



RAPPORT ANNUEL 2006

AIR CANADA 

Points saillants

Services Air Canada ¹⁾

	4 ^e trimestre 2006	4 ^e trimestre 2005		2006	2005	
Données financières (en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)			Variation (\$)			Variation (\$)
Produits d'exploitation	2 415	2 271	144	10 137	9 509	628
Produits d'exploitation, avant charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan ³⁾	2 415	2 271	144	10 239	9 509	730
Bénéfice d'exploitation (perte)	(5)	(91)	86	114	191	(77)
Bénéfice d'exploitation (perte), avant charges exceptionnelles ³⁾	(13)	(91)	78	236	191	45
Produits (charges) hors exploitation	(52)	(86)	34	(191)	(224)	33
Bénéfice (perte) avant intérêts minoritaires, écart de change et impôts sur les bénéfices	(57)	(177)	120	(77)	(33)	(44)
Bénéfice (perte) de la période	(144)	(135)	(9)	(74)	(20)	(54)
Marge d'exploitation	(0,2) %	(4,0) %	3,8 pp	1,1 %	2,0 %	(0,9) pp
Marge d'exploitation, avant charges exceptionnelles ³⁾	(0,5) %	(4,0) %	3,5 pp	2,3 %	2,0 %	0,3 pp
BAIIALA ⁴⁾	205	105	100	921	936	(15)
BAIIALA, avant charges exceptionnelles ³⁾ ⁴⁾	197	105	92	1 043	936	107
Marge BAIIALA	8,5 %	4,6 %	3,9 pp	9,1 %	9,8 %	(0,7) pp
Trésorerie et équivalents de trésorerie, et placements à court terme	2 110	1 302	808	2 110	1 302	808
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	(159) \$	(48) \$	(111) \$	211 \$	196	15

			Variation (%)			Variation (%)
Statistiques d'exploitation						
Passagers-milles payants (PMP) (en millions)	11 160	10 584	5	48 993	46 762	5
Sièges-milles offerts (SMO) (en millions)	14 343	13 807	4	61 083	58 818	4
Coefficient d'occupation	77,8 %	76,7 %	1,1 pp	80,2 %	79,5 %	0,7 pp
Rendement unitaire par PMP (en cents)	18,5	18,4	1	18,1	17,5	3
Produits passages par SMO (en cents)	14,4	14,1	2	14,5	13,9	4
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	16,8	16,5	2	16,6	16,2	3
Charges d'exploitation par SMO (en cents)	16,9	17,1	(1)	16,4	15,8	4
Charges d'exploitation par SMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	12,8	12,9	(1)	12,2	12,1	1
Charges d'exploitation par SMO, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre (en cents) ³⁾ ⁵⁾	12,9	12,9	(1)	12,2	12,1	1
Effectif moyen (en milliers d'équivalents temps plein ou ETP)	23,3	24,1	(3)	23,6	24,0	(2)
Avions en service à la clôture de la période ⁶⁾	332	322	3	332	322	3
Utilisation moyenne des avions (en heures par jour) ⁷⁾ ⁸⁾	10,3	10,0	3	10,5	10,6	(1)
Longueur moyenne des étapes (en milles) ⁸⁾	847	842	1	873	871	0
Prix du litre de carburant (en cents) ⁹⁾	64,1	65,7	(2)	66,2	59,7	11
Consommation de carburant (en millions de litres)	906	874	4	3 813	3 643	5

Résultats consolidés combinés d'Air Canada ²⁾

			Variation (\$)			Variation (\$)
Données financières (en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)						
Produits d'exploitation	2 395	2 256	139	10 065	9 458	607
Bénéfice d'exploitation (perte)	29	(57)	86	259	318	(59)
Bénéfice d'exploitation (perte), avant charges exceptionnelles ³⁾	21	(57)	78	381	318	63
Bénéfice (perte) de la période	(144)	(135)	(9)	(74)	(20)	(54)
Marge d'exploitation	1,2 %	(2,5) %	3,7 pp	2,6 %	3,4 %	(0,8) pp
Trésorerie et équivalents de trésorerie, et placements à court terme	2 245	1 336	909	2 245	1 336	909

1) Conformément à la NOC-15 des PCGR canadiens, Air Canada est tenue de regrouper les états financiers de Jazz ainsi que ceux de certaines entités de location et sociétés d'avitaillement dans ses états financiers.

Air Canada ne détient aucune participation dans Jazz. Les états financiers d'Air Canada, transporteur aérien principal, sont nommés « Services Air Canada ».

2) Les résultats consolidés combinés d'Air Canada reflètent la situation financière, les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie des diverses composantes et entités (y compris Jazz Air SEC), décrites à la note 1 des états financiers consolidés combinés d'Air Canada. Air Canada compte deux secteurs : Services Air Canada et Jazz. Il convient de se reporter à la partie 1 du Rapport de gestion 2006 d'Air Canada.

3) Une charge exceptionnelle de 102 M\$ a été constatée en compensation des produits d'exploitation du troisième trimestre de 2006 dans le cadre des obligations d'Air Canada liées à l'échange de milles Aéroplan d'avant 2002 (« charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan »). Il convient de se reporter au point 20, Mesures financières hors PCGR, du Rapport de gestion 2006 d'Air Canada. Une charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 28 M\$ a été constatée au premier trimestre de 2006. Au cours du quatrième trimestre de 2006, l'incidence favorable de l'attrition et d'autres facteurs sur cette charge a entraîné la révision du coût estimatif de ce plan, et la charge a été réduite de 8 M\$ pour s'établir à 20 M\$.

4) Le BAIIALA est une unité de mesure ne relevant pas des PCGR couramment utilisée dans le secteur du transport aérien pour mesurer le bénéfice avant intérêts, les impôts, l'amortissement, la désuétude et les locations d'appareils. Cette unité de mesure donne un aperçu des résultats d'exploitation avant les coûts de location d'appareils, l'amortissement et la désuétude, lesquels coûts varient sensiblement d'une compagnie à l'autre en raison de la façon dont chacune finance ses appareils et autres actifs. Comme le BAIIALA n'est pas une unité de mesure conforme aux PCGR pour la présentation de l'information financière et qu'il n'a pas de sens normalisé, il ne saurait être comparé à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

Le BAIIALA est rapproché du résultat d'exploitation comme suit : (en millions de dollars)

	4 ^e trimestre 2006	4 ^e trimestre 2005	2006	2005
Bénéfice d'exploitation (perte)	(5)	(91)	114	191
Rajouter :				
Locations avions	75	90	314	341
Amortissement et désuétude	135	106	493	404
BAIIALA	205	105	921	936
Rajouter :				
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre ³⁾	(8)	-	20	-
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan ³⁾	-	-	102	-
BAIIALA, avant charges exceptionnelles	197	105	1 043	936

5) Les charges d'exploitation par SMO, avant la charge de carburant et la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre, correspondent aux charges d'exploitation dont on a retranché la charge de carburant et la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre et qu'on a divisées par les SMO. Il convient de se reporter au point 20, Mesures financières hors PCGR, du Rapport de gestion 2006 d'Air Canada pour un complément d'information.

6) Le parc d'appareils en service ne comprend pas les avions-cargos affrétés en 2006 et 2005.

7) À l'exclusion du temps d'arrêt pour la maintenance.

8) À l'exclusion des transporteurs tiers assurant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité.

9) Compte tenu des charges de manutention et de couverture du carburant.

Table des matières

	Page
MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION D'AIR CANADA	4
RAPPORT DE GESTION – RÉSULTATS D'EXPLOITATION ET SITUATION FINANCIÈRE	6
AVANT-PROPOS	6
GLOSSAIRE	7
APERÇU GÉNÉRAL DE LA SOCIÉTÉ ET DE SES ACTIVITÉS	8
GESTION DU RISQUE LIÉ AU PRIX DU CARBURANT	12
EMPLOYÉS ET RELATIONS DE TRAVAIL	13
PARC AÉRIEN	15
RÉSULTATS D'EXPLOITATION - QUATRIÈMES TRIMESTRES DE 2006 ET 2005	16
RÉSULTATS D'EXPLOITATION - EXERCICES 2006 ET 2005	23
GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL	31
RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS	43
INFORMATION ANNUELLE SÉLECTIONNÉE	45
ARRANGEMENTS HORS BILAN	46
OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS	49
ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES	52
NOUVELLES NORMES COMPTABLES NON ENCORE ENTRÉES EN VIGUEUR	56
SENSIBILITÉ DES RÉSULTATS	57
FACTEURS DE RISQUE	58
CONTRÔLES ET PROCÉDURES	68
PERSPECTIVES	69
MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR	70
ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS COMBINÉS 2006	72
DIRIGEANTS ET CONSEIL D'ADMINISTRATION	130
RENSEIGNEMENTS AUX ACTIONNAIRES ET AUX INVESTISSEURS	131

Message du président et chef de la direction d'Air Canada



Il n'y a pas si longtemps, les nouveautés à Air Canada consistaient à faire des regroupements et à s'adapter à la quête effrénée du marché des tarifs plus abordables. Nos coefficients d'occupation records des trois derniers exercices montrent que nous avons fort bien réussi. (Si on ne tient pas compte des dépenses non récurrentes et essentiellement hors caisse de 122 M\$, Air Canada a dégagé, à titre de société distincte, un bénéfice d'exploitation de 236 M\$ pour l'exercice 2006 en dépit des niveaux records atteints par le prix du carburant.) À partir du moment où nous avons lancé, en 2003, notre structure tarifaire aller simple unique en son genre, Air Canada a mis en œuvre progressivement une des stratégies commerciales les plus ambitieuses de l'industrie consistant à changer carrément la façon dont les particuliers et les entreprises se procurent leurs voyages aériens. Maintenant que nous avons fait notre premier appel public à l'épargne, Air Canada va se montrer plus audacieuse cette année et l'an prochain en misant sur des stratégies liées à ses activités commerciales, à son réseau et à son parc aérien pour accroître sa capacité passagers et fret, et étendre son réseau afin d'augmenter la rentabilité passages, pour créer de nouvelles sources de rentrées de fonds et pour faire d'autres économies d'envergure. Les clients bénéficient déjà de nouvelles liaisons telles que Toronto–Shanghai, Edmonton–Londres et Montréal–Rome, d'horaires améliorés, de nouvelles Passes de vols pour des voyages illimités et d'options à la carte permettant de personnaliser les tarifs. Et il y a encore beaucoup de nouveautés en perspective :

- parc entièrement nouveau ou réaménagé d'ici 2008 et possibilité d'accroissement;
- davantage de vols internationaux, surtout vers nos marchés les plus rentables et les plus porteurs;
- Polaris, un nouveau système de réservations en ligne qui nous procurera de nouvelles sources de rentrées de fonds et d'autres possibilités d'économies;
- Passes de vols et options tarifaires uniques devant inciter davantage notre clientèle internationale à faire ses réservations sur notre site Web;
- nouvelles possibilités de correspondances de classe mondiale à Toronto, notre principale plaque tournante, faisant ainsi d'Air Canada un acteur de plus gros calibre dans le flux de trafic mondial.

Pour illustrer notre stratégie commerciale, prenons un bateau de course fendant des eaux calmes. La vague énorme, qui va s'élargissant dans son sillage, représente à la fois la croissance des rentrées de fonds et la réduction des coûts – deux objectifs vers lesquels tend l'essentiel des composantes de notre modèle, comme le montrent les deux exemples de changement des règles du jeu que voici.

1. Nouvelle flotte de gros-porteurs

À compter de mars, nous allons remplacer nos dix appareils A340-300 d'Airbus et certains de nos plus anciens 767 de Boeing par des biréacteurs 777-300ER et 777-200LR également de Boeing. Les 777 coûtent moins cher par siège-mille offert – jusqu'à 26 % de moins – que les deux modèles d'A340 quadriréacteurs et ils peuvent parcourir une plus grande distance avec une charge marchande remplie à capacité. L'utilisation d'appareils à deux moteurs plutôt qu'à quatre moteurs contribuera à réduire la consommation de carburant et les frais de maintenance. En remplaçant un 777-300ER de 349 places par un A340-300, nous gagnons 63 places et plusieurs tonnes de capacité fret. Tous nos gros-porteurs 777 seront pourvus de la Suite Classe Affaires avec fauteuil-lit. Chaque passager en classe économique aura le même système de divertissements individuel au siège – et nous avons l'intention de percevoir des frais pour le contenu haut de gamme. Le 777-300ER s'adresse à nos marchés les plus achalandés et les plus lucratifs comme Londres, Francfort et Tokyo, où nous pouvons vendre les places et l'espace fret supplémentaires et appliquer un supplément pour les suites. Le 777-200LR de 270 places sera affecté aux ultralong-courriers comme Toronto–Hong Kong à un coût par siège-mille offert inférieur à 12 %. Et le meilleur est à venir : Les 787 de Boeing livrés à compter de 2010 coûteront en effet 30 % de moins à exploiter que les 767 de 218 places qu'ils remplaceront.

2. Tarifs en ligne

Quand Air Canada a lancé son actuelle structure tarifaire distinctive, fondée sur des segments aller simple, ses coûts de distribution associés à la vente de billets – publicité, centres téléphoniques, commissions, et frais de réservation et de cartes de crédit – étaient supérieurs à 1 G\$ par année. Notre objectif visait à réduire considérablement ce montant en incitant la clientèle et les agents de voyages à faire et à modifier leurs réservations en ligne. Le traitement d'une réservation à aircanada.com coûtait 51 % de moins que par n'importe quel autre moyen. Aujourd'hui, environ 60 % de nos réservations de voyages intra-Canada sont faites sur Internet. Les Passes multivols et pour vols illimités ont, elles aussi, contribué à abaisser encore davantage le nombre d'opérations liées aux achats. Nos Passes de vols, dont l'éventail est incomparable, favorisent les économies tout en damant le

pin à la concurrence. On sait que 90 % des clients qui achètent une Passe de vols s'en procureront au moins une autre. Nos ventes liées à ce produit ont d'ailleurs bondi de 225 % l'an dernier.

L'expérience a montré que notre modèle tarifaire contribue à accroître le rendement unitaire et à abaisser les coûts :

- L'an dernier, nos frais de distribution (publicité, commissions et systèmes mondiaux de distribution) ont représenté 4,5 % des produits passages, un recul de 5,0 % par rapport à 2005.
- Depuis son lancement, notre structure tarifaire nous a permis d'enregistrer des coefficients d'occupation records et une progression du rendement unitaire qui s'est maintenue d'un trimestre à l'autre.
- Les gens n'hésitent pas à passer à une classe supérieure. L'an dernier, 46 % de toutes les ventes intra-Canada ont porté sur des tarifs supérieurs à ceux de Tango, notre produit le moins cher et le plus restrictif.

À compter de cette année, Air Canada lancera graduellement Polaris. Il s'agit d'un système qui nous procurera quantité de fonctionnalités supplémentaires comme la possibilité de personnaliser le processus de réservation en ligne des voyageurs. À terme, chacun pourrait avoir un abonnement exclusif. Étant donné que nos clients se comptent par millions, c'est donc autant de relations tarifaires différentes. Notre rôle consistera à leur simplifier les choses en repérant ce qui compte vraiment pour eux. Je ne connais pas d'autres transporteurs qui misent autant sur un système de réservations. Polaris, ce puissant système comporte des fonctionnalités supplémentaires prévues pour lancer ces initiatives produisant des rentrées de fonds, tout en permettant de réaliser des gains de productivité, d'abaisser les frais de comptabilité et d'administration, et de faire en sorte qu'il y ait désormais davantage de réservations effectuées à aircanada.com.

Air Canada est en train d'ébranler le secteur du transport aérien. Le fait d'adopter nos nouvelles Passes Entreprise permet à des clients importants comme TELUSMD non seulement d'économiser sur le prix des billets, mais aussi de réduire leurs coûts administratifs. À notre instigation, les agents de voyages modifient leurs systèmes de réservations de façon à intégrer nos nouvelles options tarifaires à la carte. Ces dernières donnent aux clients « la liberté de voyager à leur guise ». Les clients Tango peuvent, s'ils le désirent, présélectionner leur place moyennant des frais. Il leur est possible de faire des économies supplémentaires en renonçant à modifier leur itinéraire. Et tous les voyageurs ont le loisir de ne pas enregistrer de bagages. En janvier, Air Transport World a décerné à Air Canada son prix de leadership du marché, montrant ainsi que le transporteur a su s'imposer, grâce au lancement de tarifs distinctifs, de Passes de vols et d'options à la carte, comme un chef de file du marché « en débanalisant les voyages en avion et en rétablissant un meilleur rapport qualité-prix pour le client ».

Nous en arriverons finalement à dire aux consommateurs que nous allons leur proposer un excellent tarif correspondant exactement à leurs préférences et les transporter sans escale vers un choix inégalé de destinations à bord d'appareils à la fine pointe de la technologie. Pourquoi, dans ce cas-là, aller voir ailleurs? Depuis octobre 2004, Air Canada a accru la fréquence de son service sur 80 lignes et ajouté 17 nouvelles liaisons intérieures et neuf transfrontalières offrant un service point à point. Grâce au regroupement de ses vols à l'aérogare 1 de Toronto, la Société pourra s'approprier une plus grande part du marché transfrontalier et transocéanique ainsi que de la clientèle qui voyage entre les Antilles ou l'Amérique latine et l'Europe ou l'Asie, et qui préfère peut-être passer par le Canada plutôt que par une plaque tournante américaine les obligeant à se munir d'un visa de transit pour les États-Unis.

En Amérique du Nord, les clients ne tarissent pas d'éloges sur nos nouveaux 190 d'Embraer de 93 places dont ils apprécient la cabine spacieuse et l'espace supplémentaire pour les jambes. Sur les lignes où cette taille d'avion suffit, le 190 produit les mêmes rentrées de fonds, mais coûte 18 % de moins à exploiter que nos appareils d'une taille au-dessus. La flotte de 190, qui va s'enrichir de 27 appareils cette année et l'an prochain pour atteindre à terme un total de 45 avions, nous permet de consolider notre réseau et de remplacer certains A319 et A320 en vue de renouveler notre parc aérien et d'adapter la capacité de façon à améliorer nos marges d'exploitation. Notre façon de sabrer dans les coûts nous démarque aussi par rapport à la plupart des autres transporteurs aériens. Nous préférons avoir une vue globale de nos dépenses, c.-à-d. savoir combien il en coûte au juste pour offrir des services comme les réservations téléphoniques, les repas, les bagages enregistrés, et le transport d'animaux domestiques et d'équipement de sport, afin de récupérer ces sommes en modifiant le service ou en le faisant payer plus cher.

En tant que société ouverte distincte, nous sommes mis au défi de dégager des bénéfices du transport de passagers et de fret, chose qui n'a pas toujours été possible par le passé. Notre nouvelle position nous ouvre des débouchés qui n'existaient pas jusqu'à présent. Air Canada a négocié des contrats avantageux avec les autres entités du groupe Gestion ACE Aviation. À charge pour ces dernières de continuer à nous offrir un service de grande qualité à un prix concurrentiel si elles ne veulent pas perdre notre clientèle.

Air Canada va, tout en s'efforçant d'accroître sa rentabilité, préserver certaines valeurs traditionnelles. Il n'est pas question de faire de compromis avec la sécurité et la sûreté des passagers et des employés – ces valeurs sont notre première préoccupation. Air Canada détient plus de 2 G\$ en liquidités et à la mi-février, elle pouvait compter sur une couverture de 44 % au titre du carburant pour 2007. Nous sommes fermement résolus à tirer davantage parti de ce qui est déjà très rentable et envisageons d'assurer cet été jusqu'à 15 vols quotidiens sans escale à destination de Londres Heathrow et 12 sur l'Asie, tout en utilisant dans certains cas des appareils plus gros comme le 777-300ER. Notre intention est en fait de susciter le changement et non d'être à sa remorque. Dans le contexte de notre approche commerciale, cela consiste à innover davantage et à raffiner notre façon de faire en tenant compte de ce que nous disent clients et employés. Air Canada doit en grande partie ses innombrables prix au dévouement et au professionnalisme de son personnel, qui se démarque vraiment en Amérique du Nord. Les employés sont les meilleurs ambassadeurs d'une compagnie aérienne. Et les avions, les lignes et les produits que nous choisissons de même que les stratégies avant-gardistes que nous adoptons nous permettent de façonner une Société dont le personnel a tout lieu d'être fier et qui, j'en suis convaincu, va connaître une rentabilité et un succès toujours croissants.



Montie Brewer
Président et chef de la direction

1. AVANT-PROPOS

Le présent Rapport de gestion doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés combinés et les notes y afférentes d'Air Canada, lesquels ont été dressés conformément aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada et aux méthodes comptables énoncées dans la note 2 des états financiers consolidés combinés d'Air Canada. Tous les montants en numéraire sont exprimés en dollars canadiens, à moins d'indication contraire en raison du contexte. À moins qu'il ne soit indiqué autrement, le présent Rapport de gestion est à jour au 14 février 2007.

Le présent Rapport de gestion contient des énoncés prospectifs. Il convient de se reporter à la rubrique *Note spéciale concernant les énoncés prospectifs* du présent Rapport de gestion pour obtenir une présentation des risques, incertitudes et hypothèses dont il a été tenu compte pour l'établissement de ces états financiers. La rubrique *Facteurs de risque* du Rapport de gestion fait état des principaux risques auxquels s'exposent Air Canada et ses filiales dans le cours normal de leurs activités commerciales.

Les états financiers consolidés combinés d'Air Canada reflètent la situation financière, les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie des diverses entités, décrites à la note 1 des états financiers consolidés combinés d'Air Canada. Dans ce Rapport de gestion, le terme « Société » fait référence, selon le contexte, à Air Canada ou à Jazz SEC (« Jazz ») ou à une ou à plusieurs des filiales d'Air Canada. Air Canada a deux secteurs d'activité : Services Air Canada et Jazz. Le secteur des Services Air Canada regroupe les services de transport de passagers et de fret de la Société offerts par Air Canada et les services connexes. Jazz exerce ses activités en vertu du contrat d'achat de capacité conclu entre Air Canada et Jazz qui est entré en vigueur le 30 septembre 2004 (le « CAC initial de Jazz ») et qui a par la suite été modifié et retraité le 1^{er} janvier 2006 (le « CAC de Jazz »). En raison des modalités du CAC de Jazz, Air Canada détient un intérêt variable dans Jazz aux termes de la note d'orientation concernant la « Consolidation des entités à détenteurs de droits variables » (la « NOC-15 »). En raison de son lien plus étroit avec Jazz, il a été déterminé qu'Air Canada était l'entité qui devait consolider Jazz. Air Canada ne détient aucune part de société en commandite Jazz, ni d'actions de son commandité, Jazz Air Holding Inc., qui a été consolidée conformément aux exigences de la NOC-15, car il a été établi qu'Air Canada est le principal bénéficiaire de Jazz.

Convention de présentation

Le 24 novembre 2006, Air Canada a réalisé son premier appel public à l'épargne consistant en actions à droit de vote variable de catégorie A et en actions à droit de vote de catégorie B d'Air Canada (le « PAPE d'Air Canada »). Il convient de se reporter à la note 1 afférente aux états financiers consolidés combinés d'Air Canada pour obtenir de plus amples renseignements. Avant le PAPE d'Air Canada, Gestion ACE Aviation Inc. (« ACE ») était la société de portefeuille mère regroupant, directement ou indirectement, Air Canada, ainsi que les sociétés en commandite ACGHS SEC (« Services au sol Air Canada »), Touram SEC (« Vacances Air Canada ») et AC Cargo SEC (« Air Canada Cargo »). Immédiatement avant la clôture du PAPE d'Air Canada, les participations dans les sociétés en commandite et dans les commandités Air Canada Cargo et Services au sol Air Canada non détenues par Air Canada ont été cédées à Air Canada, et ACE a cédé à Air Canada 51 % de la participation qu'elle détenait dans Vacances Air Canada et dans le commandité Vacances Air Canada. Au 31 décembre 2006, ACE détient directement 75 % des actions en circulation d'Air Canada.

Conformément à l'abrégié 89 du Comité sur les problèmes nouveaux, *Échanges de participations entre des entreprises sous contrôle commun – Filiales en propriété exclusive ou partielle*, les états financiers des résultats et des flux de trésorerie d'Air Canada comprennent les actifs et passifs d'Air Canada, de Jazz et de toutes les filiales d'Air Canada, comme si elles avaient été regroupées depuis le 30 septembre 2004, date à laquelle Air Canada et ces entités affiliées se sont affranchies de la protection de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies (Canada) (la « LACC »). Les actifs et passifs ont été combinés à leur valeur comptable au sein des entités respectives. Les capitaux propres correspondent aux capitaux propres d'Air Canada, ajustés aux opérations se rapportant au PAPE d'Air Canada, le cas échéant.

Pour obtenir plus d'information sur les documents financiers publics d'Air Canada, dont la Notice annuelle d'Air Canada qui sera déposée au plus tard le 31 mars 2007, il convient de se reporter au site de SEDAR au www.sedar.com.

MISE EN GARDE CONCERNANT LES DÉCLARATIONS PROSPECTIVES

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

Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes ou d'expressions tels que *prévoir*, *projeter*, *peut*, *planifier*, *devrait*, de verbes au futur et au conditionnel et d'autres termes semblables, notamment à la mention de certaines hypothèses.

Comme, de par leur nature, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, ils sont soumis à d'importants risques et incertitudes. Toute prévision ou projection n'est donc pas entièrement assurée en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise le secteur. Les résultats qui y sont présentés peuvent donc différer sensiblement des résultats réels en raison de divers facteurs, dont les prix de l'énergie, les conditions du secteur, du marché et de l'économie en général, 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 l'effectif, 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 nouveautés ou procédures réglementaires ainsi que les litiges en cours et futurs avec des tiers ainsi que les facteurs précisés dans le présent Rapport de gestion et en particulier ceux qui sont précisés à la rubrique « Facteurs de risque ». Les énoncés prospectifs du présent Rapport de gestion représentent les attentes de la Société en date de celui-ci et ils peuvent changer après cette date. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue en vertu de la réglementation en matière de valeurs mobilières applicable.

2. GLOSSAIRE

BAIILA – Le BAIILA est une unité de mesure couramment utilisée dans le secteur du transport aérien pour mesurer le bénéfice avant intérêts, les impôts, l'amortissement, la désuétude et les locations d'appareils, ne relevant pas des PCGR. Cette unité de mesure donne un aperçu des résultats d'exploitation avant les coûts de location d'appareils, l'amortissement et la désuétude, lesquels coûts varient sensiblement d'une société à l'autre en raison de la façon dont chacune finance ses appareils et autres actifs.

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

CAC initial de Jazz – Contrat d'achat de capacité conclu entre Air Canada et Jazz SEC, qui a été en vigueur du 1^{er} octobre 2004 au 31 décembre 2005.

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.

Filiale ou filiales – s'entend, eu égard à Air Canada, de toute entité, y compris d'une société par actions ou société en commandite, directement ou indirectement contrôlée par Air Canada.

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.

3. APERÇU GÉNÉRAL DE LA SOCIÉTÉ ET DE SES ACTIVITÉS

Activités d'Air Canada

Air Canada est le plus important transporteur aérien du Canada offrant des services intérieurs et internationaux et le plus grand fournisseur de services passagers réguliers sur le marché canadien, sur le marché transfrontalier américain et sur le marché international au départ et à destination du Canada.

En 2006, Air Canada, conjointement avec Jazz, a assuré en moyenne 1 300 vols réguliers chaque jour et transporté annuellement plus de 32 millions de passagers. Air Canada et Jazz ont ensemble fourni des services passagers directs sur 161 destinations et, grâce à des ententes commerciales avec d'autres transporteurs régionaux non affiliés, sur 15 autres destinations, portant à 176 le nombre total de destinations desservies directement sur les cinq continents.

Air Canada élargit son réseau avec Jazz grâce à un contrat d'achat de capacité aux termes duquel Air Canada achète la quasi-totalité de la capacité du parc aérien de Jazz à des tarifs prédéterminés et établit les liaisons et les horaires de Jazz. Jazz exploite des moyen-courriers et des avions à turbopropulseurs aux coûts par trajet inférieurs à ceux des avions à réaction lourds ordinaires, ce qui lui permet d'offrir 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 aux États-Unis.

Air Canada est membre fondateur du réseau Star Alliance^{MD}, le plus important réseau de transporteurs aériens sur la planète. Le réseau Star Alliance^{MD} compte actuellement parmi ses membres 17 sociétés aériennes et trois sociétés aériennes régionales. Grâce à son affiliation à ce réseau, Air Canada peut offrir à sa clientèle plus de 855 destinations dans 155 pays, une participation réciproque aux programmes pour grands voyageurs et l'accès à des salons aéroportuaires.

Grâce à sa relation à long terme avec Aéroplan, son programme de grands voyageurs, Air Canada peut fidéliser sa clientèle en offrant à ses clients membres Aéroplan la possibilité d'amasser des milles Aéroplan lorsqu'ils voyagent avec Air Canada. Aéroplan est également le plus important client d'Air Canada. La relation avec Aéroplan fournit une source croissante de revenus stables à long terme en raison de l'achat de places d'Air Canada par Aéroplan destinées aux membres Aéroplan qui choisissent d'échanger leurs milles Aéroplan contre des primes-voyages aériens.

La Société tire aussi des revenus des services de fret fournis par Air Canada et Air Canada Cargo, des services d'organisation de voyages fournis par Vacances Air Canada et des services de manutention au sol fournis par Services au sol Air Canada.

Stratégie commerciale d'Air Canada

Le modèle commercial d'Air Canada lui permet de faire une concurrence plus efficace, à de nombreux échelons, aux structures tarifaires à bas prix offertes par les transporteurs à bas prix et aux nombreux services et vastes réseaux des grands transporteurs internationaux à service complet. La stratégie d'Air Canada repose sur les volets suivants :

Mettre à profit son modèle tarifaire innovateur axé sur le client

La pierre angulaire de la stratégie d'Air Canada est de tirer parti de son modèle tarifaire innovateur. Depuis qu'il a été mis en place, le modèle tarifaire a permis d'améliorer le coefficient d'occupation, d'améliorer le rendement, d'augmenter les PPSMO et de faire de plus grandes économies.

Air Canada est un chef de file en matière de transparence tarifaire et de tarifs sous marques simplifiés dans un secteur caractérisé par des structures tarifaires à plusieurs niveaux ainsi que des règles et restrictions complexes. Air Canada estime que cette stratégie l'a aidée à obtenir des coefficients d'occupation et des améliorations de rendement sans précédent. En 2006, Air Canada a bénéficié de coefficients d'occupation inégalés, sauf en août et en septembre, et a enregistré un record de 27 mois consécutifs à coefficients d'occupation sans pareils, n'eut été notamment de la menace terroriste du 10 août 2006 au Royaume-Uni et du resserrement consécutif des mesures de sûreté, même ces deux mois ne seraient pas tombés à des niveaux comparables à ceux de l'année précédente. La structure tarifaire par marques transparente et simplifiée d'Air Canada a permis à ses clients de payer des tarifs sous marques plus élevés et de bénéficier des attributs qu'ils procurent ou de payer un tarif sous marques inférieur, puis d'acheter certains attributs habituellement

rattachés exclusivement aux tarifs sous marques plus élevés. Air Canada a pu ainsi égaler le tarif le plus bas sur les marchés qu'elle exploite et maintenir des revenus différentiels grâce à la clientèle de personnes qui paient volontiers des tarifs plus élevés. En 2006, 46 % des clients voyageant à bord de vols intérieurs d'Air Canada ont choisi un tarif supérieur au plus bas tarif Tango offert, ce qui représente une amélioration de 30,6 % par rapport à 2005. Le concept de simplification tarifaire est en place sur le marché nord-américain depuis 2003, et certaines de ces caractéristiques ont été instaurées sur la plupart des marchés européens en 2006.

Ajout de nouveaux éléments à sa stratégie d'innovation

Soucieuse d'offrir des produits novateurs et uniques exclusifs, Air Canada continue d'enrichir son offre de « passes », d'« abonnements » et d'options « à la carte » conçus pour différents segments du marché. Les passes permettent aux clients d'Air Canada de stabiliser leurs frais de voyage en effectuant des achats à l'avance de segments multiples dans une région géographique donnée. Ce produit gagne en popularité auprès des grandes entreprises, des plus petites entreprises et des familles, qui apprécient les avantages comme le prix fixe et plus particulièrement la flexibilité et la facilité d'utilisation. Les abonnements de voyage sont une autre innovation d'Air Canada qui permet des voyages illimités dans une zone géographique donnée selon certaines conditions, pour un tarif fixe. Les avantages de l'abonnement sont la flexibilité et la facilité d'utilisation. Les passes et les abonnements ont permis à Air Canada de réaliser des économies sur les coûts liés au service et à la vente, et ont été favorablement acceptés sur le marché. Les ventes de passes ont augmenté de 148 % en 2006. Les options « à la carte » permettent aux clients de personnaliser leur produit en choisissant ou non certains attributs payants. Les options « à la carte » concernent notamment les bagages enregistrés, la présélection des places, les milles Aéroplan et l'accès au salon Feuille d'érable. Air Canada est le seul transporteur international d'importance qui offre une telle personnalisation et entend continuer à enrichir son menu « à la carte » par l'ajout d'attributs innovateurs. Depuis la mise en place du service, le 28 octobre 2006, 13 % des clients achetant à partir du site web d'Air Canada ont profité des options « à la carte ». Les passes permettent à Air Canada de réaliser des économies importantes, tandis que les options « à la carte » génèrent des produits d'exploitation complémentaires plus élevés et entraînent une meilleure satisfaction de la clientèle, ce qui favorise la préférence de la marque. Tous ces produits sont exclusifs à Air Canada.

Fort degré de pénétration Internet

Ces trois produits, c'est-à-dire les passes, les abonnements et les options « à la carte », peuvent être obtenus sur les sites Web d'Air Canada. Cette stratégie a renforcé le degré de pénétration Internet. En 2006, Air Canada a atteint, en moyenne, un taux de pénétration Internet de 26 % à l'échelle du réseau, alors qu'il était de 52 % au Canada. Le taux de pénétration du marché Internet intra-Canada pour le quatrième trimestre 2006 était de 57 %, atteignant son niveau le plus élevé de l'exercice, 61 %, au mois de décembre. Les ventes directes intra-Canada (au moyen d'aircanada.com et des centres d'appels) pour le quatrième trimestre de 2006 représentaient 69 %. Le taux de pénétration du marché Internet transfrontalier était de 30 % pour le quatrième trimestre de 2006, en hausse de 6 % par rapport au même trimestre de l'an passé. Air Canada estime que la croissance des ventes directes est attribuable, en partie, au fait que les nouveaux produits exclusifs et novateurs qui intéressent les clients sont uniquement offerts sur le site Web et aux centres d'appels. Air Canada gère deux sites Web, un pour les clients et l'autre pour les agences de voyages. Les deux sites offrent les mêmes produits exclusifs. La pénétration Internet à la hausse permet à Air Canada de réduire ses coûts de distribution.

Par ailleurs, les clients d'Air Canada peuvent encore, grâce à la fonction d'enregistrement en ligne sur le site Web d'Air Canada, s'enregistrer 24 heures avant leur départ pour leur vol au départ de toutes les villes du Canada et d'un certain nombre de villes des États-Unis ou d'ailleurs et à destination du Canada. Air Canada est d'avis que cette possibilité supplémentaire améliore la satisfaction de la clientèle et lui permet de faire des économies.

Possibilités de nouvelles lignes internationales

Air Canada est d'avis que le profil démographique multiethnique du Canada favorise un accroissement de la demande de voyages internationaux auprès d'Air Canada. Tout en pouvant tabler sur la multiplicité des lignes, elle estime qu'elle est bien positionnée pour accroître sa part du marché canadien et international. Air Canada compte élargir ses services actuels sur des destinations à l'étranger, notamment grâce à la capacité qu'offre le réseau Star Alliance^{MD}, et de desservir de nouvelles destinations à l'étranger pour profiter des marges plus importantes que procurent les marchés internationaux.

Stratégie de recours à plusieurs plaques tournantes et correspondances sans discontinuité à Toronto

Air Canada utilise au Canada trois principales plaques tournantes (Toronto, Montréal et Vancouver) pour ses lignes intérieures, transfrontalières et internationales. Bien située géographiquement, Air Canada croit que ces plaques tournantes comportent toutes des avantages naturels pour servir ses clients voyageant au départ et à destination des États-Unis, de l'Asie et de l'Europe. Depuis la mise en place de la plus récente innovation à l'Aéroport international Pearson de Toronto, le 29 janvier 2007, Air Canada exploite tous ses vols transfrontaliers à l'aérogare 1, ce qui lui permet de faire transiter en continu ses passagers au départ et à destination des États-Unis, de l'Europe et de l'Asie. Cette initiative constitue une grande amélioration, car elle évite aux clients les pertes de temps et le souci d'avoir à s'enregistrer à la sortie de l'aérogare 2, puis à nouveau à l'entrée de l'aérogare 1, ou l'inverse. Les activités d'Air Canada à Toronto sont désormais regroupées dans une seule aérogare, offrant l'une des installations les plus récentes et les plus accessibles d'Amérique du Nord au voyage international.

Améliorer toute la gamme de produits grâce à un réseau réaménagé et à un parc aérien renouvelé

En Amérique du Nord, Air Canada a adopté une stratégie basée sur la demande du réseau. Ainsi, Air Canada propose une meilleure fréquence de vols sur les liaisons clés, assure des fréquences concurrentielles sur d'autres liaisons et crée de nouvelles liaisons sans escale, tout en continuant de servir les clients pour des destinations demandées. Air Canada est en train de réaliser le réaménagement de son réseau nord-américain en employant de plus en plus de grands biréacteurs régionaux plus économiques par trajet que les avions à fuselage étroit. Pour soutenir l'expansion de ses activités internationales et offrir de meilleurs services aériens sur le marché international en partance et à destination du Canada, Air Canada prévoit mettre en service 19 appareils 777 de Boeing à compter de mars 2007 et 14 appareils 787 de Boeing à compter de 2010. Ces nouveaux appareils contribueront à moderniser le parc aérien et à en modifier la taille, à améliorer les coefficients et les rendements d'occupation et à réduire les coûts d'exploitation grâce à des économies de carburant. Il est prévu qu'ils permettront à Air Canada de pénétrer de nouveaux marchés qu'elle ne pouvait pas, auparavant, desservir d'une manière efficace.

