro pour un produit de 28 \$. 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 1er 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.

Le personnel non syndiqué a été transféré à ACTS le 16 octobre 2007. À compter de cette date, les employés non syndiqués d'ACTS ne sont plus visés par le CSG d'ACTS.

#### Système de gestion de la trésorerie

Air Canada a géré la trésorerie d'ACTS jusqu'au 16 octobre 2007. Air Canada comptabilise sur une base quotidienne toutes les rentrées de fonds liées à la facturation et à d'autres sources qu'Air Canada. Tout paiement effectué en vue de s'acquitter d'une obligation liée à des frais d'exploitation ou de financement ainsi qu'à des dépenses en immobilisations autre qu'une obligation à l'égard d'Air Canada et d'autres filiales d'ACE a été effectué dans le cadre du système de gestion de la trésorerie d'Air Canada. Les débiteurs et créditeurs intersociétés comprennent les excédents de trésorerie (rentrées supérieures aux sorties de fonds), les insuffisances de trésorerie (sorties supérieures aux rentrées de fonds) ainsi que les encaissements ou paiements différés. L'état consolidé des flux de trésorerie reflète la réception ou le remboursement d'un excédent de trésorerie comme une activité de financement et le décaissement et le remboursement de l'insuffisance de trésorerie comme une activité d'investissement.

#### Entente sur les régimes de retraite et d'avantages complémentaires

Le 16 octobre 2007, Air Canada, ACTS 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 i) aux employés non syndiqués et syndiqués d'Air Canada détachés auparavant auprès d'ACTS qui sont devenus des employés d'ACTS Aéro le 16 octobre 2007 et ii) aux employés syndiqués d'Air Canada détachés auprès d'ACTS Aéro, conformément aux contrats de services généraux conclus entre Air Canada et ACTS visant le détachement d'employés syndiqués d'Air Canada à ACTS (ces contrats ont été attribués à ACTS Aéro à la clôture de la vente d'ACTS). 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 2012. La valeur actualisée de ces paiements trimestriels est aussi appelée « charge de rémunération ». 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 prévoit 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 \$. 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 versés. 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 des 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 SEC) 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 des cellules d'appareils qu'ACTS fournit à Air Canada en vertu de l'entente relative aux services de révision générale des cellules d'appareils conclues 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 moteur 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 1er octobre 2011);
- En ce qui concerne les services d'entretien moteur et de maintenance des groupes auxiliaires de bord, la fin de la période de non-concurrence est fixée au 1er octobre 2015;
- En ce qui concerne la maintenance des composants, la période de non-concurrence se terminera le 1er 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 des protocoles de réparation, Air Canada a touché 20 \$ en 2007 (note 6).

L'Entente de non-concurrence et de transfert des protocoles de réparation a été attribuée à ACTS Aéro à la monétisation d'ACTS.

#### Contrat de licence d'exploitation de marques d'ACTS

Le contrat de licence d'exploitation de marques d'ACTS décrit ci-dessus a été modifié à la clôture de la monétisation d'ACTS, le 16 octobre 2007, de manière à prévoir sa résiliation en date du 16 octobre 2008.

### **Opérations non récurrentes entre ACE et Air Canada**

#### Droits d'achat d'actions transférés d'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 du 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 finalisée en 2008. Air Canada a vendu à ACE le droit d'acquérir des actions reçus du tiers non apparenté pour un produit de 1 \$, estimé à sa juste valeur.

#### Bons de souscription achetés à ACE

En 2007, Air Canada a acheté certains bons de souscription d'actions détenus par ACE pour une contrepartie de 4 \$. Ces bons de souscription visent l'achat d'actions d'un tiers non apparenté qui fournit des services à Air Canada. Les actions du tiers non apparenté ne sont pas cotées sur un marché actif et il n'est par conséquent pas possible de mesurer leur juste valeur de façon fiable. L'instrument financier est donc comptabilisé au coût, ce qui se traduit par une valeur comptable de néant liée à ACE.

#### Vacances Air Canada

En 2007, ACE a vendu à Air Canada sa participation de 49 % dans Vacances Air Canada, pour un produit de 10 \$. Vacances Air Canada est désormais la propriété exclusive d'Air Canada et ACE a ramené sa participation indirecte dans Vacances Air Canada de 87,25 % à 75 %. À la suite de cette vente, ACE a enregistré un gain de dilution de 3 \$ lié à la participation sans contrôle dans Air Canada au titre des autres produits (charges) hors exploitation.

### 23. RAPPROCHEMENT ENTRE LES PCGR DU CANADA ET LES PCGR DES ÉTATS-UNIS

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

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	2007	2006
Bénéfice de l'exercice selon les PCGR du Canada	1 398 \$	408 \$
Titres convertibles 2)	135	13
Instruments financiers dérivés 3)	118	(19)
Gain de dilution lié à Jazz 4)	-	(41)
Gain de dilution lié à Air Canada 5)	-	(202)
Distributions 6), 7)	9	4
Rémunération à base d'actions 9)	(6)	(7)
Locations avions 10)	(4)	(3)
Amortissement des actifs incorporels 11)	(28)	(8)
Provisions liées à la main-d'œuvre 12)	-	23
Avantages complémentaires de retraite 13)	17	48
Avantages sociaux futurs 15)	1	-
Placement secondaire de parts d'Aéroplan 6)	(48)	-
Placement secondaire de parts de Jazz 7)	30	-
Monétisation d'ACTS 8)	(31)	-
Participation sans contrôle 17)	(26)	-
Ajustements du résultat de l'exercice avant les éléments suivants :	167	(192)
Ajustement des impôts sur les bénéfices, après quote-part de la participation sans contrôle	36	7
Ajustements du résultat de chaque période selon les PCGR des États-Unis	203	(185)
<b>Résultat de l'exercice selon les PCGR des États-Unis</b>	<b>1 601 \$</b>	<b>223 \$</b>
Total du résultat étendu de l'exercice selon les PCGR du Canada	1 459 \$	408 \$
Ajustements du résultat de chaque exercice selon les PCGR des États-Unis	203	(185)
Régimes de retraite à prestations déterminées : a) 15)		
Montant minimal de l'ajustement au titre du passif découlant des régimes de retraite	-	74
Gain actuariel net créé au cours de l'exercice	484	-
Amortissement de la perte actuarielle nette compris dans la charge nette de retraite	3	-
Déconsolidation de Jazz et placement secondaire de parts de Jazz 7)	7	-
Instruments financiers dérivés a) 3)	(82)	-
Titres disponibles à la vente a) 16)	-	(89)
<b>Total du résultat étendu de l'exercice selon les PCGR des États-Unis</b>	<b>2 074 \$</b>	<b>208 \$</b>
Résultat par action – PCGR des États-Unis 19)		
- de base	15,26 \$	2,01 \$
- dilué	12,75 \$	1,97 \$

a) Tous les autres éléments du résultat étendu présentés sont nets d'impôts.



	2007	2006
<b>Charges reportées</b>		
Solde selon les PCGR du Canada	51 \$	116 \$
Contrats de locations avions 10)	(6)	(3)
Titres convertibles 2), 3)	6	(3)
Frais de financement reportés 3)	42	-
<b>Solde selon les PCGR des États-Unis</b>	<b>93 \$</b>	<b>110 \$</b>
<b>Écart d'acquisition</b>		
Solde selon les PCGR du Canada	- \$	- \$
Écart d'acquisition 11)	-	675
<b>Solde selon les PCGR des États-Unis</b>	<b>- \$</b>	<b>675 \$</b>
<b>Actifs incorporels</b>		
Solde selon les PCGR du Canada	647 \$	1 643 \$
Distributions 6)	-	4
Écart d'acquisition 11)	889	915
<b>Solde selon les PCGR des États-Unis</b>	<b>1 536 \$</b>	<b>2 562 \$</b>
<b>Dépôts et autres actifs</b>		
Solde selon les PCGR du Canada	527 \$	323 \$
Instruments financiers dérivés 3)	-	(1)
Titres disponibles à la vente 16)	-	23
Ajustement de l'actif des régimes de retraite 15)	630	91
Déconsolidation de Jazz 7)	(46)	-
Placement secondaire de parts de Jazz 7)	32	-
Déconsolidation d'ACTS 8)	41	-
Monétisation d'ACTS 8)	(31)	-
<b>Solde selon les PCGR des États-Unis</b>	<b>1 153 \$</b>	<b>436 \$</b>
<b>Créditeurs et charges à payer</b>		
Solde selon les PCGR du Canada	1 266 \$	1 547 \$
Obligations convertibles – dérivé intégré 2)	47	-
Instruments financiers dérivés 3)	-	29
<b>Solde selon les PCGR des États-Unis</b>	<b>1 313 \$</b>	<b>1 576 \$</b>
<b>Partie à court terme de la dette à long terme et des contrats de location-acquisition</b>		
Solde selon les PCGR du Canada	686 \$	367 \$
Titres convertibles 2)	17	-
<b>Solde selon les PCGR des États-Unis</b>	<b>703 \$</b>	<b>367 \$</b>
<b>Dette à long terme et obligations locatives</b>		
Solde selon les PCGR du Canada	4 006 \$	3 759 \$
Titres convertibles 2)	-	17
Charges de financement reportées 3)	42	-
<b>Solde selon les PCGR des États-Unis</b>	<b>4 048 \$</b>	<b>3 776 \$</b>
<b>Actions privilégiées convertibles</b>		
Solde selon les PCGR du Canada	182 \$	166 \$
Reclassement des actions privilégiées convertibles 2)	(182)	(166)
<b>Solde selon les PCGR des États-Unis</b>	<b>- \$</b>	<b>- \$</b>
<b>Impôts sur les bénéfices futurs</b>		
Solde selon les PCGR du Canada	50 \$	136 \$
Écart d'acquisition 11)	112	88
<b>Solde selon les PCGR des États-Unis</b>	<b>162 \$</b>	<b>224 \$</b>