Air Canada reconnaît qu'elle doit, pour rester concurrentielle, offrir à ses clients un meilleur service en vol. Outre l'acquisition de nouveaux appareils, Air Canada a entrepris en 2006 d'importants réaménagements des cabines de ses appareils existants. Les cabines de tous les appareils existants, sauf l'appareil A340 d'Airbus, seront réaménagées et dotées de nouveaux sièges, systèmes personnels de divertissements en vol et prises électriques à l'arrière de chacun des sièges en classe économique et en classe Affaires. Pour ce qui est des appareils affectés aux lignes internationales, les sièges dans la cabine de classe Super Affaires pourront s'incliner à l'horizontale. Air Canada a ainsi achevé le réaménagement de son seizième appareil A320 d'Airbus et de son quatrième appareil 767-300 de Boeing. Le réaménagement des cabines des appareils A319, A321 et A330 d'Airbus devrait commencer au début de 2007. Les nouveaux appareils 777 de Boeing et d'Embraer sont livrés déjà pourvus de nouveaux sièges et systèmes de divertissements à bord. Le programme de réaménagement des appareils devrait être terminé d'ici le milieu de 2008.

Recours à la technologie pour améliorer le service clientèle et comprimer les coûts

En vue de soutenir la mise en place rapide et efficace de son modèle tarifaire et de réduire les coûts d'exploitation et de distribution, Air Canada est à concevoir un nouveau système informatique exploitable sur le Web pour remplacer ses anciens systèmes de réservations et de service à la clientèle aéroportuaire. Appelé POLARIS, ce nouveau système de pointe devrait être mis en place par étapes sur une période commençant à la fin de 2007 et s'étalant sur une bonne partie de 2008. La nouvelle technologie sera innovatrice, souple et économique; elle permettra à Air Canada de faciliter et de simplifier les formalités de réservation et de voyages pour ses clients et ses employés. L'objectif d'Air Canada est de permettre la conclusion de toutes les dispositions de voyage à partir de ses sites Web, de bornes d'enregistrement libre-service, d'assistants numériques personnels ou d'autres plateformes Web. Il s'agit principalement de créer une plateforme qui permettra à la clientèle d'effectuer toutes les opérations nécessaires à tout moment pertinent.

Améliorer sans cesse la structure de ses coûts

La stratégie commerciale d'Air Canada repose sur une évaluation et une amélioration continues de la structure des coûts pour conserver une position hautement concurrentielle. Le programme de renouvellement de son parc aérien permettra à Air Canada de réaliser des économies : comparativement aux A321 d'Airbus, les appareils 190 d'Embraer permettent d'abaisser les coûts par trajet de 18 %. Les améliorations technologiques apportées au fuselage des appareils 777 et 787 de Boeing devraient permettre aux transporteurs d'économiser du carburant.

Air Canada prévoit que les appareils 777-300 de Boeing consommeront 26 % moins de carburant sur une base unitaire que les 340-500 d'Airbus, tandis que l'appareil 787-8 de Boeing devrait coûter 30 % de moins en carburant et en entretien. Le système POLARIS devrait lui aussi donner des gains de productivité dans les centres téléphoniques, à l'enregistrement à l'aéroport et dans la comptabilité des rentrées de fonds.

Maintenir de bonnes relations de travail avec les employés

Consciente de l'importance des relations de travail, Air Canada s'est engagée à communiquer avec ses employés d'une façon franche et transparente et à leur fournir les outils dont ils ont besoin pour leur travail. Air Canada respecte cet engagement en donnant aux directeurs une formation qui les aidera à susciter et à favoriser des relations de travail profondes et positives, et en fournissant à ses employés de nombreuses occasions de discuter et de communiquer leurs commentaires. Dans le cadre de cet engagement, Air Canada a lancé en janvier 2007 une initiative de formation en leadership et en relations de travail appelée « Les relations, ça compte » pour tous les membres du personnel administratif.

Air Canada tient à maintenir un esprit de bonne entente avec ses syndicats. Air Canada et certains de ses syndicats ont également institué de nouvelles procédures de griefs qui permettent la résolution accélérée de griefs, facilitent les rapports entre les employés et la direction et responsabilisent davantage les deux parties.

4. GESTION DU RISQUE LIÉ AU PRIX DU CARBURANT

Le carburant pour avion constitue une dépense importante dans le secteur aéronautique. Entre le 1^{er} janvier 2006 et le 31 décembre 2006, le prix du pétrole brut Western Texas Intermediate (« WTI ») se situait entre 55,86 \$ US et 76,95 \$ US. Les prix du carburant continuent à être exposés à des risques, comme l'instabilité politique dans différents endroits du monde, les politiques de l'Organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP), le niveau de la demande des économies émergentes comme la Chine, le niveau de stocks détenus par le secteur, la quantité de réserves dont disposent les gouvernements, les pannes dans les installations de production et de raffinage, les carburants de remplacement et les conditions climatiques. Compte tenu des volumes de 2006 et des taux de change américains, la direction a estimé qu'une variation de 1 \$ US du prix du baril de brut WTI ou de la marge de raffinage entre le pétrole brut WTI et le carburéacteur a provoqué une variation d'environ 27 M\$ CA ou 24 M\$ US des charges de carburant en 2006 (avant l'incidence des suppléments carburant et de la couverture).

En vue de gérer le risque lié à la volatilité du prix du carburéacteur, la Société a couvert une part de ses besoins prévus en carburéacteur pour 2007 au moyen surtout de swaps et d'options sur tunnel. Les swaps permettent à la Société de maintenir le prix du carburéacteur à un niveau déterminé, alors que les options sur tunnel imposent des prix plafond et plancher, ce qui lui offre une protection en cas de dépassement du plafond, mais l'expose à devoir payer le prix plancher si le prix tombe sous ce seuil. Au 31 décembre 2006, la Société avait couvert 39 % de ses besoins en carburant pour 2007 à des prix variant en moyenne de 74 \$ US à 85 \$ US le baril pour ses contrats basés sur le mazout, de 58 \$ US à 69 \$ US le baril pour ses contrats basés sur le brut WTI et de 81 \$ US à 85 \$ US pour ses contrats basés sur le carburéacteur. Depuis cette date, la Société a conclu de nouvelles positions de couverture faisant appel à des options sur tunnel qui ont permis d'augmenter sa couverture de 5 % pour 2007 et de 1 % pour 2008, portant le volume total couvert pour 2007 à 44 %. En date du 14 février 2007, la Société a couvert, pour l'année 2007, ses besoins en carburant dans la mesure suivante : 57 %, 44 %, 36 % et 39 % respectivement pour les premier, deuxième, troisième et quatrième trimestres.

Se reporter à la section 12 du présent Rapport de gestion pour obtenir des renseignements sur les gains et pertes liés aux opérations de couverture carburant et constatés à titre de charge de carburant en 2006 et sur les gains et pertes constatés au titre des « autres » charges hors exploitation, dans le cas des instruments dérivés qui ne satisfont pas aux critères d'application de la comptabilité de couverture carburant.

5. EMPLOYÉS ET RELATIONS DE TRAVAIL

Au 31 décembre 2006, la Société comptait 27 384 employés équivalent temps plein (« ETP ») (Services Air Canada, 23 101 employés; Jazz, 4 283 employés). Le tableau suivant donne la répartition de l'effectif moyen, exprimé en ETP, pour les quatrièmes trimestres de 2006 et de 2005 et pour les exercices 2006 et 2005 au complet, selon les syndicats qui les représentent.

Groupe d'employés	Syndicat ¹⁾	4 ^e trimestre 2006	4 ^e trimestre 2005	2006	2005
Direction et soutien administratif ³⁾	s.o. ²⁾	3 017	3 504	3 191	3 410
Pilotes	APAC	2 708	2 541	2 625	2 546
Agents de bord	SCFP	5 985	6 011	6 062	6 167
Agents Ventes et Service clientèle ³⁾	TCA/FIT	3 650	3 975	3 767	3 962
Services techniques, aire de trafic et fret ³⁾	AIMTA	6 812	6 924	6 812	6 766
Employés syndiqués du Royaume-Uni	Amicus/TGWU	697	682	691	704
Autres salariés syndiqués		478	479	482	488
Services Air Canada		23 347	24 116	23 630	24 043
Jazz		4 272	3 801	4 144	3 582
Consolidé		27 619	27 917	27 774	27 625

- 1) APAC : Association des pilotes d'Air Canada; SCFP : Syndicat canadien de la fonction publique; TCA : Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada; FIT : Fraternité internationale des Teamsters; AIMTA : Association internationale des machinistes et travailleurs de l'aérospatiale et TGWU : Syndicat des transports et de la manutention.
- 2) Certains employés de soutien administratif sont représentés par l'AIMTA.
- 3) Compte non tenu des données présentées dans le tableau précédent, aux termes du contrat de services généraux Aéroplan (« CSG Aéroplan »), Aéroplan s'est engagée à rembourser Air Canada de tous les coûts intégralement répartis, y compris les salaires et les avantages sociaux, d'un groupe d'employés des centres d'appels représentés par les TCA et travaillant actuellement pour Aéroplan. Ce groupe comptait 853 ETP au 31 décembre 2006 et 852 ETP au 31 décembre 2005. En plus des données présentées dans le tableau précédent, aux termes des contrats de services généraux d'ACTS (« CSG d'ACTS »), ACTS a convenu de rembourser Air Canada de tous les coûts intégralement répartis, y compris les salaires et les avantages sociaux, d'un groupe d'employés syndiqués et non syndiqués travaillant actuellement pour ACTS. Ces groupes comptaient, au 31 décembre 2006, 3 923 employés ETP et 4 063 employés ETP au 31 décembre 2005.

Air Canada a conclu en 2003 et en 2004 des conventions collectives à long terme avec ses pilotes, agents de bord, agents de maintenance, certains employés de bureau et des finances, ses agents de service à la clientèle, employés dans le domaine des services liés à l'aire de trafic et au fret, répartiteurs et préposés à l'affectation des équipages qui viennent à échéance en 2009. Il ne peut y avoir aucune grève ni lock-out légal pendant la durée de la convention collective. En 2006, Air Canada a mené à terme avec tous ses syndicats des conventions, des médiations ou des arbitrages prévoyant le réexamen des salaires en vertu de la convention collective. Elle attend toujours la décision de l'arbitre à l'égard de ses agents de bord représentés par le SCFP. Les augmentations salariales accordées ou convenues sont de 0 % à 2,5 % par année jusqu'en 2009. La décision relative aux augmentations accordées du SCFP devrait être rendue au premier trimestre de 2007.

Jazz a terminé la négociation, la médiation et l'arbitrage avec tous ses syndicats, à l'exception de la Canadian Air Lines Dispatchers Association (« CALDA »), syndicat qui représente les répartiteurs de Jazz. Les augmentations salariales accordées sont de 1 % à 1,75 % par année jusqu'en 2009. Les négociations de réexamen des salaires avec la CALDA se poursuivent.

Régime de participation aux bénéfices

En 2005, la Société a instauré des régimes d'intéressement et des régimes de participation aux bénéfices afin de motiver les employés à assumer le rôle important qu'ils ont à jouer pour assurer le succès de la Société. Le programme « Une réussite partagée » à Air Canada et le programme Jazz Ensemble à Jazz renforce le lien entre le rendement et les récompenses personnelles. Ces programmes permettent aux employés qui atteignent les niveaux de rendement fixés d'obtenir des primes versées chaque mois. Les régimes d'Air Canada permettent également aux employés de participer aux bénéfices avant impôts et à ceux de Jazz d'obtenir des récompenses annuelles lorsque des cibles d'affaires, financières et d'exploitation sont atteintes. Dans chaque cas, les employés reçoivent le montant le plus élevé entre ceux versés en vertu des programmes « Une réussite partagée » ou « Jazz Ensemble » et ceux versés en vertu du programme de participation annuelle aux bénéfices.

En vertu du régime de participation aux bénéfices pour l'exercice 2006, les employés d'Air Canada recevront un montant global de 29,2 M\$, somme sur laquelle un montant de 25,5 M\$ a déjà été versé en 2006 au titre du programme « Une réussite partagée ». Les employés de Jazz, pour leur part, recevront un montant global de 10,1 M\$, somme sur laquelle un montant de 4,7 M\$ a déjà été versé en 2006 au titre du programme « Jazz Ensemble ».

6. PARC AÉRIEN

Au 31 décembre 2006, le parc en exploitation de la Société se ventilait comme suit :

	Nombre de places	Nombre d'appareils en service ¹⁾	Âge moyen	Appareils en propriété ²⁾	Appareils en location-acquisition ²⁾	Appareils consolidés au titre de la NOC-15 ²⁾	Appareils en location-exploitation
Services Air Canada							
<u>Gros-porteurs</u>							
A340-500 d'Airbus	267	2	2,5	2	-	-	-
A340-300 d'Airbus	285-286	10	9,8	-	8	-	2
A330-300 d'Airbus	274	8	6,2	-	8	-	-
767-300 de Boeing	203-222	33	13,5	1	4	6	22
767-200 de Boeing	207	11	20,1	11	-	-	-
<u>Moyens-porteurs</u>							
A321 d'Airbus	166	10	4,8	-	-	5	5
A320 d'Airbus	140	47	13,8	-	-	-	47
A319 d'Airbus	120	45	8,2	-	17	17	11
190 d'Embraer	93	18	0,6	18	-	-	-
175 d'Embraer	73	15	1,3	15	-	-	-
Total des appareils en service		199	9,6	47	37	28	87
Jazz							
CRJ705 de Bombardier	75	15	1,5	-	-	-	15
CRJ200 de Bombardier	50	33	4,7	-	-	-	33
CRJ100 de Bombardier	50	25	11,3	-	-	23	2
Dash 8-300	50	26	16,8	19	-	-	7
Dash 8-100	37	36	18,8	29	-	-	7
Total des appareils en service		135	11,7	48	-	23	64
Total consolidé des appareils en service		334	10,4	95	37	51	151

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 consolidé combiné. Les appareils en propriété comprennent les appareils financés dans le cadre de contrats de vente conditionnelle.

En 2006, Air Canada a pris livraison d'un appareil 175 d'Embraer et de 15 appareils 190 d'Embraer. En 2006, trois A319 et deux A320 d'Airbus ont été rendus aux locateurs, un 767-200 de Boeing a été retiré du service et deux A320 d'Airbus ont été retirés du service à la fin de 2006 en attendant qu'ils soient rendus aux locateurs. En outre, dix CRJ100 de Bombardier ont été cédés à Jazz.

En 2006, Jazz a pris livraison de six CRJ200 de Bombardier et Air Canada lui a cédé dix CRJ100 de Bombardier. Également en 2006, deux Dash 8-100 ont été rendus aux locateurs. En date du 31 décembre 2006, tous les avions en service de Jazz étaient des « avions visés » selon la définition qu'en donne le CAC de Jazz, à l'exception de deux Dash 8-100 utilisés à des fins d'affrètement.

7. RÉSULTATS D'EXPLOITATION – QUATRIÈMES TRIMESTRES DE 2006 ET 2005

Le tableau ci-dessous présente les résultats de la Société, tels qu'ils sont définis dans la « Convention de présentation », les résultats de ses secteurs isolables et certaines mesures non conformes aux PCGR pour les quatre trimestres de 2006 et 2005.

	4 ^e trimestre 2006				4 ^e trimestre 2005			
	Services Air Canada 2 071 \$	Jazz -	Élimination intersectorielle -	Total consolidé 2 071 \$	Services Air Canada 1 949 \$	Jazz 1	Élimination intersectorielle -	Total consolidé 1 950 \$
Produits d'exploitation								
Passages	166	-	-	166	177	-	177	
Fret	178	352	(372)	158	145	(319)	129	
Autres	2 415	352	(372)	2 395	2 271	(319)	2 256	
Charges d'exploitation								
Salaires et charges sociales	443	82	-	525	463	75	538	
Carburant avions	583	69	(69)	583	577	(62)	577	
Locations avions	75	34	(2)	107	90	(1)	117	
Redevances aéroportuaires et de navigation	232	46	(46)	232	222	(37)	222	
Maintenance, matières et fournitures avions	205	27	(4)	228	180	(4)	194	
Communications et technologies de l'information	68	2	(1)	69	72	(1)	73	
Restauration et fournitures connexes	76	4	-	80	78	-	81	
Amortissement et désuétude	135	5	-	140	106	-	110	
Commissions	49	-	-	49	47	-	47	
Frais payés à Jazz au titre du CAC	224	-	(224)	-	194	(194)	-	
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	(8)	-	-	(8)	-	-	-	
Autres	338	50	(27)	361	333	(20)	354	
	2 420	319	(373)	2 366	2 362	(319)	2 313	
Bénéfice d'exploitation (perte)	(5)	33	1	29	(91)	34	(57)	
Produits (charges) hors exploitation								
Intérêts créditeurs	24	2	(1)	25	14	-	15	
Intérêts débiteurs	(88)	(2)	(1)	(91)	(74)	(3)	(78)	
Intérêts capitalisés	22	-	-	22	6	-	6	
Gain (perte) à la vente d'actifs et provisions pour actifs	(10)	-	-	(10)	(30)	1	(29)	
Autres	-	(1)	1	-	(2)	-	(2)	
	(52)	(1)	(1)	(54)	(86)	(2)	(88)	
Bénéfice (perte) avant les éléments suivants :	(57)	32	-	(25)	(177)	32	(145)	
Intérêts minoritaires	(3)	-	(32)	(35)	(2)	-	(34)	
Écart de change	(107)	-	-	(107)	(11)	-	(11)	
Économie d'impôts sur les bénéfices	23	-	-	23	55	-	55	
Bénéfice (perte) de la période	(144)	32 \$	(32)	(144) \$	(135) \$	32 \$	(135) \$	
BAIALA¹⁾	205	72	(1)	276	105	66	170	
BAIALA¹⁾	197	72	(1)	268	105	66	170	
avant les charges exceptionnelles								

1) Il convient de se reporter à la section 20, « Mesures financières hors PCGR », dans ce Rapport de gestion pour obtenir un rapprochement du BAIIALA et du bénéfice (perte) d'exploitation.

Le tableau ci-dessous présente les résultats des secteurs isolables de la Société pour les quatrièmes trimestres de 2006 et 2005. Les données du tableau ci-dessous tiennent compte des produits et des charges intersectoriels.

<i>(en millions de dollars, sauf les données par action)</i>	Services Air Canada				Jazz			
	4 ^e trimestre		Variation		4 ^e trimestre		Variation	
	2006	2005	\$	%	2006	2005	\$	%
Produits d'exploitation								
Passages	2 071 \$	1 949 \$	122 \$	6	- \$	1 \$	(1) \$	(100)
Fret	166	177	(11)	(6)	-	-	-	s.o.
Autres	178	145	33	23	352	303	49	16
	2 415	2 271	144	6	352	304	48	16
Charges d'exploitation								
Salaires et charges sociales	443	463	(20)	(4)	82	75	7	9
Carburant avions	583	577	6	1	69	62	7	11
Locations avions	75	90	(15)	(17)	34	28	6	21
Redevances aéroportuaires et de navigation	232	222	10	5	46	37	9	24
Maintenance, matières et fournitures avions	205	180	25	14	27	18	9	50
Communications et technologies de l'information	68	72	(4)	(6)	2	2	-	-
Restauration et fournitures connexes	76	78	(2)	(3)	4	3	1	33
Amortissement et désuétude	135	106	29	27	5	4	1	25
Commissions	49	47	2	4	-	-	-	s.o.
Frais payés à Jazz au titre du CAC	224	194	30	15	-	-	-	s.o.
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	(8)	-	(8)	s.o.	-	-	-	s.o.
Autres	338	333	5	2	50	41	9	22
	2 420	2 362	58	2	319	270	49	18
Bénéfice d'exploitation (perte)	(5)	(91)	86		33	34	(1)	
Produits (charges) hors exploitation								
Intérêts créditeurs	24	14	10		2	-	2	
Intérêts débiteurs	(88)	(74)	(14)		(2)	(3)	1	
Intérêts capitalisés	22	6	16		-	-	-	
Gain (perte) à la vente d'actifs et provisions pour actifs	(10)	(30)	20		-	1	(1)	
Autres	-	(2)	2		(1)	-	(1)	
	(52)	(86)	34		(1)	(2)	1	
Bénéfice (perte) avant les éléments suivants :	(57)	(177)	120		32	32	-	
Intérêts minoritaires	(3)	(2)	(1)		-	-	-	
Écart de change	(107)	(11)	(96)		-	-	-	
Économie d'impôts sur les bénéfices	23	55	(32)		-	-	-	
Bénéfice sectoriel (perte)	(144) \$	(135) \$	(9) \$		32 \$	32 \$	- \$	
BAIIALA ¹⁾	205	105	100		72	66	6	
BAIIALA, avant les charges exceptionnelles ¹⁾	197	105	92		72	66	6	

1) Il convient de se reporter à la section 20, « Mesures financières hors PCGR », dans ce Rapport de gestion pour obtenir un rapprochement du BAIIALA et du bénéfice (perte) d'exploitation.

7.1 Résultats sectoriels — Services Air Canada

Le secteur des Services Air Canada a déclaré une perte d'exploitation de 5 M\$ pour le quatrième trimestre de 2006, soit une amélioration de 86 M\$ contre la perte d'exploitation de 91 M\$ enregistrée au cours de la même période en 2005. Le BAIIALA a augmenté de 100 M\$ au cours du quatrième trimestre de 2005.

Produits passages

Au quatrième trimestre de 2006, les produits passages réseau ont progressé de 122 M\$ ou 6 % par rapport à la même période en 2005, traduisant en cela l'amélioration du rendement unitaire et du trafic à l'échelle du réseau par suite d'une hausse de la demande. L'accroissement de 1 % du rendement unitaire à l'échelle du réseau au quatrième trimestre de 2006, par rapport à la même période en 2005, s'explique principalement par les majorations tarifaires liées au carburant et des suppléments carburant destinés à compenser la hausse du coût du carburant et, dans une moindre mesure, par la majoration du tarif de la classe Affaires. L'accroissement du rendement unitaire a été en partie annulé par la plus grande vigueur du dollar canadien pour les produits tirés des lignes internationales, des lignes transfrontalières et des lignes intérieures. Au quatrième trimestre de 2006, le trafic s'est accru de 5 %, en regard d'une capacité de 4 % supérieure à celle de la même période en 2005, ce qui s'est traduit par une augmentation de 1,1 point du coefficient d'occupation. Les PPSMO affichent une hausse de 2 % par rapport au quatrième trimestre de 2005, en raison d'une amélioration du coefficient d'occupation et du rendement unitaire à l'échelle du réseau.

Le tableau ci-dessous illustre les variations trimestrielles comparatives, en pourcentage, en ce qui concerne les produits passages, la capacité, le trafic, le coefficient d'occupation, le rendement unitaire et les PPSMO.

4 ^e trimestres 2006-2005	Évolution des produits passages (%)	Capacité (en SMO) Variation (%)	Trafic (en PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (en points)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes canadiennes	6	4	6	1,7	-	2
Lignes transfrontalières	10	11	15	2,0	(4)	(1)
Lignes transatlantiques	4	2	2	-	2	2
Lignes transpacifiques	1	-	-	0,1	1	1
Autres	6	1	5	3,0	1	5
Réseau	6	4	5	1,1	1	2

En raison de la croissance du trafic, les produits passages intérieurs ont progressé de 54 M\$ ou 6 % au quatrième trimestre de 2006 comparativement à ceux du même trimestre en 2005. Le rendement unitaire n'a pratiquement pas bougé par rapport à la même période en 2005. Le trafic s'est accru de 6 % en regard d'une augmentation de capacité de 4 %, haussant de 1,7 point le coefficient d'occupation. Les augmentations de capacité ont été essentiellement opérées sur les liaisons transcontinentales. La suspension des activités prévues au calendrier de Canjet sur le marché intérieur, en septembre 2006, a également eu une incidence favorable sur le trafic au cours du quatrième trimestre de 2006. Les PPSMO sur le marché intérieur ont connu une hausse de 2 % par rapport au quatrième trimestre de 2005, en raison d'une amélioration du coefficient d'occupation sur les vols intérieurs.

En raison de la croissance du trafic entraînée par l'augmentation de la capacité, le renforcement de la demande ainsi que les majorations tarifaires liées au carburant et des suppléments carburant destinés à compenser la hausse du coût du carburant, les produits passages transfrontaliers ont progressé de 41 M\$ ou 10 % au quatrième trimestre de 2006 par rapport à la même période en 2005. Le rendement unitaire a reculé de 4 % au quatrième trimestre de 2006, ce qui traduit une croissance, par rapport à 2005, des vols long-courriers sur les grandes destinations de villégiature. Les vols long-courriers procurent en général un moins bon rendement par passagers-milles payants que les vols court-courriers. Calculé au mille, le tarif moyen des vols long-courriers est relativement moins élevé que celui des vols court-courriers. En outre, comme les coûts des services au sol, de décollage et d'atterrissage sont les mêmes qu'il s'agisse d'un vol long ou court-courrier, les coûts unitaires par SMO des vols long-courriers sont en général moins élevés du fait de la distance parcourue. La croissance de 15 % du trafic passagers au quatrième trimestre de 2006 vient essentiellement de l'augmentation de la capacité sur Las Vegas, San Francisco et Los Angeles et de l'ajout de la ligne Toronto–San Diego en juin 2006. La baisse du rendement unitaire venant annuler l'effet de l'amélioration de 2,0 points du facteur d'occupation, les PPSMO sur les vols transfrontaliers ont décliné de 1 % au quatrième trimestre de 2005.

En raison aussi d'un meilleur rendement unitaire et d'une croissance du trafic, les produits passages transatlantiques ont progressé de 15 M\$ ou 4 % au quatrième trimestre de 2006 comparativement à ceux du même trimestre de 2005. La croissance du rendement unitaire, de l'ordre de 2 %, au cours de la période correspondante de 2005 est attribuable pour une large part à l'augmentation des suppléments carburant en vue de contrer le renchérissement du carburant. La croissance du trafic étant en grande partie tributaire de l'augmentation de la capacité, le facteur d'occupation est resté au même niveau qu'au cours de la même période en 2005. Les PPSMO sur les vols transatlantiques se sont accrus de 2 % en raison de l'amélioration du rendement unitaire.

Principalement du fait d'un meilleur rendement unitaire, les produits passages transpacifiques ont progressé de 3 M\$ ou 1 % au quatrième trimestre de 2006 comparativement à ceux du même trimestre de 2005. Le rendement unitaire s'est amélioré de 1 %, en grande partie en raison de l'augmentation des suppléments carburant destinés à compenser le renchérissement du carburant. L'augmentation du rendement unitaire s'explique également par la majoration du tarif de la classe Affaires. Les PPSMO sur les vols transpacifiques ont connu une augmentation de 1 %, laquelle est attribuable à la croissance du rendement unitaire, le coefficient d'occupation étant à peu près le même.

En raison d'un meilleur rendement unitaire et d'une croissance du trafic, les autres produits passages, tirés des lignes du Pacifique-Sud, des Antilles, du Mexique et d'Amérique du Sud, ont progressé de 9 M\$ ou 6 % au quatrième trimestre de 2006 par rapport à ceux de la même période en 2005. Le trafic s'est accru de 5 % en regard d'une augmentation de capacité de 1 %, haussant de 3,0 points le coefficient d'occupation. La croissance du trafic provient surtout des marchés de l'Amérique du Sud et du Mexique. Le rendement unitaire s'est accru de 1 % en raison de l'augmentation des suppléments carburant destinés à compenser le renchérissement du carburant. L'augmentation du rendement unitaire s'explique également par la majoration du tarif de la classe Affaires. Au quatrième trimestre de 2006, les PPSMO se sont accrus de 5 %, essentiellement en raison d'une amélioration du coefficient d'occupation, et en partie aussi d'une croissance du rendement unitaire.

Produits fret

Les produits fret du quatrième trimestre de 2006 ont diminué de 11 M\$ ou 6 % par rapport à ceux du même trimestre en 2005. Le trafic à l'échelle du réseau a baissé de 4 % et le rendement unitaire du fret par tonne-mille payante, de 2 %. Le service de fret a été réduit de trois avions-cargos MD-11 nolisés à deux appareils à partir du mois de novembre 2006 plutôt que les trois avions-cargos MD-11 utilisés au cours du quatrième trimestre de 2005. En conséquence, les produits fret ont diminué de 4 M\$ ou 9 % depuis 2005 en raison d'une réduction de 15 % de la capacité fret. Les produits tirés des transports de fret aérien normal ont régressé de 7 M\$ ou 5 % par rapport à ceux de la même période en 2005, surtout par suite d'une réduction du trafic de 4 % et d'une baisse du rendement unitaire par tonne-mille payante de 1 %. Les produits fret, au cours de ce trimestre, ont pâti de la diminution de la capacité fret sur certains marchés et d'une fluctuation défavorable de la monnaie.

Autres produits

Au quatrième trimestre de 2006, les charges d'exploitation ont progressé de 33 M\$ ou 23 % par rapport à ceux de la même période en 2005. La majeure partie de cette hausse, soit environ 18 M\$, provient d'une augmentation des produits de Vacances Air Canada, principalement en raison de la croissance du trafic passagers. Les frais d'annulation de vols et de modification de réservations, les produits liés au programme d'achat à bord ainsi que les autres produits de diverses provenances ont également connu des hausses.

Charges d'exploitation

Au quatrième trimestre de 2006, les autres produits ont progressé de 58 M\$ ou 2 % par rapport à la même période en 2005. Cette augmentation des charges d'exploitation, par rapport au quatrième trimestre de 2005, est en grande partie attribuable à une croissance de 4 % de la capacité ainsi qu'à une augmentation de la charge liée à la maintenance, aux matières et aux fournitures.

Le coût unitaire, mesuré en charges d'exploitation par SMO, a diminué de 1 % au cours du quatrième trimestre par rapport à celui de 2005. Le tableau ci-dessous compare les charges d'exploitation par SMO des Services Air Canada pour le quatrième trimestre de 2006 à celles de la période correspondante de 2005.

<i>(en cents par SMO)</i>	4 ^e trimestre		Variation	
	2006	2005	\$	%
Salaires	2,60	2,63	(0,03)	(1)
Charges sociales	0,49	0,72	(0,23)	(32)
Coûts de propriété (LAAD) ¹⁾	1,46	1,42	0,04	3
Redevances aéroportuaires et de navigation	1,62	1,61	0,01	1
Maintenance, matières et fournitures avions	1,43	1,31	0,12	9
Restauration et fournitures connexes	0,53	0,56	(0,03)	(5)
Commissions	0,34	0,34	-	-
Frais payés à Jazz au titre du CAC	1,56	1,40	0,16	11
Autres	2,83	2,94	(0,11)	(4)
Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre ²⁾	12,86	12,93	(0,07)	(1)
Carburant avions	4,06	4,18	(0,12)	(3)
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	(0,05)	-	(0,05)	s.o.
Total des charges d'exploitation	16,87	17,11	(0,24)	(1)

1) LAAD s'entend de la combinaison des frais de location d'avions et de la charge d'amortissement et de désuétude.

2) Il convient de se reporter à la note 20, « Mesures financières hors PCGR », dans ce Rapport de gestion pour obtenir un complément d'information.

Les charges salariales se chiffraient à 373 M \$ au quatrième trimestre de 2006, en hausse de 10 M\$ ou 3 % par rapport au quatrième trimestre de 2005. Cette augmentation s'explique en partie par une hausse de la moyenne des salaires, laquelle n'a été compensée que partiellement par une diminution de 3 % de l'effectif ou de 769 employés ETP en moyenne.

En février 2006, la Société a annoncé un programme de réduction des effectifs afin de diminuer de 20 % le nombre de ses employés non syndiqués. Une charge de 28 M\$ a été enregistrée au titre de ce programme au premier trimestre de 2006. Au cours du quatrième trimestre de 2006, le coût estimatif de ce programme a été révisé vu que l'incidence favorable de l'attrition et d'autres facteurs atténuaient le coût de la réalisation de cet objectif. Par conséquent, au quatrième trimestre de 2006, le secteur des Services Air Canada a constaté une diminution de 8 M\$ de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre.

Les charges sociales se sont élevées à 70 M\$ au quatrième trimestre de 2006, soit une baisse de 30 M\$ ou 30 % par rapport au quatrième trimestre de 2005. Les chiffres constatés au quatrième trimestre de 2006 comprennent un ajustement favorable de 6 M\$ au titre de la charge de retraite pour l'ensemble de l'exercice 2006 par suite de la réévaluation de cette charge et de 8 M\$ au titre de l'évaluation mise à jour de la charge d'indemnisation des accidentés du travail. Les chiffres du quatrième trimestre de 2005 comprennent un ajustement défavorable de 5 M\$ lié à l'évaluation actuarielle, mise à jour, de la charge d'indemnisation des accidentés du travail. En ne tenant pas compte de ces ajustements, le reste de la diminution des charges sociales de 11M\$ s'explique surtout par une baisse des avantages complémentaires de retraite, annulée en partie par une hausse de la charge de retraite par suite de l'application d'un taux d'actualisation moins élevé aux obligations de retraite.

Au quatrième trimestre de 2006, la charge de carburant a augmenté de 6 M\$ ou 1 % par suite d'une hausse liée au volume de 23 M\$ portant la charge de carburant pour l'ensemble de 2006 à 347 M\$ ou à 16 %. Au cours de cette période, l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain a entraîné une baisse de 24 M\$ de la charge de carburant par rapport au quatrième trimestre de 2005, baisse à laquelle est venue s'ajouter un montant de 22 M\$ en raison d'une diminution du prix de base moyen du carburant. Ces baisses ont été en partie annulées par une perte réalisée sur des opérations de couverture de carburant de 29 M\$. Le coût unitaire du carburant pour le quatrième trimestre de 2006 a diminué de 3 % comparativement à celui de la même période en 2005. La charge de carburant au titre du service de fret par avions-cargos MD-11 a baissé de 6 M\$ principalement en raison de la réduction du nombre de vols.

Les coûts de propriété, qui regroupent les frais de location d'avions et la charge d'amortissement et de désuétude, se sont accrus de 14 M\$ au cours du quatrième trimestre de 2006. La hausse de ces coûts a été établie en tenant compte des nouvelles hypothèses relatives à la valeur résiduelle de certains appareils et de l'ajout de 16 appareils d'Embraer au parc d'appareils en service d'Air Canada. Par ailleurs, ces coûts ont été diminués du fait des appareils rendus aux locataires et de la fin des contrats de location, de la cession de dix CRJ100 à Jazz, qui a eu pour effet de transférer le coût de propriété à la catégorie de charge représentée par l'achat de capacité, du retranchement d'un avion-cargo MD-11 et de l'incidence du raffermissement du dollar canadien en ce qui concerne les locations d'avions.

Au quatrième trimestre de 2006, les redevances aéroportuaires et de navigation se sont accrues de 10 M\$ ou 5 % par suite surtout d'une hausse de 7 % du nombre de départs ainsi que de la majoration des droits d'atterrissage et des redevances générales principalement à l'Aéroport international Pearson de Toronto. À l'aéroport Pearson, les redevances générales ont été majorées de 9 % par passager pour les arrivées de vols intérieurs et internationaux. Ces hausses ont été en partie compensées par une réduction des redevances de navigation au Canada et, dans le cas des redevances de navigation à l'étranger, par un écart de change favorable.

Au quatrième trimestre de 2006, la charge liée à la maintenance, aux matières et aux fournitures pour les avions a connu une augmentation de 25 M\$ ou 14 %, en grande partie en raison des activités accrues de maintenance cellule portant sur les appareils 767 de Boeing et, dans une moindre mesure, de celles portant sur les A320 d'Airbus, vu la programmation du cycle de maintenance. Ont également joué dans la hausse des coûts, les activités accrues d'entretien moteurs portant sur les A320 et les A340 d'Airbus ainsi que les charges découlant de la nécessité de respecter des conditions minimales de restitution de certains appareils en location à court terme et des frais de restitution futures d'appareils à leurs locataires. Ces hausses ont été en partie compensées par une réduction globale du nombre de composants d'avion.

La charge liée à la restauration et aux fournitures connexes a régressé de 2 M\$ ou 3 % par rapport à celle du quatrième trimestre de 2005, même si le trafic passagers a augmenté de 5 %. La hausse liée au volume a été plus que compensée par les mesures de réduction des coûts et l'incidence des nouveaux programmes de restauration, y compris le programme d'achat à bord.

Au quatrième trimestre de 2006, les frais payés à Jazz au titre du CAC de Jazz se sont élevés à 224 M\$, contre 194 M\$ pour l'exercice 2005, au titre du CAC initial de Jazz. L'augmentation de 15 % au quatrième trimestre de 2006 est principalement attribuable à l'ajout de 12 appareils au parc de Jazz, ce qui a entraîné une augmentation de 21 % des heures de vol de cale à cale, par rapport à la même période en 2005. La capacité en SMO des appareils exploités par Jazz a progressé de 26 % par rapport au quatrième trimestre de 2005.

Les charges hors exploitation se sont élevées à 52 M\$ au quatrième trimestre de 2006, alors que celles-ci se chiffraient à 86 M\$ au quatrième trimestre de 2005. Au quatrième trimestre de 2006, les intérêts débiteurs nets ont diminué de 12 M\$. L'augmentation des intérêts débiteurs, alimentée essentiellement par les opérations de financement de nouveaux appareils, a été plus qu'annulée par les intérêts capitalisés liés à l'achat des appareils 777 et 787 de Boeing et la hausse des intérêts créditeurs issue de soldes de caisse et de taux d'intérêt moyens plus élevés. Les intérêts capitalisés englobent ceux sur les sommes destinées à financer l'acquisition de nouveau matériel volant et d'autres immobilisations corporelles jusqu'à la mise en service de ces biens. Il convient de se reporter à la note 2 afférente aux états financiers consolidés combinés d'Air Canada pour de plus amples renseignements sur les intérêts capitalisés. Au quatrième trimestre de 2006, le secteur des Services Air Canada a constaté une provision pour dépréciation de 7 M\$ liée à un bien corporel. Au quatrième trimestre de 2005, la perte à la vente d'actifs et provisions pour actifs totalisait 30 M\$, dont environ 15 M\$ étaient attribuables à la moins-value liée à des 747 de Boeing hors service.

Au quatrième trimestre de 2006, les pertes liées à la réévaluation d'éléments monétaires libellés en devises ont atteint 107 M\$, pertes attribuables à la faiblesse du dollar canadien au 31 décembre 2006 par rapport à sa valeur au 30 septembre 2006. Pour la même période en 2005, elles se chiffraient à 11 M\$.

Une perte sectorielle de 144 M\$ a été constatée au quatrième trimestre de 2006, comparativement à une perte sectorielle de 135 M\$ pour la même période en 2005.

7.2 Sommaire des résultats sectoriels — Jazz

Au quatrième trimestre de 2006, le bénéfice d'exploitation s'est chiffré à 33 M\$ au titre du CAC de Jazz, alors qu'au quatrième trimestre de 2005 ce poste se chiffrait à 34 M\$, au titre du CAC initial de Jazz. Le BAIIALA, pour le quatrième trimestre de 2006, s'est amélioré de 6 M\$ par rapport à la période correspondante de 2005. La hausse du BAIIALA est surtout attribuable à l'augmentation du parc aérien de Jazz, conformément au programme de Jazz visant à hausser sa part relative de la capacité en SMO en Amérique du Nord, à l'augmentation des heures de vol à contrat en vertu du CAC de Jazz et aux mesures d'économie.

Le CAC de Jazz est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2006. Les principales modifications apportées au CAC initial de Jazz portent notamment sur la prolongation de sa durée, sur l'augmentation à 133 du nombre d'appareils visés jusqu'à son échéance, ainsi que sur les frais de Jazz désormais remboursables par Air Canada à des taux majorés au titre des coûts contrôlables, les autres dépenses étant remboursables par Air Canada au coût.

Les charges d'exploitation au quatrième trimestre de 2006 se sont accrues de 48 M\$ ou 16 % par rapport à la période correspondante de 2005. La hausse notable des produits d'exploitation provient de l'ajout de 14 appareils, montant net, au parc aérien de Jazz, ce qui a fait monter de 21 % les heures de vol cale à cale par rapport au quatrième trimestre de 2005, et de la hausse des coûts refacturés à Air Canada au titre du CAC de Jazz.

Au quatrième trimestre de 2006, les charges d'exploitation se sont accrues de 49 M\$ ou 18 % par rapport au quatrième trimestre de 2005 et comprennent une hausse des coûts refacturés de 18 M\$ ou 17 % occasionnée principalement par une capacité de 26 % à la période correspondante de 2005. Le coût unitaire constaté au quatrième trimestre de 2006 a décliné de 8 % par rapport à la même période en 2005, en raison notamment d'une augmentation des vols long-courriers, qui font généralement baisser les coûts unitaires par SMO. Exclusion faite de la charge de carburant, le coût unitaire pour le quatrième trimestre de 2006 a baissé de 5 % par rapport à la période correspondante de 2005. L'augmentation du coût unitaire de location d'avions provient, pour l'essentiel, de la prise de livraison de six CRJ200 et de la cession par Air Canada de dix CRJ100, et qui a été en partie contrebalancée par la fin des contrats de location-exploitation de deux appareils Dash 8.

Au quatrième trimestre de 2006, un bénéfice sectoriel de 32 M\$ a été constaté, soit à peu près le même qu'au quatrième trimestre de 2005.

7.3 Sommaire des résultats consolidés

La Société, telle qu'elle est définie aux termes de la « Convention de présentation », a dégagé un bénéfice d'exploitation de 29 M\$ pour le quatrième trimestre de 2006, une amélioration de 86 M\$, contre la perte d'exploitation de 57 M\$ enregistrée au cours de la même période en 2005.

Au quatrième trimestre de 2006, les pertes liées à la réévaluation d'éléments monétaires libellés en devises se chiffraient à 107 M\$, pertes attribuables à la faiblesse du dollar canadien au 31 décembre 2006 par rapport à sa valeur au 30 septembre 2006. Pour la même période en 2005, elles se chiffraient à 11 M\$.

Le quatrième trimestre de 2006 se solde par une perte nette de 144 M\$ ou 1,55 \$ par action diluée, contre une perte nette de 135 M\$ ou 1,53 \$ par action diluée pour la même période en 2005.

Le coût unitaire, mesuré en charges d'exploitation par SMO, a diminué de 2 % par rapport au quatrième trimestre de 2005.

8. RÉSULTATS D'EXPLOITATION – EXERCICES 2006 ET 2005

Le tableau ci-dessous présente les résultats de la Société, tels qu'ils sont définis dans la « Convention de présentation », les résultats de ses secteurs isolables et certaines mesures hors PCGR pour les exercices terminés les 31 décembre 2006 et 2005.

	Exercice terminé le 31 décembre 2006			Exercice terminé le 31 décembre 2005			
	Services Air Canada	Jazz	Élimination intersectorielle	Services Air Canada	Jazz	Élimination intersectorielle	Total consolidé
Produits d'exploitation							
Passages	8 887 \$	-	-	8 887 \$	2	-	8 199 \$
Fret	629	-	-	629	-	-	625
Autres	723	1 381	(1 453)	651	1 021	(1 074)	634
	10 239	1 381	(1 453)	10 167	1 023	(1 074)	9 458
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	(102)	-	-	(102)	-	-	-
	10 137	1 381	(1 453)	10 065	1 023	(1 074)	9 458
Charges d'exploitation							
Salaires et charges sociales	1 816	311	-	2 127	265	-	2 122
Carburant avions	2 544	285	(284)	2 545	177	(177)	2 197
Locations avions	314	134	(7)	441	80	(4)	417
Redevances aéroportuaires et de navigation	982	178	(178)	982	124	(124)	924
Maintenance, matières et fournitures avions	768	98	(11)	855	68	(10)	751
Communications et technologies de l'information	273	8	(3)	278	5	(2)	297
Restauration et fournitures connexes	322	15	(2)	335	8	-	334
Amortissement et désuétude	493	21	-	514	18	-	422
Commissions	237	-	-	237	-	-	253
Frais payés à Jazz au titre du CAC	871	-	(871)	-	-	(693)	-
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	20	-	-	20	-	-	-
Autres	1 383	187	(98)	1 472	149	(62)	1 423
	10 023	1 237	(1 454)	9 806	894	(1 072)	9 140
Bénéfice d'exploitation	114	144	1	259	129	(2)	318
Produits (charges) hors exploitation							
Intérêts créditeurs	82	6	(1)	87	1	(1)	48
Intérêts débiteurs	(313)	(8)	-	(321)	(16)	2	(284)
Intérêts capitalisés	62	(1)	-	61	-	-	14
Gain (perte) à la vente d'actifs et provisions pour actifs	(6)	-	-	(6)	4	-	(27)
Autres	(16)	(1)	-	(17)	-	1	16
	(191)	(4)	(1)	(196)	(11)	2	(233)
Bénéfice (perte) avant les éléments suivants :	(77)	140	-	63	118	-	85
Intérêts minoritaires	(12)	-	(140)	(152)	-	(118)	(131)
Écart de change	12	-	-	12	-	-	47
Recouvrement (charge) d'impôts sur les bénéfices	3	-	-	3	-	-	(21)
Bénéfice (perte) de la période	(74) \$	140 \$	(140) \$	(74) \$	118 \$	(118) \$	(20) \$
BAILALA ¹⁾	921	299	(6)	1 214	227	(6)	1 157
BAILALA, avant les charges exceptionnelles ¹⁾	1 043	299	(6)	1 336	227	(6)	1 157

1) Voir plus loin dans le Rapport de gestion, la section 20, « Mesures financières hors PCGR », qui présente un rapprochement du BAILALA et du produit (perte) d'exploitation et du BAILALA sans les charges exceptionnelles liées aux milles Aéroplan et à la restructuration de la main-d'œuvre et du produit (perte) d'exploitation.

Charge exceptionnelle 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 a conservé la responsabilité du nombre de milles à échanger qui avaient été accumulés jusqu'au 31 décembre 2001. Aéroplan a assumé pour sa part la responsabilité de tous les milles émis à compter du 1^{er} janvier 2002. Le 31 décembre 2001, la direction d'Air Canada a estimé que, déduction faite des désistements, 103 milliards des quelque 171 milliards de milles émis et en cours seraient échangés dans le futur.

Avec le concours d'actuaire indépendants, les directions d'Air Canada et d'Aéroplan ont évalué de nouveau le nombre de milles qui devraient être échangés selon les milles qui avaient été accumulés jusqu'au 31 décembre 2001. La direction prévoit aujourd'hui que 112 milliards de milles devraient être échangés, comparativement à l'estimation initiale de 103 milliards. En vertu du CPSC en date du 9 juin 2004, tel qu'il a été modifié, les directions d'Air Canada et d'Aéroplan ont convenu d'apporter une nouvelle modification aux conditions du CPSC. Depuis le 13 octobre 2006, par modification du contrat, Air Canada a assumé la responsabilité de l'échange jusqu'à 112 milliards de milles et, en conséquence, a constaté une charge exceptionnelle de 102 M\$ au titre des 9 milliards de milles supplémentaires dans les « produits d'exploitation » du troisième trimestre de 2006, et a augmenté les produits différés d'Aéroplan. Cette modification au CPSC représente un règlement total et définitif des obligations d'Air Canada envers Aéroplan pour l'échange de milles acquis avant 2002. Aéroplan est responsable pour tout échange de milles excédant la nouvelle estimation de 112 milliards de milles. Le montant du passif supplémentaire a été déterminé en fonction de la juste valeur actuelle du nombre de milles additionnels.

Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre

En février 2006, la Société a annoncé un programme de réduction des effectifs afin de diminuer de 20 % le nombre de ses employés non syndiqués. En date du 14 février 2007, environ 75 % de l'objectif de réduction avait été atteint. Au premier trimestre de 2006, une charge exceptionnelle de 28 M\$ a été constatée dans le secteur des Services Air Canada relativement à ce programme. Au cours du quatrième trimestre de 2006, le coût estimatif de ce programme a été révisé vu que l'incidence favorable de l'attrition et d'autres facteurs atténuent le coût de la réalisation de cet objectif. Par conséquent, au quatrième trimestre de 2006, le secteur des Services Air Canada a constaté une diminution de 8 M\$ de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre.

Le tableau ci-dessous présente les résultats des secteurs isolables de la Société pour les exercices terminés les 31 décembre 2006 et 2005. Les données du tableau ci-dessous tiennent compte des produits et des charges intersectoriels.

<i>(en millions de dollars, sauf les données par action)</i>	Services Air Canada				Jazz			
	2006	2005	Variation		2006	2005	Variation	
			\$	%			\$	%
Produits d'exploitation								
Passages	8 887 \$	8 197 \$	690 \$	8	- \$	2 \$	(2) \$	(100)
Fret	629	625	4	1	-	-	-	s.o.
Autres	723	687	36	5	1 381	1 021	360	35
	10 239	9 509	730	8	1 381	1 023	358	35
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	(102)	-	(102)	s.o.	-	-	-	s.o.
	10 137	9 509	628	7	1 381	1 023	358	35
Charges d'exploitation								
Salaires et charges sociales	1 816	1 857	(41)	(2)	311	265	46	17
Carburant avions	2 544	2 197	347	16	285	177	108	61
Locations avions	314	341	(27)	(8)	134	80	54	68
Redevances aéroportuaires et de navigation	982	924	58	6	178	124	54	44
Maintenance, matières et fournitures avions	768	693	75	11	98	68	30	44
Communications et technologies de l'information	273	294	(21)	(7)	8	5	3	60
Restauration et fournitures connexes	322	326	(4)	(1)	15	8	7	88
Amortissement et désuétude	493	404	89	22	21	18	3	17
Commissions	237	253	(16)	(6)	-	-	-	s.o.
Frais payés à Jazz au titre du CAC	871	693	178	26	-	-	-	s.o.
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	20	-	20	s.o.	-	-	-	s.o.
Autres	1 383	1 336	47	4	187	149	38	26
	10 023	9 318	705	8	1 237	894	343	38
Bénéfice d'exploitation	114	191	(77)		144	129	15	
Produits (charges) hors exploitation								
Intérêts créditeurs	82	48	34		6	1	5	
Intérêts débiteurs	(313)	(270)	(43)		(8)	(16)	8	
Intérêts capitalisés	62	14	48		(1)	-	(1)	
Gain (perte) à la vente d'actifs et provisions pour actifs	(6)	(31)	25		-	4	(4)	
Autres	(16)	15	(31)		(1)	-	(1)	
	(191)	(224)	33		(4)	(11)	7	
Bénéfice (perte) avant les éléments suivants :	(77)	(33)	(44)		140	118	22	
Intérêts minoritaires	(12)	(13)	1		-	-	-	
Écart de change	12	47	(35)		-	-	-	
Recouvrement (charge) d'impôts sur les bénéfices	3	(21)	24		-	-	-	
Bénéfice sectoriel (perte)	(74) \$	(20) \$	(54) \$		140 \$	118 \$	22 \$	
BAIILA¹⁾	921	936	(15)		299	227	72	
BAIILA, avant les charges exceptionnelles¹⁾	1 043	936	107		299	227	72	

1) Voir plus loin dans le Rapport de gestion, la section 20, « Mesures financières hors PCGR », qui présente un rapprochement du BAIILA au bénéfice (perte) d'exploitation et du BAIILA, exclusion faite des charges exceptionnelles liées aux milles Aéroplan et à la restructuration de la main-d'œuvre et au bénéfice (perte) d'exploitation.

8.1 Sommaire des résultats sectoriels — Services Air Canada

Pour l'exercice 2006, les Services Air Canada ont déclaré un bénéfice d'exploitation de 114 M\$, en baisse de 77 M\$ par rapport au bénéfice d'exploitation de 191 M\$ constaté en 2005. Exclusion faite des charges exceptionnelles de 122 M\$ liées aux milles Aéroplan et à la restructuration de la main-d'œuvre, le bénéfice d'exploitation a augmenté de 45 M\$ par rapport à la même période en 2005. Le BAIIALA s'est replié de 15 M\$ comparativement à 2005. Exclusion faite des charges exceptionnelles liées aux milles Aéroplan et des charges exceptionnelles liées à la restructuration de la main-d'œuvre, le BAIIALA s'est amélioré de 107 M\$ par rapport à 2005.

Produits passages

En 2006, les produits passages réseau ont progressé de 690 M\$ ou 8 %, ce qui traduit de meilleurs résultats sur le plan du rendement unitaire et du nombre de passagers attribuables à une demande plus forte. L'amélioration de 3 % du rendement à l'échelle du réseau en 2006 s'explique principalement par les augmentations des tarifs liées à la hausse du prix du carburant et des suppléments carburant destinés à compenser la hausse du coût du carburant. L'augmentation du rendement unitaire s'explique également par la majoration du tarif de la classe Affaires. L'incidence des majorations tarifaires liées au carburant, des suppléments carburant et de la majoration du tarif de la classe Affaires a été en partie annulée par la plus grande vigueur du dollar canadien pour les produits tirés des lignes internationales, des lignes transfrontalières et des lignes intérieures, s'élevant à environ 200 M\$ en 2006. La menace terroriste du 10 août 2006 au Royaume-Uni et le resserrement consécutif des mesures de sûreté ont eu des répercussions négatives en 2006. En 2006, le trafic s'est accru de 5 % en regard d'une augmentation de capacité de 4 %, ce qui a fait progresser le coefficient d'occupation de 0,7 point par rapport à 2005. Les PPSMO ont affiché une hausse de 4 % par rapport à 2005, en partie en raison d'une amélioration du coefficient d'occupation et principalement attribuable à la hausse du rendement à l'échelle du réseau.

Le tableau ci-dessous illustre les variations en pourcentage en ce qui concerne les produits passages, la capacité, le trafic, le coefficient d'occupation, le rendement unitaire et les PPSMO pour 2006 par rapport à 2005.

Exercices 2006 et 2005	Produits passages	Capacité (en SMO)	Trafic en PMP (en millions)	Coefficient d'occupation	Rendement	PPSMO
	Variation (%)	Variation (%)	Variation (%)	Variation (%)	Variation (%)	Variation (%)
Lignes canadiennes	8	4	4	(0,5)	4	3
Lignes transfrontalières	17	12	16	2,5	1	4
Lignes transatlantiques	5	2	2	0,5	2	3
Lignes transpacifiques	2	-	1	1,4	1	3
Autres	9	1	3	1,8	6	8
Réseau	8	4	5	0,7	3	4

En raison d'une croissance du trafic induite par une capacité accrue et une hausse de rendement unitaire de 4 %, les produits passages intérieurs ont progressé de 262 M\$ ou 8 % en 2006 comparativement à 2005. La suspension des activités prévues au calendrier de Canjet sur le marché intérieur en septembre 2006 a également eu une incidence favorable sur le trafic. Le rendement s'est amélioré de 4 % en raison des majorations tarifaires liées au carburant et destinées à compenser le renchérissement du carburant. La hausse de la demande à l'égard du produit Tango Plus, qui commande un prix supérieur, a également contribué à la croissance du rendement unitaire par rapport à 2005. En 2006, les PPSMO intérieurs se sont accrues de 3 % en raison d'une amélioration du rendement unitaire en partie annulée par une diminution de 0,5 point du facteur d'occupation.

En raison d'une capacité accrue, d'une demande beaucoup plus forte et d'un rendement unitaire en hausse de 1 % par rapport à 2005, les produits passages transfrontaliers ont connu une croissance de 268 M\$ ou 17 % en 2006 par rapport à 2005. Le trafic a augmenté de 16 % en regard d'une augmentation de capacité de 12 %, haussant de 2,5 points le coefficient d'occupation. La croissance du trafic passagers en 2006 provient essentiellement de l'augmentation de la capacité sur Las Vegas, San Francisco et Los Angeles et de l'ajout de la ligne Toronto-San Diego en juin 2006. L'amélioration du rendement par rapport à 2005 s'explique par les hausses tarifaires liées au carburant, en partie atténuées par l'appréciation du dollar canadien et l'ajout de vols long-courriers sur un plus grand nombre de grandes destinations de villégiature qui a attiré un trafic procurant un moins bon rendement unitaire moyen. En 2006, les PPSMO sur les vols transfrontaliers ont progressé de

4 % par rapport à 2005 en raison d'une amélioration du coefficient d'occupation et, à un moindre degré, de la croissance du rendement unitaire.

En raison d'une croissance du trafic et d'une majoration des suppléments carburant destinés à compenser le renchérissement du carburant, les produits passages sur les vols transatlantiques ont progressé de 83 M\$ ou 5 % en 2006 comparativement à 2005. En 2006, le rendement unitaire sur les vols transatlantiques a progressé de 2 % par rapport à 2005. L'avantage procuré par la majoration des suppléments carburant a été en partie annulé par la plus grande vigueur du dollar canadien. L'augmentation du rendement unitaire s'explique également par la majoration du tarif de la classe Affaires. Le trafic s'est accru de 2 % en regard d'une hausse de 2 % de la capacité, de sorte que le coefficient d'occupation a progressé d'un demi-point. Les PPSMO sur les vols transatlantiques se sont accrus de 3 %, en raison et de la croissance du rendement unitaire et de la progression du coefficient d'occupation. Parmi les changements apportés au réseau transatlantique d'Air Canada, notons la conversion, à la fin de 2005, du service estival sur Rome en un service assuré à longueur d'année. De plus, en septembre 2006, Air Canada a modifié sa liaison entre Halifax-St. John's et Londres pour en faire un service sans escale entre Halifax et Londres. En novembre 2006, Air Canada a inauguré une liaison sans escale entre Edmonton et Londres. Le service transatlantique d'Air Canada a souffert de la menace terroriste du 10 août 2006 au Royaume-Uni et des nouvelles mesures de sûreté mises en place par la suite dans l'ensemble du réseau.

En raison d'une croissance du trafic et d'une majoration des suppléments carburant destinés à compenser le renchérissement du carburant, les produits passages sur les vols transpacifiques ont progressé de 22 M\$ ou 2 % en 2006 comparativement à 2005. Le rendement a progressé de 1 % par rapport à 2005. La baisse des produits libellés en devises occasionnée par le renchérissement du dollar canadien a grandement atténué l'effet de la majoration des suppléments carburant. L'augmentation du rendement unitaire s'explique également par la majoration du tarif de la classe Affaires. La croissance du trafic en 2006 a été en grande partie effacée par les changements touchant le service sur l'Inde qui, en novembre 2005, est passé d'un service sans escale Toronto-Delhi à un service avec escale à Zurich. Alors que, en 2005, tous les produits tirés du service sur l'Inde avaient été constatés au titre des lignes transpacifiques, en 2006, seuls les produits du tronçon Zurich-Delhi y figuraient. Sans tenir compte du changement touchant le service sur l'Inde, le trafic s'est accru d'environ 6 %, tous les pays compris dans le réseau transpacifique ayant connu, à l'exception du Japon, un rendement élevé. En 2006, les PPSMO se sont accrus de 3 % par rapport à 2005, en raison et d'une progression de 1,4 point du coefficient d'occupation et d'une croissance du rendement.

En raison d'une hausse du rendement unitaire de 6 %, vu une majoration des suppléments carburant destinés à compenser le renchérissement du carburant et une croissance du trafic, les autres produits passages tirés des lignes du Pacifique-Sud, des Antilles, du Mexique et d'Amérique du Sud ont progressé de 55 M\$ ou 9 % en 2006 par rapport à 2005. Le trafic s'est accru de 3 % en regard d'une augmentation de capacité de 1 %, haussant de 1,8 point le coefficient d'occupation par rapport à 2005. En raison d'une augmentation de la capacité et d'une plus forte demande, la croissance du trafic a été plus marquée sur les marchés du Mexique et de l'Amérique du Sud. En 2006, les PPSMO se sont accrus de 8 %, en raison d'une amélioration du coefficient d'occupation et d'une croissance du rendement unitaire.

Produits fret

Pour l'exercice 2006, les produits fret se sont accrus de 4 M\$ ou 1 %, par suite de la croissance de 4 % du trafic marchandises, qui a été en partie annulée par un recul de 3 % du rendement unitaire par tonne-mille payante. Les produits fret de 2005 se sont accrus de 28 M\$, une hausse qui s'est principalement concentrée sur les lignes transpacifiques au premier semestre de 2006, pendant lequel des avions-cargos MD-11 supplémentaires ont été mis en service. En novembre 2006, Air Canada a réduit le nombre de ses avions-cargos de trois à deux avions-cargos MD-11. La liaison sur Shanghai est passée de cinq à trois fois par semaine et les services tout-cargo sur l'Europe sont demeurés pratiquement les mêmes.

Les produits tirés des transports de fret aérien normal ont reculé de 24 M\$ ou 5 % depuis 2005, surtout par suite d'une réduction de 3 % du trafic et d'une baisse du rendement unitaire par tonne-mille payante de 2 %. De cette diminution, les produits tirés des services nord-américains de fret aérien normal ont régressé de 10 M\$ ou 6 %, en raison de la réduction du trafic, en partie annulée par une hausse des rendements unitaires par tonne-mille payante. Les produits tirés des transports internationaux de fret aérien normal ont baissé de 14 M\$, ou 4 %, principalement par suite de rendements plus faibles. Une fluctuation de la monnaie défavorable a joué un rôle important dans la régression du rendement unitaire.

Autres produits

En 2006, les autres produits ont grimpé de 36 M\$ ou 5 % par rapport à 2005. Les frais d'annulation de vols et de modification de réservations, les produits liés au programme d'achat à bord ainsi que les autres produits de diverses provenances ont également connu des hausses.

Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation ont augmenté en 2006 de 705 M\$ ou 8 %, en grande partie du fait d'une croissance de 4 % de la capacité jumelée à une augmentation de 347 M\$ ou 16 % de la charge de carburant.

En 2006, le coût unitaire a augmenté de 4 % par rapport à 2005. Compte non tenu de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre, le coût unitaire s'est accru de 1 % par rapport à 2005.

Le tableau ci-dessous compare les charges d'exploitation par SMO des Services Air Canada pour 2006 aux charges d'exploitation par SMO des Services Air Canada pour 2005.

<i>(en cents par SMO)</i>			Variation	
	2006	2005	\$	%
Salaires	2,35	2,45	(0,10)	(4)
Charges sociales	0,62	0,70	(0,08)	(11)
Coûts de propriété (LAAD) ¹⁾	1,32	1,27	0,05	4
Redevances aéroportuaires et de navigation	1,61	1,57	0,04	3
Maintenance, matières et fournitures avions	1,26	1,18	0,08	7
Restauration et fournitures connexes	0,53	0,55	(0,02)	(4)
Commissions	0,39	0,43	(0,04)	(9)
Frais payés à Jazz au titre du CAC	1,43	1,18	0,25	21
Autres	2,70	2,78	(0,08)	(3)
Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre ²⁾	12,21	12,11	0,10	1
Carburant avions	4,17	3,73	0,44	12
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	0,03	-	0,03	s.o.
Total des charges d'exploitation	16,41	15,84	0,57	4

1) LAAD s'entend de la combinaison des frais de location d'avions et de la charge d'amortissement et de désuétude.

2) Il convient de se reporter à la note 20, « Mesures financières hors PCGR », du présent rapport pour obtenir un complément d'information.

Les charges salariales en 2006 totalisent 1 437 M\$, en baisse de 6 M\$ par rapport à 2005, principalement en raison de la réduction de 2 % de l'effectif, soit en moyenne 413 employés ETP.

Les charges sociales se sont élevées à 379 M\$ en 2006, en baisse de 35 M\$ ou 8 % par rapport à l'exercice 2005. Cette diminution s'explique par la baisse des avantages complémentaires de retraite, contrebalancée en partie par une hausse de la charge de retraite par suite de l'application d'un taux d'actualisation moins élevé aux obligations de retraite. Les chiffres du quatrième trimestre de 2006 comprennent un ajustement favorable de 8 M\$ lié à l'évaluation mise à jour de la charge d'indemnisation des accidentés du travail. Les chiffres du quatrième trimestre de 2005 comprennent un ajustement défavorable de 5 M\$ lié à l'évaluation actuarielle mise à jour de la charge d'indemnisation des accidentés du travail.

Alimentée par la flambée des prix du kérosène, la facture de carburant pour 2006 a grimpé de 347 M\$, ou 16 %. En 2006, une hausse moyenne de 384 M\$ du prix de base du carburant, une augmentation de 100 M\$ liée au trafic et une augmentation de 40 M\$ sur les opérations de couverture du carburant ont été en partie absorbées par une réduction de 177 M\$ attribuable à la vigueur du dollar canadien.

Les coûts de propriété, qui regroupent les frais de location d'avions et la charge d'amortissement et de désuétude, se sont accrus de 62 M\$ en 2006. La hausse de ces coûts a été établie en tenant compte des nouvelles hypothèses relatives à la valeur résiduelle de certains appareils, de l'ajout de 16 appareils d'Embraer au parc d'appareils en service d'Air Canada et de l'augmentation du nombre d'avions-cargos MD-11 en service au premier semestre de 2006. Par ailleurs, ces coûts ont été diminués du fait de la cession de 10 CRJ100 au parc de Jazz, de l'incidence du raffermissement du dollar canadien en ce qui concerne les locations d'avions, et de l'effet des appareils rendus et des résiliations de contrats de location d'avions.

En 2006, les redevances aéroportuaires et de navigation se sont accrues de 58 M\$ ou 6 %, par suite surtout d'une hausse de 6 % des départs ainsi que de la majoration des droits d'atterrissage et des redevances générales principalement à l'aéroport international Pearson de Toronto. À l'aéroport Pearson, les redevances générales ont été majorées de 9 % par passager pour les arrivées de vols intérieurs et internationaux. Ces hausses ont été en partie compensées par une réduction des redevances de navigation au Canada et, dans le cas des redevances de navigation à l'étranger, par un écart de change favorable.

La charge de maintenance, matières et fournitures avions de l'exercice 2006 s'est accrue de 75 M\$, ou 11 %, en raison surtout de la hausse des coûts de maintenance de la flotte d'A320 d'Airbus et, dans une moindre mesure, des coûts de maintenance de la flotte de 767 de Boeing. Les réacteurs des A320 d'Airbus sont rendus à un cycle d'entretien où il faut remplacer des pièces à durée de vie limitée et procéder à une inspection générale. Les autres augmentations des coûts de maintenance moteurs sont attribuables à l'accroissement des opérations d'entretien des A340 d'Airbus et à une augmentation globale des prix des moteurs. Ces hausses ont été en partie contrebalancées par une baisse des activités d'entretien moteurs des 767 de Boeing. Parmi les facteurs responsables de cette augmentation par rapport à 2005, notons également un ajout aux provisions pour fins de maintenance, pour tenir compte de la nécessité de respecter des conditions minimales de rendu de certains appareils en location à court terme, et des frais futurs liés aux appareils rendus à leurs locataires.

La charge liée à la restauration et aux fournitures connexes a régressé de 4 M\$ ou 1 % par rapport à celle de 2005, même si le trafic passagers a augmenté de 5 %. La hausse liée au volume a été plus que compensée par les mesures de réduction des coûts et l'incidence des nouveaux programmes de restauration, y compris le programme d'achat à bord.

En 2006, les commissions versées ont diminué de 16 M\$, ou 6 %, en regard d'une croissance de 8 % des produits passages et fret combinés. Le repli des commissions versées vient essentiellement de la révision à la baisse du barème de commission, conjuguée à d'autres mesures commerciales visant à réduire le versement de commissions qui ont plus qu'annulé l'augmentation liée au volume de ventes. Les commissions, en pourcentage des produits passages et fret, sont passées de 2,9 % en 2005 à 2,5 % en 2006. En décembre 2006, les réservations intérieures ont été effectuées par Internet dans une proportion d'environ 61 %, soit une hausse approximative de 11 points par rapport au même mois de l'an passé.

En 2006, les frais payés à Jazz au titre du CAC de Jazz se chiffrent à 871 M\$, contre 693 M\$ pour l'exercice 2005, au titre du CAC initial de Jazz. L'augmentation de 26 % est principalement attribuable à l'ajout de 12 appareils au parc de Jazz, ce qui a entraîné une augmentation de 27 % des heures de vol de cale à cale, par rapport à 2005. La capacité en SMO des appareils exploités par Jazz a progressé de 51 % par rapport à 2005.

Les autres charges de 2006 se sont accrues de 47 M\$ par rapport à 2005, par suite d'augmentations des frais de cartes de crédit, des honoraires de services-conseils, des charges de publicité et de promotion, des loyers d'installations et des frais liés aux équipages.

En 2006, les charges hors exploitation se chiffraient à 191 M\$, comparativement à des charges hors exploitation de 224 M\$ pour 2005. Pour 2006, les intérêts débiteurs nets ont diminué de 39 M\$ par rapport à 2005. L'augmentation des intérêts débiteurs, stimulée essentiellement par les opérations de financement de nouveaux appareils, a été plus que compensée par les intérêts capitalisés liés à l'achat des appareils 777 et 787 de Boeing et la hausse des intérêts créditeurs issue de soldes de caisse et de taux d'intérêt moyens plus élevés. En 2006, une perte à la vente d'actifs et provisions pour actifs de 6 M\$ a été constatée. Le secteur des Services Air Canada a constaté au quatrième trimestre une perte de valeur de 7 M\$ liée à un de ses immeubles et a réalisé au troisième trimestre un gain à la vente d'un de ses actifs immobiliers d'une valeur de 5 M\$. En 2005, la perte à la vente d'actifs et provisions pour actifs totalisait 31 M\$, dont environ la moitié était attribuable à la moins-value liée à des 747 de Boeing.

Les gains tirés de la réévaluation d'éléments monétaires libellés en devises se chiffrent à 12 M\$ pour 2006 et proviennent surtout du raffermissement du dollar canadien au 31 décembre 2006 par rapport au 31 décembre 2005. Ces chiffres sont comparés aux écarts de change de 47 M\$ constatés en 2005.

Une perte sectorielle de 74 M\$ a été constatée en 2006, comparativement à une perte sectorielle de 20 M\$ en 2005, soit une baisse de 54 M\$, pour les raisons énoncées ci-dessus.

8.2 Sommaire des résultats sectoriels — Jazz

En 2006, le bénéfice d'exploitation s'est chiffré à 144 M\$ au titre du CAC de Jazz, par rapport à un bénéfice d'exploitation de 129 M\$ en 2005 au titre du CAC initial de Jazz. Le BAIIALA de 2006 s'est accru de 72 M\$ par rapport à 2005. La hausse des produits d'exploitation et du BAIIALA en 2006 est surtout attribuable à l'augmentation du parc aérien de Jazz, conformément au programme de Jazz visant à hausser sa part relative de la capacité en SMO en Amérique du Nord, à l'augmentation des heures de vol à contrat en vertu du CAC de Jazz et aux mesures d'économie.

Le CAC de Jazz est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2006. Les principales modifications apportées au CAC initial de Jazz portent notamment sur l'extension de sa durée, sur l'augmentation à 133 du nombre d'appareils visés jusqu'à son échéance, ainsi que sur les frais de Jazz désormais remboursables par Air Canada à des taux majorés au titre des coûts contrôlables, les autres dépenses étant remboursables par Air Canada au coût.

En 2006, les produits d'exploitation ont grimpé de 358 M\$ ou 35 % par rapport à 2005. La hausse notable des produits d'exploitation provient de l'ajout net de 14 appareils au parc aérien de Jazz, ce qui a fait monter de 27 % les heures de vol cale à cale par rapport à 2005, et de la hausse des coûts refacturés à Air Canada au titre du CAC de Jazz.

Les charges d'exploitation se sont accrues de 343 M\$ ou 38 % par rapport à 2005 et comprennent une hausse des coûts refacturés de 177 M\$ ou 55 %, conséquence surtout d'une augmentation de la capacité de 51 %. Le coût unitaire pour 2006 a décliné de 12 %, comparativement à 2005, en raison notamment d'une augmentation des vols long-courriers, qui font généralement baisser les coûts unitaires par SMO. Exclusion faite de la charge de carburant, le coût unitaire pour 2006 a diminué de 10 %. Des réductions du coût unitaire ont été opérées dans toutes les catégories de dépenses, à l'exception de la charge de carburant et des locations d'avions. L'augmentation du coût unitaire de location d'avions provient, pour l'essentiel, de l'ajout de six CRJ200 au parc aérien et de la cession par Air Canada de dix CRJ100, qui a été en partie contrebalancée par la fin des contrats de location-exploitation de deux appareils Dash 8.

Un bénéfice sectoriel de 140 M\$ a été constaté en 2006, comparativement à un bénéfice sectoriel de 118 M\$ en 2005.

8.3 Sommaire des résultats consolidés

La Société, telle qu'elle est définie aux termes de la « Convention de présentation », a enregistré un bénéfice d'exploitation de 259 M\$, soit une diminution de 59 M\$ par rapport au bénéfice d'exploitation de 318 M\$ affiché en 2005. Si on soustrait les charges exceptionnelles de 122 M\$ liées aux milles Aéroplan et à la restructuration de la main-d'œuvre, il s'agit d'une augmentation de 63 M\$ par rapport à 2005.

Les gains tirés de la réévaluation d'éléments monétaires libellés en devises se chiffrent à 12 M\$ pour 2006 et viennent surtout du raffermissement du dollar canadien au 31 décembre 2006 par rapport au 31 décembre 2005. Ces chiffres sont comparables aux gains de 47 M\$ constatés en 2005.

L'exercice de 2006 se solde par une perte nette de 74 M\$, ou 0,83 \$ par action diluée, contre une perte nette de 20 M\$, ou 0,25 \$ par action diluée en 2005. La perte nette de 2006 comprend des charges exceptionnelles de 122 M\$ (83 M\$ après impôts).

Le coût unitaire, mesuré en charges d'exploitation par SMO, a augmenté de 3 % en 2006 par rapport à 2005. Compte non tenu de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre, le coût unitaire n'a pratiquement pas bougé en 2006 par rapport à 2005.

9. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL

9.1 Situation financière

Les états financiers consolidés combinés de la Société englobent les comptes de certaines entités sur lesquelles Air Canada n'exerce pas un contrôle du point de vue juridique, notamment Jazz, ainsi que certaines entités de location d'avions et de réacteurs et sociétés d'avitaillement. Cependant, si l'actif et le passif de ces entités sont pris en compte dans les états financiers consolidés combinés d'Air Canada, il n'y a pas de recours contre Air Canada en ce qui concerne le passif de ces entités juridiques distinctes, sauf en cas d'obligations en vertu de contrats comme le CAC de Jazz ou de garanties. L'information est présentée dans l'analyse du bilan sur une base consolidée. Les créanciers de Jazz n'ont aucun recours contre Air Canada en ce qui concerne le passif constaté de Jazz.

Sommaire consolidé

Au 31 décembre 2006, l'actif à court terme avait augmenté de 1 811 M\$ depuis le 31 décembre 2005, surtout en raison de l'augmentation de 909 M\$ de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme, ce qui reflète notamment le produit net tiré du PAPE de 187 M\$ et le produit de 1 156 M\$ tiré de la cession des placements à ACE, comme il est mentionné à la note 1 des états financiers consolidés combinés d'Air Canada. L'actif à court terme inclut également un actif d'impôts futurs de 345 M\$ découlant de la stratégie d'utilisation de pertes fiscales, contrebalancé par des impôts exigibles de 345 M\$, ainsi qu'un actif de maintenance payé d'avance de 535 M\$ auprès d'ACTS SEC (« ACTS »), tous deux liés au PAPE d'Air Canada. Les immobilisations corporelles se sont accrues de 495 M\$, essentiellement par suite d'acquisitions, surtout des avions, compensées par l'amortissement. Les actifs incorporels ont diminué de 601 M\$ principalement par suite de la reprise par ACE d'une provision pour moins-value des actifs d'impôts futurs, ce qui a entraîné une réduction au prorata des actifs incorporels d'Air Canada. Il convient de se reporter à la note 8 afférente aux états financiers consolidés combinés d'Air Canada pour de plus amples renseignements.

Au 31 décembre 2006, le passif à court terme s'est accru de 1 187 M\$, traduisant surtout une augmentation de la part à court terme de la dette à long terme et des impôts exigibles de 345 M\$ afférents au PAPE d'Air Canada.

La dette à long terme et les obligations au titre des contrats de location-acquisition ont augmenté de 200 M\$ et rendent compte de l'incidence de certaines activités de financement, décrites ci-après sous *Liquidités et fonds de roulement*, ainsi que d'un taux de change du dollar canadien favorable pour les éléments de dette et obligations au titre des contrats de location-acquisition libellés en dollars US.

Avant que n'ait lieu le PAPE d'Air Canada, il a été établi qu'une partie de la provision pour moins-value enregistrée par ACE devrait faire l'objet d'une reprise puisqu'il était plus probable qu'improbable que certains actifs d'impôts futurs de 504 M\$, et au titre duquel a été constatée une provision pour moins-value au moment de passer à la comptabilité nouveau départ, seraient réalisés. Conformément à la politique d'Air Canada relative à la convention comptable en matière d'impôts sur les bénéfices alors qu'elle était détenue en propriété exclusive par ACE, l'incidence du montant repris sur la provision pour moins-value par ACE a été une réduction des actifs incorporels d'Air Canada (selon une estimation au prorata) au montant de 374 M\$.

Il convient de se reporter à la section 9.6 du présent Rapport de gestion pour de plus amples renseignements sur les projections des dépenses en immobilisations prévues et engagées et sur l'incidence qu'auront ces dépenses sur les immobilisations corporelles et sur la dette à long terme.

Voici un aperçu des bilans de la Société, telle qu'elle est définie aux termes de la « Convention de présentation », et de ses deux secteurs isolables pour les périodes indiquées.