	2007	2006
<b>Passif au titre des régimes de retraite et d'avantages complémentaires</b>		
Solde selon les PCGR du Canada	1 824 \$	1 876 \$
Ajustement au titre du passif minimal supplémentaire découlant des régimes de retraite 15)	-	108
Ajustement au titre du passif découlant des régimes de retraite 7), 15)	93	227
Avantages complémentaires de retraite 13)	(86)	(69)
Avantages sociaux futurs 15)	(1)	-
<b>Solde selon les PCGR des États-Unis</b>	<b>1 830 \$</b>	<b>2 142 \$</b>
<b>Autres passifs à long terme</b>		
Solde selon les PCGR du Canada	483 \$	483 \$
Actions privilégiées convertibles – dérivé intégré 2)	81	178
Obligations convertibles – dérivé intégré 2)	-	60
Distributions 6)	39	-
Déconsolidation d'Aéroplan 6)	(174)	-
Placement secondaire de parts d'Aéroplan 6)	48	-
<b>Solde selon les PCGR des États-Unis</b>	<b>477 \$</b>	<b>721 \$</b>
<b>Participation sans contrôle</b>		
Solde selon les PCGR du Canada	757 \$	695 \$
Quote-part du résultat attribuée à la participation sans contrôle	17	-
Participation sans contrôle additionnelle – Jazz 4), 7)	-	41
Participation sans contrôle additionnelle – Air Canada 5)	202	202
<b>Solde selon les PCGR des États-Unis</b>	<b>976 \$</b>	<b>938 \$</b>
<b>Capitaux propres temporaires</b>		
Solde selon les PCGR du Canada	- \$	- \$
Reclassement des actions privilégiées convertibles 2)	219	200
<b>Solde selon les PCGR des États-Unis</b>	<b>219 \$</b>	<b>200 \$</b>

	2007	2006
<b>Capitaux propres</b>		
<b>Capital social et autres capitaux propres</b>		
Solde selon les PCGR du Canada	450 \$	742 \$
Reclassement des actions privilégiées convertibles et des obligations convertibles 2)	(207)	(209)
Impôts sur les bénéfices futurs 6), 7)	(19)	(6)
Écart d'acquisition constaté au passage à la comptabilité nouveau départ 11)	1 596	1 596
Distributions 7)	(7)	-
Provisions liées à la main-d'œuvre 12)	(23)	(23)
<b>Solde du capital social et autres capitaux propres selon les PCGR des États-Unis</b>	<b>1 790 \$</b>	<b>2 100 \$</b>
<b>Surplus d'apport</b>		
Solde selon les PCGR du Canada	504 \$	25 \$
Déconsolidation d'Aéroplan 6)	(260)	-
Distributions 6)	(33)	-
Rémunération à base d'actions 9)	-	(6)
Rachat des obligations convertibles	(1)	-
<b>Solde du surplus d'apport selon les PCGR des États-Unis</b>	<b>210 \$</b>	<b>19 \$</b>
<b>Bénéfices non répartis</b>		
Solde selon les PCGR du Canada	2 209 \$	810 \$
Titres convertibles 2)	(57)	(38)
Ajustements du résultat de l'exercice	203	(185)
Ajustements cumulatifs au titre d'exercices précédents :		
Rémunération à base d'actions 9)	6	13
Impôts sur les bénéfices futurs 11)	24	17
Écart d'acquisition 11)	(94)	(94)
Amortissement des actifs incorporels 11)	(11)	(3)
Instruments financiers dérivés 3)	(30)	(11)
Avantages complémentaires de retraite 13)	48	-
Locations avions 10)	(3)	-
Distributions 6)	4	-
Provisions liées à la main-d'œuvre 12)	23	-
Gain de dilution lié à Jazz 4)	(41)	-
Gain de dilution lié à Air Canada 5)	(202)	-
Titres convertibles 2)	(45)	(58)
<b>Solde des bénéfices non répartis selon les PCGR des États-Unis</b>	<b>2 034 \$</b>	<b>451 \$</b>
<b>Cumul des autres éléments du résultat étendu</b>		
Solde selon les PCGR du Canada	54 \$	- \$
Ajustement du résultat étendu de l'exercice :		
Régimes de retraite à prestations déterminées : a) 15)		
Ajustement au titre du passif minimal découlant des régimes de retraite	-	74
Gain actuariel net créé pendant la période	484	-
Amortissement de la perte actuarielle nette compris dans la charge nette de retraite	3	-
Déconsolidation de Jazz et placement secondaire de parts de Jazz 7)	7	-
Instruments financiers dérivés 3)	(82)	-
Titres disponibles à la vente 16)	-	(89)
Ajustements cumulatifs du résultat étendu au titre d'exercices précédents :		
Ajustement au titre du passif minimal découlant des régimes de retraite 15)	(90)	(164)
Ajustement des prestations de retraite 15)	(136)	(136)
Instruments financiers dérivés 3)	26	-
Titres disponibles à la vente 16)	-	108
<b>Solde du cumul des autres éléments du résultat étendu selon les PCGR des États-Unis</b>	<b>266 \$</b>	<b>(207) \$</b>
<b>Solde des capitaux propres selon les PCGR des États-Unis</b>	<b>4 300 \$</b>	<b>2 363 \$</b>

**1. Comptabilisation des positions fiscales incertaines**

Conformément aux PCGR des États-Unis, la Société a adopté, le 1er janvier 2007, le FASB Interpretation No.48 (FIN 48), Accounting for Uncertainty in Income Taxes, qui clarifie la façon de comptabiliser les positions fiscales incertaines d'une société conformément au FASB Statement No. 109, Accounting for Income Taxes. Cette interprétation impose un seuil de constatation et des critères de mesure aux fins de la constatation dans les états financiers et de l'évaluation des positions fiscales prises ou susceptibles d'être prises dans les déclarations fiscales. Le FIN 48 établit qu'il est plus probable qu'improbable, et donc que le seuil de constatation est supérieur à 50 %, qu'une position fiscale sera retenue après la vérification des autorités fiscales fondée uniquement sur les mérites techniques de la position. Si le seuil de constatation est atteint, l'avantage fiscal est mesuré et constaté en fonction du montant le plus élevé de l'avantage qui, de l'avis de la direction, a une probabilité de réalisation supérieure à 50 %. Si le seuil de constatation n'est pas atteint, aucun avantage fiscal ne peut être constaté dans les états financiers. Le FIN 48 donne également des directives concernant la décomptabilisation, le classement, les intérêts et les pénalités, la comptabilisation pour les périodes intermédiaires, les informations à fournir et la période de transition. Conformément aux dispositions transitoires de la norme, les résultats des périodes antérieures ne sont pas retraités en fonction de cette nouvelle norme comptable.

L'adoption du FIN 48 n'a eu aucune incidence majeure sur le solde des positions fiscales incertaines de la Société. Il n'y a eu aucun ajustement au titre de l'incidence cumulative porté aux bénéficiaires non répartis d'ouverture de la Société. Toutefois, durant l'exercice terminé le 31 décembre 2007, la direction a déterminé qu'une augmentation nette de 35 \$ aux fins de provisions pour les impôts était nécessaire à l'égard des positions fiscales liées aux exercices antérieurs. L'augmentation des provisions pour les impôts n'a entraîné aucun impôt exigible. Aucune incidence n'a été constatée dans l'état consolidé des résultats relativement à cette augmentation nette, car les actifs d'impôts futurs ont été contrebalancés par la provision pour moins-value. Les avantages fiscaux non constatés s'élevaient à 44 \$ au 1er janvier 2007 et à 79 \$ au 31 décembre 2007.