	31 décembre 2006				31 décembre 2005			
	Services Air Canada	Jazz	Élimination intersectorielle	Total consolidé	Services Air Canada	Jazz	Élimination intersectorielle	Total consolidé
ACTIF								
Actif à court terme	1 312 \$	135 \$	- \$	1 447 \$	1 000 \$	34 \$	- \$	1 034 \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie	798	-	-	798	302	-	-	302
Placements à court terme	2 110	135	-	2 245	1 302	34	-	1 336
Liquidités soumises à des restrictions	109	-	-	109	86	-	-	86
Débiteurs	739	71	(122)	688	699	198	(237)	660
Rechanges, matières et fournitures	119	29	-	148	154	25	-	179
Charges payées d'avance et autres actifs à court terme	115	9	-	124	115	7	-	122
Maintenance payée d'avance à des apparentés	535	-	-	535	-	-	-	-
Impôts sur les bénéfices futurs	345	-	-	345	-	-	-	-
	4 072	244	(122)	4 194	2 356	264	(237)	2 383
Immobilisations corporelles	5 747	199	-	5 946	5 257	194	-	5 451
Charges reportées	73	30	-	103	94	33	-	127
Actifs incorporels	1 185	9	-	1 194	1 799	10	2	1 811
Acomptes et autres actifs	311	1	-	312	489	3	(2)	490
	11 388	483	(122)	11 749	9 995	504	(237)	10 262
PASSIF								
Passif à court terme	1 430	213	(122)	1 521	1 476	172	(237)	1 411
Créditeurs et charges à payer	1 019	-	-	1 019	893	-	-	893
Produits passagers perçus d'avance	58	-	-	58	89	-	-	89
Part à court terme des produits reportés Aéroplan	367	-	-	367	262	3	-	265
Part à court terme de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-acquisition	535	-	-	535	-	-	-	-
Billet à payer à ACTS	345	-	-	345	-	-	-	-
Impôts exigibles	3 754	213	(122)	3 845	2 720	175	(237)	2 658
Dette à long terme et contrats de location-acquisition	3 081	115	-	3 196	2 786	210	-	2 996
Billet à payer à une filiale d'ACE	-	-	-	-	340	-	-	340
Impôts sur les bénéfices futurs	134	-	-	134	217	-	-	217
Passif au titre des régimes de retraite et d'avantages complémentaires	1 867	9	-	1 876	2 147	7	-	2 154
Autres passifs à long terme	410	62	-	472	437	59	-	496
Actions privilégiées	-	-	-	-	50	-	-	50
	9 246	399	(122)	9 523	8 697	451	(237)	8 911
INTÉRÊTS MINORITAIRES	212	-	162	374	203	-	130	333
CAPITAUX PROPRES PAR SECTEUR	1 930	84	(162)	1 852	1 095	53	(130)	1 018
	11 388 \$	483 \$	(122) \$	11 749 \$	9 995 \$	504 \$	(237) \$	10 262 \$

9.2 Liquidités et fonds de roulement

Services Air Canada

Au 31 décembre 2006, les Services Air Canada disposaient de 2 110 M\$ sous forme de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme, et avaient un fonds de roulement positif de 318 M\$. Par rapport au 31 décembre 2005, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme se sont accrus de 808 M\$, surtout en raison du produit net de 187 M\$ et de la cession de placements d'Air Canada à ACE de 1 156 M\$ (673 M\$ liés à la cession d'ACTS à ACE et 483 M\$ liés à la cession de Jazz à ACE).

On prévoit que la mise en place du modèle tarifaire innovateur d'Air Canada axé sur la clientèle conjuguée au réaménagement du réseau et au renouvellement du parc aérien générera davantage de produits et augmentera les économies dorénavant. En conséquence, on s'attend à ce qu'augmentent les flux de trésorerie liés à l'exploitation, augmentation qui servira en partie à financer les dépenses en immobilisations ainsi qu'à rembourser la dette contractée pour financer une part substantielle des dépenses en immobilisations. La Société surveille toujours de près ses exigences en matière de liquidités et évalue diverses opérations et initiatives financières visant ainsi à s'assurer qu'elle répond à ses besoins de liquidités futurs. Au 31 décembre 2006, les Services Air Canada disposaient d'une facilité de crédit consortiale garantie inutilisée de 400 M\$ de laquelle aucun montant n'a été tiré.

Jazz

Au 31 décembre 2006, Jazz disposait de 135 M\$ sous forme de trésorerie et de placements à court terme, et avait un fonds de roulement positif de 31 M\$. Par rapport au 31 décembre 2005, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme se sont accrus de 101 M\$ et le fonds de roulement a diminué de 58 M\$.

Sommaire consolidé

Au 31 décembre 2006, la Société disposait de 2 245 M\$ sous forme de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme, et avait un fonds de roulement positif de 349 M\$. Par rapport au 31 décembre 2005, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme ont augmenté de 909 M\$ et le fonds de roulement s'est accru de 624 M\$.

9.3 Flux de trésorerie du quatrième trimestre de 2006 par rapport au quatrième trimestre de 2005

Suit un aperçu des flux de trésorerie de la Société telle qu'elle est définie aux termes de la « Convention de présentation », et de ses deux secteurs isolables pour les périodes indiquées :

	Trimestre terminé le 31 décembre 2006				Trimestre terminé le 31 décembre 2005			
	Services Air Canada	Jazz	Élimination intersectorielle	Total consolidé	Services Air Canada	Jazz	Élimination intersectorielle	Total consolidé
Flux de trésorerie liés à l'exploitation								
Bénéfice (perte) de la période	(144) \$	32 \$	(32) \$	(144) \$	(136) \$	32 \$	(32) \$	(136) \$
Ajustements de rapprochement des flux de trésorerie nets provenant de l'exploitation								
Amortissement et désuétude	135	6	-	141	106	4	-	110
Gain (perte) à la vente d'actifs	10	-	-	10	30	(1)	-	29
Écart de change	134	-	-	134	11	-	-	11
Impôts sur les bénéfices futurs	(23)	-	-	(23)	(57)	-	-	(57)
Capitalisation des régimes d'avantages sociaux supérieure à la charge constatée	(98)	-	-	(98)	(26)	-	-	(26)
Diminution (augmentation) des débiteurs	93	7	3	103	271	(32)	23	262
Diminution (augmentation) des rechanges, matières et fournitures	(27)	(3)	-	(30)	(70)	(2)	-	(72)
Augmentation (diminution) des crédateurs et charges à payer	(131)	(12)	(3)	(146)	74	39	(24)	89
Augmentation (diminution) des produits passagers perçus d'avance, déduction faite des liquidités soumises à des restrictions	(32)	-	-	(32)	(164)	-	-	(164)
Augmentation (diminution) de l'obligation au titre des milles Aéroplan	(25)	-	-	(25)	(40)	-	-	(40)
Intérêts minoritaires	-	-	36	36	-	-	35	35
Répartition des charges générales	2	-	-	2	2	-	-	2
Versements au titre des locations avions inférieurs (supérieurs) aux frais de location	(3)	-	-	(3)	9	30	-	39
Autres	(50)	3	(4)	(51)	(58)	3	(2)	(57)
	(159)	33	-	(126)	(48)	73	-	25
Flux de trésorerie liés aux activités de financement								
Émission d'actions par Air Canada	187	-	-	187	-	-	-	-
Cession de placements dans ACTS à ACE	673	-	-	673	20	-	-	20
Cession de placements dans Jazz à ACE	83	-	-	83	-	-	-	-
Emprunts liés aux appareils	76	-	-	76	191	-	-	191
Gestion de trésorerie avec des apparentés	-	(15)	-	(15)	(50)	-	-	(50)
Distributions versées à des intérêts minoritaires	-	-	-	-	-	-	-	-
Billet à payer à ACE	(140)	-	-	(140)	-	-	-	-
Réduction de la dette à long terme et des obligations au titre de contrats de location-acquisition	(71)	-	-	(71)	(60)	-	-	(60)
Autres	-	-	-	-	-	(1)	-	(1)
	808	(15)	-	793	101	(1)	-	100
Flux de trésorerie liés à l'investissement								
Placements à court terme	(383)	-	-	(383)	921	-	-	921
Nouvelles immobilisations corporelles	(206)	(7)	-	(213)	(465)	(2)	-	(467)
Réduction d'un billet à recevoir d'ACE	186	-	-	186	-	-	-	-
Produits de la vente d'actifs	-	-	-	-	-	1	-	1
Diminution (augmentation) des montants à recevoir d'Air Canada	-	-	-	-	42	(42)	-	-
Gestion de trésorerie avec des apparentés	40	-	-	40	(43)	-	-	(43)
Espèces en garantie de lignes de crédit	18	-	-	18	-	-	-	-
Autres	2	-	-	2	5	(5)	-	-
	(343)	(7)	-	(350)	460	(48)	-	412
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	306	11	-	317	513	24	-	537
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de la période	1 312 \$	135 \$	- \$	1 447 \$	1 000 \$	34 \$	\$	1 034 \$

Comme il est fait mention dans la note 1 des états financiers consolidés combinés d'Air Canada, les comptes intersociétés entre ACE et Air Canada ont été réglés lors du PAPE d'Air Canada, ce qui a donné lieu à une augmentation de 170 M\$ au titre de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, une réduction de 269 M\$ au titre des acomptes et autres actifs (comprenant une avance de 186 M\$ et un billet à recevoir dans le cadre de la cession de placements de Jazz de 83 M\$), une réduction de 41 M\$ au titre des débiteurs et une réduction de 140 M\$ au titre de la dette à long terme. Ces flux de trésorerie sont mentionnés dans la section pertinente relative aux flux de trésorerie ci-dessous.

Flux de trésorerie liés à l'exploitation

Au quatrième trimestre, les flux de trésorerie affectés à l'exploitation se chiffraient à 159 M\$, soit une détérioration de 111 M\$ par rapport à la même période de 2005, laquelle est principalement due aux variations défavorables dans les éléments du fonds de roulement se répercutant sur la trésorerie et à une augmentation de 72 M\$ de la capitalisation au titre des régimes de retraite au quatrième trimestre de 2005. Les variations défavorables du fonds de roulement étaient principalement attribuables au décalage entre le moment où ces montants ont été réglés par rapport aux activités d'exploitation normales.

Le secteur Jazz a tiré des flux de trésorerie de 33 M\$ de son exploitation au quatrième trimestre de 2006, lesquels sont venus pour une large part des bons résultats que Jazz a tirés de son exploitation au titre du CAC avec Air Canada, compte tenu des coûts en espèces engagés.

Flux de trésorerie liés au financement

Les flux de trésorerie liés aux activités de financement comprennent un produit net de 187 M\$, une cession de placements d'Air Canada à ACE de 756 M\$ (673 M\$ relatifs à la cession d'ACTS à ACE et 83 M\$ liés au règlement d'un billet à recevoir d'ACE dans le cadre de la cession de placements d'Air Canada dans Jazz), et le règlement de billets à payer à ACE de 140 M\$, tous concurremment avec le PAPE d'Air Canada.

Les emprunts liés aux appareils se sont chiffrés à 76 M\$ au quatrième trimestre de 2006 en ce qui concerne les Services Air Canada et ont principalement porté sur la livraison de trois appareils d'Embraer au quatrième trimestre de 2006. Les paiements programmés et autres versements sur la dette et les obligations au titre des contrats de location-acquisition ont totalisé 71 M\$ au quatrième trimestre de 2006.

Les sorties de fonds liées aux activités de financement de Jazz se sont chiffrées à 15 M\$ au quatrième trimestre de 2006 et ont porté sur des distributions à des intérêts minoritaires.

Flux de trésorerie liés à l'investissement

Au quatrième trimestre de 2006, les nouvelles immobilisations corporelles ont totalisé 206 M\$ en ce qui concerne le secteur des Services Air Canada. Ces nouvelles immobilisations comprennent 89 M\$ liés à trois appareils d'Embraer et 50 M\$ au programme de réaménagement des cabines et d'installation de systèmes de divertissements de bord sur la flotte de CRJ705 de Bombardier qui appartient à Jazz. Les autres nouvelles immobilisations étaient liées aux stocks et aux réacteurs de rechange, aux projets d'élaboration de systèmes ainsi qu'aux matériel et installations au sol. En outre, les Services Air Canada ont reçu 186 M\$ d'ACE dans le cadre du règlement de billets à recevoir concurremment avec le PAPE d'Air Canada.

Les sorties de fonds liées aux activités d'investissement de Jazz ont totalisé 7 M\$ au quatrième trimestre de 2006 et principalement porté sur des améliorations aux appareils et l'achat de deux appareils Dash 8-300.

9.4 Comparaison des flux de trésorerie de 2006 et de 2005

Suit un aperçu des flux de trésorerie de la Société telle qu'elle est définie aux termes de la « Convention de présentation », et de ses deux secteurs isolables pour les périodes indiquées :

	Exercice terminé le 31 décembre 2006			Exercice terminé le 31 décembre 2005		
	Services Air Canada	Jazz	Élimination intersectorielle	Services Air Canada	Jazz	Élimination intersectorielle
			Total consolidé			Total consolidé
Flux de trésorerie liés à l'exploitation						
Bénéfice (perte) de la période	(74) \$	140 \$	(140) \$	(20) \$	117 \$	(117) \$
Ajustements de rapprochement des flux de trésorerie nets provenant de l'exploitation						
Amortissement et dévalué	493	21	-	404	18	-
Gain (perte) à la vente d'actifs	6	-	6	31	(4)	-
Écart de change	6	-	6	(83)	-	-
Impôts sur les bénéfices futurs	(3)	-	(3)	11	-	-
Capitalisation des régimes d'avantages sociaux supérieure à la charge constatée	(228)	-	(228)	(74)	-	-
Diminution (augmentation) des débiteurs	(81)	124	(115)	176	(146)	157
Diminution (augmentation) des recharges, matières et fournitures	35	(4)	-	(51)	(13)	-
Augmentation (diminution) des créditeurs et charges à payer	30	(125)	115	(218)	215	(157)
Augmentation (diminution) des produits passagers perçus d'avance, déduction faite des liquidités soumises à des restrictions	103	-	-	183	-	-
Augmentation (diminution) de l'obligation au titre des milles Aéroplan	(108)	-	-	(146)	-	-
Intérêts minoritaires	-	-	152	-	-	131
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	102	-	-	-	-	-
Répartition des charges générales	11	-	-	21	-	-
Versements au titre des locations avions inférieurs (supérieurs) aux frais de location	(16)	-	-	21	12	-
Autres	(65)	26	(12)	(59)	(7)	(14)
	211	182	-	196	192	-
			393			388
Flux de trésorerie liés aux activités de financement						
Emission d'actions par Air Canada	187	-	-	-	-	-
Émission de parts de Jazz	-	218	-	-	-	-
Cession de placements dans ACTS à ACE	673	-	-	-	-	-
Cession de placements dans Jazz à ACE	483	-	-	-	-	-
Cession de placements dans Aéroplan à ACE	-	-	-	1 070	-	-
Billet relatif à l'acquisition payé par Jazz à ACE	-	(424)	-	-	-	-
Emprunts au titre de la facilité de crédit de Jazz	-	113	-	-	-	-
Emprunts liés aux appareils	397	-	-	404	-	-
Gestion de trésorerie avec des appareils	-	(86)	-	(4)	-	(4)
Distributions versées à des intérêts minoritaires	-	-	-	-	-	-
Règlement des effets à payer à ACE	(140)	-	-	-	-	-
Réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-acquisition	(264)	(14)	-	(351)	(3)	(354)
Augmentation (diminution) de l'endettement d'Air Canada	(1)	-	-	5	(5)	-
Autres	(1)	-	(1)	(5)	(1)	(6)
	1 335	(193)	-	1 119	(9)	-
			1 142			1 110
Flux de trésorerie liés à l'investissement						
Placements à court terme	(496)	-	-	(250)	-	(250)
Nouvelles immobilisations corporelles	(863)	(25)	(496)	(852)	(16)	(868)
Réduction d'un billet à recevoir d'ACE	186	-	186	-	-	-
Produits de la vente d'actifs	40	-	40	37	4	41
Diminution (augmentation) des montants à recevoir d'Air Canada	(137)	137	-	137	(137)	-
Gestion de trésorerie avec des appareils	32	-	32	(59)	-	(59)
Espèces en garantie de lignes de crédit	4	-	4	(35)	-	(35)
	(1 234)	112	(1 122)	(1 022)	(149)	(1 171)
	312	101	413	293	34	327
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	1 312 \$	135 \$	1 447 \$	1 000 \$	34 \$	1 034 \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de la période						

Flux de trésorerie liés à l'exploitation

Pour l'exercice 2006, les flux de trésorerie tirés de l'exploitation du secteur Services Air Canada s'établissent à 211 M\$, soit une augmentation de 15 M\$ par rapport à 2005, surtout en raison de meilleurs résultats d'exploitation en partie compensés par une hausse de la capitalisation au titre des régimes de retraite. La capitalisation au titre des régimes de retraite s'établissait à 447 M\$ en 2006, contre 278 M\$ en 2005.

Le secteur Jazz a tiré des flux de trésorerie positifs de 182 M\$ de son exploitation en 2006, lesquels sont venus pour une large part des bons résultats que Jazz a tirés de son exploitation au titre du CAC avec Air Canada, compte tenu des coûts en espèces engagés.

Flux de trésorerie liés au financement

Les flux de trésorerie liés aux activités de financement comprennent un produit net de 187 M\$ tiré de l'émission d'actions d'Air Canada, une cession de placements d'Air Canada à ACE de 1 156 M\$ (673 M\$ liés au transfert d'ACTS à ACE, 483 M\$ liés à la cession de placements d'Air Canada dans Jazz) et le règlement de billets à payer à ACE de 140 M\$.

En ce qui concerne les Services Air Canada, les emprunts liés aux appareils ont totalisé 397 M\$ en 2006 et surtout porté sur la livraison de 16 appareils Embraer en 2006. Les paiements programmés et autres versements sur la dette et les obligations au titre des contrats de location-acquisition se chiffrent à 264 M\$ pour 2006.

Les sorties de fonds liées aux activités de financement de Jazz se sont chiffrées à 193 M\$ en 2006. L'émission de parts de Jazz a rapporté à celle-ci un produit net de 218 M\$. En outre, dans le cadre de ce placement, Jazz a conclu une facilité de crédit consortiale garantie de premier rang de 150 M\$. Jazz a tiré un produit de 115 M\$ (113 M\$ déduction faite des frais de placement de 2 M\$) de cette nouvelle facilité de crédit. Dans le cadre du premier appel public à l'épargne, Société en commandite Jazz Air a cédé la quasi-totalité de ses actifs et de ses passifs à la nouvelle entité Jazz Air SEC qu'ACE détenait en propriété exclusive. En contrepartie, ACE a reçu 99 365 143 parts de la société en commandite et un billet relatif à l'acquisition de 424 M\$. ACE a été remboursée au titre du billet relatif à l'acquisition, à l'aide du produit tiré du placement, de la nouvelle facilité de crédit à terme et du fonds de roulement.

Les autres sorties de fonds liées aux activités de financement de Jazz concernaient principalement des distributions versées à des intérêts minoritaires s'élevant à 86 M\$ en 2006.

Flux de trésorerie liés à l'investissement

Pour 2006, les nouvelles immobilisations corporelles des Services Air Canada totalisent 863 M\$. Ces nouvelles immobilisations comprennent 481 M\$ liés à 16 appareils Embraer et 148 M\$ au programme de réaménagement des cabines des appareils et d'installation d'un système de divertissements de bord sur la flotte de CRJ705 de Bombardier. En outre, des acomptes de 44 M\$ avaient été versés sur les appareils de Boeing en commande. Les autres nouvelles immobilisations étaient liées aux stocks et aux réacteurs de rechange, aux projets d'élaboration de systèmes ainsi qu'aux matériel et installations au sol. En outre, les Services Air Canada ont reçu 186 M\$ d'ACE dans le cadre du règlement de billets à recevoir concurremment avec le PAPE d'Air Canada.

En 2006, les nouvelles immobilisations corporelles de Jazz ont totalisé 25 M\$ et portaient principalement sur des améliorations aux appareils et l'achat de deux appareils Dash 8-300.

9.5 Dette et obligations au titre des contrats de location-acquisition

Le poste « dette et obligations au titre des contrats de location-acquisition » présenté dans le bilan consolidé combiné d'Air Canada englobe la dette d'Air Canada, celle de ses filiales, dont celles qui sont consolidées au titre de la note d'orientation concernant la « Consolidation des entités à détenteurs de droits variables » (la « NOC-15 ») du Manuel de l'ICCA, et d'autres entités qui ont été combinées dans les états financiers consolidés combinés d'Air Canada. Entre autres entités consolidées en vertu de la NOC-15 se trouvent Jazz et certaines entités de location d'avions et de réacteurs et sociétés d'avitaillement.

Obligations de paiement sur le capital et des paiements de loyer minimaux futurs au 31 décembre 2006

Le tableau ci-dessous résume, en date du 31 décembre 2006 ainsi que pour les exercices 2007 à 2011 et par la suite, les obligations concernant les paiements à effectuer sur le capital de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-acquisition.

	2007	2008	2009	2010	2011	Par la suite
(en millions de dollars)						
Paiements requis sur le capital au titre de la dette à long terme	67	85	70	55	70	710
Dettes consolidées conformément à la NOC-15 ¹⁾	120	117	60	118	248	447
Paiements requis sur le capital des obligations au titre des contrats de location-acquisition	180	179	92	90	87	653
Services Air Canada	367	381	222	263	405	1 810
Jazz – Obligations au titre de la dette à long terme	-	-	115	-	-	-
Total consolidé	367	381	337	263	405	1 810

- 1) Comprend les paiements sur le capital à l'échéance des contrats auprès d'entités de location d'avions ou de réacteurs consolidées au titre de la NOC-15, avant la prise en compte de la juste valeur prévue des avions ou réacteurs à l'échéance des contrats respectifs. Pour 2007, les montants à payer, d'environ 39 M\$ US, concernent des obligations de fin de location. Pour 2008, les montants à payer, d'environ 51 M\$ US, concernent des obligations de fin de location. Pour 2010, les montants à payer, d'environ 54 M\$ US, concernent des obligations de fin de location. Pour 2011, les montants à payer, d'environ 183 M\$ US, concernent des obligations de fin de location. Au terme de ces opérations de location, Air Canada a le choix soit de refinancer l'appareil à l'échéance du contrat de location, soit de rendre l'appareil à son locateur.

Le tableau ci-dessous présente, en date du 31 décembre 2006, les paiements de loyer minimaux futurs au titre de contrats de location existants pour les exercices 2007 à 2011 et par la suite.

(en millions de dollars)	2007	2008	2009	2010	2011	Par la suite
Services Air Canada						
Contrats de location-exploitation d'avions ¹⁾	403	334	304	269	200	1 072
Autres immobilisations	53	46	32	27	24	140
Total Services Air Canada	456	380	336	296	224	1 212
Jazz						
Contrats de location-exploitation d'avions	3	1	1	1	-	-
Autres immobilisations	13	12	11	7	1	3
Total Jazz	16	13	12	8	1	3
Total consolidé	472	393	348	304	225	1 215

- 1) Comprend les appareils loués et sous-loués à Jazz.

9.6 Dépenses en immobilisations

En 2004, Air Canada a conclu des contrats d'achat définitifs avec Embraer — 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.

Embraer

Le marché conclu avec Embraer porte sur des commandes fermes de 15 appareils de série 175 et 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 2006, 49 options pouvaient encore être exercées.

La livraison des 15 appareils 175 d'Embraer a commencé en juillet 2005 et s'est achevée par la réception du dernier exemplaire en janvier 2006. Tous les appareils ERJ-175 d'Embraer livrés ont été financés à hauteur de 80 % par un tiers, comme l'explique la note 7 afférente aux états financiers consolidés combinés d'Air Canada.

Les livraisons d'appareils 190 d'Embraer ont commencé en décembre 2005. Au 31 décembre 2006, 18 appareils 190 d'Embraer faisant l'objet de commandes fermes avaient été livrés, et les 27 autres appareils devraient être livrés d'ici novembre 2007 conformément au contrat d'achat. Certaines des dates de livraison de ces appareils ayant été décalées dans le temps par rapport aux prévisions des dernières livraisons en novembre 2007, et le dernier appareil devant être livré d'ici janvier 2008, il en a été tenu compte dans les projections de dépenses en immobilisations engagées et de remboursements du capital du tableau correspondant. Ces projections ont été faites à partir d'estimations fondées sur les renseignements actuellement disponibles et sont susceptibles de changer.

En ce qui concerne les 18 premiers appareils 190 d'Embraer, qui ont tous été livrés, faisant l'objet d'une commande ferme, Air Canada a reçu d'un syndicat de banques et de la part de l'avionneur des emprunts à hauteur de 80 % des dépenses en immobilisations prévues, comme cela est expliqué à la note 7 afférente aux états financiers consolidés combinés d'Air Canada.

Air Canada a aussi reçu de la part d'un tiers des engagements de financement pour 18 autres appareils 190 d'Embraer à hauteur d'environ 80 % des dépenses en immobilisations prévues, à rembourser par versements trimestriels étalés sur 12 ans. Le financement de jusqu'à cinq de ces appareils peut être à taux fixes, tandis que les 13 autres appareils seront financés à des taux variables. Les emprunts portent intérêt à un taux égal au TIOL à 90 jours aux États-Unis majoré de 1,90 % ou, s'il y a lieu, à un taux fixe équivalent.

Air Canada a également obtenu d'un syndicat de banques un engagement de financement pour les neuf appareils 190 d'Embraer restants et faisant l'objet de commandes fermes, à hauteur d'environ 80 % des dépenses en immobilisations prévues, à rembourser par versements trimestriels étalés sur 12 ans. Les emprunts portent intérêt à un taux égal au TIOL à 90 jours aux États-Unis majoré de 1,70 % ou à un taux fixe équivalent.

Boeing

En novembre 2005, Air Canada a conclu des marchés avec Boeing visant l'acquisition d'au plus 36 appareils 777 de Boeing et d'au plus 60 appareils 787 de Boeing.

La commande de 36 appareils 777 comprend la commande ferme de 18 appareils et des droits d'achat sur 18 autres appareils du même type selon un panachage à déterminer parmi les plus récents modèles de la famille des 777. Au 31 décembre 2006, Air Canada avait confirmé auprès de Boeing la livraison de huit 777-300ER et de six 777-200LR. Les modèles des quatre autres appareils 777 de Boeing faisant l'objet de commandes fermes restent à déterminer. La livraison du premier appareil 777 de Boeing est prévue pour mars 2007.

L'entente sur les 60 appareils 787 de Boeing comporte des commandes fermes de 14 appareils avec options et des droits d'achat sur 46 autres appareils. La livraison du premier 787 de Boeing est prévue pour 2010.

Air Canada a reçu de Boeing et du motoriste des engagements de financement relativement à toutes les commandes fermes, à hauteur d'un maximum de 90 % des dépenses en immobilisations. Ce financement porterait intérêt à un taux de 9,86 %, établi en fonction des taux d'intérêt au 31 décembre 2006. L'échéance serait de 15 ans, et les remboursements du capital et des intérêts seraient assimilables à ceux d'un emprunt hypothécaire et échelonnés sous forme de versements égaux sur la durée du financement. Le 3 novembre

2006, Air Canada a déposé une demande de financement sous forme de garantie d'emprunt auprès de l'Export-Import Bank des États-Unis pour les sept premiers 777 de Boeing livrés en 2007. Si elle est obtenue, la garantie d'une durée de 12 ans couvrirait 85 % du coût des appareils, à un taux d'intérêt d'environ 5,36 %, établi en fonction des taux d'intérêt au 31 décembre 2006.

Air Canada a conclu auprès d'International Lease Finance Corporation (« ILFC ») un contrat de location de dix ans portant sur un 777-300ER de Boeing dont elle devrait prendre livraison en mai 2007.

Réaménagement des cabines des appareils existants

Outre l'acquisition de nouveaux appareils, Air Canada a entrepris, en avril 2006, un important programme de réaménagement des cabines de ses appareils existants. Air Canada a ainsi achevé le réaménagement de son seizième A320 d'Airbus et de son quatrième 767-300 de Boeing. Le réaménagement des cabines des A319, A321 et A330 d'Airbus devrait commencer au début de 2007. Les nouveaux Embraer et les 777 de Boeing sont livrés déjà pourvus de nouveaux sièges et systèmes de divertissements à bord. Le programme de réaménagement des appareils devrait avoir été achevé d'ici le milieu de 2008. Les dépenses en immobilisations liées à ce programme seront amorties sur cinq ans.

Projections des dépenses en immobilisations prévues et engagées

Le tableau ci-dessous présente les projections pour les années 2007 à 2011 en ce qui concerne les obligations au titre de dépenses en immobilisations avions pour commandes fermes, déduction faite des financements connexes, ainsi que les dépenses en immobilisations prévues et engagées liées à des réacteurs, des stocks et des immobilisations corporelles, déduction faite des financements connexes, le cas échéant.

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

Services Air Canada					
Projections de dépenses en immobilisations prévues et engagées ^{(1) (2) (3)}	2007	2008	2009	2010	2011
Dépenses en immobilisations projetées et engagées	2 144	1 458	448	933	868
Dépenses en immobilisations prévues mais non engagées	246	293	158	148	154
Total des dépenses en immobilisations projetées	2 390	1 751	606	1 081	1 022
Financement projeté sur les dépenses en immobilisations engagées	(1 533)	(1 293)	(302)	(834)	(732)
Total des dépenses en immobilisations projetées, déduction faite du financement	857	458	304	247	290

Jazz

Projections de dépenses en immobilisations prévues et engagées ^{(1) (2)}	2007	2008	2009	2010	2011
Dépenses en immobilisations projetées et engagées	7	-	-	-	-
Dépenses en immobilisations prévues mais non engagées	20	28	23	23	23
Total des dépenses en immobilisations projetées	27	28	23	23	23

1) Les prix, libellés en dollars américains, ont été convertis au cours du change en vigueur le 31 décembre 2006 à midi, à savoir 1,1653 \$. 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 2006.

2) Les valeurs en dollars ci-dessus ne tiennent pas compte des obligations liées à l'exercice des activités au quotidien.

3) Les montants de financement projetés comprennent les engagements de prêt obtenus au 31 décembre 2006.

Projections des paiements en espèces pour des livraisons d'avions faisant l'objet d'engagements

Le tableau ci-dessous présente les remboursements en espèces des Services Air Canada pour les livraisons d'appareils faisant l'objet de commandes fermes pour les années 2007 à 2011. Jazz n'a aucun remboursement prévu sur le capital relativement à des nouvelles livraisons ces années-là.

Les remboursements projetés sur le capital exposés ci-dessous partent de l'hypothèse que toutes les acquisitions d'appareils seront financées par emprunt. Air Canada n'a pas encore déterminé si certaines acquisitions d'appareils seront financées par emprunt ou au titre de contrats de location-exploitation.

(en millions de dollars)	2007	2008	2009	2010	2011
Remboursement sur le capital de la dette à long terme liée au matériel volant ^{1) 2)}	25	94	132	156	201

- 1) Les prix, libellés en dollars américains, ont été convertis au cours du change en vigueur le 31 décembre 2006 à midi, à savoir 1,1653 \$. 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 au 31 décembre 2006.
- 2) Les montants projetés de remboursement sur le capital comprennent certains engagements de prêts reçus et reflètent les meilleures estimations de la direction quant aux conditions du marché.

9.7 Obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite

Le tableau ci-dessous présente, au 31 décembre 2006, les projections relatives aux obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite de la Société pour les exercices 2007 à 2011, et à la lumière des évaluations actuarielles portant sur la solvabilité au 1^{er} janvier 2006. Les obligations finales au titre de la capitalisation pour 2007 seront déterminées par l'évaluation au 1^{er} janvier 2007.

(en millions de dollars)	2007	2008	2009	2010	2011
Coût des services passés au titre des régimes agréés canadiens	248	242	245	246	246
Coût des services rendus au titre des régimes agréés canadiens	155	160	165	170	175
Autres conventions de retraite ¹⁾	86	86	65	69	74
Services Air Canada	489	488	475	485	495
Jazz	9	9	9	9	7
Total consolidé	498	497	484	494	502

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

Les obligations de capitalisation ci-dessus concernent tous les régimes et conventions de retraite de la Société. L'évaluation actuarielle la plus récente date du 1^{er} janvier 2006 et la date d'entrée en vigueur de la prochaine évaluation actuarielle est le 1^{er} janvier 2007. En ce qui concerne les régimes agréés canadiens, les obligations de capitalisation reposent sur le minimum de cotisations au titre des services passés établi à partir des évaluations actuarielles au 1^{er} janvier 2006, auquel s'ajoute une projection de cotisations pour les services rendus au cours de l'exercice établie à partir des évaluations actuarielles au 1^{er} janvier 2006. Les cotisations requises ci-dessus ne reflètent pas les rendements réels de 2006 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. L'évolution de la conjoncture et, notamment des taux d'intérêt, influe, à terme, sur le rendement de l'actif des caisses de retraite et sur les cotisations projetées et requises.

La Société propose à ses salariés, notamment à ceux qui sont détachés par contrat à ACTS et à Aéroplan, plusieurs régimes de retraite à prestations ou à cotisations déterminées ainsi que des régimes d'avantages complémentaires de retraite. Les états financiers consolidés combinés d'Air Canada portent sur tous les actifs et passifs des régimes dont la Société est le promoteur. Les charges sociales tiennent compte d'un recouvrement de coûts auprès des parties apparentées et représentant la quote-part liée aux employés actuellement à leur service.

Sur une base comptable, le déficit des régimes de retraite au 31 décembre 2006 était de 1,4 G\$, contre 2,5 G\$ au 31 décembre 2005. La diminution du déficit comptable s'explique principalement par le rendement excédentaire des actifs du régime d'environ 13,8 % en 2006 et par des cotisations au titre de services passés de 261 M\$. Le déficit de solvabilité au titre des régimes de retraite agréés au 1^{er} janvier 2007 devrait également diminuer considérablement par rapport à celui constaté au 1^{er} janvier 2006, ce qui devrait entraîner une diminution des cotisations patronales de 90 M\$ en 2007 et de 120 M\$ par année par la suite.

9.8 Capital social

Au total, 100 millions d'actions à droit de vote variable de catégorie A et d'actions à droit de vote de catégorie B du capital autorisé d'Air Canada sont émises et en circulation. Le 24 novembre 2006, Air Canada a vendu un total de 9 523 810 actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B à un prix de 21 \$ l'action, pour un produit net de 187 M\$. L'opération conjugue le PAPE d'Air Canada à un placement secondaire en vertu duquel ACE a vendu un total de 15 476 190 actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B, également au prix de 21 \$ l'action, pour un produit brut de 325 M\$.

Le capital social autorisé d'Air Canada consiste en un nombre illimité d'actions à droit de vote variable de catégorie A et en un nombre illimité d'actions à droit de vote de catégorie B. Seules les personnes qui ne sont pas des Canadiens aux termes de la *Loi sur les transports du Canada* (« Canadiens admissibles ») peuvent être détenteurs, véritables propriétaires ou avoir le contrôle, directement ou indirectement, des actions à droit de vote variable de catégorie A. Seuls des Canadiens admissibles peuvent être détenteurs, véritables propriétaires et avoir le contrôle, directement ou indirectement, des actions à droit de vote de catégorie B. Les porteurs des actions des deux catégories ont des droits équivalents, sauf pour le droit de vote. Les porteurs d'actions à droit de vote variable de catégorie A ont droit à une voix par action sauf si i) le pourcentage des voix rattachées aux actions à droit de vote variable de catégorie A en circulation, par rapport à toutes les voix rattachées aux actions d'Air Canada en circulation, est supérieur à 25 %, ou ii) si le total des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote variable de catégorie A, ou en leur nom, lors d'une assemblée est supérieur à 25 % du nombre total de voix pouvant être exprimées à cette assemblée. Si le seuil de 25 % devait être dépassé à tout moment, le droit de vote rattaché à chaque action à droit de vote variable de catégorie A diminuerait proportionnellement. Les actions à droit de vote variable de catégorie A seront converties automatiquement, en actions à droit de vote de catégorie B, et ce, sans qu'aucune mesure ne soit prise par Air Canada ou le porteur, si les actions à droit de vote variable sont détenues, appartiennent en propriété véritable et sont contrôlées, directement ou indirectement, par un Canadien admissible. Les actions à droit de vote de catégorie B seront converties automatiquement en actions à droit de vote variable de catégorie A, et ce, sans qu'aucune mesure ne soit prise par Air Canada ou le porteur, si les actions à droit de vote variable sont détenues, appartiennent en propriété véritable ou sont contrôlées, directement ou indirectement, par un tiers qui n'est pas un Canadien admissible.

Les actions d'Air Canada émises et en circulation, ainsi que les actions pouvant être émises, s'établissent comme suit :

	Nombre d'actions Au 31 janvier 2007
Actions émises et en circulation	
Actions à droit de vote variable de catégorie A	17 572 543
Actions à droit de vote de catégorie B	82 427 457
Total des actions émises et en circulation	100 000 000

	Nombre d'actions Au 31 janvier 2007
Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises	
Options sur actions	1 695 035
Total des actions pouvant être émises	1 695 035

	Nombre d'actions Au 31 janvier 2007
Total des actions en circulation et pouvant être émises	101 695 035

10. RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS

Le tableau ci-dessous présente les résultats financiers et les principales statistiques d'exploitation de la Société et de ses deux secteurs isolables depuis le premier trimestre de 2005. Les données des tableaux ci-dessous tiennent compte des produits et des charges intersectoriels.

	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Total consolidé	2005	2005	2005	2005	2006	2006	2006	2006
Produits d'exploitation	2 097	\$ 2 363	\$ 2 742	\$ 2 256	\$ 2 376	\$ 2 559	\$ 2 837	\$ 2 395
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan ¹⁾	-	-	-	-	-	-	(102)	-
Produits d'exploitation	2 097	\$ 2 363	\$ 2 742	\$ 2 256	\$ 2 376	\$ 2 559	\$ 2 735	\$ 2 395
Charges d'exploitation ²⁾	(2 150)	(2 244)	(2 433)	(2 313)	(2 464)	(2 410)	(2 566)	(2 366)
Bénéfice d'exploitation (perte)	(53)	119	309	(57)	(88)	149	169	29
Total des produits (charges) hors exploitation, intérêts minoritaires, écart de change et impôts sur les bénéfices	(63)	(129)	(68)	(78)	(38)	3	(125)	(173)
Bénéfice net (perte)	(116)	\$ (10)	\$ 241	\$ (135)	\$ (126)	\$ 152	\$ 44	\$ (144)
Résultat par action								
- de base	(1,85)	\$ (0,12)	\$ 2,73	\$ (1,53)	\$ (1,43)	\$ 1,72	\$ 0,50	\$ (1,55)
- dilué	(1,85)	\$ (0,12)	\$ 2,73	\$ (1,53)	\$ (1,43)	\$ 1,72	\$ 0,50	\$ (1,55)
Passagers-milles payants (PMP) (en millions)	10 586	11 613	13 981	10 584	11 240	12 248	14 346	11 160
Sièges-milles offerts (en millions)	13 566	14 487	16 961	13 808	14 287	14 926	17 529	14 343
Coefficient d'occupation (%)	78,0	80,2	82,4	76,7	78,7	82,1	81,8	77,8
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Services Air Canada	2005	2005	2005	2005	2006	2006	2006	2006
Produits d'exploitation	2 108	\$ 2 373	\$ 2 757	\$ 2 271	\$ 2 394	\$ 2 576	\$ 2 854	\$ 2 415
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan ¹⁾	-	-	-	-	-	-	(102)	-
Produits d'exploitation	2 108	\$ 2 373	\$ 2 757	\$ 2 271	\$ 2 394	\$ 2 576	\$ 2 752	\$ 2 415
Charges d'exploitation ²⁾	(2 190)	(2 281)	(2 485)	(2 362)	(2 518)	(2 463)	(2 622)	(2 420)
Bénéfice d'exploitation (perte)	(82)	92	272	(91)	(124)	113	130	(5)
Total des produits (charges) hors exploitation, intérêts minoritaires, écart de change et impôts sur les bénéfices	(34)	(101)	(32)	(44)	(2)	39	(86)	(139)
Bénéfice net (perte)	(116)	\$ (9)	\$ 240	\$ (135)	\$ (126)	\$ 152	\$ 44	\$ (144)
Passagers-milles payants (PMP) (en millions)	10 586	11 612	13 980	10 584	11 240	12 248	14 345	11 160
Sièges-milles offerts (en millions)	13 565	14 486	16 960	13 807	14 287	14 925	17 528	14 343
Coefficient d'occupation (%)	78,0	80,2	82,4	76,7	78,7	82,1	81,8	77,8
Charges d'exploitation par SMO (CESMO) (en cents) ³⁾	16,2	15,8	14,7	17,1	17,6	16,5	15,0	16,9
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	13,1	12,1	10,7	12,9	13,7	12,3	10,6	12,8
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre (en cents) ³⁾	13,1	12,1	10,7	12,9	13,5	12,3	10,6	12,9

1) Comprend, au troisième trimestre de 2006, une charge exceptionnelle de 102 M\$ liée à l'obligation d'Air Canada relativement à l'échange des milles Aéroplan d'avant 2002.

- 2) Comprend, au premier trimestre de 2006, une charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 28 M\$. Cette charge a été réduite de 8 M\$ pour s'établir à 20 M\$ au quatrième trimestre de 2006.
- 3) Il convient de se reporter plus loin à la section 20, « Mesures financières hors PCGR », pour obtenir un complément d'information à cet égard.

	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Jazz	2005	2005	2005	2005	2006	2006	2006	2006
Produits passages	- \$	1 \$	- \$	1 \$	- \$	- \$	- \$	- \$
Autres produits	213	231	274	303	320	340	369	352
Produits d'exploitation	213 \$	232 \$	274 \$	304 \$	320 \$	340 \$	369 \$	352 \$
Charges d'exploitation	(183)	(205)	(236)	(270)	(285)	(303)	(330)	(319)
Bénéfice d'exploitation	30	27	38	34	35	37	39	33
Total des produits (charges) hors exploitation, intérêts minoritaires, écart de change et impôts sur les bénéfices	(4)	(4)	(1)	(2)	(2)	(1)	-	(1)
Bénéfice net	26 \$	23 \$	37 \$	32 \$	33 \$	36 \$	39 \$	32 \$

Caractère saisonnier des activités

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 la conséquence 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 la Société est constituée de coûts fixes qui ne varient pas de façon proportionnelle selon la demande passagers à court terme.

11. INFORMATION ANNUELLE SÉLECTIONNÉE

Le tableau ci-dessous présente de l'information annuelle sélectionnée sur la Société, telle qu'elle est définie aux termes de la « Convention de présentation », pour les exercices 2006 et 2005 et pour le trimestre terminé le 31 décembre 2004. Le tableau présente également de l'information sélectionnée sur la « Société remplacée » pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2004. La « Société remplacée » renvoie à Air Canada jusqu'au 30 septembre 2004 et comprend les activités des différentes entités du secteur des Services Air Canada, ainsi que celles de Jazz, d'Aéropian et d'ACTS et, comme tels, les résultats antérieurs peuvent ne pas être comparables.

	Air Canada			Société remplacée
	Exercice terminé le 31 décembre 2006	Exercice terminé le 31 décembre 2005	Trimestre terminé le 31 décembre 2004	Neuf mois terminés le 30 septembre 2004
Total consolidé				
Produits d'exploitation	10 167 \$	9 458 \$	1 959 \$	6 838 \$
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan ¹⁾	(102)	-	-	-
Produits d'exploitation	10 065	9 458	1 959	6 838
Charges d'exploitation ²⁾	(9 806)	(9 140)	(2 018)	(6 718)
Résultat d'exploitation avant éléments liés à la réorganisation et à la restructuration	259	318	(59)	120
Éléments liés à la réorganisation et à la restructuration	-	-	-	(871)
Total des produits (charges) hors exploitation, intérêts minoritaires, écart de change et impôts sur les bénéfices	(333)	(338)	44	(144)
Bénéfice net (perte)	(74)	(20)	(15)	(895)
BAILALA ³⁾	1 214	1 157		
BAILALA, avant les charges exceptionnelles ³⁾	1 336	1 157		
Résultat par action				
- de base	(0,83 \$)	(0,25 \$)	(0,27 \$)	(7,45 \$)
- dilué	(0,83 \$)	(0,25 \$)	(0,27 \$)	(7,45 \$)
Trésorerie et équivalents de trésorerie, et placements à court terme	2 245	1 336	759	
Actif total	11 749	10 262	9 417	
Total du passif à long terme ⁴⁾	3 668	3 832	3 917	

1) Comprend, en 2006, une charge exceptionnelle de 102 M\$ liée à l'obligation d'Air Canada relativement à l'échange des milles Aéroplan d'avant 2002.

2) Comprend, en 2006, une charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 20 M\$.

3) Se reporter à la section 20, « Mesures financières hors PCGR », dans ce Rapport de gestion pour obtenir un rapprochement du BAILALA et du bénéfice (perte) d'exploitation.

4) Le total du passif à long terme comprend la dette à long terme, les contrats de location-acquisition et les autres passifs à long terme.

12. ARRANGEMENTS HORS BILAN

Il convient de se reporter aux notes 16 et 17 des états financiers consolidés combinés d'Air Canada pour obtenir un complément d'information relativement aux instruments financiers dérivés et aux garanties de la Société. Le texte qui suit résume les arrangements hors bilan les plus importants.

Garanties

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

En ce qui concerne les contrats de location de 45 appareils, la différence entre les loyers révisés à la faveur des opérations de restructuration 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.

Instruments dérivés

La Société a pour ligne de conduite de gérer le risque lié aux fluctuations des taux d'intérêt, des cours du change et des prix du carburéacteur en recourant à divers instruments financiers dérivés. 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

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 et placements à taux variable libellés en dollars américains ou canadiens, y compris les opérations prévues de financement par emprunt.

En 2006, la Société a conclu 19 swaps de taux d'intérêt d'une valeur nominale 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 190 d'Embraer de juin 2006 à novembre 2007. 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 de juin 2021 à décembre 2022. La Société a l'intention de régler les swaps de taux d'intérêt à la livraison des appareils qui s'y rattachent. Avant le 31 décembre 2006, sept de ces swaps ont été réglés, ce qui a donné lieu à une perte nette de 4 M\$. Au 31 décembre 2006, la juste valeur des 12 swaps restants était de 13 M\$, avec position favorable à la contrepartie, et était inscrite au bilan consolidé combiné d'Air Canada au titre des « Autres passifs à long terme ». La Société a constaté à cet égard une perte nette de 17 M\$ au titre des « Autres charges hors exploitation » de l'état consolidé des résultats depuis la mise en place de ces swaps au deuxième trimestre de 2006.

En 2006, Jazz a conclu des swaps de taux d'intérêt pour se prémunir contre les fluctuations des taux d'intérêt sur l'encours de sa facilité de crédit garantie de premier rang. Le swap de taux d'intérêt, conclu avec des tiers pour un montant nominal de référence de 115 M\$, a efficacement donné lieu à un taux d'intérêt fixe de 7,09 % pour la durée de la facilité de crédit garantie de premier rang, soit jusqu'au 2 février 2009. À compter du 2 février 2006, la Société a appliqué la comptabilité de couverture à ces instruments dérivés, et aucun montant n'a été constaté à cet égard dans les présents états financiers consolidés combinés d'Air Canada. Au 31 décembre 2006, ces swaps avaient une juste valeur de moins de 1 M\$ avec position favorable à la contrepartie.

La Société a des swaps de taux d'intérêt qui viennent à échéance en janvier 2024 et convertissent en taux variables les paiements de loyer à taux fixes de deux contrats de location de 767 de Boeing consolidés au titre de la NOC-15. Au 31 décembre 2006, ces deux swaps avaient une juste valeur de 4 M\$, avec une position favorable à la Société (7 M\$ au 31 décembre 2005, avec une position favorable à la Société).

Gestion du risque de change

Air Canada, comme toute société exerçant ses activités à l'échelle internationale, est exposée au risque de change. En vue de gérer son exposition à un tel risque, Air Canada a recours à diverses structures de couverture de change. Ces structures de couverture offrent une protection à Air Canada sous forme de risque et de volatilité réduits en ce qui concerne les fluctuations des marchés des changes.

Au 31 décembre 2006, la Société avait conclu des contrats à terme et des contrats d'option sur devises relativement à 503 M\$ US, ou environ 31 % des manques à gagner nets prévus pour 2007, dont la majorité des couvertures seront réalisées au premier semestre de 2007. Selon les prix exprimés en monnaie étrangère au 31 décembre 2006, le prix moyen du portefeuille de couverture est de 1,1035 \$. Au 31 décembre 2006, la juste valeur des contrats sur devises s'établissait à 25 M\$ avec une position favorable à la Société (1 M\$ au 31 décembre 2005 avec position favorable aux tiers sur des contrats de change à terme et des contrats d'options portant sur 521 M\$ US). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couvertures aux fins comptables. Le gain latent a été constaté au titre de l'« Écart de change » dans l'état consolidé combiné des résultats d'Air Canada.

La Société a couvert au moyen de swaps de devises 16 CRJ de Bombardier visés par des contrats de location-exploitation jusqu'à leur échéance entre 2007 et 2011. À la passation de ces contrats, des swaps de devises ont été conclus avec des tiers relativement à cinq d'entre eux, lesquels avaient, au 31 décembre 2006, une juste valeur de 10 M\$ avec une position favorable aux tiers (13 M\$ au 31 décembre 2005, avec une position favorable aux tiers), compte tenu des cours du change à cette date. Les swaps de devises avec des tiers sur les contrats de location-exploitation de 11 CRJ avaient une juste valeur de 3 M\$ au 31 décembre 2006 avec une position favorable à la Société (3 M\$ au 31 décembre 2005 avec une position favorable à la Société). Ces swaps n'ont pas été désignés comme couvertures aux fins comptables. Les variations latentes de la juste valeur ont été constatées au titre de l'« Écart de change » dans l'état consolidé combiné des résultats d'Air Canada.

Gestion du risque lié au prix du carburant

La Société conclut des contrats avec des intermédiaires financiers pour gérer le risque lié à la volatilité du prix du carburant. Au 31 décembre 2006, la Société avait couvert à l'aide d'options sur tunnel une partie de ses besoins prévus de kérosène pour la période de 2007 et 2008. Cependant, comme le kérosène ne se négocie pas sur un marché à terme organisé, les liquidités à appliquer à d'éventuelles opérations de couverture sur cette marchandise portent surtout sur un horizon à court terme. Comme les contrats sur le pétrole brut et le mazout se révèlent des instruments de couverture efficaces pour le kérosène, la Société y a recours pour se couvrir à moyen et à long terme. Il convient de se reporter à la section 4 du présent Rapport de gestion pour plus d'information sur la position de couverture de la Société au 31 décembre 2006 et au 14 février 2007.

La comptabilité de couverture a été appliquée prospectivement à compter du 1^{er} octobre 2005. Conformément à la comptabilité de couverture, les gains ou pertes réalisés sur des contrats de couverture du carburant sont comptabilisés en résultat net à titre d'élément de la charge de carburant lorsque le carburacteur couvert sous-jacent est consommé. Avant l'adoption de la comptabilité de couverture par la Société, un gain latent de 2 M\$ a été constaté au titre des « Autres charges hors exploitation » dans l'état consolidé combiné des résultats d'Air Canada.

En 2006, la Société a constaté une perte nette de 43 M\$ au poste « Carburant avions » dans l'état consolidé combiné des résultats (perte nette de 3 M\$ en 2005), au titre de la charge de carburant, à la suite du règlement des contrats venus à échéance et de l'amortissement de frais reportés. Au 31 décembre 2006, la juste valeur des contrats de couverture de carburant de la Société s'établissait à 24 M\$ (21 M\$ US) avec une position favorable à des contreparties (3 M\$ au 31 décembre 2005 avec position favorable à des contreparties).

En 2006, la Société a conclu deux options sur tunnel à trois niveaux composés d'une option de vente position vendeur, d'une option d'achat position acheteur et d'une option d'achat position vendeur. Cette structure impose un plafond d'avantages que la Société serait susceptible d'en tirer si le cours de la marchandise venait à augmenter au-delà du seuil du prix d'exercice de l'option d'achat position vendeur. En raison du plafonnement des montants de ces instruments dérivés, ces derniers ne répondent pas aux critères d'instruments de couverture selon les PCGR. Au 31 décembre 2006, l'une de ces structures d'options sur tunnel à trois niveaux demeurait en cours. La juste valeur de ces instruments dérivés était de 1 M\$, avec position favorable à la contrepartie, et a été inscrite au bilan consolidé combiné d'Air Canada au titre des « Crédeurs et charges à payer ».

En 2005, la Société a révoqué un contrat auparavant conclu en vertu de la comptabilité de couverture, lequel a été combiné à une option vendue. La valeur de l'option vendue avait une valeur inférieure à zéro au moment de sa création et ne répond donc pas aux critères d'instruments de couverture selon les PCGR. Au 31 décembre 2006, la juste valeur de l'option vendue était de 2 M\$, avec position favorable à la contrepartie (moins de 1 M\$ au 31 décembre 2005, avec position favorable à la contrepartie) et était inscrite au bilan consolidé combiné d'Air Canada au titre des autres passifs à long terme.

En 2006, la Société a constaté une perte nette de 3 M\$ au titre des « Autres charges hors exploitation » de l'état consolidé des résultats d'Air Canada dans le cas des instruments dérivés qui ne répondent pas aux critères de couverture.

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 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.

13. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

La Société compte différentes opérations entre apparentés conclues avec ACE (le principal actionnaire détenant une participation de 75 % dans Air Canada au 31 décembre 2006, et une participation de 79,7 % dans Jazz au 31 décembre 2006) et avec d'autres entités sous contrôle commun, y compris ACTS et Aéroplan. Les opérations sont comptabilisées à leur valeur d'échange.

Air Canada fournit certains services administratifs à ACE contre rémunération. Ces services concernent entre autres les finances et la comptabilité, les technologies de l'information, les ressources humaines et d'autres fonctions administratives.

Aux termes du CAC de Jazz entré en vigueur le 1^{er} janvier 2006, les Services Air Canada achètent la quasi-totalité de la capacité du parc de Jazz à des taux prédéterminés et la rembourse, sans majoration, des frais refacturés, selon la définition qu'en donne le CAC de Jazz. Les frais liés à l'achat de capacité versés à Jazz et les coûts refacturés remboursés à Jazz par les Services Air Canada sont éliminés dans les états financiers consolidés combinés d'Air Canada. Par conséquent, ils ne figurent pas au tableau ci-dessous.

Les soldes d'opérations entre parties apparentées concernent principalement la prestation de services, la répartition des coûts liés aux employés, la répartition des charges générales et les activités de gestion centralisée de la trésorerie.

Il convient de se reporter aux notes 1, 6, 7 et 9 afférentes aux états financiers consolidés combinés d'Air Canada pour de plus amples renseignements.

Contrats de services commerciaux – Aéroplan

Aéroplan est une filiale dans laquelle ACE détenait une participation de 75,3 % au 31 décembre 2006 (50,3 % des parts après le 10 janvier 2006). Aéroplan assure un programme de fidélisation de la clientèle qui offre des services de marketing à ses clients.

Aux termes du contrat de participation et de services commerciaux (« CPSC ») Aéroplan, Air Canada alloue un nombre fixe de sièges à Aéroplan sur les vols exploités par Air Canada. Le prix des places est fixé jusqu'à la fin de 2007. Air Canada paie pour participer au programme Aéroplan. Le montant payé dépend du nombre de milles Aéroplan attribués aux clients d'Air Canada qui voyagent sur les vols exploités par Air Canada. Aéroplan est tenue d'acheter annuellement un nombre minimal de places d'avion sur les vols exploités par Air Canada, en tenant compte du nombre de places achetées au cours des trois dernières années civiles. Quant à Air Canada, elle doit acheter annuellement un nombre minimal de milles Aéroplan (170 M\$ en 2006).

Aux termes du contrat de services cadre Aéroplan (« CSC »), Air Canada a convenu de fournir certains services à Aéroplan (notamment des services de soutien d'infrastructure, de technologie de l'information, de ressources humaines et des services financiers, comptables et juridiques) en contrepartie d'un montant correspondant à ses coûts intégralement répartis, majorés pour tenir compte des frais généraux et administratifs.

Le contrat de services généraux (« CSG ») d'Aéroplan procure à Aéroplan les services d'un groupe d'employés d'Air Canada pour exploiter les centres d'appels, pour lesquels Aéroplan rembourse tous les coûts intégralement répartis, y compris les salaires et charges sociales.

Contrats de services commerciaux – ACTS

ACTS, filiale en propriété exclusive d'ACE, fournit des services complets d'entretien moteur et de maintenance des groupes auxiliaires de bord à un vaste éventail de clients, y compris à Jazz et à Air Canada.

Aux termes de divers contrats de service conclus entre ACTS et Air Canada en vigueur le 1^{er} octobre 2006, ACTS fournit les services suivants à Air Canada pour certains appareils d'Air Canada, moteurs et autres composantes d'aéronefs : services de révision générale des appareils (exception faite des services de maintenance en ligne et d'entretien cabine, assurés principalement par Air Canada), services de maintenance des moteurs, services de maintenance des composants, services de gestion de chaînes d'approvisionnement et des biens, services de maintenance des groupes auxiliaires de bord, services de peinture d'aéronefs et autres services connexes. Air Canada fait assurer en exclusivité par ACTS les services de maintenance lourde d'aéronefs, de maintenance du moteur et du groupe auxiliaire de bord ainsi que les services de maintenance de

certaines organes. Air Canada ne traite pas exclusivement avec ACTS pour ce qui est des autres services de réparation. À l'exception des contrats de service liés à la maintenance lourde et à la peinture d'aéronefs, qui viennent à échéance en octobre 2009, tous les contrats dont il est question précédemment viennent à échéance en octobre 2013.

Aux termes du contrat de maintenance des composants (le « contrat ACTS-Jazz »), en date du 1^{er} août 2005, entre Jazz et ACTS, ACTS fournit des services sélectionnés de maintenance, réparation et révision (« MRR ») ainsi que des services connexes pour les CRJ régionaux de Jazz. Selon le contrat ACTS-Jazz, ACTS est l'entreprise de MRR exclusive de Jazz pour la réparation de composants et les travaux sur les pièces qui ne peuvent être démontées des appareils de CRJ100 et de CRJ200 et les pièces d'appareils de CRJ705 qui ne sont pas fabriquées par des employés de Jazz. Le contrat ACTS-Jazz expire en août 2015 et est renouvelable pour trois périodes consécutives de deux ans. Toutefois, à compter du mois d'août 2008, Jazz ou ACTS peuvent résilier le contrat ACTS–Jazz moyennant un préavis écrit de 180 jours.

Aux termes du contrat de services cadre (« CSC ») d'ACTS, Air Canada a convenu de fournir à ACTS certains services de soutien d'infrastructure qui sont de nature surtout administrative, concernant notamment la technologie de l'information, les ressources humaines et les services financiers, comptables et juridiques, en contrepartie d'un montant qu'ACTS doit payer à Air Canada. ACTS peut résilier certains services aux termes du 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 ne peut résilier avant l'échéance 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 contrats de services généraux conclus entre Air Canada et ACTS (les « CSG d'ACTS ») procurent à ACTS les services d'un groupe d'employés syndiqués et non syndiqués d'Air Canada, pour lesquels ACTS rembourse tous les coûts intégralement répartis, y compris les salaires et charges sociales. Les CSG d'ACTS peuvent être résiliés par l'une ou l'autre partie à tout moment, sans motif, moyennant un préavis écrit de 30 jours.

Pour obtenir un sommaire des principaux contrats conclus avec des parties apparentées, il convient de se reporter à la note 18 afférente aux états financiers consolidés combinés d'Air Canada.

Les soldes intersociétés résultant de l'adoption des pratiques commerciales et contractuelles s'établissent comme suit :

	31 décembre 2006		31 décembre 2005	
Débiteurs				
ACE		-		57
Aéroplan		6		5
ACTS		97		75
		103		137
Créditeurs et charges à payer				
ACE		12		7
ACTS		111		96
		123		103
	4^e trimestre	4^e trimestre	2006	2005
	2006	2005		
Produits				
Produits tirés d'Aéroplan liés aux primes Aéroplan	84	70	358	307
Produits compensés par l'achat de milles Aéroplan	(62)	(54)	(243)	(204)
Produits de location d'immeubles provenant des apparentés	9	11	46	44
Produits tirés de services de technologie de l'information	8	6	27	28
Produits tirés de services généraux et autres	2	-	14	13
Produits fret provenant de parties apparentées	1	2	4	5
	42	35	206	193
Charges				
Charges de maintenance d'ACTS	158	146	614	562
Frais de gestion et de marketing des centres téléphoniques reçus d'Aéroplan	3	5	10	13
Autres charges	10	4	39	25
Recouvrement des salaires et charges sociales liés aux employés détachés auprès d'apparentés	(106)	(99)	(413)	(374)
	65	56	250	226
Intérêts débiteurs nets provenant des apparentés	1	7	6	21

Pour un sommaire des méthodes comptables, il convient de se reporter à la note 2 afférente aux états financiers consolidés combinés d'Air Canada.

14. 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 du résultat de son 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 repéré, aux fins des estimations comptables critiques utilisées dans l'établissement de ses états financiers, les secteurs suivants :

Produits passages et fret

Les produits passages et fret perçus d'avance 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 sièges à Air Canada au titre du CPSC. 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 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 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.

La Société 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

La Société propose à ses employés, notamment aux employés d'Air Canada qui sont détachés par contrat à ACTS 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 le promoteur, 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 combinés d'Air Canada comprennent surtout les actifs et passifs des régimes dont la Société est le promoteur.

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

	31 décembre 2006	31 décembre 2005
Hypothèses actuarielles moyennes pondérées utilisées pour déterminer l'obligation au titre des prestations		
Taux d'actualisation à la clôture de la période	5,00 %	5,00 %
Taux d'accroissement de la rémunération ¹⁾	2,50 %	4,00 %
Hypothèses actuarielles moyennes pondérées ayant servi au calcul de l'obligation au titre des prestations de retraite		
Taux d'actualisation à la clôture de la période	5,00 %	5,75 %
Taux de rendement à long terme de l'actif des régimes	7,50 %	7,50 %
Taux d'accroissement de la rémunération ²⁾	4,00 %	4,00 %

- 1) Par suite des augmentations 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 régimes de retraite pour les exercices 2006 à 2008, et un taux de 2,5 % a été utilisé pour les exercices restants.
- 2) Un taux d'accroissement de la rémunération de 0 % en 2005, de 2 % en 2006 et de 4 % pour les exercices restants a été utilisé pour déterminer la charge nette de retraite.

Taux d'actualisation

Le taux d'actualisation retenu pour déterminer l'obligation 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 moments et aux valeurs auxquels s'effectueront les versements de prestations prévus.

Rendement prévu à partir des hypothèses sur l'actif

Le taux de rendement à long terme prévu par la Société 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 avec ses actuaires les prévisions de rendement à long terme des diverses catégories d'actifs et établit à partir de celles-ci la stratégie d'affectation de l'actif qu'adoptera la Société, 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 2005	30 novembre 2006	Répartition visée
Actions	62,3 %	59,1 %	59,0 %
Obligations et hypothèques	32,1 %	34,7 %	41,0 %
Immobilier	0,1 %	0,0 %	0,0 %
Actifs à court terme et autres	5,5 %	6,2 %	0,0 %
Total	100,0 %	100,0 %	100,0 %

Régimes agréés canadiens

En ce qui concerne les régimes agréés canadiens, les placements sont effectués conformément à l'*Énoncé de la politique et des objectifs en matière de placement* de la Fiducie globale des caisses de retraite d'Air Canada. 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 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, tant sur le plan du coût que sur celui de la valeur au marché. Les instruments dérivés sont autorisés dans la mesure où ils ne servent ni à des fins spéculatives ni à créer un emprunt.
- Les placements à taux de rendement fixe 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.

Meilleure estimation des cotisations patronales

En vertu d'une entente, entre Air Canada et les représentants de ses employés syndiqués et non syndiqués, actifs et retraités, sur la capitalisation des régimes agréés canadiens, laquelle entente reste à être avalisée par le Bureau du surintendant des institutions financières (« BSIF »), les cotisations réelles de 2005 et de 2006 sont les suivantes :

(en millions de dollars)	Cotisations 2006	Cotisations 2005
Coût des services passés au titre des régimes agréés	224	99
Coût des services rendus au titre des régimes agréés	140	127
Autres conventions de retraite ¹⁾	83	52
Services Air Canada ²⁾	447	278
Jazz	8	6
Total consolidé	455	284

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

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

Comme cela a été évoqué ci-dessus, la Société recouvre les coûts liés aux salariés qui ont été détachés par contrat à ACTS et à Aéroplan. En ce qui concerne les régimes de retraite dont Air Canada est le promoteur, les coûts recouverts s'établissent à 33 M\$ pour l'exercice 2006 et à 28 M\$ pour l'exercice 2005. En ce qui concerne les régimes d'avantages sociaux futurs dont Air Canada est le promoteur, les coûts recouverts s'établissent à 23 M\$ pour l'exercice 2006 et à 24 M\$ pour l'exercice 2005.

Analyse de sensibilité

La sensibilité de la charge de retraite pour 2006, 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 2006 (en millions de dollars)	0,25 point de pourcentage	
	Diminution	Augmentation
Hypothèse sur le taux d'actualisation de l'obligation	29	(19)
Hypothèse sur le taux de rendement à long terme de l'actif du régime	25	(25)

Les taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé ont une incidence marquée sur les sommes déclarées à l'égard des régimes de santé. En 2006, un taux d'augmentation annuel de 9,75 % (10 % retenu pour hypothèse en 2005) 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 intérêts débiteurs, et de 17 M\$ l'obligation. Une diminution de un point de ces taux aurait abaissé de 1 M\$ le total des coûts des services rendus et des intérêts débiteurs, et de 16 M\$ l'obligation.

Impôts sur les bénéficiaires

La Société comptabilise les impôts sur les bénéficiaires 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. La direction se sert de jugement et d'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 de façon importante par rapport aux estimations en raison d'événements futurs, notamment des modifications à la loi de l'impôt sur le revenu ou le résultat d'examen effectués par les autorités fiscales et autres. La résolution de ces incertitudes et les impôts finaux qui y sont associés pourraient entraîner un ajustement aux 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 comme plus probable qu'improbable. La Société considère les résultats passés, les tendances actuelles et perspectives pour les exercices à venir au moment d'évaluer la matérialisation des actifs d'impôts. L'avantage au titre des impôts sur les bénéficiaires futurs qui existait au passage à la comptabilité nouveau départ, y compris l'avantage comptabilisé par les apparentés de la Société et à l'égard duquel une provision pour moins-value a été constatée, se chiffre à 1 169 M\$. Il convient de se reporter à la note 8 afférente aux états financiers consolidés combinés d'Air Canada pour de plus amples renseignements.

Projections fiscales

ACE et Air Canada ont mis en œuvre une stratégie d'utilisation de pertes fiscales avant le PAPE d'Air Canada. Par conséquent, certains attributs fiscaux d'Air Canada ont été transférés à ACE. Quoi qu'il en soit, au 31 décembre 2006, Air Canada conservait plus de 3 G\$ d'attributs fiscaux sous forme de fraction non amortie du coût en capital et d'autres attributs fiscaux pour abriter les bénéfices futurs imposables. Ces attributs fiscaux devraient s'accroître au cours des prochains exercices en raison des dépenses en immobilisations relatives aux acquisitions d'appareils. Il convient de se reporter à la section 9.6 de ce Rapport de gestion pour obtenir un complément d'information sur ces dépenses en immobilisations. En fonction des prévisions de résultats, Air Canada ne prévoit pas être soumise à des impôts exigibles dans un avenir prévisible.

Moins-value 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 un changement de circonstances donne à penser que la valeur comptable d'actifs à long terme 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 pourra être recouvrée à partir des flux de trésorerie futurs 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 du groupe d'actifs ou de sa sortie.

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 selon la moindre des valeurs entre la juste valeur des immobilisations et la valeur actualisée de ces versements au titre de la location. Le 30 septembre 2004, lors de l'adoption de la comptabilité nouveau départ, le coût des immobilisations corporelles de la Société a été ajusté en fonction de la juste valeur. De plus, la durée de vie estimative de certaines immobilisations a été ajustée, notamment celle de bâtiments, qui a été prolongée sans toutefois dépasser 50 ans.

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'entités à détenteurs de droits variables sont amorties sur la durée du contrat, à concurrence de leur valeur résiduelle estimative. La période d'amortissement du matériel volant de la Société est de 20 à 30 ans et sa valeur résiduelle estimative, de 10 % à 20 %. Les frais de reconfiguration des avions sont amortis sur trois ans. Les améliorations apportées aux avions détenus sont capitalisées et amorties sur la durée d'utilisation restante. 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 cinq ans, selon la moindre durée. Le matériel au sol et 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 de la Société 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 canadiens, les actifs à durée de vie indéfinie doivent faire l'objet d'un test de dépréciation tous les ans ou lorsqu'un événement ou une situation indique une possibilité de dépréciation. Si la valeur comptable des actifs dépasse leur juste valeur, on ramène la valeur de ces actifs à leur juste valeur.

Pour ce qui est de l'évaluation des actifs identifiables 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 exige de la direction qu'elle fasse des estimations sur les flux de trésorerie futurs qui devront être générés par les actifs, y compris la durée de vie estimative des actifs.

15. NOUVELLES NORMES COMPTABLES NON ENCORE ENTRÉES EN VIGUEUR

Le Conseil des normes comptables a publié trois nouvelles normes concernant les instruments financiers que la Société s'apprête à adopter pour des exercices ultérieurs :

- (i) Instruments financiers — Comptabilisation et évaluation;
- (ii) Couvertures;
- (iii) Résultat étendu.

Les principes fondamentaux à la base de ces normes sont que tous les instruments financiers, dont les instruments dérivés, doivent être comptabilisés au bilan d'une entreprise et évalués soit à leur juste valeur, soit, dans des circonstances limitées, lorsque la juste valeur pourrait ne pas être considérée comme des plus pertinentes, au coût ou au coût après amortissement. Les instruments financiers qu'on entend détenir jusqu'à leur échéance doivent être évalués au coût après amortissement. Les exigences actuelles en ce qui concerne la comptabilité de couverture sont élargies de manière que soit précisé comment cette comptabilité de couverture devrait être appliquée. En outre, un nouveau poste (« autres éléments du résultat étendu ») a été créé pour constater certains gains et pertes non réalisés. Il permet de constater temporairement hors de l'état des résultats certains gains et pertes découlant d'un changement dans la juste valeur, à condition que cela se fasse en toute transparence. Les nouvelles normes s'appliqueront à la Société à compter du 1^{er} janvier 2007. Les normes n'autorisent pas le retraitement des états financiers des exercices précédents; cependant, elles prévoient des dispositions de transition détaillées. La Société a évalué toutes les répercussions de ces nouvelles normes, qui pourraient avoir une incidence notable sur ses états financiers. Il convient de se reporter à la note 16 afférente aux états financiers consolidés combinés d'Air Canada pour obtenir un complément d'information sur les répercussions des nouvelles normes.

16. SENSIBILITÉ DES RÉSULTATS

Les activités du secteur des Services Air Canada sont exposées à de multiples facteurs tant internes qu'externes qui peuvent se répercuter sensiblement 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 hypothèses d'exploitation aurait été susceptible d'avoir de manière générale sur les résultats d'exploitation du secteur des Services Air Canada. Ces indicateurs ont été établis en fonction des niveaux d'activité de 2006 et des estimations retenues en l'occurrence par la direction. 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 du secteur des Services Air Canada. En revanche, une variation inverse du facteur de sensibilité aurait eu l'effet opposé sur le produit d'exploitation.

Variable clé		Mesure 2006	Facteur de sensibilité	Effet estimatif sur le résultat d'exploitation (en millions de dollars)
Mesures des produits				
Rendement unitaire (en cents)	Réseau	18,1	variation de 1 % du rendement unitaire	84
	Lignes canadiennes	23,7		35
Trafic en PMP (en millions)	Réseau	48 993	variation de 1 % du trafic	76
	Lignes canadiennes	15 465		31
Coefficient d'occupation	Réseau	80,2	variation de 1 point	95
PPSMO (en cents)	Réseau	14,5	variation de 1 % des PPSMO	80
Mesures des charges				
Charges salariales et sociales (en millions de dollars)		1 816	variation de 1 %	18
Carburant – prix du WTI (en \$ US le baril) ¹⁾		65,8	variation de 1 \$ US le baril	27
Carburant – prix du kérosène (en cents CA le litre) ¹⁾		65,0	variation de 1 %	25
Charge par SMO (en cents)		16,4	variation de 1 %	100

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

Variable clé	Mesure 2006	Facteur de sensibilité	Effet estimatif sur le résultat d'exploitation (en millions de dollars)	Effet estimatif sur le résultat avant impôts (en millions de dollars)
Change				
de \$ CA à \$ US	1,13	variation de 0,01 \$ (p. ex., de 1,13 \$ à 1,12 \$)	16	48

17. FACTEURS DE RISQUE

La présente section 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 nuire considérablement aux activités de la Société, aux résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Risques liés à la Société

Résultats d'exploitation

Récemment, la Société a subi d'importantes pertes d'exploitation et il est possible qu'elle subisse d'importantes pertes dans l'avenir. Le 30 septembre 2004, la Société et certaines de ses filiales se sont affranchies de la protection contre les créanciers aux termes de la LACC et ont mis en œuvre un plan d'arrangement. Pour les exercices terminés les 31 décembre 2003, 2002 et 2001, Air Canada a subi des pertes d'exploitation, compte non tenu des frais de réorganisation et de restructuration et des frais de main-d'œuvre non récurrents, de 684 M\$, de 192 M\$ et de 731 M\$, respectivement. Pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2004, Air Canada a réalisé un produit d'exploitation, compte non tenu des frais de réorganisation et de restructuration, de 120 M\$ 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 2006 et 2005, la Société a réalisé un produit d'exploitation de 259 M\$ et 318 M\$, respectivement. Avant le 30 septembre 2004, l'exploitation d'Air Canada englobait les activités de diverses entités comprises dans le secteur des Services Air Canada, ainsi que celles de Jazz, d'Aéroplan et d'ACTS et, comme tels, les résultats antérieurs peuvent ne pas être comparables. En dépit du fait qu'Air Canada s'est affranchie de la protection dont elle jouissait en vertu de la LACC vis-à-vis de ses créanciers, des mesures qu'elle a depuis menées à bien 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 d'importantes pertes dans l'avenir.

Endettement et liquidités

La Société 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 que la Société ait, dans l'avenir, à contracter une dette supplémentaire et, notamment, une dette garantie. Le niveau d'endettement actuel ou futur de la Société pourrait avoir des conséquences importantes. Par exemple, il pourrait i) restreindre la capacité de la Société de réunir des capitaux supplémentaires, ii) forcer la Société 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 la Société plus vulnérable à un ralentissement économique et iv) atténuer la réactivité de la Société à l'évolution de la conjoncture et du marché et, du coup, sa compétitivité.

Dans l'avenir, la capacité de la Société de s'acquitter de ses obligations de paiement sur 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 de la Société. De plus, comme la Société est appelée à souscrire des emprunts portant intérêt à des taux variables, toute hausse des taux d'intérêt se répercutera du même ordre sur ses intérêts débiteurs. Rien ne garantit que la Société sera à même de tirer de son exploitation suffisamment de liquidités pour assurer le service de sa dette et de ses obligations au titre des contrats de location-acquisition.

Apport de capitaux neufs

Dans le cadre normal de ses activités, la Société 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 de la Société, d'importantes dépenses d'exploitation et d'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, la Société 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 d'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 la Société à retarder ou à abandonner, en totalité ou en partie, ses dépenses prévues ou à modifier sa stratégie commerciale, ce qui pourrait nuire gravement à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. Par ailleurs, la capacité de ses concurrents de réunir des fonds plus facilement ou à des conditions moins onéreuses serait à même de placer Air Canada en situation de désavantage.

En outre, les cotes de solvabilité attribuées à la Société 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 alors aux coûts d'emprunt et d'assurance de la Société et entraverait sa capacité d'attirer du capital et d'exercer ses activités, et pourrait nuire gravement à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Limitations dues à des clauses restrictives

Certains des grands arrangements financiers et autres que conclut la Société sont assortis de clauses restrictives qui la limitent ou, dans certains cas, la bloquent carrément dans 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 la Société à maintenir certains ratios financiers. Il peut également être envisagé qu'elle souscrive un emprunt assorti de clauses de la sorte qui la limiteront dans sa marge de manœuvre opérationnelle et financière, ce qui pourrait nuire considérablement à sa rentabilité.

Tout manquement de la Société à ses obligations contractuelles (et notamment des clauses restrictives) ou toute défaillance de sa part quant au remboursement de ses emprunts et coûts fixes pourrait entraîner toutes sortes de 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 que la Société 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 de la Société à titre de garanties sur ses obligations.

Coûts du carburant

Le carburant a représenté la première charge en importance pour la Société en 2006, en pourcentage des charges d'exploitation. Le prix du carburant subit de grandes fluctuations sous l'influence 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 2006, comme en 2004 et 2005, les prix du carburant ont augmenté et atteint ou presque atteint des sommets historiques. Leur maintien à ces niveaux très élevés, voire le dépassement de ces niveaux, pourrait nuire gravement aux activités de la Société, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. Vu la grande concurrence à laquelle elle doit faire face au sein du secteur du transport aérien, la Société 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 2006, la direction estime qu'une variation de 1 \$ US du prix moyen du baril de brut WTI aurait provoqué une variation d'environ 27 M\$ CA des charges de carburant pour la Société en 2006 (avant l'incidence des suppléments carburant et opérations de couverture du carburant), dans l'hypothèse où la capacité des vols serait demeurée inchangée, où les marges de raffinage entre le pétrole brut du WTI et le carburant seraient demeurées constantes et où les taux de change seraient demeurés stables.