Suit un rapprochement des soldes au début et à la fin de l'exercice des avantages fiscaux non constatés :

Avantages fiscaux non constatés au 1er janvier 2007	44 \$
Augmentations au titre des positions fiscales des exercices précédents, montant brut	50
Diminutions au titre des positions fiscales des exercices précédents, montant brut	(15)
<b>Avantages fiscaux non constatés au 31 décembre 2007</b>	<b>79 \$</b>

Les avantages fiscaux non constatés de 79 \$ au 31 décembre 2007 sont liés à des positions fiscales de nature permanente et, s'ils étaient constatés, ils entraîneraient une diminution du taux d'imposition effectif, sauf en ce qui a trait à la provision pour moins-value.

La Société constate les intérêts débiteurs et les pénalités au regard des avantages fiscaux non constatés dans l'état des résultats à titre de charge d'impôts sur les bénéficiaires. Aucun intérêt débiteur ni aucune pénalité à cet effet n'ont été constatés en 2007. Aux 1er janvier et 31 décembre 2007, le montant total des intérêts et des pénalités découlant des positions fiscales incertaines dans le bilan consolidé était de néant.

La Société produit une déclaration fiscale fédérale ainsi que des déclarations fiscales dans plusieurs provinces au Canada. En général, les déclarations des années d'imposition 2003 à 2007 peuvent toujours faire l'objet d'une vérification par les autorités fiscales canadiennes.

Selon les résultats de ces vérifications ou par suite de l'expiration du délai de prescription pour certaines Administrations fiscales, il est raisonnablement possible que les positions fiscales incertaines changent au cours des 12 prochains mois. À l'heure actuelle, la Société ne peut toutefois évaluer la portée d'un tel changement éventuel.

**2. Titres convertibles****Actions privilégiées**

Selon les PCGR du Canada, comme il est décrit à la note 16, les actions privilégiées convertibles émises en 2004 sont présentées comme un instrument hybride. À la date d'émission, la valeur attribuée à l'option de conversion des porteurs, présentée comme un élément du capital social et autres capitaux propres, représentait 123 \$, moins des frais répartis de 6 \$, tandis que la valeur attribuée au passif financier était de 127 \$. Selon les PCGR des États-Unis, les actions privilégiées convertibles comportent un dérivé intégré, qui a été constaté séparément à titre d'autre passif à long terme à sa juste valeur de 81 \$ au 31 décembre 2007 (178 \$ au 31 décembre 2006). Les actions privilégiées convertibles ont été à l'origine constatées à 162 \$, soit la valeur du produit qui en a été tiré, moins les frais directement attribuables à leur émission et

la juste valeur du dérivé intégré à la date d'émission, et inscrites dans les capitaux propres temporaires, étant donné que les conditions de leur rachat ne relèvent pas uniquement de la volonté de la Société. L'ajustement des actions privilégiées convertibles en 2007 et des charges reportées en 2006 reflète l'inscription des frais directement liés à l'émission, imputés aux actions privilégiées convertibles selon les PCGR du Canada depuis le 1er janvier 2007 et aux charges reportées selon les PCGR du Canada avant le 1er janvier 2007, en diminution du montant inscrit dans les capitaux propres temporaires.

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

L'ajustement des résultats reflète la reprise des intérêts débiteurs selon les PCGR du Canada, de 21 \$ (19 \$ en 2006); la diminution de la juste valeur du dérivé intégré s'est chiffrée à 97 \$ en raison principalement de la baisse du cours de l'action d'ACE, qui est passé de 37,63 \$ l'action à 28,29 \$ l'action, baisse surtout attribuable aux distributions, en 2007, de parts d'Aéropian et de Jazz (augmentation de 13 \$ en 2006); et le montant de 19 \$ (18 \$ en 2006) imputé aux bénéfices non répartis selon les PCGR des États-Unis.

#### Obligations convertibles

Selon les PCGR du Canada, comme il est décrit à la note 11, les obligations convertibles émises en 2005 sont présentées comme un instrument hybride. À la date d'émission, la valeur attribuée à l'option de conversion des porteurs, présentée comme un élément du capital social et autres capitaux propres, représentait 94 \$, moins des frais répartis de 2 \$, tandis que la valeur attribuée au passif financier était de 236 \$. Selon les PCGR des États-Unis, le montant constaté initialement au titre des obligations convertibles est de 260 \$, c'est-à-dire le produit reçu avant frais d'émission et la juste valeur du dérivé intégré, à la date d'émission, de 70 \$. Les frais d'émission directs de 11 \$ sont constatés dans les charges reportées. L'ajustement reflète aussi une diminution du passif lié à la juste valeur du dérivé intégré qui se chiffre à 13 \$ (4 \$ en 2006) ainsi qu'une réduction des intérêts débiteurs de 4 \$ (3 \$ en 2006). Le dérivé intégré est déclaré au titre d'autre passif à long terme à sa juste valeur de 47 \$ au 31 décembre 2007 (60 \$ au 31 décembre 2006).

Suit un résumé de l'incidence des titres convertibles pour le rapprochement des PCGR du Canada et des PCGR des États-Unis :

	Actions privilégiées		Obligations convertibles	
	2007	2006	2007	2006
Variation de la juste valeur du dérivé intégré	97 \$	(13) \$	13 \$	4 \$
Crédit aux intérêts débiteurs	21	19	4	3
<b>Total</b>	<b>118 \$</b>	<b>6 \$</b>	<b>17 \$</b>	<b>7 \$</b>

### 3. Instruments financiers dérivés et comptabilité de couverture

Comme le mentionne la note 2, la Société a adopté, en date du 1er janvier 2007, les chapitres 3855, « Instruments financiers – Comptabilisation et évaluation », 3861, « Instruments financiers – Informations à fournir et présentation », 3865, « Couvertures », 1530, « Résultat étendu », et 3251, « Capitaux propres ».

Par suite de l'adoption de ces normes, selon les PCGR du Canada, dans le cas des instruments financiers mesurés au coût après amortissement, les coûts de transaction ou les commissions, les primes ou les escomptes gagnés ou versés sont déduits du produit réparti au passif financier. Selon les PCGR des États-Unis, les coûts de transaction non amortis sont inscrits comme des charges reportées puis amortis comme un élément des intérêts débiteurs. L'ajustement selon les PCGR des États-Unis est une augmentation des charges reportées de 42 \$ et une augmentation de la dette à long terme et des contrats de location-acquisition de 42 \$.

Depuis l'adoption des nouvelles normes comptables canadiennes sur les instruments financiers et les couvertures le 1<sup>er</sup> janvier 2007 (comme il est décrit à la note 2), les instruments financiers sont inscrits au bilan consolidé, à la juste valeur. Les variations de la juste valeur des instruments dérivés sont constatées au titre des produits (charges) hors exploitation, à l'exception des dérivés désignés comme éléments de couverture efficaces de flux de trésorerie.

Dans une relation de couverture de flux de trésorerie, la partie efficace de la variation de la juste valeur du dérivé de couverture est constatée au titre des autres éléments du résultat étendu alors que la partie inefficace est prise en compte dans les produits (charges) hors exploitation. À l'échéance des dérivés liés au carburant, la partie efficace des gains et des pertes, auparavant constatée dans le cumul des autres éléments du résultat étendu, est prise en compte dans la charge de carburant.

À la cessation de la comptabilité de couverture, les montants constatés auparavant au titre du cumul des autres éléments du résultat étendu sont reclassés dans la charge de carburant pour les périodes au cours desquelles la variabilité des flux de trésorerie de l'élément couvert a une incidence sur le bénéfice net.

Même si l'adoption des nouvelles normes comptables canadiennes sur les instruments financiers et les couvertures le 1er janvier 2007 (comme il est décrit à la note 2) a permis d'uniformiser le traitement comptable des instruments financiers dérivés selon les PCGR du Canada et ceux des États-Unis, les bénéfices présentés selon les PCGR des États-Unis pourraient continuer à montrer une volatilité importante au cours d'une période donnée par rapport aux bénéfices présentés selon les PCGR du Canada, puisque la Société a désigné ses dérivés liés au carburant comme couvertures des flux de trésorerie aux fins de l'information établie selon les PCGR du Canada et qu'elle a choisi de pas le faire aux fins de l'information financière établie selon les PCGR des États-Unis.

L'ajustement reflète le reclassement de la variation latente de 88 \$ (après déduction d'impôts de 29 \$) de la juste valeur des dérivés liés au carburant en application de la comptabilité de couverture selon les PCGR du Canada, ainsi que le reclassement des gains réalisés nets de 6 \$ (après déduction d'impôts de 1 \$) sur les dérivés liés au carburant selon les PCGR du Canada des autres éléments du résultat étendu dans les résultats. L'ajustement lié au passage aux nouvelles normes comptables canadiennes adoptées le 1er janvier 2007, comme il est décrit à la note 2, est réintégré selon les PCGR des États-Unis. Au 1er janvier 2007, l'ajustement en vertu des PCGR des États-Unis est une augmentation de la juste valeur des dérivés sur les carburants en cours de 18 \$, une augmentation des autres éléments du résultat étendu de 26 \$, une diminution des bénéfices non répartis de 5 \$ et une diminution de la participation sans contrôle de 3 \$.

Avant le 1er janvier 2007, selon les PCGR du Canada, les instruments dérivés du programme de couverture des prix du carburant d'Air Canada étaient désignés comme couvertures aux fins comptables et la comptabilité de couverture a été appliquée prospectivement à partir du 1er octobre 2005. En application de la comptabilité de couverture, les instruments dérivés désignés comme couvertures n'ont pas été inscrits au bilan et les gains ou les pertes sur les contrats de couverture du prix du carburant ont été portés en résultat à titre de composante de la charge de carburant quand le carburant sous-jacent faisant l'objet de la couverture était utilisé. Selon les PCGR des États-Unis, tous les dérivés ont été inscrits au bilan, à la juste valeur. La Société a choisi de ne pas désigner des instruments dérivés comme couvertures aux fins de l'information établie selon les PCGR des États-Unis et, par conséquent, les variations de la juste valeur de tous les instruments dérivés ont été portées aux résultats. L'ajustement du résultat de 19 \$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2006 reflète la variation nette de la juste valeur des contrats d'instruments dérivés en cours, constatée au titre des crédettes selon les PCGR des États-Unis au montant de 29 \$, avec position favorable à des tiers, ainsi que la radiation de l'actif enregistré selon les PCGR du Canada, de 1 \$.

#### **4. Gain de dilution lié à Jazz**

Tel qu'il est mentionné à la note 5, selon les PCGR du Canada, ACE a enregistré, pour l'exercice clos le 31 décembre 2006, un gain de dilution de 220 \$ (210 \$ après impôts) par suite de la dilution de sa participation dans Jazz. Selon les PCGR des États-Unis, le gain de dilution a été réduit de 41 \$ par suite de l'ajustement de la participation sans contrôle pour la partie de l'écart d'acquisition attribuée à Jazz.

#### **5. Gain de dilution lié à Air Canada**

Tel qu'il est mentionné à la note 3, selon les PCGR du Canada, ACE a enregistré, pour l'exercice clos le 31 décembre 2006, un gain de dilution de 25 \$ (21 \$ après impôts) par suite de la dilution de sa participation dans Air Canada. Selon les PCGR des États-Unis, le gain de dilution est réduit de 202 \$, ce qui donne lieu à une perte nette après impôts de 181 \$ en raison de l'incidence de l'ajustement de la participation sans contrôle pour la partie des actifs nets supplémentaires dans Air Canada selon les PCGR des États-Unis; attribuables principalement à l'écart d'acquisition.

#### **6. Aéroplan**

Voir la note 4 pour une description détaillée de la distribution de parts d'Aéroplan, de la comptabilisation d'Aéroplan comme participation comptabilisée à la valeur de consolidation et du placement secondaire de parts d'Aéroplan.

#### Distributions de parts d'Aéroplan aux porteurs d'actions privilégiées

##### PCGR du Canada

Selon les PCGR du Canada, les distributions aux porteurs d'actions privilégiées d'ACE ont été considérées comme un transfert non réciproque à des non-propriétaires, étant donné que les porteurs d'actions privilégiées ne sont pas des propriétaires de la Société aux fins comptables. Les transferts ont été évalués à la juste valeur à la date de distribution, ce qui a donné lieu à la constatation d'intérêts débiteurs nets, c'est-à-dire la juste valeur de chaque distribution dont on a

déduit le gain constaté. Le gain constaté représente l'excédent de la juste valeur de la distribution sur la valeur comptable de la quote-part de la Société.

La distribution de parts d'Aéroplan aux porteurs d'actions privilégiées a donné lieu à des intérêts débiteurs de 6 \$ (4 \$ en 2006), montant net, à une réduction proportionnelle des actifs incorporels de 12 \$ (4 \$ en 2006) liée aux ajustements de la juste valeur des actifs incorporels d'Aéroplan constatés à la consolidation par suite de la dilution des intérêts et à une réduction proportionnelle de 6 \$ du placement négatif dans Aéroplan.

#### PCGR des États-Unis

Selon les PCGR des États-Unis, les distributions à des porteurs d'actions privilégiées d'ACE constituent des transferts non monétaires non réciproques à des propriétaires, étant donné que l'instrument hôte est considéré comme des capitaux propres temporaires aux fins comptables. Conformément au traitement comptable des distributions aux porteurs d'actions de catégories A et B, des transferts non monétaires non réciproques à des propriétaires sont constatés à la valeur comptable des actifs nets cédés et ne donnent lieu ni à un gain ni à une perte.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2007, l'ajustement selon les PCGR des États-Unis comporte une réduction de 6 \$ (4 \$ en 2006) des intérêts débiteurs, montant net, une augmentation des actifs incorporels de 12 \$ (4 \$ en 2006) (par la suite reclassés dans les autres passifs à long terme en raison de la déconsolidation d'Aéroplan décrite ci-dessous), une réduction nette du surplus d'apport de 33 \$ et une augmentation des autres passifs à long terme de 39 \$.

Il convient de se reporter à la note 12 pour connaître les écritures comptables liées aux impôts sur les bénéfices futurs par suite des distributions des parts d'Aéroplan.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2007, l'ajustement selon les PCGR des États-Unis consiste en une baisse de 32 \$ de la charge d'impôts futurs, une augmentation de 25 \$ des actifs incorporels et une diminution de 7 \$ du capital social et autres capitaux propres.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2006, selon les PCGR du Canada, une réduction de 65 \$ des actifs d'impôts futurs a été enregistrée, dont 59 \$ ont trait à la distribution aux porteurs d'actions de catégories A et B et ont été portés en diminution du capital social et des actifs incorporels et les 6 \$ restants ont trait à la distribution aux porteurs d'actions privilégiées au titre des impôts sur les bénéfices futurs et à la réduction des actifs incorporels. Selon les PCGR des États-Unis, la réduction de 65 \$ des actifs d'impôts futurs a donné lieu à une réduction de 65 \$ du capital social et de l'écart d'acquisition. L'ajustement en vertu des PCGR des États-Unis comprend une augmentation de 65 \$ des actifs incorporels, une diminution de 65 \$ de l'écart d'acquisition, une diminution de 6 \$ de la charge d'impôts futurs et une diminution de 6 \$ du capital social.

#### Comptabilisation d'Aéroplan à la valeur de consolidation

Par suite de la distribution de parts du Fonds de revenu Aéroplan le 14 mars 2007, la participation d'ACE dans Aéroplan a été réduite à 40,1 %. Depuis la date de distribution, ACE ne consolide plus les résultats ni la situation financière d'Aéroplan.

L'ajustement lié à la déconsolidation selon les PCGR des États-Unis consiste en une réduction de 226 \$ de l'écart d'acquisition, une diminution de 208 \$ des actifs incorporels, un recul de 260 \$ du surplus d'apport et une baisse de 174 \$ des autres passifs à long terme.

#### Placement secondaire de parts d'Aéroplan

Le 22 octobre 2007, la Société a réalisé le placement secondaire de 22,0 millions de parts de fiducie du Fonds de revenu Aéroplan au prix unitaire de 21,90 \$, pour un gain à la cession de 539 \$ selon les PCGR du Canada.

L'ajustement selon les PCGR des États-Unis attribuable à la différence de valeur comptable du placement net dans Aéroplan selon les PCGR des États-Unis représente une diminution du gain à la cession d'actifs de 48 \$ et à une augmentation de 48 \$ des autres passifs à long terme.

## 7. Jazz

Voir la note 5 pour de plus amples informations sur la distribution de parts de Jazz, la comptabilisation de Jazz comme participation comptabilisée à la valeur de consolidation et le placement secondaire de parts de Jazz.

Distributions de parts de Jazz aux porteurs d'actions privilégiées

PCGR du Canada

Selon les PCGR du Canada, les distributions aux porteurs d'actions privilégiées d'ACE ont été considérées comme un transfert non réciproque à des non-propriétaires étant donné que les porteurs d'actions privilégiées ne sont pas des propriétaires de la Société aux fins comptables. Les transferts ont été évalués à la juste valeur à la date de distribution, ce qui a donné lieu à la constatation d'intérêts débiteurs nets, c'est-à-dire au titre de la juste valeur de chaque distribution dont on a déduit le gain constaté. Le gain constaté représente l'excédent de la juste valeur de la distribution sur la valeur comptable de la quote-part de la Société.

La distribution de parts de Jazz aux porteurs d'actions privilégiées a donné lieu à des intérêts débiteurs nets de 3 \$, et à une augmentation de 3 \$ de la participation sans contrôle par suite de la dilution des intérêts.

PCGR des États-Unis

Selon les PCGR des États-Unis, les distributions à des porteurs d'actions privilégiées d'ACE constituent des transferts non monétaires non réciproques à des propriétaires, étant donné que l'instrument hôte est considéré comme des capitaux propres temporaires aux fins comptables. Conformément au traitement comptable des distributions aux porteurs d'actions de catégories A et B, des transferts non monétaires non réciproques à des propriétaires sont constatés à la valeur comptable des actifs nets cédés et ne donnent lieu ni à un gain ni à une perte.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2007, l'ajustement selon les PCGR des États-Unis comporte une réduction de 3 \$ des intérêts débiteurs, montant net, et une réduction du capital social et autres capitaux propres de 3 \$.