Coûts de main-d'œuvre et relations du travail

Les coûts de main-d'œuvre constituent l'un des postes les plus importants parmi les charges d'exploitation de la Société. Rien ne garantit que la Société parviendra à maintenir ces coûts à des niveaux qui ne nuiront pas à ses activités, aux résultats d'exploitation ni à sa situation financière. Rien ne garantit que les futures conventions collectives qu'elle passera avec les syndicats représentant ses employés ou que l'issue de la renégociation se feront à des conditions qui cadrent avec les attentes de la Société ou sont comparables à celles des conventions collectives conclues par ses concurrents. Les nouvelles conventions collectives ou l'issue des négociations, médiations ou arbitrages portant, notamment, sur les salaires et 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 de porter un grand préjudice aux activités de la Société, aux résultats d'exploitation ou à sa situation financière.

La majorité des salariés de la Société 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 d'effet 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 une perturbation du service de la Société ou qui serait susceptible de nuire à la capacité de la Société d'exercer ses activités, ce qui pourrait porter un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société.

De plus, un conflit ou arrêt de travail faisant intervenir un groupe d'employés syndiqués de Jazz porterait vraisemblablement un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société. De même, des conflits de travail chez les membres Star Alliance^{MD}, partenaires de la Société, risqueraient de faire baisser la demande à l'égard du trafic d'apport à Air Canada et pourraient, à terme, porter un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société.

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 continuent d'augmenter leurs redevances à ce rythme, cela serait susceptible de nuire gravement aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société.

Concurrence

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

Les transporteurs à bas prix canadiens ont annoncé leur intention de concurrencer la Société sur bien des marchés clés de la Société au pays et ont pénétré le marché transfrontalier américain. Des compagnies américaines exploitent présentement des lignes qui relèvent du marché transfrontalier de la Société. La Société 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 trafic vers l'international pour se soustraire à la concurrence des transporteurs à bas prix au pays.

Si les transporteurs canadiens à bas prix réussissent à percer ou à étendre leurs ramifications sur les segments intérieur et transfrontalier de la Société, ou si d'autres compagnies américaines devaient percer sur le marché transfrontalier de la Société, ou que l'expansion de transporteurs était réussie sur les marchés internationaux où la Société exerce ses activités, cela pourrait porter un grand préjudice aux activités, à la situation financière et aux résultats d'exploitation de la Société.

La Société doit par ailleurs affronter une vive concurrence sur le plan des prix. L'expansion des transporteurs à bas prix des dernières années a donné lieu à une augmentation substantielle des tarifs réduits et promotionnels proposés par des concurrents. La décision de rivaliser avec ces prix réduits pour maintenir ses acquis en trafic passagers ferait baisser les rendements, ce qui serait susceptible à son tour de nuire gravement aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société. En outre, la capacité d'Air Canada d'abaisser ses prix pour soutenir la concurrence d'autres transporteurs pourrait se trouver entravée par des politiques d'intérêt public visant à encourager la concurrence.

Les sites Web de voyages ont permis aux consommateurs d'avoir plus facilement accès à des renseignements sur les prix et de trouver ainsi les tarifs les plus économiques. La préoccupation accrue des voyageurs d'affaires et d'agrément pour les prix, conjuguée à la multiplication des filières de distribution, a incité davantage les transporteurs à pratiquer une politique de tarification audacieuse dans le but d'augmenter leur part du marché.

En outre, la concentration des compagnies aériennes à laquelle on assiste pourrait accentuer davantage la concurrence, les compagnies issues de ces regroupements pouvant être en mesure de rivaliser plus efficacement avec la Société, ce qui ne manquerait pas de nuire considérablement à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Mesures stratégiques, commerciales, technologiques et autres

De manière à pouvoir exercer ses activités, atteindre ses objectifs et rester compétitive, la Société doit continuellement mettre en œuvre d'importantes mesures stratégiques, commerciales, technologiques et autres,

y investir ou les identifier et les concevoir, comme celles qui concernent le programme de restructuration de son parc aérien, le programme de réaménagement des cabines de ses appareils, le nouveau modèle tarifaire, le projet de révision du système de réservations et de service à la clientèle dans les aéroports (qui vient appuyer son modèle tarifaire), les mesures d'amélioration des processus administratifs et autres mesures. Ces mesures, qui s'étendent aussi aux activités liées à leur établissement et à leur mise en œuvre, peuvent subir l'effet néfaste d'une foule de facteurs, dont bon nombre échappent à la volonté de la Société. Ces facteurs sont liés entre autres à la bonne exécution des obligations de tiers, comme les fournisseurs, à la bonne intégration de ces mesures aux autres activités et processus de la Société, et à l'adoption et l'acceptation de ces mesures par les clients, fournisseurs et employés de la Société. Un retard, un manquement ou une insuffisance à l'égard de ces activités d'identification et de conception, d'investissement ou de mise en œuvre seraient de nature à nuire à la capacité de la Société d'exercer ses activités, d'atteindre ses objectifs et de rester compétitive, et à porter un grave préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Par exemple, l'un des piliers du plan d'affaires de la Société 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 grâce à des appareils neufs et plus efficaces. Un retard ou manquement dans l'exécution du plan de restructuration du parc aérien de la Société, notamment dans la livraison des nouveaux biréacteurs régionaux et gros-porteurs par les avionneurs, ou encore l'incapacité de retirer du service comme prévu certains aéronefs à la faveur de la mise en service de nouveaux, seraient susceptibles de nuire à la mise en œuvre du plan d'affaires d'Air Canada et, à terme, de porter préjudice à son exploitation, à ses résultats et à sa situation financière.

Un autre pilier important 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 exploitable sur le Web pour soutenir la mise en place rapide et efficace de son modèle tarifaire. Le nouveau système devrait être implanté par étapes entre la fin de 2007 et le début de 2008. Un retard ou échec dans son implantation pourrait nuire considérablement au plan d'affaires de la Société, ce qui, à son tour, pourrait porter un grave préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Dépendance à l'égard des technologies

Les technologies de la Société, qui comprennent notamment les logiciels et matériel informatiques et de télécommunications ainsi que les systèmes et technologies tournant sur Internet, l'aident à assurer ses services ainsi qu'à accroître son chiffre d'affaires tout en réduisant ses coûts. Ces moyens technologiques comprennent entre autres les systèmes de télécommunications de la Société, 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 d'arrêt accidentel, d'interruption ou d'abus attribuables, entre autres causes, à 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 la Société 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 de la Société et de porter un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Approvisionnements et fournisseurs essentiels

La bonne marche de la Société 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 pièces de rechange, et des services de maintenance avions et d'entretien moteurs (y compris les services de maintenance que lui procure ACTS). 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 de la Société. Toute rupture de la chaîne d'approvisionnement de la Société 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 la Société, pourrait porter un grave préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Aéroplan

Grâce à sa relation avec Aéroplan, la Société peut offrir à ses clients membres 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 avec 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 la Société aux termes du CPSC et dans le cadre du programme Aéroplan ou une interruption imprévue des services Aéroplan indépendante de la volonté d'Air Canada pourraient porter un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société.

Jazz

Aux termes du CAC de Jazz, Jazz transporte les clients de la Société 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 routes de l'exploitation principale de la Société. La Société rembourse à Jazz, au prix coûtant, 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 la Société aux termes du CAC ou d'autres interruptions imprévues des services de Jazz indépendantes de la volonté de la Société pourraient porter un grave préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société. En outre, le CAC de Jazz prévoit la taille minimale du parc aérien de Jazz et une garantie d'utilisation quotidienne minimale qui oblige la Société à verser certains paiements minimaux à Jazz, peu importe les revenus de Jazz.

Régimes de retraite

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

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

En mai 2004, Air Canada et le Bureau du surintendant des institutions financières ont convenu d'un protocole d'assouplissement des exigences de capitalisation du déficit des régimes agréés de la Société rétroactif au 1^{er} janvier 2004. La Société 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 « Rapport de gestion — Estimations comptables critiques — Avantages sociaux futurs — Analyse de sensibilité ». Un déficit de capitalisation des régimes de retraite ou le fait pour la Société de ne pas verser les cotisations en espèces requises, ou de ne pas être en mesure de le faire, pourraient avoir une incidence défavorable importante sur ses activités, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Litige relatif à la parité salariale

Le Syndicat canadien de la fonction publique (« SCFP »), qui représente les agents de bord de la Société, a déposé devant la Commission canadienne des droits de la personne deux plaintes 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. Les plaintes remontent à 1991 et 1992, mais n'ont pas été instruites 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.

Il avait été convenu, dans le cadre de la restructuration au titre de la LACC, que le règlement des plaintes n'aurait aucun effet rétroactif sur les finances d'Air Canada d'avant le 30 septembre 2004. Air Canada estime que l'enquête ne manquera pas de révéler qu'elle s'est conformée et qu'elle se conforme bien aux dispositions de la *Loi canadienne sur les droits de la personne* en matière de parité salariale. Néanmoins, si les plaintes

étaient accueillies, la charge à payer et les coûts qui y seraient liés par la suite pourraient coûter cher à Air Canada, et ses activités, ses résultats d'exploitation et sa situation financière pourraient s'en ressentir.

Star Alliance^{MD}

Les ententes stratégiques et commerciales que la Société a conclues avec les membres Star Alliance^{MD} lui rapportent d'importantes retombées, notamment celles qui concernent l'exploitation de vols à code multiple, l'harmonisation des correspondances, la réciprocité des programmes de fidélisation respectifs et l'accès aux salons aéroportuaires des autres compagnies membres. Si un membre clé devait quitter le réseau Star Alliance^{MD} ou être dans l'incapacité de s'acquitter de ses obligations au titre de ces ententes, il pourrait nuire gravement aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société.

Interruptions ou perturbations du service

La bonne marche de la Société repose essentiellement sur sa capacité d'exercer ses activités de façon ininterrompue dans plusieurs plaques tournantes, dont l'aéroport Pearson de Toronto. Les retards ou les interruptions de service causés par des incidents liés à la sûreté ou à d'autres raisons, les conditions météorologiques et les arrêts de travail ou les grèves des employés des aéroports, des bagagistes, des contrôleurs aériens et des autres travailleurs qui ne sont pas au service de la Société ou pour d'autres raisons indépendantes de la volonté de la Société seraient susceptibles de porter un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Écart de change

Les résultats financiers de la Société sont particulièrement sensibles aux fluctuations du dollar canadien. Plus précisément, la Société doit effectuer chaque année d'importantes sorties de fonds nettes en dollars américains et subir les fluctuations des cours du change entre le dollar canadien et le dollar américain. La direction estime que, en 2006, une augmentation de 0,01 \$ du taux de change entre le dollar canadien et le dollar américain (par exemple, de 1,13 \$ à 1,14 \$ CA par dollar US) aurait pu avoir des répercussions défavorables de l'ordre de 16 M\$ sur le résultat d'exploitation et de 48 M\$ sur le résultat avant impôts. À l'inverse, une baisse du taux de change aurait produit sur le résultat d'exploitation l'effet contraire. La Société engage des dépenses considérables en dollars américains au titre du carburant, des locations d'avions, des intérêts débiteurs, du service de la dette et des systèmes informatisés de réservations, alors qu'elle perçoit 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 de la Société par rapport à ceux de ses rivaux américains et porterait un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. De plus, la Société pourrait ne pas être en mesure de couvrir adéquatement les risques associés à la fluctuation des taux de change.

Litiges en cours

La Commission européenne, le ministère de la Justice des États-Unis et le Bureau de la concurrence du Canada, entre autres autorités en matière de concurrence, enquêtent actuellement sur des pratiques de tarification des transports de fret qui seraient éventuellement anticoncurrentielles, notamment l'imposition de surcharges carburant par plusieurs compagnies aériennes et autres exploitants de services de fret, dont la Société. Les autorités en matière de concurrence ont demandé des renseignements à la Société dans le cadre de leurs enquêtes. La Société collabore entièrement à ces enquêtes. En outre, la Société a été citée comme partie défenderesse dans un certain nombre d'actions collectives engagées devant le tribunal fédéral de première instance aux États-Unis ainsi qu'au Canada relativement à ces allégations. Il est actuellement impossible de prédire avec certitude l'issue de ces procédures. La Société a pour ligne de conduite d'exercer ses activités dans le respect des lois applicables en matière de concurrence.

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 alléguant 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, Monsieur le juge Cumming de la Cour supérieure de justice de l'Ontario a rejeté la demande d'injonction de l'APAC et a 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.

Il convient en outre de se reporter à la section ci-dessus « Litige relatif à la parité salariale » des présents facteurs de risque.

Personnel essentiel

La capacité de la Société 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 serait de nature à nuire gravement aux activités d'Air Canada, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. De plus, Air Canada pourrait ne pas être en mesure d'attirer et de fidéliser les éléments qualifiés dont elle pourrait avoir besoin à l'avenir.

Risques liés au secteur

Compagnies en redressement judiciaire

Depuis les attentats du 11 septembre 2001, nombreux ont été les transporteurs américains à se redresser sous la protection du chapitre 11 du Bankruptcy Code des États-Unis, loi américaine sur les faillites, ou dans le cadre d'une procédure non judiciaire. La réussite de ces opérations de redressement ne manquerait pas de faire resurgir des rivaux plus légers qu'avant sur le plan de l'endettement et des coûts d'exploitation, grâce à la révision à la baisse des coûts liés à la main-d'œuvre et aux contrats d'approvisionnement et de financement sous le couvert de la loi ou dans le cadre d'une procédure non judiciaire. De plus, certaines compagnies, dont celles qui sont en redressement judiciaire, peuvent entreprendre de réduire sensiblement leurs prix pour assurer leurs liquidités et fidéliser davantage leur clientèle. Cette pratique de prix réduits pourrait faire baisser les rendements de la Société, ce qui porterait un préjudice important à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

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. La Société n'est pas à même de prévoir avec certitude ni les conditions qui prévaudront sur le 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 une dépense discrétionnaire des consommateurs. La baisse de la croissance économique en Amérique du Nord et le climat d'instabilité géopolitique dans diverses régions du monde pourraient aussi avoir pour conséquence de faire baisser la demande de transport aérien au Canada et à l'étranger et, conjugués aux autres facteurs dont il est ici question, nuire considérablement à la rentabilité de la Société. Un repli économique trop prolongé ou trop marqué au Canada ou dans le monde serait susceptible de nuire gravement aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société, 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 en général et le service régulier en particulier sont caractérisés 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 dans la composition du trafic pourrait avoir un effet important sur les résultats d'exploitation de la Société 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 activités, les résultats d'exploitation et la situation financière de la Société pourraient réellement s'en ressentir. La Société doit engager des coûts fixes substantiels qui ne varient pas sensiblement avec sa capacité globale. En conséquence, si la Société devait abaisser sa capacité globale ou réduire le nombre de vols qu'elle exploite, il se peut qu'elle n'arrive tout de même pas à réduire certains de ses coûts fixes à court terme et qu'elle soit contrainte d'engager d'importants coûts de résiliation ou de restructuration, ce qui pourrait porter un grave préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à 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 la Société, un autre transporteur ou aucun transporteur) et le resserrement des mesures de sûreté (comme les restrictions qui frappent actuellement le contenu des bagages de cabine) pourraient avoir de profondes répercussions sur la demande en général et sur le nombre de passagers empruntant les vols de la Société en particulier.

Il pourrait 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, et le resserrement des conditions de sûreté pourraient porter un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société.

Épidémies (syndrome respiratoire aigu sévère [« 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 de la Société et l'éclosion de plusieurs foyers de SRAS dans le monde ont été durement ressentis par la demande passagers pour les destinations desservies par la Société et Jazz ainsi que par le nombre de passagers empruntant les lignes de ces deux transporteurs. Cette situation a grandement nui au trafic sur l'ensemble du réseau. L'OMS est d'avis qu'il existe un risque important d'une pandémie de grippe au cours des prochaines années. La résurgence du SRAS ou l'éclosion de quelque autre forme d'épidémie comme la grippe (au pays comme à l'étranger) ou encore la publication d'un nouvel avertissement aux voyageurs de la part de l'OMS (à l'encontre de villes ou régions du Canada ou d'autres pays) ne feraient qu'accentuer l'incidence défavorable sur la demande et sur le nombre de passagers empruntant les lignes de la Société et de Jazz. La réduction du trafic qui en résulterait à l'échelle du réseau d'Air Canada et de Jazz serait susceptible de porter un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société.

Sinistres et accidents

De par la nature de ses activités principales, la Société 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 de la Société ou des appareils d'autres transporteurs dont elle a assuré la maintenance ou la réparation. Rien ne garantit que la couverture d'assurance de la Société 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 de la Société ou un appareil d'un autre transporteur dont elle a assuré la maintenance ou la réparation pourrait nuire à la réputation de la Société sur le plan de la sécurité et, par ricochet, porter un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Caractère saisonnier des activités, autres facteurs et résultats précédents

La Société 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 de la Société 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, les 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, le Conseil du Trésor ou d'autres organes publics nationaux ou étrangers serait susceptible de nuire gravement aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société. 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 gravement nuire aux activités de la Société, à ses résultats d'exploitation et à 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 par les autorités canadiennes ou étrangères pourrait entraîner la modification ou la résiliation de ces ententes et nuire aux activités internationales de la Société.

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 la Société, où il fallait déterminer comment établir si la Société 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 entend 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.

En outre, le 2 novembre 2004, le ministre de l'Industrie a déposé le projet de loi C-19 visant à abroger les dispositions sur l'abus de position dominante propres au transport aérien dans la *Loi sur la concurrence*. Toutefois, le 29 novembre 2005, la 38^e législature du Canada a été dissoute. En conséquence, le processus législatif relatif à l'adoption du projet de loi C-19 a pris fin. La direction ne peut prédire si un tel projet de loi sera de nouveau présenté devant la Chambre des communes.

Si le Commissaire de la concurrence devait engager 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 nuire gravement aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société.

La Société est régie par les lois du Canada en matière de confidentialité des renseignements sur les passagers et les employés ainsi qu'aux lois en cette matière des pays où elle exerce ses activités; ces lois ne sont pas toujours compatibles d'un pays à l'autre. L'obligation de se conformer à ces cadres de réglementation pourrait entraîner des coûts supplémentaires et, à ce titre, nuire gravement aux activités, à la situation financière et aux résultats d'exploitation de la Société.

Augmentation des frais d'assurance

Depuis les attentats du 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 tant sur certains assureurs actuels de la Société que sur sa propre assurabilité dans l'avenir. Dans la mesure où les assureurs actuels de la Société 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 de la Société pourraient augmenter davantage et la placer en contravention de certaines prescriptions réglementaires ou dispositions contractuelles l'obligeant à maintenir en vigueur une assurance donnée, ce qui pourrait avoir un effet défavorable important sur ses activités, 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 la Société et à d'autres transporteurs au Canada. Le cas échéant, la Société et les autres intervenants du secteur n'auraient d'autre choix que de se tourner vers des assureurs commerciaux pour obtenir cette protection. La Société 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 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 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 la Société à ce nouveau risque non assuré et pourrait la mettre en contravention de certaines prescriptions 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 la relation de la Société avec ACE

Contrôle de la Société et liens de dépendance

ACE est propriétaire d'actions d'Air Canada lui procurant 75 % des droits de vote d'Air Canada. Ce contrôle des voix permettra à ACE de trancher fermement toutes les questions nécessitant l'approbation des porteurs de titres. Vu sa participation dans Air Canada, ACE exercera un contrôle sur les questions soumises à l'approbation du conseil d'administration d'Air Canada et des porteurs de titres d'Air Canada. ACE disposera d'assez de voix pour empêcher un changement de contrôle d'Air Canada. Ce contrôle des voix peut empêcher les opérations qui aboutiraient à un changement de contrôle d'Air Canada, notamment les opérations aux termes desquelles les actionnaires publics d'Air Canada pourraient par ailleurs recevoir une prime pour leurs actions par rapport au cours en vigueur.

Les intérêts d'ACE pourraient entrer en conflit avec ceux d'autres actionnaires.

Ventes futures d'actions par ACE ou pour son compte

La vente de quantités importantes d'actions d'Air Canada par ACE, ou l'éventualité d'une telle vente, pourrait avoir une incidence défavorable sur le cours des actions offertes et nuire à la capacité d'Air Canada de réunir des capitaux au moyen d'émissions de titres.

ACE n'est soumise à aucune obligation contractuelle l'obligeant à conserver des actions d'Air Canada, sauf pour une période de 90 jours à compter de la date de clôture, le 22 février 2007, période au cours de laquelle elle ne pourra pas vendre d'actions d'Air Canada sans d'abord obtenir le consentement de RBC Dominion valeurs mobilières Inc. Cette période de blocage de 90 jours a été acceptée par ACE par rapport à la clôture du placement. Le contrat de droits d'inscription qu'Air Canada a conclu avec ACE accorde à cette dernière le droit de forcer Air Canada à déposer un prospectus et à fournir une assistance pour le placement des actions détenues par ACE dans certaines circonstances. De plus, après l'expiration de cette période de blocage de 90 jours, Air Canada pourrait émettre et vendre des actions supplémentaires. La vente par ACE ou Air Canada d'actions sur les marchés publics, ou le sentiment qu'une telle vente pourrait avoir lieu, pourrait avoir une incidence défavorable sur les cours en vigueur des actions offertes.

Voir la note 18 afférente aux états financiers consolidés combinés d'Air Canada pour un complément d'information sur les opérations avec des apparentés.

18. CONTRÔLES ET PROCÉDURES

Contrôles et procédures en matière d'information financière

En matière d'information financière, Air Canada s'est dotée de contrôles et de procédures visant à assurer, dans une mesure raisonnable, que son Comité de l'information financière est saisi en temps opportun de tout élément d'information devant être déclaré au public.

Une évaluation de l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information financière définis par Air Canada conformément aux règles des Autorités canadiennes en valeurs mobilières (ACVM) a été menée à bien le 31 décembre 2006 par la direction d'Air Canada et sous sa responsabilité, en l'occurrence par le président-directeur général ainsi que par le chef des Affaires financières – lesquels ont conclu à l'efficacité des contrôles et procédures mis en place par Air Canada.

Contrôle interne à l'égard de l'information financière

Les contrôles internes à l'égard de l'information financière visent à assurer, dans une mesure raisonnable, la fiabilité de l'information financière et la préparation des états financiers d'Air Canada conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada.

La direction d'Air Canada, y compris le président-directeur général et le chef des Affaires financières, a évalué les contrôles internes à l'égard de l'information financière au 31 décembre 2006. Selon cette évaluation, la direction a conclu à l'efficacité des contrôles internes et des procédures, à l'exception des contrôles à l'égard de l'impôt sur les bénéficiaires, qui exigent une amélioration du processus. La direction a commencé à mettre en œuvre une mesure correctrice afin d'ajouter des professionnels fiscalistes ayant les connaissances et l'expérience voulues à cet égard.

Il n'y a eu aucun changement de contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2006, qui aurait eu une incidence importante ou dont on aurait pu raisonnablement croire qu'ils auraient eu une incidence importante sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière.

19. PERSPECTIVES

Une composante de base fondamentale du secteur du transport aérien est de faire correspondre la capacité à la demande. Air Canada a poursuivi cette stratégie avec succès comme l'indiquent ses coefficients d'occupation records annuels au cours des trois derniers exercices. En 2006, le secteur des Services Air Canada a transporté 61,1 milliards de sièges-milles offerts, soit une hausse de 4 % comparativement à 2005. Le secteur des Services Air Canada avait un coefficient d'occupation de 80,2 % en 2006 par rapport à 79,5 % en 2005, haussant de 0,7 % le coefficient d'occupation.

Au 31 décembre 2006, Air Canada exploitait 199 appareils, et Jazz exploitait 133 appareils en tant qu'appareils visés, tels qu'ils sont définis selon le CAC de Jazz. Air Canada prévoit exploiter de 205 à 208 appareils d'ici le 31 décembre 2007.

D'ici le 31 décembre 2007, 25 appareils 190 d'Embraer doivent être livrés, dont 24 doivent être exploités avant le 31 décembre 2007. Y compris celui qui est loué de l'ILFC, huit appareils 777 de Boeing doivent être livrés et exploités avant le 31 décembre 2007. Air Canada prévoit retirer du service environ 23 appareils, dont 8 gros-porteurs et 15 appareils à fuselage étroit. Le retrait de ces appareils se ferait sous forme de mise hors service, de restitution à leurs locataires ou de sous-location à bail. Jazz prévoit continuer d'exploiter 133 appareils visés en 2007. La capacité des Services Air Canada devrait augmenter en passant de 3 à 4 % en 2007 par rapport à 2006.

20. MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR

BAIIALA

Le BAIIALA est une unité de mesure ne relevant pas des PCGR et qui est couramment utilisée dans le secteur du transport aérien pour mesurer le bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement, désuétude et locations d'appareils. Cette unité de mesure donne un aperçu des résultats d'exploitation avant les coûts de location d'appareils, l'amortissement et la désuétude, coûts qui varient sensiblement d'une compagnie à l'autre en raison de la façon dont chacune finance ses appareils et autres actifs.

Comme le BAIIALA n'est pas une unité de mesure conforme aux PCGR canadiens pour la présentation d'états financiers et qu'il n'a pas de sens normalisé, il ne saurait être comparé à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

Le BAIIALA est rapproché du résultat d'exploitation comme suit :

<i>(en millions de dollars)</i>	4 ^e trimestre		Variations	Variations		
	2006	2005	(\$)	2006	2005	(\$)
Services Air Canada						
Résultat d'exploitation selon les PCGR (perte)	(5)	(91)	86	114	191	(77)
Rajouter :						
Locations avions	75	90	(15)	314	341	(27)
Amortissement et désuétude	135	106	29	493	404	89
BAIIALA	205	105	100	921	936	(15)
Rajouter :						
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	(8)	-	(8)	20	-	20
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	-	-	-	102	-	102
BAIIALA, avant les charges exceptionnelles	197	105	92	1 043	936	107
Jazz						
Bénéfice d'exploitation conforme aux PCGR	33	34	(1)	144	129	15
Rajouter :						
Locations avions	34	28	6	134	80	54
Amortissement et désuétude	5	4	1	21	18	3
BAIIALA	72	66	6	299	227	72
Total consolidé						
Résultat d'exploitation selon les PCGR (perte)	29	(57)	86	259	318	(59)
Rajouter :						
Locations avions	107	117	(10)	441	417	24
Amortissement et désuétude	140	110	30	514	422	92
BAIIALA	276	170	106	1 214	1 157	57
Rajouter :						
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	(8)	-	(8)	20	-	20
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	-	-	-	102	-	102
BAIIALA, avant les charges exceptionnelles	268	170	98	1 336	1 157	179

Bénéfice d'exploitation, exclusion faite des charges exceptionnelles liées aux milles Aéroplan et à la restructuration de la main-d'œuvre

Les Services Air Canada se servent du « bénéfice 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 leur exploitation au titre de leurs activités continues sans égard aux effets de ces charges exceptionnelles. Le secteur des Services Air Canada ne tient pas compte de ces éléments dans ses résultats financiers pour ne pas risquer de fausser l'analyse des tendances à la base de ses rendements commerciaux. La charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan représente un règlement total et définitif des obligations qu'Air Canada avait envers Aéroplan pour échanger les milles 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 % de son effectif non syndiqué annoncé en février 2006. Les charges exceptionnelles liées aux milles Aéroplan et à la restructuration de la main-d'œuvre ne reflètent pas le rendement financier que le secteur des Services Air Canada tire réellement de ses activités continues.

Comme le BAIALA n'est pas une unité de mesure conforme aux PCGR canadiens pour la présentation d'états financiers et qu'il n'a pas de sens normalisé, il ne saurait être comparé à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

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

<i>(en millions de dollars)</i>	4 ^e trimestre			2006	2005	Variation
	2006	2005	Variation			
Services Air Canada						
Résultat d'exploitation selon les PCGR (perte)	(5)	(91)	86	114	191	(77)
Rajouter :						
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	-	-	-	102	-	102
Bénéfice d'exploitation (perte), avant la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	(5)	(91)	86	216	191	25
Rajouter :						
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	(8)	-	(8)	20	-	20
Bénéfice d'exploitation (perte), avant la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan et la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	(13)	(91)	78	236	191	45

<i>(en millions de dollars)</i>	4 ^e trimestre			2006	2005	Variation
	2006	2005	Variation			
Total consolidé						
Résultat d'exploitation selon les PCGR (perte)	29	(57)	86	259	318	(59)
Rajouter :						
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	-	-	-	102	-	102
Bénéfice d'exploitation (perte), avant la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	29	(57)	86	361	318	43
Rajouter :						
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	(8)	-	(8)	20	-	20
Bénéfice d'exploitation (perte), avant les charges exceptionnelles liées aux milles Aéroplan et à la restructuration de la main-d'œuvre	21	(57)	78	381	318	63

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

Le secteur des Services Air Canada se sert des « charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre » pour mesurer le rendement de son exploitation au titre de ses activités continues sans égard aux effets de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre. Le secteur des Services Air Canada ne tient pas compte de ces éléments dans ses résultats financiers pour ne pas risquer de fausser l'analyse des tendances à la base de ses rendements commerciaux. Comme la charge de carburant a considérablement augmenté sur 12 mois, l'exclusion faite de cette charge des charges constatées selon les PCGR permet au secteur des Services Air Canada de comparer ses résultats d'exploitation avec plus de cohérence d'une période à l'autre. Du fait qu'elle est en l'occurrence « exceptionnelle », la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre ne reflète pas le rendement financier que le secteur des Services Air Canada tire réellement de ses activités continues.

Comme le BAIILA n'est pas une unité de mesure conforme aux PCGR canadiens pour la présentation d'états financiers et qu'il n'a pas de sens normalisé, il ne saurait être comparé à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

<i>(en millions de dollars)</i>	4 ^e trimestre			2006	2005	Variation
	2006	2005	Variation			
Services Air Canada						
Charges d'exploitation selon les PCGR	2 420	2 362	58	10 023	9 318	705
Retrancher :						
Carburant avions	(583)	(577)	(6)	(2 544)	(2 197)	(347)
Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant	1 837	1 785	52	7 479	7 121	358
Retrancher :						
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	8	-	8	(20)	-	(20)
Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	1 845	1 785	60	7 459	7 121	338

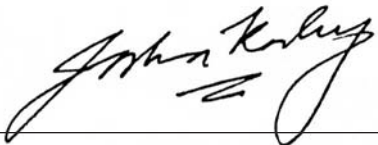
Rapport de la direction

La direction a dressé les états financiers consolidés combinés. Il incombe à la direction de donner, dans les états financiers consolidés combinés, 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 combinés.

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 combinés 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 combinés 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 ont été nommés le 15 novembre 2006 par le conseil d'administration. Ils rencontreront 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 des états financiers consolidés combinés conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada 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 combinés sont exempts d'énoncés fautifs importants. Les vérificateurs externes peuvent en tout temps consulter le Comité de vérification, des finances et du risque et rencontrent celui-ci périodiquement.



Joshua Koshy,
Vice-président général et
chef des Affaires financières



Montie Brewer,
Président et chef de la direction

Rapport des vérificateurs indépendants

Aux actionnaires d'Air Canada

Nous avons vérifié les bilans consolidés combinés d'Air Canada aux 31 décembre 2006 et 2005 ainsi que les états consolidés combinés des résultats et du déficit et des flux de trésorerie des exercices terminés à ces dates. La responsabilité de ces états financiers consolidés combinés incombe à la direction de la Société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers consolidés combinés en nous fondant sur nos vérifications.

Nos vérifications ont été effectuées conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés combinés sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers consolidés combinés. 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 consolidés combinés.

À notre avis, ces états financiers consolidés combinés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière consolidée combinée de la Société aux 31 décembre 2006 et 2005 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.

PricewaterhouseCoopers LLP

Comptables agréés

Montréal, Québec

Le 13 février 2007

État consolidé combiné des résultats et du déficit

Exercice terminé le 31 décembre (en millions de dollars canadiens)		2006	2005
			(note 1)
Produits d'exploitation			
Passages		8 887 \$	8 199 \$
Fret		629	625
Autres		651	634
		10 167	9 458
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	note 20	(102)	-
		10 065	9 458
Charges d'exploitation			
Salaires et charges sociales		2 127	2 122
Carburant avions		2 545	2 197
Locations avions		441	417
Redevances aéroportuaires et de navigation		982	924
Maintenance, matières et fournitures avions		855	751
Communications et technologies de l'information		278	297
Restauration et fournitures connexes		335	334
Amortissement et désuétude	note 14	514	422
Commissions		237	253
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	note 10	20	-
Autres		1 472	1 423
		9 806	9 140
Bénéfice d'exploitation		259	318
Produits (charges) hors exploitation			
Intérêts créditeurs		87	48
Intérêts débiteurs		(321)	(284)
Intérêts capitalisés		61	14
Perte à la vente d'actifs et provisions pour actifs	note 3	(6)	(27)
Autres		(17)	16
		(196)	(233)
Bénéfice avant les éléments suivants		63	85
Intérêts minoritaires		(152)	(131)
Gain de change		12	47
Économie (charge) d'impôts sur les bénéfices		3	(21)
Perte de l'exercice		(74) \$	(20) \$
Déficit à l'ouverture de l'exercice		(41)	(21)
Déficit à la clôture de l'exercice		(115) \$	(41) \$
Résultat par action			
de base et dilué	note 13	(0,83) \$	(0,25) \$

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

Bilan consolidé combiné

Au 31 décembre (en millions de dollars canadiens)		2006	2005
ACTIF			(note 1)
Actif à court terme			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	note 2P	1 447 \$	1 034 \$
Placements à court terme	note 2Q	798	302
		2 245	1 336
Liquidités soumises à des restrictions	note 2R	109	86
Débiteurs		688	660
Rechanges, matières et fournitures		148	179
Charges payées d'avance et autres actifs à court terme		124	122
Maintenance payée d'avance à ACTS	note 1	535	-
Impôts sur les bénéfices futurs	note 8	345	-
		4 194	2 383
Immobilisations corporelles	note 3	5 946	5 451
Charges reportées	note 4	103	127
Actifs incorporels	note 5	1 194	1 811
Acomptes et autres actifs	note 6	312	490
		11 749 \$	10 262 \$
PASSIF			
Passif à court terme			
Créditeurs et charges à payer		1 521 \$	1 411 \$
Produits passages perçus d'avance		1 019	893
Obligation au titre des milles Aéroplan	note 2F	58	89
Part à court terme de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-acquisition	note 7	367	265
Billet à payer à ACTS	note 1	535	-
Impôts exigibles	note 8	345	-
		3 845	2 658
Dette à long terme et contrats de location-acquisition	note 7	3 196	2 996
Billets à payer à une filiale d'ACE	note 1	-	340
Impôts sur les bénéfices futurs	note 8	134	217
Passif au titre des régimes de retraite et d'avantages complémentaires	note 9	1 876	2 154
Autres passifs à long terme	note 10	472	496
Actions privilégiées	note 12	-	50
		9 523	8 911
Intérêts minoritaires		374	333
CAPITAUX PROPRES			
Capital social	note 12	274	22
Surplus d'apport	note 12	1 693	1 037
Déficit		(115)	(41)
		1 852	1 018
		11 749 \$	10 262 \$

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

Engagements (note 15); Éventualités, garanties et indemnités (note 17)

Approuvé au nom du conseil d'administration :

Signature

Robert A. Milton
 Président

Signature

Richard H. McCoy
 Administrateur

État consolidé combiné des flux de trésorerie

Exercice terminé le 31 décembre (en millions de dollars canadiens)		2006	2005
Flux de trésorerie liés aux activités			(note 1)
Exploitation			
Perte de l'exercice		(74) \$	(20) \$
Ajustements de rapprochement des flux de trésorerie nets provenant de l'exploitation			
Amortissement et désuétude		514	422
Perte à la vente d'actifs et provisions pour actifs		6	27
Écart de change		6	(83)
Impôts sur les bénéfices futurs		(3)	11
Capitalisation des régimes d'avantages sociaux supérieure à la charge constatée		(228)	(74)
Diminution (augmentation) des débiteurs		(72)	187
Diminution (augmentation) des rechanges, matières et fournitures		31	(64)
Augmentation (diminution) des créditeurs et charges à payer		20	(160)
Augmentation (diminution) des produits passages perçus d'avance, déduction faite des liquidités soumises à des restrictions		103	183
Augmentation (diminution) de l'obligation au titre des milles Aéroplan		(108)	(146)
Intérêts minoritaires		152	131
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	note 20	102	-
Répartition des charges générales	note 1	11	21
Versements au titre des locations avions inférieurs (supérieurs) aux frais de location		(16)	33
Autres		(51)	(80)
		393	388
Financement			
Émission d'actions par Air Canada	note 1	187	-
Émission de parts de Jazz	note 19	218	-
Cession de placement dans ACTS à ACE	note 1	673	-
Cession du placement de Jazz à ACE	note 1	483	-
Cession du placement d' Aéroplan à ACE	note 1	-	1 070
Billet relatif à l'acquisition payée par Jazz à ACE	note 19	(424)	-
Emprunts au titre de la facilité de crédit de Jazz	note 7	113	-
Emprunts liés aux appareils	note 7	397	404
Gestion de trésorerie avec apparentés	note 18	-	(4)
Distributions versées à des intérêts minoritaires		(86)	-
Règlement des effets à payer à ACE	note 1	(140)	-
Réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-acquisition		(278)	(354)
Autres		(1)	(6)
		1 142	1 110
Investissement			
Placements à court terme		(496)	(250)
Nouvelles immobilisations corporelles		(888)	(868)
Réduction des effets à recevoir d'ACE	note 1	186	-
Produits de la vente d'actifs		40	41
Gestion de trésorerie avec apparentés		32	(59)
Espèces en garantie de lettres de crédit		4	(35)
		(1 122)	(1 171)
Augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		413	327
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de l'exercice		1 034	707
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de l'exercice		1 447 \$	1 034 \$

Ne sont pas compris dans le poste Trésorerie et équivalents de trésorerie des placements à court terme de 798 \$ au 31 décembre 2006 (302 \$ au 31 décembre 2005).

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

Exercices terminés les 31 décembre 2006 et 2005 (montants en millions de dollars canadiens)

1. CONVENTION DE PRÉSENTATION ET NATURE DES ACTIVITÉS

A) PREMIER APPEL PUBLIC À L'ÉPARGNE

Le bilan consolidé combiné et les états consolidés combinés des résultats et des flux de trésorerie ci-joints sont ceux d'Air Canada (la « Société »), filiale de Gestion ACE Aviation Inc. (« ACE »).

Compte tenu du premier appel public à l'épargne d'Air Canada (le « PAPE d'Air Canada »), qui s'est terminé le 24 novembre 2006 :

- Avant le PAPE d'Air Canada, dans le cadre d'une planification interne effectuée par le groupe d'entités d'ACE, Air Canada a versé un paiement anticipé d'environ 595 \$ à Société en commandite ACTS (« ACTS ») en contrepartie d'un équivalent estimatif de 12 mois de services qu'ACTS fournira à Air Canada à compter du 1^{er} novembre 2006.