Voir la note 12 pour connaître les écritures comptables liées aux impôts sur les bénéfices futurs par suite des distributions des parts de Jazz.

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2007, l'ajustement selon les PCGR des États-Unis consiste en une réduction de 5 \$ de la charge d'impôts futurs et du capital social et autres capitaux propres.

Comptabilisation de Jazz comme participation à la valeur de la consolidation

Par suite des distributions de parts du Fonds de revenu Jazz Air, le 24 mai 2007, la participation d'ACE dans Jazz a été ramenée à 49,0 %. Depuis la date de la distribution, ACE ne consolide plus les résultats et la situation financière de Jazz.

L'ajustement de déconsolidation selon les PCGR des États-Unis consiste en une réduction de 41 \$ de la participation sans contrôle, une réduction de 9 \$ du passif au titre des régimes de retraite et d'avantages complémentaires, une réduction de 4 \$ des actifs incorporels et une réduction de 46 \$ des dépôts et autres actifs, une augmentation de 5 \$ des autres éléments du résultat étendu et une réduction de 5 \$ du capital social et autres capitaux propres.

Placement secondaire de parts de Jazz

Le 22 octobre 2007, la Société a réalisé le placement secondaire de 35,5 millions de parts de fiducie du Fonds de revenu Jazz Air au prix de 7,75 \$ la part, pour un gain à la cession de 233 \$ selon les PCGR du Canada.

L'ajustement selon les PCGR des États-Unis, attribuable en partie à l'écart sur la valeur comptable du placement net dans Jazz selon les PCGR des États-Unis comporte une augmentation de 30 \$ du gain à la cession, une augmentation de 32 \$ des dépôts et autres actifs et une augmentation de 2 \$ des autres éléments du résultat étendu.

**8. ACTS**

Voir la note 6 pour une description détaillée de la monétisation d'ACTS.

Monétisation

Le 16 octobre 2007, ACE a vendu la quasi-totalité des actifs et des passifs d'ACTS SEC à ACTS Aéro, société dans laquelle ACE détient une participation de 23 %. Selon les PCGR du Canada, ACE a réalisé un gain de 565 \$ à la monétisation. Selon les PCGR des États-Unis, la valeur comptable du placement d'ACE avant la vente était de 41 \$ plus élevée en raison de la constatation de l'avantage associé aux actifs d'impôts futurs qui existaient au passage à la comptabilité nouveau départ, en réduction des actifs incorporels selon les PCGR du Canada et en réduction de l'écart d'acquisition aux États-Unis. Le coût du placement étant plus élevé, le gain a été réduit d'un montant de 31 \$ selon les PCGR des États-Unis, calculé comme la valeur comptable proportionnelle de la cession du placement de 77 %.



## 9. Rémunération à base d'actions

Selon les PCGR du Canada, comme l'explique la note 2, la Société a adopté le CPN-162 pour la période terminée le 30 juin 2006, avec retraitement des périodes précédentes. Le CPN-162 stipule que le coût de rémunération associé à l'attribution d'options sur actions à un salarié qui a le droit de prendre sa retraite à la date d'attribution doit être constaté à cette date d'attribution, et que le coût de rémunération associé à l'attribution d'options sur actions à un salarié qui a le droit de prendre sa retraite au cours du délai d'acquisition des droits devrait être constaté sur la période allant de la date d'attribution jusqu'à la date à laquelle le salarié a le droit de prendre sa retraite (« stratégie non corroborative de la période d'acquisition »).

Selon les PCGR des États-Unis, la Société a adopté, le 1er janvier 2006, la version révisée en 2004 de la norme Statement of Financial Accounting Standards 123 (« FAS 123R »), intitulée Shared-Based Payment, qui prescrit les mêmes exigences que le CPN-162 selon les PCGR du Canada, si ce n'est que la norme FAS 123R s'applique prospectivement à compter du 1er janvier 2006 aux nouvelles attributions d'options qui sont assorties de dispositions d'admissibilité à la retraite. La « stratégie de la période d'acquisition théorique » continue de s'appliquer aux attributions d'options antérieures à l'adoption de la norme FAS 123R ainsi que pour la portion restante des options en cours non acquises. Selon les PCGR des États-Unis, l'ajustement donne lieu à la contrepassation d'une charge de 6 \$ aux bénéficiaires non répartis au 1er janvier 2007 (13 \$ au 1er janvier 2006), à une augmentation de 6 \$ des salaires et charges sociales pour l'exercice terminé le 31 décembre 2007 et à une augmentation de 7 \$ des salaires et charges sociales pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006, avec dans chaque cas, une compensation au surplus d'apport.

Comme il est indiqué à la note 15, conformément aux dispositions du régime d'options sur actions d'ACE, à compter du 12 novembre 2007, le conseil d'ACE s'est prononcé, par voie de résolution, en faveur de l'acquisition immédiate de toutes les options sur actions d'ACE qui n'étaient pas encore acquises. Cette résolution s'est traduite par la constatation immédiate d'une charge au titre de toute la rémunération à base d'actions reportée sur les options d'ACE attribuées en cours, moins les montants constatés antérieurement à titre de charge de rémunération. Du fait de cette acquisition immédiate de toutes les options d'ACE attribuées, aucune autre charge de rémunération à base d'actions ne devrait être constatée relativement au régime d'options sur actions d'ACE.

## 10. Locations avions

Selon les PCGR du Canada, lorsqu'il y a prolongation d'un contrat de location et modification des modalités de paiement dont il est assorti, le locataire continue de comptabiliser la location selon les modalités du contrat initial et jusqu'à l'échéance de celui-ci. L'écart entre le paiement modifié et le paiement selon les modalités initiales est reportée. Selon les PCGR des États-Unis, les charges de location à payer et autres crédits de location reportés linéairement doivent être amortis sur une période combinant la durée qui reste à courir sur le contrat initial et la durée du nouveau contrat de location jusqu'à son échéance. Selon les PCGR des États-Unis, des frais supplémentaires de location avions de 4 \$ ont été constatés pour l'exercice terminé le 31 décembre 2007 (3 \$ en 2006), avec compensation aux charges reportées.

## 11. Comptabilité nouveau départ et écart d'acquisition

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

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

L'ajustement de 2007 reflète :

- une augmentation cumulative des actifs incorporels de 1 090 \$ (926 \$ en 2006), moins un amortissement cumulé de 39 \$ (11 \$ en 2006);
- une augmentation cumulative des actifs incorporels de 71 \$ (néant en 2006) attribuable à l'imputation aux actifs incorporels de l'avantage au titre des actifs d'impôts futurs qui existaient au passage à la comptabilité nouveau départ;
- une augmentation cumulative des passifs d'impôts futurs de 112 \$ (88 \$ en 2006);
- une réduction cumulative de l'écart d'acquisition de 1 596 \$, compte tenu d'une réduction de 226 \$ du solde de l'écart d'acquisition décrit au point 6 (réduction cumulative de 921 \$, compte tenu d'une réduction de 21 \$ du solde de l'écart d'acquisition en 2006 (voir le point 13));
- une diminution de la charge d'impôts futurs de 20 \$ (augmentation de 1 \$ en 2006);
- une augmentation (diminution) de la charge fiscale inscrite dans les autres éléments du résultat étendu de 284 \$ (45 \$ en 2006);
- une augmentation du capital social et autres éléments des capitaux propres de 25 \$;
- un ajustement cumulatif des bénéfices non répartis de (31) \$ ((77) \$ en 2006).

#### 12. Provisions liées à la main-d'œuvre

Comme l'explique la note 14, selon les PCGR du Canada, au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2006, un examen des provisions restantes liées à la main-d'œuvre constituées avant le 30 septembre 2004 a donné lieu à une reprise de 23 \$ de la provision appliquée au capital social. Selon les PCGR des États-Unis, la reprise de la provision liée à la main-d'œuvre de 23 \$ constituée avant le 30 septembre 2004 est portée aux résultats de l'exercice considéré.

#### 13. Avantages complémentaires de retraite

Selon les PCGR du Canada, les gains et pertes actuariels liés aux avantages de retraite complémentaires, non cumulatifs, sont amortis sur la période moyenne estimative durant laquelle les prestations seront versées. Selon les PCGR des États-Unis, les gains et pertes actuariels liés aux avantages de retraite complémentaires, qui sont non cumulatifs, sont compris dans le bénéfice de la période à laquelle ils surviennent. Selon les PCGR des États-Unis, des gains actuariels de 17 \$ (48 \$ en 2006) sont constatés au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2007, et une baisse de 17 \$ (69 \$ en 2006) est inscrite au passif au titre des régimes de retraite et d'avantages complémentaires de même qu'une diminution de néant (21 \$ en 2006) à l'écart d'acquisition. Dans la préparation des états financiers consolidés de 2006, il a été observé que cette différence de PCGR n'avait pas été constatée antérieurement. De ce fait, cet ajustement comptabilisé au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2006 inclut des gains actuariels de 21 \$ de la période antérieure au 1er octobre 2004, qui avaient été ajustés selon l'écart d'acquisition, et des gains actuariels de 39 \$ pour la période close le 31 décembre 2004 et l'exercice clos le 31 décembre 2005, qui avaient été imputés au bénéfice.

#### 14. Résultat étendu

Les autres éléments du résultat étendu représentent les variations des capitaux propres au cours d'une période, découlant d'opérations et d'autres événements sans rapport avec les propriétaires qui sont comptabilisés dans le résultat étendu, mais exclus du résultat net. Les variations, au cours de la période, de la juste valeur de la partie efficace des instruments de couverture des flux de trésorerie sont comptabilisées dans les autres éléments du résultat étendu. Depuis le premier trimestre 2007, les états financiers consolidés intermédiaires comprennent un état consolidé du résultat étendu; les éléments qui ont une incidence sur les autres éléments du résultat étendu sont enregistrés prospectivement à compter du 1er janvier 2007, y compris les ajustements de transition. Les variations cumulatives des autres éléments du résultat étendu sont prises en compte dans le cumul des autres éléments du résultat étendu, qui est présenté comme une nouvelle catégorie dans les capitaux propres au bilan. Les autres éléments du résultat étendu et le cumul des autres éléments du résultat étendu sont présentés nets d'impôts.

L'adoption des nouvelles normes comptables canadiennes concernant les instruments financiers et les activités de couverture le 1er janvier 2007 (voir la note 2) ont grandement harmonisé le traitement comptable du résultat étendu selon les PCGR du Canada et des États-Unis.

Avant le 1er janvier 2007, selon les PCGR des États-Unis, le résultat étendu devait être présenté tandis que selon les PCGR du Canada, la Société n'était pas autorisée à recourir à la notion de résultat étendu. Le solde des autres éléments du résultat étendu de l'exercice clos le 31 décembre 2006 s'est établi à 30 \$, moins des impôts de 45 \$ après déduction d'une provision pour moins-value. Les ajustements du cumul des autres éléments du résultat étendu ont principalement porté

sur l'ajustement lié au montant minimal de passif au titre des régimes de retraite décrit au point 15 et aux gains (pertes) latents sur les titres disponibles à la vente décrits au point 16.

## 15. Avantages sociaux futurs

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

### Obligation au titre des prestations constituées

Selon les PCGR des États-Unis, l'obligation au titre des prestations constituées pour les régimes de retraite à prestations déterminées au 31 décembre 2007 s'est chiffrée à 11 607 \$ (12 629 \$ en 2006).

### Situation de capitalisation

En septembre 2006, le Financial Accounting Standards Board (FASB) a émis le FASB Statement 158, Employers' Accounting for Defined Benefit Pension and Other Postretirement Plans, an amendment of FASB Statements No. 87, 88, 106 and 132 (R) (« FAS 158 »). Le FAS 158 exige de l'employeur i) qu'il constate à titre d'actif ou de passif l'état de sur- ou sous-capitalisation d'un régime à prestations déterminées (autre qu'un régime multi-employeurs) avec constatation de toute variation de cette situation de capitalisation au résultat étendu; et ii) évalue la situation de capitalisation d'un régime à la date du bilan de fin d'exercice. Le FAS 158 prescrit en outre d'autres obligations en matière d'information à publier à cet égard. L'obligation au titre des PCGR des États-Unis de constater initialement la situation de capitalisation d'un régime à prestations déterminées et de publier plus d'information en la matière entrainé en vigueur à la fin de tout exercice financier se terminant après le 15 décembre 2006. Conformément aux PCGR des États-Unis, l'exigence d'évaluer à la date du bilan de fin d'exercice l'actif du régime et les obligations au titre des prestations s'applique aux exercices clos après le 15 décembre 2008. Le FAS 158 est appliqué prospectivement et exige la constatation de l'actif ou du passif transitoire dans le cumul des autres éléments du résultat étendu, dans les capitaux propres.

Selon les PCGR du Canada, la situation de sur- ou sous-capitalisation des régimes à prestations déterminées n'est pas inscrite au bilan, mais intégrée aux états financiers par voie de notes sous forme de rapprochement entre la situation de sur- ou sous-capitalisation et les montants constatés au bilan de l'employeur.

L'adoption du FAS 158 le 31 décembre 2006 a donné lieu à la constatation d'un autre passif pour l'obligation non capitalisée de 200 \$ dans le cas des régimes de retraite et de 27 \$ dans le cas des régimes d'avantages complémentaires, et d'un actif au titre des régimes de retraite pour les obligations surcapitalisés de 86 \$ dans le cas des régimes de retraite et de 5 \$ dans les cas des régimes d'avantages complémentaires. Ces ajustements ont entraîné une diminution de 136 \$ du cumul des autres éléments du résultat étendu. L'adoption du FAS 158 n'a aucune incidence sur le bénéfice net déclaré selon les PCGR des États-Unis.

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2007, l'ajustement selon les PCGR des États-Unis consiste en une augmentation des autres éléments du résultat étendu de 432 \$ (après déduction d'impôts de 253 \$) (comprend un gain actuariel net de 429 \$ enregistré au cours de la période et un crédit de 3 \$ découlant de l'amortissement de la perte actuarielle nette comprise dans la charge de retraite nette, de l'effet de 3 \$ des taux de change sur les montants compris dans le cumul des autres éléments du résultat étendu) au regard des régimes de retraite et de 55 \$ (après déduction d'impôts de 32 \$) (comprend un gain actuariel net de 59 \$ enregistré au cours de la période) au regard des régimes complémentaires de retraite, en une croissance de 539 \$ des autres actifs et en une diminution de 242 \$ des passifs au titre des régimes de retraite et d'avantages complémentaires. Les montants relatifs aux impôts ci-dessus ne tiennent pas compte d'actifs d'impôts futurs de 58 \$ qui sont contrebalancés par une provision pour moins-value.

En raison de la déconsolidation de Jazz (il convient de se reporter au point 7 en ce qui concerne le traitement de Jazz à titre de participation comptabilisée à la valeur de consolidation), un montant de 9 \$ classé aux passifs au titre des régimes de retraite et d'avantages complémentaires a été reclassé aux dépôts et autres actifs.

Des gains actuariels nets de néant inclus dans le cumul des autres éléments du résultat étendu au 31 décembre 2007 devraient être comptabilisés comme composante de la charge nette de retraite au cours de l'exercice 2008.

Paiements prévus au titre des prestations

Au 31 décembre 2007, les paiements prévus au titre des prestations pour les régimes à prestations déterminées d'Air Canada s'établissent comme suit pour les cinq prochaines années :

	Prestations de retraite	Avantages complémentaires
2008	660 \$	70 \$
2009	673	75
2010	687	80
2011	700	85
2012	714	89
<b>Total</b>	<b>3 434 \$</b>	<b>399 \$</b>

Charge nette de retraite

Les éléments de la charge nette des régimes à prestations déterminées selon les PCGR des États-Unis sont les suivants :

	Régime de retraite		Avantages complémentaires	
	2007	2006	2007	2006
Coûts des services rendus	253 \$	254 \$	69 \$	77 \$
Coûts financiers	649	640	49	48
Rendement attendu de l'actif des régimes	(769)	(741)	-	(1)
Amortissement du (crédit)/coût des services passés	-	-	-	-
Amortissement de l'(actif)/obligation transitoire nette	-	-	-	-
Amortissement des écarts entre résultats et prévisions a)	7	18	(33)	(65)
(Gain)/perte constaté au titre du règlement	-	-	-	-
Coût des prestations de cessation d'emploi exceptionnelles constaté	2	-	-	-
<b>Total</b>	<b>142 \$</b>	<b>171 \$</b>	<b>85 \$</b>	<b>59 \$</b>

- a) Selon les PCGR du Canada, les gains et les pertes actuariels liés aux avantages complémentaires, qui ne sont pas cumulatifs, sont amortis sur la période moyenne prévue de versement des prestations. Selon les PCGR des États-Unis, les gains et les pertes actuariels liés aux avantages complémentaires, qui ne sont pas cumulatifs, sont portés aux résultats de la période au cours de laquelle ils surviennent. Pendant la préparation des états financiers consolidés de l'exercice 2006, il a été observé que cette différence entre les PCGR n'avait pas été prise en compte antérieurement. De ce fait, l'amortissement de (65 \$) au titre des écarts entre résultats et prévisions en 2006 comprend un ajustement de 48 \$ au titre de 2006 et des exercices antérieurs. Voir le point 13 pour une description détaillée de l'ajustement.