Ce paiement anticipé a été immédiatement prêté par ACTS à Air Canada sous la forme d'un prêt ne portant pas intérêt. Le prêt est remboursable par mensualités. Les montants des mensualités correspondront aux montants qui auraient autrement été exigibles d'Air Canada à compter du 1^{er} novembre 2006 aux termes du contrat de maintenance d'ACTS. En substance, ces opérations représentent des opérations hors trésorerie et ont été exclues de l'état consolidé combiné des flux de trésorerie.

- ACE a cédé à Air Canada la totalité de sa participation dans Services au sol Air Canada et Air Canada Cargo, ainsi que 51 % de sa participation détenue dans Société en commandite Touram (« Vacances Air Canada ») en contrepartie de l'émission à ACE d'actions ordinaires supplémentaires d'Air Canada. De plus, ACE a échangé toutes les actions privilégiées d'Air Canada qu'elle détenait contre des actions ordinaires d'Air Canada selon un ratio d'échange égal au prix des actions vendues au cours du PAPE d'Air Canada, ce qui a entraîné l'émission d'actions ordinaires supplémentaires. Aucune considération n'est accordée à cette opération dans les présents états financiers consolidés combinés, puisque les actions privilégiées seraient classées dans les capitaux propres. Par suite de ces opérations et immédiatement avant l'appel à l'épargne, ACE détenait 90 476 190 actions ordinaires dans la société Air Canada restructurée.
- Certains placements spéciaux qu'Air Canada détient dans ACTS ont été cédés à ACE pour une contrepartie de 673 \$, et constatés au titre du « Surplus d'apport » (il convient de se reporter au paragraphe portant sur les Participations intersociétés non prises en compte ci-après).
- Les comptes intersociétés entre ACE et Air Canada ont été réglés, ce qui a donné lieu à une augmentation de 170 \$ de la « Trésorerie et équivalents de trésorerie », à une réduction de 269 \$ (comprenant une avance de 186 \$ et un billet à recevoir dans le cadre de la cession du placement Jazz de 83 \$) des « Acomptes et autres actifs », à une réduction de 41 \$ des « débiteurs » et à une réduction de 140 \$ de la « Dette à long terme ».
- Le PAPE d'Air Canada était composé du placement, par Air Canada, d'un total de 9 523 810 actions à droit de vote variable et actions à droit de vote pour un produit brut de 200 \$ (187 \$ déduction faite des frais de placement de 13 \$) et du placement secondaire, par ACE, d'un total de 15 476 190 actions à droit de vote variable et actions à droit de vote pour un produit brut de 325 \$ (304 \$ déduction faite des frais de placement de 21 \$). Les frais de placement déboursés ont été répartis entre ACE et Air Canada selon une estimation au prorata du montant global du placement. Air Canada n'a reçu aucun produit du placement secondaire d'ACE.

Conformément à l'abrégé 89 du Comité sur les problèmes nouveaux, *Échanges de participations entre des entreprises sous contrôle commun – Filiales en propriétés exclusive ou partielle*, les présents états financiers d'Air Canada comprennent les actifs et passifs, les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie d'Air Canada et de toutes les entités affiliées à Air Canada mentionnées ci-dessus, comme si elles avaient été regroupées depuis le 30 septembre 2004, date à laquelle Air Canada et les entités affiliées se sont affranchies de la

protection de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (« la LACC »). Les actifs et passifs ont été combinés à leur valeur comptable au sein des entreprises respectives. Les capitaux propres correspondent aux capitaux propres d'Air Canada, ajustés aux opérations décrites ci-dessus, le cas échéant.

B) CONVENTION DE PRÉSENTATION

Les présents états financiers consolidés combinés reflètent la situation financière, les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie relativement à ce qui suit :

- Air Canada, fournisseur de services de transport;
- Air Canada Capital Ltd., filiale en propriété exclusive d'Air Canada, propriétaire et locatrice d'appareils, dont certains sont sous-loués à Air Canada, à Jazz et à des tiers;
- 1209265 Alberta Ltd., filiale en propriété exclusive d'Air Canada, dépositaire et gestionnaire de la trésorerie et des investissements d'Air Canada;
- Simco Leasing Ltd., filiale en propriété exclusive d'Air Canada, propriétaire de matériel volant qu'elle loue à Air Canada;
- Société en commandite ACGHS (« Services au sol Air Canada » ou « ACGHS »), filiale en propriété exclusive d'Air Canada, qui assure des services d'assistance en escale;
- Société en commandite Touram pour les périodes postérieures au 30 janvier 2005 et Touram Inc. pour les périodes antérieures au 31 janvier 2005 (« Touram » ou « Vacances Air Canada »), voyageur et fournisseur de forfaits vacances, dont Air Canada détient une participation de 51 %;
- Société en commandite AC Cargo (« Air Canada Cargo »), filiale en propriété exclusive d'Air Canada, qui, au même titre qu'Air Canada, assure des services de transport de fret;
- Jazz Air SEC (« Jazz » ou « Jazz SEC »), fournisseur de services de transport aérien intérieurs et transfrontaliers pour le compte d'Air Canada aux termes d'un contrat d'achat de capacité (ACE détient une participation de 79,7 % dans le commandité Jazz ainsi qu'une participation de 79,7 % dans la société en commandite Jazz Air SEC; Air Canada ne détient aucune participation dans la société en commandite Jazz), qui a été consolidée conformément aux exigences de la NOC-15, car il a été établi qu'Air Canada est la principale bénéficiaire de Jazz;
- Maple Leaf Holdings USA Inc. qui détient des placements comptabilisés au coût dans d'autres entreprises;
- certaines entreprises de location d'appareils et de réacteurs et sociétés d'avitaillement, consolidées au titre de la note d'orientation concernant la « Consolidation des entités à détenteurs de droits variables » (la « NOC-15 ») du *Manuel de l'ICCA*, car il a été établi qu'Air Canada en est la principale bénéficiaire;
- Destina Groupe eCommerce SEC (« Destina »), qui fournissait des services de voyage par Internet et exploitait un site Internet de voyages aériens et non aériens. En 2006, une partie importante des actifs de Destina a été transférée à Air Canada (note 18).

Les activités de ces entités sont décrites plus amplement ci-après, sous la rubrique C, « Nature des activités ». Certaines sociétés en commandite et certains commandités des entités mentionnées ci-dessus sont pris en compte dans les présents états financiers consolidés combinés, ces entités n'exerçant aucune activité.

Air Canada compte deux secteurs d'activité : Services Air Canada et Jazz. Le secteur des Services Air Canada regroupe les services de transport de passagers et de fret de la Société offerts par Air Canada et les services connexes. Jazz exerce ses activités en vertu d'un 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 1^{er} janvier 2006 (le « CAC de Jazz »).

Les présents états financiers consolidés combinés sont exprimés en millions de dollars canadiens et établis conformément aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») au Canada.

La Société 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 la conséquence 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 la Société est telle que ses coûts fixes ne varient pas de façon proportionnelle à la demande passagers à court terme.

Répartition des charges générales

La Société reçoit certains services d'ACE et d'autres parties apparentées ne relevant pas de la Société, tout comme elle fournit certains services à ACE et à des parties apparentées hors de la Société. Les coûts directs liés aux services reçus, ainsi que les frais de gestion facturés par ACE aux entités de la Société, ont été incorporés aux présents états financiers consolidés combinés, comme l'explique la note 18. Le coût des services fournis à des parties apparentées hors de la Société a été constaté dans les présents états financiers consolidés combinés selon les modalités de chaque contrat. En outre, pour la période précédant le 24 novembre 2006, ces états financiers consolidés combinés tiennent compte de la quote-part des charges générales engagées par ACE, correspondant à la proportion des produits consolidés d'ACE représentée par les produits consolidés combinés de la Société. La part des charges générales répercutée sur la Société correspond à la proportion des charges générales engagées par ACE en ce qui concerne, entre autres, la rémunération des hauts dirigeants, les honoraires juridiques, les relations avec les investisseurs, la trésorerie, les finances et l'information financière, les impôts, la vérification interne, les ressources humaines, ainsi que la gouvernance d'entreprise, les honoraires professionnels et les obligations de déclaration, qui se sont chiffrées au total à 11 \$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2006 (21 \$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2005). Cette répartition des charges générales est constatée dans le secteur des Services Air Canada et est portée au crédit du surplus d'apport. Le 24 novembre 2006, la répartition des charges générales a cessé.

Les présents états financiers consolidés combinés ne tiennent pas compte de la répartition d'intérêts débiteurs additionnels sur les titres d'emprunt qu'ACE a émis, dont le taux d'intérêt réel moyen pondéré s'élève à 12 % pour la période terminée le 24 novembre 2006 (12 % pour l'exercice terminé le 31 décembre 2005). Dans le cadre du PAPE d'Air Canada décrit ci-dessus, la Société a réglé l'encours des emprunts de 140 \$ contractés auprès d'ACE et des membres de son groupe. Au 31 décembre 2005, la Société devait une somme de 340 \$ sur laquelle la Société verse des intérêts. Sur l'encours des emprunts au 31 décembre 2005, un montant de 90 \$ portait intérêt au taux préférentiel majoré de 3,00 %, un montant de 50 \$ portait intérêt au taux fixe de 10,00 %, alors que le reliquat de 200 \$ portait un taux d'intérêt annuel égal au taux préférentiel, majoré de 3,00 %, que la CIBC réclame aux entreprises canadiennes. La moyenne pondérée des taux d'intérêt effectifs s'appliquant à ces dettes intersociétés s'élevait à 9,36 % pour la période terminée le 24 novembre 2006 (à 8,29 % pour l'exercice clos le 31 décembre 2005). La direction de la Société estime que la dette intersociétés et les taux appliqués sont appropriés dans les circonstances.

La direction de la Société estime que les hypothèses sur lesquelles reposent les états financiers consolidés combinés et la répartition des charges ci-dessus sont raisonnables. Ces coûts et la répartition qui en est faite ne sauraient être indicatifs des coûts de la Société en tant qu'entité isolée pour les périodes à venir ni de la répartition qui en sera faite.

Participations intersociétés non prises en compte

Avant le PAPE d'Air Canada, Air Canada détenait, à des fins de planification fiscale, certaines participations dans des sociétés en commandite dont ACE possédait directement ou indirectement toutes les parts. Ces participations, le bénéfice connexe et les incidences fiscales connexes ont été exclus des présents bilans, et résultats de la Société, car ces participations n'avaient rien à voir avec les activités de la Société. Certaines de ces participations ont été cédées à ACE en 2005 et en 2006 moyennant un montant en trésorerie et un billet à recevoir. Aux fins des états financiers consolidés combinés, ces échanges de participations contre un montant en trésorerie et un billet à recevoir ont été comptabilisés en tant qu'opérations entre apparentés, donnant lieu à un apport en trésorerie et des billets à recevoir pour la Société. L'apport en trésorerie a été classé dans les activités de financement, dans l'état consolidé combiné des flux de trésorerie. Au cours de l'exercice 2006, la Société a reçu d'ACE des montants en trésorerie de 673 \$ pour le placement dans ACTS et de 483 \$ pour les placements dans Jazz (1 070 \$ pour le placement dans Aéroplan en 2005).

Au cours de l'exercice 2006, Jazz a réglé l'encours du billet à payer de 200 \$ à une filiale d'ACE dans le cadre du premier appel public à l'épargne du Fonds de revenu Jazz Air (note 19).

C) NATURE DES ACTIVITÉS

Air Canada est le plus important transporteur aérien à services complets du Canada sur les réseaux intérieur et international ainsi que le plus grand fournisseur de services passagers réguliers du Canada sur les segments intérieur, transfrontalier et international à destination et au départ du Canada. Certains des services passagers réguliers sont assurés par Jazz dans le cadre du CAC de Jazz. Directement ou par l'entremise du réseau Star Alliance, Air Canada est présente sur presque tous les grands marchés du monde. En outre, Air Canada assure certains services aériens nolisés.

Air Canada et Air Canada Cargo assurent des services de transport de fret sur les lignes intérieures, transfrontalières et internationales. Air Canada Cargo est un important transporteur de fret aérien intérieur et transfrontalier, 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 deux avions-cargos nolisés pour venir en aide aux services offerts sur les trajets Canada-Europe et Canada-Asie. Air Canada Cargo gère toutes les activités internationales liées au transport de fret pour le compte d'Air Canada.

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 de traitement 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.

Vacances Air Canada est un grand voyageur canadien proposant des forfaits vacances, dont des vols assurés par Air Canada, des services de location de chambres d'hôtel et de voitures et des croisières. Vacances Air Canada vend aussi des stocks de places excédentaires à des agences de voyages sous l'appellation commerciale Netair.

Jazz est un transporteur régional qui, aux termes du CAC de 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. 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, Jazz constate les produits qu'elle tire d'Air Canada selon une formule d'honoraires qui est fonction des heures de vol assurées, des passagers transportés et d'autres points prévus au contrat. Ces opérations intersociétés sont éliminées dans les états financiers consolidés combinés. Le secteur des Services Air Canada constate les produits tirés des vols offerts en vertu du CAC de Jazz à titre de produits passages. Toutefois, étant donné que Jazz effectue toutes les distributions à ses associés, soit ACE et Fonds de revenu Jazz Air (« Fonds Jazz »), tout le bénéfice de Jazz est attribué aux intérêts minoritaires, dans l'état consolidé combiné des résultats. Les distributions de 98 \$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2006 sont portées en diminution des intérêts minoritaires au bilan.

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 », Air Canada 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 combinée, à l'exclusion de l'écart d'acquisition, ont été entièrement réévalués à leur juste valeur. Un ajustement de réévaluation de 4 234 \$ a été comptabilisé dans les capitaux propres.

B) PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION ET DE REGROUPEMENT

Les états financiers consolidés combinés présentent les comptes relatifs aux activités décrites dans la note 1A ci-dessus, compte tenu des provisions pour intérêts minoritaires. Les états financiers consolidés combinés de la Société comprennent les comptes d'entités à détenteurs de droits variables 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 y afférentes. 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 perçus d'avance comprennent le produit de la vente de billets d'avion à Aéroplan, filiale d'ACE qui assure un programme de fidélisation de la clientèle à Air Canada et qui lui achète des places au titre du Contrat de participation et de services commerciaux (« CPSC » — voir la note 2F). 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 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.

La Société 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, généralement, ces écarts ont été minimes dans le passé.

E) CONTRATS D'ACHAT DE CAPACITÉ

Air Canada a conclu des contrats d'achat de capacité (« CAC ») avec des transporteurs régionaux indépendants dits « de troisième niveau » exploitant des appareils d'au plus 18 places. En vertu de ces CAC, Air Canada se charge entre autres 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. Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006, les produits passages au titre de CAC avec des transporteurs de troisième niveau s'élevaient à 68 \$ (70 \$ en 2005). Elle passe également en charges au titre de ces CAC diverses dépenses liées principalement au carburéacteur, aux redevances aéroportuaires et de navigation et à d'autres catégories de charges.

F) PROGRAMME DE FIDÉLISATION AÉROPLAN

Air Canada est un partenaire du programme Aéroplan, qui procure à certains clients d'Air Canada des milles Aéroplan que les clients peuvent échanger contre des primes-voyages et d'autres primes acquises par Aéroplan.

Aux termes du contrat de participation et de services commerciaux (« CPSC ») conclu par la Société et Aéroplan, Aéroplan achète des places sur les vols d'Air Canada pour s'acquitter de son obligation d'échanger des milles Aéroplan contre des primes-voyages. Le produit tiré de la vente de billets à Aéroplan est constaté à même les produits passages payés d'avance. Les produits sont constatés à mesure que les services de transport correspondants sont assurés.

En ce qui concerne les milles Aéroplan accumulés par les clients d'Air Canada, Air Canada achète des milles à Aéroplan conformément aux conditions du CPSC. Le coût d'achat de milles Aéroplan à Aéroplan est constaté à titre d'incitatif commercial et porté en diminution des produits passages au moment de l'émission des points, lorsqu'un vol admissible est offert au client.

Selon le CPSC, en ce qui concerne un nombre précisé de milles Aéroplan émis avant le 1^{er} janvier 2002, la Société est tenue de fournir les primes-voyages sans aucuns frais pour Aéroplan. À la mise en œuvre du plan d'arrangement de la Société au titre de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (le « plan »), l'obligation à cet égard a été constatée à la juste valeur estimative des primes-voyages censées devoir être émises ultérieurement à des membres Aéroplan (note 20). À l'échange de ces milles Aéroplan, une part de l'obligation est inscrite au titre des produits passages payés d'avance, tandis que les produits sont constatés dans les produits passages lorsque les transports sont assurés.

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, y compris les services de maintenance assurés par Jazz. 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.

La Société propose certains services à des apparentés qui sont essentiellement des services administratifs ayant trait aux technologies de l'information, aux ressources humaines, aux finances et à la comptabilité, aux services de trésorerie et de fiscalité, aux activités immobilières, aux affaires environnementales et aux services juridiques. Les produits tirés des services administratifs sont constatés à mesure que les services sont rendus. Les produits tirés de la location d'immeubles sont constatés de manière linéaire sur la durée du bail.

H) AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

Le coût des prestations et des régimes d'avantages complémentaires de retraite 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 et aux coûts de santé prévus.

La méthode de la valeur marchande ajustée est appliquée à l'évaluation de l'actif des régimes aux fins du calcul du rendement présumé de cet actif. Selon cette méthode, les différences de rendement des placements dans un exercice donné par rapport aux rendements attendus sont amorties 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 participants aux régimes est comprise entre 7 et 17 ans.

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.

Comme l'explique la note 9, certains salariés de la Société travaillent pour ACE et d'autres sont détachés par voie contractuelle à diverses filiales d'ACE. Ces salariés cotisent aux régimes de retraite à prestations déterminées dont la Société est la promotrice 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 combinés tiennent compte des actifs et des passifs de tous les régimes dont la Société est la promotrice. La charge de retraite est constatée, déduction faite des coûts recouverts auprès des

parties apparentées relativement aux salariés que la Société a détachés auprès de ces apparentés selon une formule convenue. En raison de la méthode du recouvrement des coûts, le coût des prestations de la Société est abaissé au moyen d'une écriture de compensation portée aux comptes débiteurs intersociétés.

I) RÉGIME DE PARTICIPATION AUX BÉNÉFICES

La Société dispose d'un régime de participation aux bénéfices à l'intention de son personnel. Les versements sont calculés annuellement à partir des résultats de l'ensemble de l'exercice et constatés tout au long de l'année 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 aux régimes de rémunération à base d'actions d'ACE, d'Air Canada ou de Jazz, décrits à la note 11.

La juste valeur des options sur actions ou des parts attribuées aux salariés de la Société est constatée à titre de charge reportée et créditée au surplus d'apport. La charge reportée est amortie à titre de charge salariale, selon la méthode linéaire, sur 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 constatée à cette 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 au cours du délai d'acquisition des droits est constatée sur la période allant de la date d'attribution jusqu'à la date où 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 ou des parts acquise à cette date.

ACE, Air Canada et Jazz proposent en outre des régimes d'actionariat liés à des actions d'ACE, d'Air Canada ou à des parts dans Jazz en vertu desquels la Société cotise, en contrepartie des montants versés par les salariés, selon un pourcentage précis. Depuis la clôture du PAPE d'Air Canada décrit à la note 1, les employés d'Air Canada peuvent seulement cotiser au régime d'Air Canada, et ne peuvent participer à celui d'ACE. Ces cotisations sont constatées au titre des « Salaires et charges sociales ».

K) MAINTENANCE ET RÉPARATION

Les frais de maintenance et de réparation sont passés en charges 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.

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'escalaire, aux honoraires et services professionnels, aux repas et à l'hébergement des équipages, à la promotion et à la publicité, aux assurances et aux cartes de crédit, ainsi que les coûts au sol liés aux forfaits de Vacances Air Canada, et d'autres dépenses. Ces charges sont constatées à mesure qu'elles sont engagées.

M) INSTRUMENTS FINANCIERS ET ACTIVITÉS 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. Lorsque la Société se sert d'instruments dérivés pour des relations de couverture, elle doit préciser, désigner et documenter ces opérations et, pour poursuivre la comptabilité de couverture, évaluer régulièrement ces opérations pour attester de leur efficacité continue à cet égard. Lorsqu'un instrument dérivé ne répond pas aux critères d'application de la comptabilité de couverture ou n'est pas désigné comme couverture, la juste valeur de cet instrument dérivé est constatée dans le bilan consolidé combiné et les variations de cette juste valeur, dans le résultat net de la période pendant laquelle elles sont survenues.

Les variations de la juste valeur de contrats à terme et contrats d'option sur 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 inscrits à leur juste valeur dans le bilan consolidé combiné, à titre de « débiteurs » et de « créditeurs et charges à payer ».

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 et placements 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 swaps, qui ne sont pas désignés comme des couvertures aux fins comptables, sont constatées en résultat net à titre d'« Autres produits hors exploitation », et inscrites au bilan consolidé combiné à titre d'« Autres actifs » et d'« Autres passifs à long terme ».

Les dérivés servant à des opérations de couverture sur le carburant sont désignés comme des couvertures aux fins comptables, et une comptabilité de couverture est appliquée à leur égard prospectivement, à compter du 1^{er} octobre 2005. Selon la comptabilité de couverture, les gains ou pertes sur des contrats de couverture du carburant sont comptabilisés en résultat net à titre d'élément de la charge de carburant lorsque le carburéacteur couvert sous-jacent est consommé. Les primes payées pour des contrats d'option et la valeur temps exclue sont reportées et constatées comme coût de couverture dans le bilan consolidé combiné, sous « Autres actifs », et comptabilisées à titre de « Charge de carburant » au moment où le carburéacteur couvert est consommé. De même, la valeur des dérivés précédemment mesurés à leur juste valeur dans les cas où la Société n'aurait pas appliqué la comptabilité de couverture est aussi traitée comme un coût de couverture et comptabilisée de la même façon. Avant que ces instruments dérivés soient désignés comme couvertures aux fins comptables, les gains ou pertes étaient constatés dans les « Autres charges hors exploitation ».

La Société cesse d'appliquer la comptabilité de couverture à un élément couvert à l'échéance de ce dernier ou si cet élément est vendu, résilié ou exercé, ou encore dès lors que la Société supprime la désignation de la relation de couverture, que la relation de couverture cesse d'être efficace ou que l'opération anticipée n'est plus probable.

Lorsque l'élément de couverture cesse d'exister et n'est pas remplacé, tous les gains, pertes, produits et charges qui y sont associés, et qui avaient précédemment été reportés du fait de l'application de la comptabilité de couverture, sont reportés en avant en vue d'être imputés au résultat net de la même période que ceux des gains, pertes, produits et charges correspondants associés à l'élément couvert.

Lorsque l'élément de couverture cesse d'exister ou que l'opération future n'est plus probable, tous les gains, pertes, produits et charges qui y sont associés et qui avaient précédemment été reportés du fait de l'application de la comptabilité de couverture sont constatés en résultat net de l'exercice.

N) CONVERSION DES DEVICES

Les actifs et les passifs monétaires libellés en monnaies étrangères sont convertis en dollars canadiens au cours du change en vigueur à la date du bilan consolidé combiné. 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, en raison des fluctuations du change est classé dans les gains ou pertes de change dans l'état consolidé combiné 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 incluant la date de la promulgation du changement. Il y a constatation d'actifs d'impôts futurs dans la mesure où leur matérialisation est considérée comme plus probable qu'improbable.

Comme le bénéfice des participations non prises en compte détenues par Air Canada (note 1) est exclu des présents états financiers consolidés combinés, la charge d'impôts futurs découlant de l'utilisation des pertes cumulées avant la mise en œuvre du Plan a été imputée aux capitaux propres.

P) TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

Au 31 décembre 2006, la trésorerie comprenait des placements de 1 330 \$ (1 084 \$ en 2005) dont l'échéance initiale est d'au plus trois mois. Ces placements, constitués d'acceptations bancaires, de billets à escompte bancaires et d'effets de commerce, peuvent être rapidement convertis en espèces et ont, à la date d'achat, une échéance d'au plus trois mois. Au 31 décembre 2006, le taux d'intérêt moyen pondéré des placements était de 4,31 % (3,39 % en 2005).

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 2006, le taux d'intérêt moyen pondéré des placements à court terme était de 4,38 % (3,15 % en 2005).

R) LIQUIDITÉS SOUMISES À DES RESTRICTIONS

Au 31 décembre 2006, la Société a constaté sous l'actif à court terme 109 \$ (86 \$ en 2005) au titre des liquidités soumises à des 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.

S) RECHANGES, MATIÈRES ET FOURNITURES

Les rechanges, matières et fournitures sont évalués au coût moyen ou à la valeur de réalisation nette, si elle est moins importante. Une provision pour désuétude des rechanges du matériel volant est accumulée pendant la durée d'utilisation estimative du matériel volant correspondant jusqu'à concurrence d'une valeur résiduelle de 30 %.

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 selon la moindre des valeurs entre la juste valeur des immobilisations et la valeur actualisée de ces versements au titre de la location. Le 30 septembre 2004, lors de l'adoption de la comptabilité nouveau départ, le coût des immobilisations corporelles de la Société a été ajusté en fonction de la juste valeur. De plus, la durée de vie estimative de certaines immobilisations a été ajustée, notamment celle de bâtiments, qui a été prolongée sans toutefois dépasser 50 ans.

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'entités à détenteurs de droits variables (« EDDV ») sont amorties sur leur durée du contrat, à concurrence de leur valeur résiduelle estimative. La période d'amortissement du matériel volant est de 20 à 30 ans et sa valeur résiduelle estimative, de 10 % à 20 %. Les frais de reconfiguration des avions sont amortis sur trois ans. Les améliorations apportées aux avions détenus sont capitalisées et amorties sur leur durée d'utilisation restante. 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. Une exception à cette règle est 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 cinq 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 d'acomptes sur acquisitions, dans le compte des immobilisations corporelles (voir la note 3). 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 15).

V) FRAIS DE FINANCEMENT REPORTÉS

Les frais de financement reportés sont amortis sur la durée des obligations correspondantes suivant la méthode des intérêts effectifs.

W) 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. Les actifs à durée de vie illimitée ne sont pas amortis, tandis que les actifs à durée de vie limitée sont amortis sur toute leur vie estimative jusqu'à épuisement.

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

X) 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 un changement de circonstances donne à penser que la valeur comptable d'actifs à long terme pourrait ne pas être recouvrée, on 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 sous-jacents. Si la valeur comptable ne pourra être recouvrée à partir des flux de trésorerie futurs prévus, on calcule 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 du groupe d'actifs ou de sa sortie.

Au titre des PCGR canadiens, les actifs incorporels à durée de vie indéfinie sont subordonnés à un test de dépréciation tous les ans ou lorsqu'un événement ou une situation indique une possibilité de dépréciation. Si la valeur comptable des actifs dépasse leur juste valeur, on ramène la valeur de ces actifs à leur juste valeur.

Y) PARTICIPATIONS

Les participations qui ne confèrent pas une influence notable sont comptabilisées à la valeur d'acquisition et toute perte de valeur qui n'est pas jugée temporaire est imputée au résultat. Il n'y a constatation des produits tirés de ces participations que dans la mesure où ils sont reçus ou exigibles.

Z) 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.

AA) 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 où 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 estimative. Au cours des périodes subséquentes, l'obligation est ajustée en fonction de l'augmentation due à la désactualisation et de toute variation du montant des flux de trésorerie futurs sous-jacents, et comptabilisée au résultat. Un gain ou une perte peut devoir être constaté au règlement de l'obligation.

BB) 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.

CC) ENTITÉS À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLES

Opérations de location liées à des appareils ou à des réacteurs

La Société a conclu des opérations de location liées à des appareils ou à des réacteurs auprès d'un certain nombre de structures d'accueil, considérées comme entités à détenteurs de droits variables (les « EDDV ») au titre de la note d'orientation 15 concernant la « Consolidation des entités à détenteurs de droits variables » (la « NOC-15 ») du *Manuel de l'ICCA*. Par suite de l'adoption de la NOC-15 et comme la Société est la principale bénéficiaire de ces EDDV, la Société a consolidé des entités de location, portant sur 51 appareils et 22 réacteurs.

Arrangements liés aux sociétés d'avitaillement

De concert avec d'autres compagnies aériennes, la Société 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, la Société 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 128 \$ et des passifs de quelque 108 \$, soit le risque de perte maximal auquel s'expose la Société 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. La Société considère le risque qui s'y rattache comme minime.

Jazz

Air Canada a conclu le CAC de Jazz comme il est décrit à la note 14, « Informations sectorielles ». En vertu du CAC de Jazz, Air Canada a garanti à Jazz des planchers quotidiens d'utilisation et de capacité et paie certains coûts variables d'exploitation et elle est tenue de couvrir certains frais liés au retour des appareils de Jazz visés par le CAC de Jazz. Air Canada ne détient aucune part de Jazz. En raison des dispositions du CAC de Jazz, Air Canada est réputée détenir des droits variables dans Jazz, au sens de la NOC-15. Par conséquent, ces états financiers combinés consolident les résultats de Jazz à titre de secteur d'activité d'Air Canada.

DD) NOUVELLES NORMES COMPTABLES NON ENCORE ENTRÉES EN VIGUEUR

Suit un aperçu des principales normes comptables que la Société s'apprête à adopter pour les prochains exercices.

Instruments financiers et couvertures

Le Conseil des normes comptables a publié trois nouvelles normes concernant les instruments financiers : i) *Instruments financiers – comptabilisation et évaluation*; ii) *Couvertures*; iii) *Résultat étendu*. Les principes fondamentaux à la base de ces normes sont que tous les instruments financiers, dont les instruments dérivés, doivent être comptabilisés au bilan d'une entreprise et évalués soit à leur juste valeur, soit, dans des circonstances limitées, lorsque la juste valeur pourrait ne pas être considérée comme des plus pertinentes, au coût ou au coût après amortissement. Les instruments financiers qu'on entend détenir jusqu'à leur échéance doivent être évalués au coût après amortissement. Les exigences actuelles en ce qui concerne la comptabilité de couverture sont élargies de manière que soit précisé comment cette comptabilité de couverture devrait être appliquée. En outre, un nouveau poste (« autres éléments du résultat étendu ») a été créé pour constater temporairement hors de l'état des résultats certains gains et pertes découlant d'un changement dans la juste valeur, à condition que cela se fasse en toute transparence. Les nouvelles normes s'appliqueront à la Société à

compter du 1^{er} janvier 2007. Les normes n'autorisent pas le retraitement des états financiers des exercices précédents; cependant, elles prévoient des dispositions de transition détaillées. La Société a évalué toutes les répercussions de ces nouvelles normes, qui pourraient avoir une incidence notable sur ses états financiers. Il convient de se reporter à la note 16 pour obtenir un complément d'information sur les répercussions des nouvelles normes.

EE) DONNÉES COMPARATIVES

Certaines données comparatives ont été retraitées afin de se conformer à la présentation des états financiers adoptée pour l'exercice écoulé.

3. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	2006	2005
Coût		
Matériel volant	3 666 \$	3 029 \$
Contrats de location-acquisition ^{a)}	1 813	1 758
Bâtiments et améliorations locatives	662	646
Matériel au sol et autres	122	118
	6 263	5 551
Amortissement cumulé		
Matériel volant	476	206
Contrats de location-acquisition ^{a)}	285	142
Bâtiments et améliorations locatives	95	53
Matériel au sol et autres	24	18
	880	419
	5 383	5 132
Acomptes sur acquisitions, y compris intérêts capitalisés ^{b)}	563	319
Immobilisations à la valeur comptable nette ^{c)}	5 946 \$	5 451 \$

a) Sont compris dans les contrats de location-acquisition, au 31 décembre 2006, 37 appareils (35 en 2005) d'un coût de 1 739 \$ (1 684 \$ en 2005), déduction faite de l'amortissement cumulé de 265 \$ (130 \$ en 2005) pour une valeur comptable nette de 1 474 \$ (1 554 \$ en 2005), du matériel informatique au coût de 28 \$ (28 \$ en 2005), déduction faite de l'amortissement cumulé de 16 \$ (9 \$ en 2005) pour une valeur comptable nette de 12 \$ (19 \$ en 2005), et des installations au coût de 46 \$ (46 \$ en 2005), déduction faite de l'amortissement cumulé de 4 \$ (3 \$ en 2005) pour une valeur comptable nette de 42 \$ (43 \$ en 2005).

b) Comprend 287 \$ (189 \$ en 2005) au titre de la commande d'appareils 777 et 787 de Boeing et 66 \$ (65 \$ en 2005) pour des appareils d'Embraer, 175 \$ (25 \$ en 2005) pour le programme de réaménagement des cabines ainsi que 35 \$ (40 \$ en 2005) pour des achats de matériel et projets internes.

c) La valeur comptable nette des immobilisations corporelles comprend les sommes suivantes : 1 137 \$ (1 224 \$ en 2005) au titre de la consolidation d'entités de location d'avions et de réacteurs; 111 \$ (109 \$ en 2005) au titre de la consolidation de sociétés d'avitaillement; 199 \$ (194 \$ en 2005) au titre de la consolidation de Jazz; ces consolidations ont été effectuées conformément à la NOC-15.

En 2006 :

- La Société a vendu un de ses bâtiments pour un produit de 40 \$, ayant une valeur comptable de 35 \$, la vente a donné lieu à un gain de 5 \$.
- La Société a inscrit une perte d'une valeur de 7 \$ au titre d'un de ses bâtiments dont la vente doit se conclure avec une partie apparentée au début de 2007, qui est constatée dans les « Autres charges d'exploitation » des résultats sectoriels des Services Air Canada.

En 2005, la Société a enregistré des provisions de 17 \$, dont 13 \$ au titre des rechanges. Ces provisions correspondent à l'excédent de la valeur comptable sur la juste valeur.

Au 31 décembre 2006, le matériel volant comptait 28 appareils (32 en 2005) retirés du service, pour une valeur comptable nette de 5 \$ (10 \$ en 2005) qui équivaut à peu près à la juste valeur.

Les intérêts capitalisés pour l'exercice 2006 s'élèvent à 61 \$ (14 \$ en 2005), dont 33 \$ à un taux d'intérêt moyen égal au TIOL majoré de 3,0 % et 28 \$ à un taux d'intérêt moyen de 8,05 %.

4. CHARGES REPORTÉES

	2006	2005
Versements au titre des locations avions supérieurs aux frais de location – Services Air Canada	55 \$	75 \$
Frais de financement – Services Air Canada	18	17
Versements au titre des locations avions supérieurs aux frais de location – Jazz	28	30
Frais de financement – Jazz	2	5
	103 \$	127 \$

5. ACTIFS INCORPORELS

	2006	2005
Actifs à durée de vie indéfinie		
Droits relatifs à des désignations et créneaux aéroportuaires internationaux	430 \$	653 \$
Marque de commerce Air Canada	393	595
Autres marques de commerce	50	84
	873	1 332
Actifs à durée de vie limitée		
Affiliation à Star Alliance	158	239
Autres contrats ou relations clients	157	211
Technologies	130	96
	445	546
Amortissement cumulé		
Affiliation à Star Alliance	(22)	(12)
Autres contrats ou relations clients	(65)	(36)
Technologies	(37)	(19)
	(124)	(67)
Actifs à durée de vie limitée, montant net	321	479
	1 194 \$	1 811 \$

Par suite de la constatation, dans l'exercice terminé le 31 décembre 2006, de l'avantage au titre des actifs d'impôts futurs qui existait au nouveau départ comptable et pour lequel une provision pour moins-value avait été constatée, les actifs incorporels pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006 ont été réduits proportionnellement de 554 \$, compte tenu de l'incidence du montant repris sur la provision pour moins-value d'ACE, décrit à la note 8 (89 \$ en 2005).

La valeur comptable des actifs incorporels comprend 5 \$ (10 \$ en 2005) relativement à Jazz, dont la consolidation a été effectuée conformément à la NOC-15.

6. ACOMPTES ET AUTRES ACTIFS

		2006	2005
Acomptes et instruments dérivés liés à des appareils		172 \$	167 \$
Garanties liées à des lettres de crédit et autres dépôts		133	127
Avances à ACE	note 1	-	186
Autres		7	10
		312 \$	490 \$

7. DETTE À LONG TERME ET CONTRATS DE LOCATION-ACQUISITION

	Échéance définitive	Taux d'intérêt courant	2006	2005
Financement des appareils Embraer ^{a)}	2017 – 2021	6,89 – 8,49	776 \$	393 \$
Contrats de vente conditionnelle ^{b)}	2019	8,26 – 8,28	184	193
Entente de coopération Air Canada – Lufthansa ^{c)}	2009	6,50	44	59
Prêt GE ^{d)}	2015	11,12	48	51
Facilité de crédit renouvelable ^{e)}	2010	-	-	-
Autres	2007 – 2010	4,32 – 9,10	5	8
Dettes directes de la Société			1 057	704
Jazz – facilité de crédit consortiale de premier rang ^{f)}	2009	7,09	115	-
Emprunts à terme et facilités de crédit de Jazz			-	14
Entités de location d'avions et de réacteurs – dette ^{g)}			1 051	1 125
Sociétés d'avitaillement – dette ^{h)}			59	53
Dettes consolidées au titre de la NOC-15			1 225	1 192
Obligations au titre des contrats de location-acquisition ⁱ⁾			1 281	1 365
Dettes totales et contrats de location-acquisition			3 563	3 261
Part à court terme			(367)	(265)
Dettes à long terme et contrats de location-acquisition			3 196 \$	2 996 \$

Le taux d'intérêt courant figurant dans le tableau ci-dessus est celui qui était en vigueur au 31 décembre 2006.

Les obligations de remboursement du capital au 31 décembre 2006 sur la dette à long terme et les obligations au titre des contrats de location-acquisition ainsi que la dette contractée pour les avions, les réacteurs et l'avitaillement, consolidées comme entités à détenteurs de droits variables conformément à la NOC-15 s'établissent comme suit :

	2007	2008	2009	2010	2011	Par la suite
Dettes directes de la Société	67 \$	85 \$	70 \$	55 \$	70 \$	710 \$
Dettes consolidées au titre de la NOC-15	120	117	175	118	248	447
Remboursement sur le capital des obligations au titre des contrats de location-acquisition	180	179	92	90	87	653
Total	367 \$	381 \$	337 \$	263 \$	405 \$	1 810 \$

a) Le tableau qui suit récapitule les emprunts qu'Air Canada a contractés pour financer l'acquisition des appareils Embraer, lesquels emprunts sont garantis par les appareils livrés :

	Nombre d'appareils	Taux d'intérêt	Échéance	Montant initial de l'emprunt en \$ US	Montant initial de l'emprunt en \$ CA
Exercice 2006					
175 d'Embraer	1	7,34 %	2018	20 \$	23 \$
190 d'Embraer	15	8,07 %	2021	330	374
Exercice 2005					
175 d'Embraer	14	7,14 %	2017	277	329
190 d'Embraer	3	7,80 %	2020	65	75
Total				692 \$	801 \$

En 2006, les marges de taux d'intérêt sur l'encours des emprunts liés à tous les appareils 175 d'Embraer (297 \$ US) sont passées de 3,25 % à 2,35 % et huit emprunts qui portaient intérêt à taux variable ont été convertis en emprunts à taux fixe. L'intérêt indiqué ci-dessus représente la moyenne pondérée des taux d'intérêt fixes au 31 décembre 2006 quant aux emprunts contractés par Air Canada pour le financement des appareils Embraer (7,81 % – moyenne pondérée des taux sur l'encours des emprunts à taux d'intérêt fixes et à taux d'intérêt variables au 31 décembre 2005).