Limite de la valeur comptable de l'actif au titre des prestations

Selon les PCGR du Canada, lorsqu'un régime à prestations déterminées donne lieu à un actif au titre des prestations, l'entité doit constater une provision pour moins-value pour tout excédent de l'actif au titre des prestations sur les prestations futures prévues. L'actif au titre des prestations doit être présenté au bilan déduction faite de la provision pour moins-value. Une modification de la provision pour moins-value doit être comptabilisée en résultat de l'exercice au cours duquel le changement est survenu. Les PCGR des États-Unis n'autorisent pas la constitution d'une provision pour moins-value. L'ajustement comprend la reprise de la provision pour moins-value comptabilisée en vertu des PCGR du Canada de 1 \$ (néant en 2006).

**16. Titres disponibles à la vente**

Les actifs financiers classés comme disponibles à la vente sont évalués à la juste valeur, et les pertes et gains latents s'y rattachant, y compris les variations du cours du change, sont constatés dans les autres éléments du résultat étendu.

L'adoption des nouvelles normes comptables canadiennes concernant les instruments financiers et les activités de couverture le 1er janvier 2007 (comme il est décrit à la note 2) a permis d'uniformiser le traitement comptable des titres disponibles à la vente selon les PCGR du Canada et ceux des États-Unis.

L'ajustement transitoire lié à l'adoption des nouveaux PCGR du Canada le 1er janvier 2007 est contrepassé selon les PCGR des États-Unis. Au 1er janvier 2007, l'ajustement selon les PCGR des États-Unis est une diminution des dépôts et autres actifs de 19 \$ et une diminution des autres éléments du résultat étendu de 19 \$.

Avant le 1er janvier 2007, selon les PCGR du Canada, les placements de portefeuille étaient comptabilisés à la valeur d'acquisition. Selon les PCGR des États-Unis, les placements de portefeuille classés comme disponibles à la vente sont comptabilisés à la valeur de marché, et les gains ou pertes latents répercutés sur le résultat étendu. Selon les PCGR des États-Unis, un gain non réalisé de 38 \$, moins des impôts de 6 \$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2006 a été constaté à titre d'élément distinct des capitaux propres et inclus dans les autres éléments du résultat étendu, pour refléter la juste valeur des placements dans US Airways détenus pendant l'exercice. La juste valeur de la participation restante dans US Airways au 31 décembre 2006 était de 31 \$. Cet ajustement s'ajoute à une diminution des autres éléments du résultat étendu de 145 \$, moins des impôts de 24 \$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2006, afin de contrepasser les gains latents enregistrés antérieurement dans les autres éléments du résultat étendu, le gain à la vente de 4,5 millions d'actions en 2006 ayant été réalisé selon les PCGR du Canada.

#### 17. Participation sans contrôle

L'ajustement de 26 \$ de la participation sans contrôle reflète la réduction au titre de la quote-part de 25 % de la participation sans contrôle sur les ajustements des résultats d'Air Canada, ACE détenant une participation directe de 75 % dans Air Canada.

#### 18. Provision pour perte sur actifs

Selon les PCGR du Canada, les provisions pour perte sur actifs peuvent être classées comme des éléments hors exploitation. Selon les PCGR des États-Unis, les provisions pour perte sur actifs sont classées comme des éléments liés à l'exploitation. En conséquence les produits d'exploitation selon les PCGR des États-Unis diminueraient de néant (4 \$ en 2006).

#### 19. Résultat par action

(en millions de dollars canadiens, sauf les données par action)	2007	2006
<b>Numérateur :</b>		
<b>Numérateur utilisé pour le calcul du résultat de base par action :</b>		
Bénéfice de l'exercice	1 601 \$	223 \$
Distribution de parts de Jazz aux porteurs d'actions privilégiées	(3)	-
Appréciation des actions privilégiées convertibles a)	(19)	(18)
Numérateur ajusté pour le calcul du résultat par action	1 579	205
Effet des titres potentiellement dilutifs :		
Actions privilégiées convertibles b)	19	18
Obligations convertibles b)	25	24
Rajout de l'effet antidilutif :	-	(24)
Résultat ajusté servant au calcul du résultat dilué par action	1 623 \$	223 \$
<b>Dénominateur :</b>		
<b>Dénominateur utilisé pour le calcul du résultat de base par action :</b>		
Nombre moyen pondéré d'actions	103	102
Effet des titres potentiellement dilutifs :		
Actions privilégiées convertibles	11	10
Obligations convertibles	11	7
Options sur actions	2	1
Rajout de l'effet antidilutif	-	(7)
Nombre moyen pondéré d'actions ajusté au titre du résultat dilué par action	127	113
<b>Résultat de base par action</b>	<b>15,26 \$</b>	<b>2,01 \$</b>
<b>Résultat dilué par action</b>	<b>12,75 \$</b>	<b>1,97 \$</b>

- Le bénéfice est réduit pour tenir compte de l'appréciation des actions privilégiées convertibles en vertu des PCGR des États-Unis dans le but de calculer le bénéfice disponible aux porteurs d'actions ordinaires.
- L'ajustement du numérateur selon les PCGR des États-Unis diffère de celui du numérateur selon les PCGR du Canada en raison de la différence de la valeur comptabilisée initialement, comme il est mentionné au point 2, et de la différence dans les taux d'appréciation.

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

## 20. Information complémentaire selon les PCGR des États-Unis

### Créditeurs et charges à payer

Au 31 décembre, la ventilation des créditeurs et charges à payer est la suivante :

	2007	2006
Fournisseurs	237 \$	413 \$
Charges à payer	164	203
Charges salariales	345	542
Obligations convertibles – dérivé intégré 2)	47	-
Autres	520	418
	<b>1 313 \$</b>	<b>1 576 \$</b>

### États consolidés des résultats

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

	2007	2006
Amortissement des immobilisations corporelles	518 \$	467 \$
Amortissement des actifs incorporels	81	103
Provision pour désuétude sur rechanges, matières et fournitures	11	14
	<b>610 \$</b>	<b>584 \$</b>

La ventilation des autres charges d'exploitation pour les exercices présentés ci-dessous est la suivante :

	2007	2006
Services d'escales	185 \$	208 \$
Loyers et entretien des bâtiments	129	132
Dépenses liées aux équipages	127	135
Frais de carte de crédit	185	171
Honoraires et services professionnels	129	124
Publicité et promotion a)	65	90
Fournitures et maintien clientèle	130	125
Autres	694	720
	<b>1 644 \$</b>	<b>1 705 \$</b>

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

### Charges de location

Les charges de location, qui comprennent les locations d'avions, d'installations et de matériel, se sont élevées à 456 \$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2007 (576 \$ en 2006).

### Évaluation et comptes de provisions

	Solde à l'ouverture de l'exercice	Ajouts imputés aux charges	Deductions et autres a)	Solde à la clôture de l'exercice
<b>Provision pour désuétude des rechanges, matières et fournitures</b>				
Exercice terminé le 31 décembre 2006	16 \$	14 \$	- \$	30 \$
<b>Exercice terminé le 31 décembre 2007</b>	<b>30 \$</b>	<b>11 \$</b>	<b>(40) \$</b>	<b>1 \$</b>
<b>Provision pour créances irrécouvrables</b>				
Exercice terminé le 31 décembre 2006	13 \$	1 \$	(9) \$	5 \$
<b>Exercice terminé le 31 décembre 2007</b>	<b>5 \$</b>	<b>12 \$</b>	<b>(15) \$</b>	<b>2 \$</b>
<b>Provision pour moins-value au titre des impôts futurs</b>				
Exercice terminé le 31 décembre 2006	2 317 \$	- \$	(711) \$	1 606 \$
<b>Exercice terminé le 31 décembre 2007</b>	<b>1 606 \$</b>	<b>- \$</b>	<b>(799) \$</b>	<b>807 \$</b>

- a) Le compte Provision pour désuétude des rechanges, matières et fournitures – Déductions/autres comprend l'ajustement de reclassement de 35 \$ découlant de la monétisation d'ACTS.

## 21. Normes comptables récemment publiées

### Évaluations de la juste valeur

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

### Comptabilisation à la juste valeur

En février 2007, le FASB a publié le FASB Statement 159, The Fair Value Option for Financial Assets and Financial Liabilities (« FAS 159 »), qui permet à une entité de mesurer certains actifs et passifs financiers à la juste valeur. En vertu du FAS 159, les entités qui choisissent la comptabilisation à la juste valeur constateront les gains latents et les pertes latentes dans les bénéfiques à la date de clôture de la période qui suit. La comptabilisation à la juste valeur peut être appliquée à l'égard de chaque instrument, sous réserve de quelques exceptions, à condition qu'elle le soit à la totalité de l'instrument en question. La Société adoptera cette norme au premier trimestre de 2008 et est à évaluer l'incidence que cela aura sur son bilan consolidé et ses résultats d'exploitation consolidés.

### Regroupement d'entreprises

En décembre 2007, le FASB a publié le Statement of Financial Accounting Standards (« FAS ») No. 141 (révisé en 2007), Business Combinations (« FAS 141(R) ») qui remplace le FAS 141, Business Combination. Le FAS 141(R) retient les principes sur lesquels repose le FAS 141 en cela que tous les regroupements d'entreprises doivent encore être comptabilisés à la juste valeur selon la méthode d'acquisition. Le FAS 141(R) a toutefois modifié de façon significative plusieurs aspects des conditions d'application de la méthode d'acquisition.

Les principaux changements introduits par le FAS 141(R) par rapport aux pratiques actuelles sont les suivants :

- Les définitions d'entreprise et de regroupement d'entreprises ont été élargies et un nombre accru d'opérations ou autres événements sont visés par la définition de regroupement d'entreprises.
- Quel que soit le type de regroupement d'entreprises (acquisition partielle, intégrale ou progressive), l'entité qui fait l'acquisition d'une entreprise (l'« acquéreur ») comptabilise la totalité des actifs et des passifs de l'entreprise acquise, y compris l'écart d'acquisition, généralement à leurs justes valeurs.
- Certains actifs et passifs éventuels acquis sont constatés à leurs justes valeurs à la date d'acquisition.
- La contrepartie éventuelle est constatée à sa juste valeur à la date d'acquisition, et pour certains arrangements, les variations de la juste valeur sont portées aux résultats jusqu'au moment du règlement.
- Les coûts d'opération liés à l'acquisition et les coûts de restructuration sont passés en charges plutôt que traités comme composante du coût de l'acquisition et inclus dans le montant constaté pour les actifs acquis.
- Dans le cas des acquisitions progressives, les participations antérieures dans l'entreprise acquise détenues avant la prise de contrôle sont réévaluées aux justes valeurs qu'elles avaient à la date d'acquisition, et les gains et les pertes, s'il en est, sont portés au résultat.
- Lorsqu'elles effectuent des ajustements aux fins de la comptabilisation initiale, les entreprises révisent toute l'information financière post-acquisition publiée antérieurement dans les états financiers futurs afin de tenir compte des ajustements comme s'ils avaient été comptabilisés à la date d'acquisition.
- Les reprises concernant les provisions pour moins-value liées à l'acquisition d'actifs d'impôts futurs et les variations des positions fiscales incertaines adoptées seront portées au résultat, sauf pour les ajustements admissibles concernant la période d'évaluation. (La période d'évaluation s'entend de la période d'au plus un an au cours de laquelle les montants initiaux constatés au titre d'une acquisition peuvent être ajustés.) Ce traitement est semblable au traitement des changements des autres actifs et passifs dans le cadre d'un regroupement d'entreprises, mais il diffère des pratiques comptables actuelles selon lesquelles ces changements sont traités comme un ajustement du coût de l'acquisition.
- Il n'y a plus de réduction de la valeur des actifs lorsque les acquisitions donnent lieu à un « achat à prix incitatif »; l'achat à prix incitatif donne lieu plutôt à la constatation d'un gain dans l'état des résultats.
- L'application des dispositions transitoires à l'adoption du FAS 141(R) est prospective (c'est-à-dire que l'acquéreur doit appliquer la comptabilité antérieure en vertu du FAS 141 et autres PCGR des États-Unis applicables aux regroupements d'entreprises pour lesquelles la date d'acquisition est antérieure à la date d'entrée en vigueur du FAS 141(R)) sauf pour la comptabilisation des changements de la provision pour moins-value constituée au titre des actifs d'impôts futurs acquis et du dénouement des positions fiscales incertaines comptabilisées selon FIN 48. Hormis les ajustements liés à la période d'évaluation, les changements concernant ces éléments fiscaux seront constatés dans la charge d'impôts plutôt que comme un coût supplémentaire de l'acquisition.

Les dispositions du FAS 141(R) s'appliquent de façon prospective à toutes les regroupements d'entreprises pour lesquels la date d'acquisition est la même que la date de début du premier exercice suivant le 15 décembre 2008, ou est postérieure cette date, sauf pour la comptabilisation des provisions pour moins-value au titre des impôts futurs et des éventualités fiscales acquises. Le FAS 141(R) modifie le FAS 109 de telle façon que les ajustements des provisions pour moins-value au titre des impôts reportés et des éventualités fiscales acquises se rattachant à des acquisitions conclues avant la date d'entrée en vigueur du FAS 141(R) doivent aussi être tenir compte des dispositions du FAS 141(R). L'adoption anticipée n'est pas permise.

La Société est à évaluer les effets possibles, s'il en est, du FAS 141(R) sur ses états financiers.



### **Participations sans contrôle dans les états financiers consolidés**

En décembre 2007, le FASB a publié le Statement of Financial Accounting Standards (« FAS ») No. 160, Noncontrolling Interests in Consolidated Financial Statements, an Amendment of ARB 51 (« FAS 160 »). Le FAS 160 modifie l'ARB 51 afin d'établir de nouvelles normes concernant la comptabilisation et la présentation (1) des participations sans contrôle dans des filiales consolidées détenues à moins de 100 % et (2) la perte de contrôle des filiales.

Les principaux changements introduits par le FAS 160 par rapport aux pratiques actuelles sont les suivants :

- Les participations sans contrôle (auparavant « intérêts minoritaires ») sont présentées à titre de capitaux propres dans les états financiers consolidés.
- Les pertes sont attribuées à la participation sans contrôle même lorsqu'une telle attribution est susceptible de donner lieu à un déficit, réduisant les pertes attribuées à la participation majoritaire.
- Si le contrôle est maintenu, les changements dans les participations sont traités comme des opérations sur capitaux propres. Les écarts entre la juste valeur de la contrepartie reçue ou versée et la valeur comptable correspondante de la participation sans contrôle sont comptabilisés dans les capitaux propres de la participation majoritaire.
- À la survenance d'une perte de contrôle, les gains ou les pertes, s'il en est, sur la participation cédée sont portées au résultat. De plus, toute participation conservée est réévaluée à la juste valeur à la date de la perte de contrôle et les gains ou les pertes sont portés au résultat.

Le FAS 160 s'applique avec effet prospectif à tous les exercices et périodes intermédiaires pour tous les exercices ouverts à compter du 15 décembre 2008, sauf pour les obligations de présentation et d'informations à fournir, qui s'appliquent avec effet rétrospectif. L'adoption anticipée n'est pas permise.

La Société est à évaluer les effets possibles, s'il en est, du FAS 160 sur ses états financiers.

## 24. 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 lancée en 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 de premier rang à 4,25 % échéant en 2035 d'ACE a été ajusté de 37,6879 actions à droit de vote variable de catégorie A ou actions à droit de vote de catégorie B 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 de premier rang.

### **ACTS**

Le 14 janvier 2008, ACE a touché dans leur intégralité les 40 \$ de produit en espèces entiers à la clôture de la monétisation d'ACTS.

### **Cession de parts du Fonds de revenu Jazz Air**

Le 24 janvier 2008, ACE a vendu 13 000 000 de parts de fiducie 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 \$ pour ACE. ACE détient à présent environ 9,5 % des parts émises et en circulation du Fonds de revenu Jazz Air.

## DIRIGEANTS

<b>Robert A. Milton</b>	Président-directeur général
<b>Brian Dunne</b>	Vice-président général et chef des Affaires financières
<b>Greg Cote</b>	Premier vice-président – Financement d’entreprise et Stratégie
<b>Sydney John Isaacs</b>	Premier vice-président – Croissance de l’entreprise et chef des Affaires juridiques
<b>Jack McLean</b>	Contrôleur
<b>Carolyn M. Hadrovic</b>	Secrétaire générale

## CONSEIL D’ADMINISTRATION

<b>Robert A. Milton</b>	Président-directeur général de Gestion ACE Aviation Inc., Londres (Angleterre)
<b>Bernard Attali</b>	Conseiller national principal (France), TPG Capital, Paris (France)
<b>Robert E. Brown</b>	Président et chef de la direction, CAE Inc., Westmount (Québec)
<b>Michael M. Green</b>	Directeur général, Cerberus Capital Management, L.P., Wayne (Pennsylvanie)
<b>W. Brett Ingersoll</b>	Directeur général, Cerberus Capital Management, L.P., New York (New York)
<b>Pierre Marc Johnson</b>	Avocat-conseil principal, Heenan Blaikie, s.r.l., Montréal (Québec)
<b>Richard H. McCoy</b>	Administrateur d’entreprises, Toronto (Ontario)
<b>John T. McLennan</b>	Administrateur d’entreprises, Mahone Bay (Nouvelle-Écosse)
<b>David I. Richardson</b>	Administrateur d’entreprises, Grafton (Ontario)
<b>Marvin Yontef</b>	Associé principal, Stikeman Elliott, s.r.l., Toronto (Ontario)

**ACE AVIATION** 