- b) Capital impayé de 158 \$ 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 de trois mois majoré de 2,9 % (8,27 % au 31 décembre 2006 et 7,26 % au 31 décembre 2005).
- c) Capital impayé de 38 \$ US échéant en 2009, à paiements semestriels, portant intérêt à taux fixe de 4,495 %, majoré de 2,0 % de frais de garantie annuels.
- d) Capital impayé de 41 \$ US échéant en 2015, à paiements trimestriels, portant intérêt à taux 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 et garanti par du matériel d'entraînement au vol d'une valeur comptable actuelle de 55 \$.
- e) À la clôture du PAPE d'Air Canada et sous réserve que certaines conditions usuelles soient réunies, l'entente concernant la facilité de crédit renouvelable, a été modifiée et reformulée. Il est prévu que l'entente modifiée établira une facilité de crédit renouvelable garantie de premier rang de 400 M \$ US (la « facilité de crédit renouvelable ») d'une durée de trois ans. La facilité de crédit modifiée est d'une durée de trois ans et 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 modifiée est assujéti à une restriction de la capacité d'emprunt établie en fonction de certains pourcentages de la valeur de certains comptes débiteurs et biens immobiliers admissibles. La facilité de crédit renouvelable 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 renouvelable 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 % ou au taux préférentiel majoré de 1,25 % à 2,25 % (fondés sur le bénéfice d'Air Canada avant intérêts, impôts, amortissement, désuétude et locations avions). Au 31 décembre 2006, aucune somme n'avait été tirée de cette facilité.
- f) Dans le cadre du placement initial de parts du Fonds de revenu Jazz Air (« PAPE de Jazz »), Jazz a conclu une facilité de crédit consortiale garantie de premier rang de 150 \$. À la clôture du PAPE de Jazz, 115 \$ en avaient été tirés (113 \$ après les frais). Cette facilité d'une durée de trois ans porte intérêt à des taux variables et expire en 2009. La facilité de crédit en cours est garantie par la quasi-totalité des biens actuels et futurs de Jazz. Jazz a conclu des contrats de swap avec des tiers d'un montant nominal de référence de 115 \$ pour recevoir des taux variables et payer des taux fixes de 7,09 %. Après le 31 décembre 2006, l'échéance initiale de cette facilité a été prolongée jusqu'à 2010.
- g) La Société a conclu des opérations de location liées à des appareils ou des réacteurs auprès de plusieurs structures d'accueil considérées comme des EDDV. La dette était assortie d'un taux d'intérêt effectif moyen pondéré d'environ 8 %. Les appareils constituent des garanties pour leurs propriétaires à l'égard des dettes s'y rapportant. Les créanciers au titre de ces ententes de location ont des recours contre la Société, en tant que locataire, en cas de défaillance ou de résiliation anticipée du contrat de location. La dette liée aux appareils s'établit à 902 \$ US (1 051 \$) [965 \$ US (1 125 \$) en 2005]; elle est résumée comme suit :

	Échéance définitive	2006	2005
CRJ	2007 – 2011	316 \$	329 \$
767-300 de Boeing	2011 – 2016	211	231
Réacteurs	2008	71	78
A319 d'Airbus	2011 – 2014	304	331
A321 d'Airbus	2017	149	156
		1 051 \$	1 125 \$

- h) Selon la NOC-15, la Société est le principal bénéficiaire de certaines sociétés d'avitaillement canadiennes. La dette est garantie par un contrat de sûreté générale couvrant tous les actifs des sociétés d'avitaillement.

- i) Les obligations au titre des contrats de location-acquisition liées à du matériel informatique, à des installations et à 37 appareils se chiffrent à 1 281 \$ (80 \$ et 1 030 \$ US) [en 2005, elles s'élevaient à 1 365 \$ (87 \$ et 1 096 \$ US)]. La dette était assortie d'un taux d'intérêt effectif moyen pondéré d'environ 8 %. Les échéances définitives vont de 2008 à 2027. Au cours de l'exercice 2006, la Société a constaté des intérêts débiteurs de 101 \$ (119 \$ en 2005) au titre des obligations.

Au 31 décembre 2006, les paiements minimaux futurs concernant des obligations au titre des contrats de location-acquisition s'établissaient comme suit :

2007	275	\$
2008	260	
2009	161	
2010	152	
2011	142	
Par la suite	829	
Total des paiements minimaux de loyer	1 819	
Moins l'intérêt présumé	(538)	
Total des obligations au titre des contrats de location-acquisition	1 281	\$

Certains contrats de location d'avions prévoient un test de la juste valeur commençant le 1^{er} juillet 2009 et se poursuivant chaque année par la suite jusqu'à échéance. Ce test porte sur les 38 appareils en location, dont 37 font l'objet de contrats de location-acquisition. Selon les résultats de ce test, Air Canada 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 pourra être recouvré dans la mesure où la juste valeur des appareils excède certains seuils et où Air Canada aura obtenu un apport à la valeur résiduelle à l'échéance des contrats. Le montant maximal à payer le 1^{er} juillet 2009, en partant de l'hypothèse que les appareils correspondants ne valent rien, est de 871 \$ US. Ce montant s'élimine progressivement jusqu'à l'échéance des contrats correspondants.

En 2006, la Société a payé des intérêts sur la dette à long terme et les obligations au titre de contrats de location-acquisition de 251 \$ (227 \$ en 2005).

8. IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES FUTURS

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

	2006	2005
Actif d'impôts futurs constaté au titre de l'actif à court terme ^{a)}	345 \$	- \$
Impôts exigibles ^{a)}	(345) \$	
Passif d'impôts futurs ^{c)}	(134) \$	(217) \$

a) Impôts exigibles

La stratégie d'utilisation de pertes fiscales prévue, compte tenu du premier appel public à l'épargne d'Air Canada et de la restructuration de l'entreprise, a entraîné des impôts exigibles de 345 \$. Ces impôts exigibles proviennent de la cession des actifs d'impôts d'Air Canada à ACE. Les impôts exigibles sont recouvrables sur les actifs d'impôts futurs d'Air Canada. Ainsi, une provision pour moins-value de 345 \$ a été réintégrée. L'économie devrait se matérialiser d'ici douze mois.

b) Provision pour moins-value

La Société a déterminé qu'il est plus probable qu'improbable que les actifs d'impôts futurs de 1 169 \$ ne soient pas recouvrables et ils ont été contrebalancés par une provision pour moins-value. Toutefois, les réductions d'impôts futurs à l'origine des actifs d'impôts futurs demeurent disponibles pour utilisation ultérieure en réduction du bénéfice imposable.

Avant qu'ait lieu le PAPE d'Air Canada, il a été établi qu'une partie de la provision pour moins-value constatée par ACE devait être reprise puisqu'il était plus probable qu'improbable que certains actifs d'impôts futurs de 504 \$, et au titre duquel a été constatée une provision pour moins-value au moment de passer à la comptabilité nouveau départ, seraient réalisés. Conformément à la comptabilisation des impôts sur les bénéfices d'Air Canada lorsqu'elle était détenue en propriété exclusive par ACE, l'incidence du montant repris sur la provision pour moins-value par ACE a été une réduction des actifs incorporels d'Air Canada (selon une estimation au prorata) de 374 \$.

L'avantage au titre des actifs d'impôts futurs qui existait au passage à la comptabilité nouveau départ, y compris l'avantage constaté par les apparentés de la Société, à l'égard duquel un montant a été repris sur la provision pour moins-value, est comptabilisé au prorata, en diminution des actifs incorporels de la Société et est porté au débit ou au crédit des capitaux propres de la Société. L'application au prorata du montant repris sur la provision pour moins-value est fondée sur la valeur comptable globale des actifs incorporels de la Société et des autres entités d'ACE parce que, en vertu du plan, ces actifs incorporels ont été transférés d'Air Canada aux autres entités. Le crédit cumulé porté aux capitaux propres de la Société s'établissait à 340 \$ au 31 décembre 2006, comme il est mentionné à la note 12 (49 \$ en 2005).

Comme il est décrit à la note 1, les présents états financiers consolidés combinés excluent le bénéfice de certaines participations intersociétés détenues par Air Canada. Les bénéfices dégagés de ces placements ont donné lieu au report prospectif de pertes autres qu'en capital d'Air Canada et la charge d'impôts sur les bénéfices futurs a par conséquent été passée aux capitaux propres de la Société. Le débit cumulé porté aux capitaux propres de la Société s'établissait à 177 \$ au 31 décembre 2006, comme il est mentionné à la note 12 (105 \$ en 2005).

Après le PAPE d'Air Canada, la comptabilisation des impôts sur les bénéfices futurs d'Air Canada a été dissociée de celle d'ACE. Par conséquent, les écritures comptables d'ACE ne devraient plus avoir de répercussions sur les actifs incorporels et les capitaux propres d'Air Canada.

c) Passifs d'impôts sur les bénéfices futurs

L'hypothèse a été retenue que des actifs incorporels et autres d'une valeur comptable d'environ 836 \$, sans coût fiscal sous-jacent, ont une durée de vie illimitée et, en conséquence, le passif d'impôts futurs connexe de

134 \$ ne devrait pas être retiré du bilan tant que les actifs n'auront pas été cédés ou qu'ils ne seront pas amortissables, ce qui entraîne un passif d'impôts futurs de 134 \$.

	31 décembre 2006	31 décembre 2005
Actifs d'impôts futurs		
Pertes autres qu'en capital reportées	10 \$	334 \$
Obligations au titre des avantages complémentaires de retraite	685	805
Provisions comptables non déductibles actuellement aux fins fiscales	180	184
Amortissement comptable supérieur à l'amortissement fiscal	316	413
Dépenses en immobilisations admissibles	10	7
Produits constatés d'avance	355	32
Autres éléments, montant net	34	63
Total des actifs d'impôts futurs	1 590	1 838
Passifs d'impôts futurs		
Actifs incorporels	210	361
Actifs d'impôts futurs, montant net	1 380	1 477
Moins provision pour moins-value	1 169	1 694
Passifs d'impôts futurs constatés, montant net	211 \$	(217) \$

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

	31 décembre 2006	31 décembre 2005
Charge (économie) d'impôts selon les taux d'imposition fédéral et provincial combinés	(25) \$	- \$
Part non imposable des gains en capital	1	(2)
Impôts sur les grandes sociétés	-	10
Charges non déductibles	14	12
Effet de la modification de taux d'imposition sur les bénéfices futurs	2	-
Effet des taux d'imposition réglementaires pratiquement en vigueur pendant l'exercice	64	(17)
Autres	2	-
	58	3
Provision pour moins-value	(61)	18
(Économie) charge d'impôts sur les bénéfices	(3) \$	21 \$

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

	31 décembre 2006	31 décembre 2005
Charge d'impôts exigibles	- \$	10 \$
Charge (économie) d'impôts futurs liée aux écarts temporaires	(6)	10
Économie d'impôts futurs liée à la modification des taux d'imposition	64	(17)
Provision pour moins-value	(61)	18
(Économie) charge d'impôts sur les bénéfices	(3) \$	21 \$

En 2005 et 2006, la Société n'a pas payé d'impôts sur ses bénéfices.

Les soldes des attributs fiscaux au 31 décembre 2006, à savoir les soldes des pertes autres qu'en capital reportées, variaient selon la juridiction fiscale. Les échéances des pertes fiscales, selon le régime fédéral, sont les suivantes :

	Perte fiscale
2010	9 \$
2014	16
	25 \$

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

La Société propose à ses salariés, notamment aux employés de la Société qui sont détachés par contrat à ACTS et à Aéroplan, plusieurs régimes de retraite à prestations ou à cotisations déterminées ainsi que des régimes d'avantages complémentaires de retraite.

La Société 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, elle 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 au moment de la retraite, de la cessation d'emploi ou du décès des participants, 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.

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 en cours d'emploi et des prestations complémentaires de retraite. Les prestations en cours d'emploi portent sur les 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 salariés de la Société travaillent pour ACE et d'autres sont détachés à ACTS et à Aéroplan aux termes de contrats de services. Ces salariés cotisent aux régimes de retraite à prestations déterminées dont la Société est le promoteur et participent en outre aux régimes d'avantages sociaux futurs (prévoyance maladie, assurance vie et assurance invalidité) dont elle est le promoteur. Les présents états financiers consolidés combinés tiennent compte des actifs et des passifs de tous les régimes dont la Société est le promoteur. Les charges sociales incorporées aux présents états financiers consolidés combinés comprennent les charges liées à l'ensemble des salariés qui participent aux régimes, moins les coûts répercutés sur les parties apparentées correspondant aux employés détachés. Le recouvrement de coût lié au passif au titre des régimes de retraite et d'avantages complémentaires s'est élevé à 56 \$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006 (51 \$ en 2005).

En 2005, la date d'évaluation retenue aux fins de la déclaration des charges à payer au titre des régimes de retraite et d'avantages complémentaires a été devancée du 31 décembre au 30 novembre.

Obligation au titre des prestations et actif des régimes

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

	Régimes de retraite		Avantages complémentaires de retraite	
	2006	2005	2006	2005
Variation de l'obligation au titre des prestations				
Obligation au titre des prestations à l'ouverture de l'exercice	12 921 \$	11 207 \$	940 \$	842 \$
Coûts des services rendus au cours de l'exercice	254	202	77	85
Coûts financiers	640	650	48	50
Cotisations salariales	89	80	-	-
Prestations versées	(627)	(592)	(60)	(63)
Perte actuarielle (gain)	(74)	1 419	(38)	31
Écart de change	32	(45)	(1)	(5)
	13 235	12 921	966	940
Variation de l'actif des régimes				
Juste valeur de l'actif des régimes à l'ouverture de l'exercice	10 421	9 673	14	10
Rendement réel de l'actif des régimes	1 493	1 016	1	1
Cotisations patronales	455	284	47	54
Cotisations salariales	89	80	-	-
Prestations versées	(627)	(592)	(54)	(51)
Écart de change	27	(40)	-	-
	11 858	10 421	8	14
Déficit à la clôture de l'exercice	1 377	2 500	958	926
Cotisations patronales après la date d'évaluation	(7)	(6)	(6)	(5)
Coût des services passés non constaté	-	-	-	-
Gain actuariel net non constaté (perte)	(221)	(1 061)	46	21
Obligation nette au titre des prestations	1 149 \$	1 433 \$	998 \$	942 \$
Hypothèses actuarielles moyennes pondérées ayant servi au calcul de l'obligation au titre des prestations constituées				
Taux d'actualisation	5,00 %	5,00 %	5,00 – 5,50 %	4,50 – 5,75 %
Taux d'accroissement de la rémunération ^{a)}	2,50 %	4,00 %		

- 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 de régimes de retraite pour les exercices 2006 à 2008, et un taux de 2,5 % a été utilisé pour les exercices restants.

Le déficit au titre des régimes de retraite à la clôture de l'exercice est le suivant :

	2006	2005
Régimes agréés canadiens ^{a)}	556 \$	1 657 \$
Régimes des États-Unis, du Royaume-Uni et du Japon	55	76
Régimes complémentaires	766	767
	1 377 \$	2 500 \$

- a) Y compris 19 \$ (17 \$ en 2005) relativement à Jazz, qui est consolidé conformément à la NOC-15.

Sur une base comptable, le déficit des régimes de retraite au 31 décembre 2006 était de 1 377 \$, contre 2 500 \$ au 31 décembre 2005. La diminution du déficit comptable est principalement attribuable au rendement excédentaire des actifs du régime d'environ 13,8 % pour l'exercice et à la capitalisation des cotisations patronales au titre de services passés de 261 \$. La diminution du déficit net du régime au cours de

l'exercice devrait entraîner une diminution des cotisations patronales pour 2007, comme il est décrit ci-dessous à la rubrique Obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite.

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

	2006	2005
Prestations de retraite	1 149 \$	1 433 \$
Avantages complémentaires de retraite	998	942
Obligation nette au titre des prestations	2 147	2 375
Part à court terme	(271)	(221)
Passif au titre des prestations de retraite et d'avantages complémentaires	1 876 \$	2 154 \$

La part à court terme du passif au titre des régimes de retraite représente les cotisations au titre des services passés pour les régimes agréés canadiens devant être payées en 2007, tandis que la part à court terme des avantages complémentaires de retraite est une estimation des réclamations qui devront être engagées en 2007. La part à court terme de l'obligation est incluse dans les « Crédeurs et charges à payer ».

Pour l'exercice 2006, les paiements en espèces, constitués des cotisations en espèces de la Société 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 520 \$ (355 \$ en 2005).

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	
	2006	2005	2006	2005
Ventilation de la charge de retraite nette				
Coûts des services rendus au cours de l'exercice	254 \$	202 \$	77 \$	85 \$
Coûts financiers	640	650	48	50
Rendement réel de l'actif des régimes	(1 515)	(973)	(1)	(1)
Perte actuarielle (gain) sur l'obligation au titre des prestations	(47)	1 362	(43)	19
Coûts survenus pendant l'exercice	(668)	1 241	81	153
Écart entre les coûts survenus et les coûts constatés pendant l'exercice en ce qui concerne :				
Rendement de l'actif des régimes	774	281	-	-
Perte actuarielle (gain)	65	(1 362)	26	(23)
	839	(1 081)	26	(23)
Charge de retraite nette liée aux régimes	171	160	107	130
Montant imputé aux parties apparentées	(33)	(28)	(23)	(24)
Charge nette de retraite et d'avantages complémentaires^{a)}	138 \$	132 \$	84 \$	106 \$
Hypothèses actuarielles moyennes pondérées ayant servi au calcul de l'obligation au titre des prestations				
Taux d'actualisation	5,00 %	5,75 %	5,00 – 5,50 %	4,50 – 5,75 %
Taux de rendement à long terme attendu de l'actif des régimes	7,50 %	7,50 %	7,50 %	7,50 %
Taux d'accroissement de la rémunération ^{b)}	4,00 %	4,00 %		

a) Y compris des prestations de retraite de 10 \$ (5 \$ en 2005) relativement à Jazz, qui est consolidé en vertu de la NOC-15.

- b) Un taux d'accroissement de la rémunération de 0 % en 2005, de 2 % en 2006 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 2006, un taux d'augmentation annuel de 9,75 % (10 % en 2005) 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 \$ le total des coûts des services rendus et des coûts financiers, et de 17 \$ le coût de l'obligation. Une diminution de un point de ces taux aurait abaissé de 1 \$ le total des coûts des services rendus et des coûts financiers et de 16 \$ l'obligation correspondante.

Obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite

Le tableau ci-dessous présente les projections relatives aux obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite de la Société pour 2007 au 31 décembre 2006, et à la lumière de l'évaluation de la solvabilité au 1^{er} janvier 2006. Les obligations finales au titre de la capitalisation pour 2007 seront déterminées par l'évaluation au 1^{er} janvier 2007.

	2007
Régimes agréés canadiens – services passés ^{a)}	250 \$
Régimes agréés canadiens – services rendus au cours de l'exercice	162
Autres conventions de retraite	86
	498 \$

- a) Y compris 2 \$ pour les services passés et 7 \$ pour les services au cours de l'exercice, relativement à Jazz, qui est consolidé en vertu de la NOC-15.

L'évaluation actuarielle la plus récente est en date du 1^{er} janvier 2006 et la date d'entrée en vigueur de la prochaine évaluation actuarielle est le 1^{er} janvier 2007. En ce qui concerne les régimes agréés canadiens, les obligations de capitalisation reposent sur le minimum de cotisations au titre des services passés établi à partir des évaluations actuarielles au 1^{er} janvier 2006, auquel s'ajoute une projection de cotisations pour les services rendus au cours de l'exercice établie à partir des évaluations actuarielles au 1^{er} janvier 2006 utilisées à cette fin. En fonction des prévisions, le déficit de solvabilité au titre des régimes de retraite agréés au 1^{er} janvier 2007 devrait diminuer considérablement par rapport à celui qui a été constaté au 1^{er} janvier 2006, ce qui devrait entraîner une diminution des cotisations patronales d'environ 90 M\$ en 2007.

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 1^{er} 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 par les billets. Au 31 décembre 2006, la valeur des billets garantis en circulation était de 219 \$ (329 \$ en 2005). 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 composition de l'actif des régimes agréés canadiens et la répartition visée sont représentées ci-dessous :

	30 novembre 2006	30 novembre 2005	Répartition visée
Actions	59,1 %	62,3 %	59,0 %
Obligations et hypothèques	34,7 %	32,1 %	41,0 %
Immobilier	0,0 %	0,1 %	0,0 %
Actifs à court terme et autres	6,2 %	5,5 %	0,0 %
	100,0 %	100,0 %	100,0 %

Régimes agréés canadiens

En ce qui concerne les régimes agréés canadiens, les placements sont effectués conformément à l'*Énoncé de la politique et des objectifs en matière de placement* de la Fiducie globale des caisses de retraite d'Air Canada. 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 valeurs mobilières 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 commerciale 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 au marché. Les instruments dérivés sont autorisés dans la mesure où ils ne servent ni à des fins spéculatives ni à créer un emprunt.
- Les placements à taux de rendement fixe 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 la Société 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 la Société, 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 taux de cotisation salariale de la Société varient de 3 % à 6 % du salaire, la Société cotisant des sommes équivalentes. La charge au titre des régimes à cotisations déterminées de la Société s'élève à 7 \$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006 (6 \$ en 2005).

10. AUTRES PASSIFS À LONG TERME

	2006	2005
Obligation au titre des milles Aéroplan ^{a)}	105 \$	80 \$
Passif au titre des contrats de location avions défavorables ^{b)}	77	107
Versements au titre des locations avions supérieurs aux frais de location ^{c)}	121	126
Passif à long terme lié au personnel ^{d)}	54	86
Passif au titre de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail	45	53
Autres	70	44
	472 \$	496 \$

- a) Air Canada a un passif à l'égard des milles Aéroplan en cours, en l'occurrence les milles gagnés avant le 1^{er} janvier 2002. Il convient de se reporter à la note 20 pour une description de la charge exceptionnelle relative aux milles Aéroplan, laquelle a rajusté l'estimation initiale des milles Aéroplan. Au 31 décembre 2006, Air Canada affichait toujours à cet égard un passif d'environ 15 milliards de milles, soit 163 \$, dont une tranche de 58 \$ était comprise dans les passifs à court terme (14 milliards de milles, soit 169 \$, au 31 décembre 2005). Le montant du passif supplémentaire a été déterminé en fonction de la juste valeur actuelle du nombre de milles supplémentaires.
- b) Le passif au titre des contrats de location d'avions défavorables représente la valeur actualisée nette des versements au titre des locations d'avions en excédent du montant estimatif des frais de location sur le marché relativement à des locations qui existaient au moment du passage à la comptabilité nouveau départ.
- c) Y compris 59 \$ au 31 décembre 2006 (53 \$ en 2005) relativement à Jazz, qui est consolidé en vertu de la NOC-15.
- 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 :

	2006	2005
Ouverture de l'exercice	121 \$	157 \$
Charges constatées au titre des salaires et charges sociales	-	5
Accroissement des intérêts	8	12
Charges engagées	(52)	(53)
Fin de l'exercice	77	121
Part à court terme	(32)	(40)
	45 \$	81 \$

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 :

	2006	2005
Ouverture de l'exercice	13 \$	12 \$
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre		
Provision initiale	28	-
Ajustement à la provision	(8)	-
Charges constatées au titre des salaires et charges sociales	7	5
Charges engagées	(11)	(4)
Fin de l'exercice	29	13
Part à court terme	(20)	(8)
	9 \$	5 \$

La part à court terme de l'obligation est incluse dans les créiteurs et charges à payer.

Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre

En février 2006, un plan de réduction de 20 % de l'effectif non syndiqué a été annoncé. Au premier trimestre de 2006, une charge exceptionnelle de 28 \$ a été constatée dans le secteur des Services Air Canada relativement à ce plan. Au cours du quatrième trimestre de 2006, le coût estimatif de ce plan a été revu étant donné que l'incidence favorable de l'attrition et d'autres facteurs atténuaient le coût de la réalisation de cet objectif. Par conséquent, au quatrième trimestre 2006, le secteur des Services Air Canada a inscrit une diminution de 8 \$ de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre.

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. La Société n'est pas obligée d'offrir en permanence ces programmes.

11. 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. Cinquante pour cent des options s'acquièrent sur quatre ans, le reste s'acquérant 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 étant donné que les options sont acquises.

Le nombre d'options sur actions attribuées à des salariés d'ACE, 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 :

	2006	2005
Charge de rémunération (en millions de dollars)	3 \$	2 \$
Nombre d'options sur actions attribuées à des employés d'Air Canada	186 006	320 000
Moyenne pondérée de la juste valeur par option attribuée (en dollars)	10,39 \$	9,76 \$
Juste valeur globale des options sur actions attribuées (en millions de dollars)	2 \$	3 \$
Hypothèses relatives à la moyenne pondérée :		
Taux d'intérêt sans risque	4,02 %	3,40 %
Volatilité prévue	35 %	35 %
Rendement des actions	0 %	0 %
Durée de vie prévue des options (en années)	4,5	4,5

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

	2006		2005	
	Options (en milliers)	Prix d'exercice moyen pondéré par action	Options (en milliers)	Prix d'exercice moyen pondéré par action
Ouverture de l'exercice	1 550	24,37 \$	1 460	20,00 \$
Options attribuées	26	34,78	320	41,15
Options exercées	(80)	20,00	(142)	20,00
Options éteintes	(30)	20,00	(88)	20,00
Options en cours avant distribution spéciale	1 466	24,88	1 550	24,37
Ajustement – distribution spéciale ACE ^{a)}	101		s.o.	
Options en cours après distribution spéciale ^{a)}	1 567	23,26		
Options attribuées	160	32,08		
Options exercées	(96)	19,07		
Options éteintes	(21)	20,73		
Options en cours à la clôture de l'exercice	1 610	24,42 \$	1 550	24,37 \$
Options pouvant être exercées à la clôture de l'exercice	291	24,27 \$	233	22,90 \$

- a) En conformité avec les modalités du régime d'options sur actions d'ACE, la distribution spéciale effectuée par ACE en mars 2006 a provoqué un ajustement du prix d'exercice moyen pondéré des options et du nombre d'options en circulation. En date du 22 mars 2006, cet ajustement a été appliqué à toutes les options sur actions d'ACE non exercées au 1^{er} mars 2006, que les droits dont elles sont assorties aient été acquis ou non. À la date d'ajustement, le prix d'exercice moyen pondéré des options et le nombre d'options en cours ont été modifiés, passant de 24,88 \$ et 1 465 480 options à 23,26 \$ et 1 567 612 options.

Options en cours – 2006					Options pouvant être exercées – 2006	
Fourchette des prix d'exercice	Dates d'échéance	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	1 085 803	5	18,70 \$	210 742	18,70 \$
31,89 \$ - 38,91 \$	2012	339 604	6	38,52	80 220	38,91
30,61 \$ - 33,89 \$	2013	184 734	7	32,14	-	-
		1 610 141		24,42 \$	290 962	24,27 \$

Options en cours – 2005					Options pouvant être exercées – 2005	
Fourchette des prix d'exercice	Dates d'échéance	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
20,00 \$	2011	1 229 622	6	20,00 \$	201 372	20,00 \$
34,11 \$ - 41,62 \$	2012	320 000	7	41,15	31 250	41,62
		1 549 622		24,37 \$	232 622	22,90 \$

Régime d'intéressement à long terme d'Air Canada

Ainsi qu'il a été approuvé par le conseil d'administration et parallèlement au PAPE d'Air Canada décrit à la note 1, certains des employés de la Société participent au régime d'intéressement à long terme d'Air Canada (le « régime d'intéressement à long terme ») administré par le conseil d'administration de celle-ci. Le régime d'intéressement à long terme 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 en vertu du régime d'intéressement à long terme auront une durée d'au plus 10 ans et seront assorties d'un prix d'exercice fondé sur la juste valeur marchande 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 bénéfice net établis par le conseil d'Air Canada pour la même période. Les conditions du régime d'intéressement à long terme précisent que, au départ à la retraite d'un employé, les options attribuées peuvent être exercées étant donné que les droits d'exercice continuent de s'accumuler dans les trois années qui suivent 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 :

	2006	2005
Charge de rémunération (en millions de dollars)	3 \$	- \$
Nombre d'options sur actions attribuées	1 699 678	-
Moyenne pondérée de la juste valeur par option attribuée (en dollars)	5,40 \$	- \$
Juste valeur globale des options sur actions attribuées (en millions de dollars)	9 \$	- \$
Hypothèses relatives à la moyenne pondérée :		
Taux d'intérêt sans risque	4,07 %	-
Volatilité prévue	35 %	-
Rendement des actions	0 %	-
Durée de vie prévue des options (en années)	4,5	-

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

	2006		2005	
	Options (en milliers)	Prix d'exercice moyen pondéré par action	Options (en milliers)	Prix d'exercice moyen pondéré par action
Ouverture de l'exercice	-	- \$	-	- \$
Options attribuées	1 700	21,00	-	-
Options exercées	-	-	-	-
Options éteintes	-	-	-	-
Options en cours à la clôture de l'exercice	1 700	21,00 \$	-	- \$
Options pouvant être exercées à la clôture de l'exercice	-	- \$	-	- \$

Options en cours – 2006					Options pouvant être exercées – 2006	
Fourchette des prix d'exercice	Date d'échéance	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 \$	2016	1 699 678	10	21,00 \$	-	-

Environ 346 000 unités d'actions liées au rendement ont également été attribuées en vertu du régime d'intéressement à long terme. Les unités d'actions liées au rendement auront une durée d'au plus trois ans et seront assorties d'un prix d'attribution fondé sur la juste valeur marchande des actions au moment de l'attribution des options. Les unités d'actions liées au rendement attribuées aux termes du régime d'intéressement à long terme seront acquises sur trois ans à compter du 1^{er} janvier 2007 et comprendront des caractéristiques d'acquisition selon le rendement. Selon les modalités du régime d'intéressement à long terme, au départ à la retraite d'un employé, les unités d'actions au rendement seront établies au prorata à la fin de la période d'acquisition en fonction du nombre total de mois de service accomplis pendant la période de validité des unités d'actions liées au rendement.

Régime d'intéressement à long terme de Jazz

Jazz s'est dotée d'un Régime initial d'intéressement à long terme (le « régime initial d'intéressement de Jazz »), dans le cadre duquel les employés clés recevront, à titre d'attribution spéciale unique, des parts de Jazz. Au total, 603 903 parts de Jazz ont été attribuées. Selon ce régime, la moitié des parts attribuées sont conditionnelles au rendement de Jazz et l'autre moitié pourra être acquise le 31 décembre 2008. Pour l'exercice 2006, la charge de rémunération au titre de ce régime constatée au secteur Jazz est de 2 \$ et le total des engagements futurs en vertu de ce régime s'élève à 6 \$.

Régimes d'actionnariat des employés

Des régimes d'actionnariat ont été établis afin de permettre aux employés d'acheter des actions ou des parts d'ACE, d'Air Canada ou de Jazz. Les employés admissibles peuvent investir jusqu'à 6 % de leur salaire de base pour l'achat d'actions ou de parts sur le marché secondaire. Air Canada et Jazz cotiseront 33,3 % des investissements de l'employé. Au cours de l'exercice 2006, la Société a enregistré une charge de rémunération de 2 \$ dans le secteur Services Air Canada et de 2 \$ dans le secteur Jazz au titre des régimes d'actionnariat des employés.

12. CAPITAUX PROPRES

Le capital social au 31 décembre 2006 (déduction faite des frais de placement) se présentait comme suit :

	2006	2005
Capital social		
Actions ordinaires ^{a)}	562 \$	-
Actions ordinaires spéciales	-	325
	562	325
Ajustement aux capitaux propres ^{b)}	(288)	(303)
	274 \$	22 \$

a) Le produit net du premier appel public à l'épargne d'Air Canada en 2006 a entraîné une augmentation de 187 \$ au titre des capitaux propres, déduction faite des frais de placement de 13 \$. La valeur comptable des actions ordinaires en circulation en date du 31 décembre 2005 comprend le produit net reçu par Air Canada provenant des actions émises à ACE au 30 septembre 2004.

b) Conformément à la comptabilité nouveau départ, le solde des capitaux propres après une réévaluation intégrale est ajusté à la valeur nette des actifs et passifs identifiables. Selon le chapitre 1625 du Manuel de l'ICCA, *Réévaluation intégrale des actifs et des passifs*, l'écart d'acquisition ne doit pas être constaté même si la juste valeur de l'actif net est moindre que la juste valeur de l'entreprise dans son ensemble.

Au quatrième trimestre de 2006, par suite de l'examen des provisions en cours, il a été déterminé qu'une partie de la provision, de 15 \$, ne serait plus requise. Le montant a été réintégré aux capitaux propres, étant donné que les montants étaient liés aux provisions établies avant l'application de la comptabilité nouveau départ.

Par suite des opérations liées au PAPE d'Air Canada décrites à la note 1, Air Canada est devenue la société mère des entités incluses dans le secteur Services Air Canada des présents états financiers consolidés combinés. Conformément à l'abrégié 89 du Comité sur les problèmes nouveaux, *Échanges de participations entre des entreprises sous contrôle commun – Filiales en propriétés exclusive ou partielle*, les capitaux propres ont été retraités pour toutes les périodes présentées afin de refléter les capitaux propres d'Air Canada comme si les sociétés avaient été regroupées depuis leur création.

Le tableau ci-dessous illustre l'évolution du capital social d'Air Canada au cours de l'exercice :

Actions en circulation (en milliers)	Actions ordinaires	Actions ordinaires spéciales	Actions privilegiée spéciales	Actions privilegiées de renflouement échangeables	Actions sans droit de vote de catégorie A	Actions sans droit de vote
2006						
Ouverture de l'exercice	-	50 000	50 000	-	-	-
Modifications apportées en cours d'exercice :						
Cession de placement d'ACE ^{c)}	1	1	-	-	-	-
Conversion au titre du PAPE ^{c)}	90 475	(50 001)	(50 000)	-	-	-
Premier appel public à l'épargne	9 524	-	-	-	-	-
Fin de l'exercice	100 000	-	-	-	-	-
2005						
Ouverture de l'exercice	15 158	-	-	23 647	3	22 646
Modifications apportées en cours d'exercice :						
Conversion en actions ordinaires	46 254	-	-	(23 647)	(3)	(22 646)
Conversion en actions ordinaires et privilégiées spéciales	(61 412)	50 000	50 000	-	-	-
Fin de l'exercice	-	50 000	50 000	-	-	-

c) Dans le cadre du PAPE d'Air Canada, décrit à la note 1, ACE a cédé à Air Canada la totalité de sa participation dans Services au sol Air Canada et Air Canada Cargo, ainsi que 51 % des parts détenues dans Société en commandite Touram (« Vacances Air Canada ») en contrepartie de l'émission à ACE

d'actions ordinaires d'Air Canada et d'actions ordinaires spéciales, qui ont été converties en actions ordinaires avant le PAPE d'Air Canada. De plus, ACE a échangé toutes les actions privilégiées d'Air Canada qu'elle détenait contre des actions ordinaires d'Air Canada selon un ratio d'échange égal au prix des actions vendues au cours du PAPE d'Air Canada, ce qui a entraîné l'émission d'actions ordinaires supplémentaires.

Actions ordinaires

Au 31 décembre 2006, les actions ordinaires pouvant être émises par Air Canada se composaient d'un nombre illimité d'actions à droit de vote variable de catégorie A (les « actions à droit de vote variable ») et d'un nombre illimité d'actions à droit de vote de catégorie B (les « actions à droit de vote »). Les porteurs des actions ordinaires des deux catégories ont des droits équivalents, sauf pour le droit de vote. Les porteurs d'actions à droit de vote variable ont droit à une voix par action, sauf si le pourcentage des voix rattachées aux actions à droit de vote variable en circulation, par rapport à toutes les voix rattachées aux actions d'Air Canada en circulation, est supérieur à 25 % ou si le total des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote variable ou en leur nom lors d'une assemblée est supérieur à 25 % du nombre total de voix pouvant être exprimées à cette assemblée. Si le seuil des 25 % devait être dépassé, le droit de vote rattaché à chaque action à droit de vote variable diminuera proportionnellement. Les actions à droit de vote variable seront converties automatiquement en actions à droit de vote si les actions sont détenues, appartiennent en propriété véritable et sont contrôlées, directement ou indirectement, par un Canadien. Les actions à droit de vote seront converties automatiquement en actions à droit de vote variable si les actions sont détenues, appartiennent en propriété véritable ou sont contrôlées, directement ou indirectement, par une partie qui n'est pas un Canadien admissible.

Voici les actions ordinaires émises et en circulation d'Air Canada en date du 31 décembre 2006, ainsi que les actions ordinaires pouvant être émises :

Actions ordinaires en circulation (en millions)	2006
Actions émises et en circulation	
Actions à droit de vote variable de catégorie A	18
Actions à droit de vote de catégorie B	82
Total des actions émises et en circulation	100
Actions ordinaires éventuelles	
Options sur actions	2

Au cours de 2005, une quantité nominale d'actions ordinaires ont été émises à l'intention d'ACE en contrepartie de l'acquisition des actifs de Destina.

Actions ordinaires spéciales et actions privilégiées spéciales

Au cours de la période allant du 1^{er} janvier 2006 à la date du PAPE d'Air Canada :

- 1 000 actions ordinaires spéciales ont été émises à l'intention d'ACE en contrepartie de l'acquisition d'ACGHS et de certains autres commandités, comme il est indiqué à la note 1.

50 001 101 actions ordinaires spéciales et 50 000 000 d'actions privilégiées spéciales ont été converties en 90 475 190 actions ordinaires. La valeur comptable du passif au titre des actions privilégiées spéciales qui s'élève à 50 \$ a été reclassée dans le capital social, et les actions ordinaires considérées comme ayant été émises contre des actions privilégiées spéciales sont au nombre de 2 380 952. ACE a reçu une action ordinaire spéciale en contrepartie des intérêts courus sur le passif au titre des actions privilégiées spéciales.

En 2005, toutes les actions ordinaires émises et en circulation ont été annulées en raison de l'échange de 50 000 000 d'actions ordinaires spéciales et de 50 000 000 d'actions privilégiées spéciales. Au 31 décembre 2005, le capital social d'Air Canada était composé de 50 millions d'actions ordinaires spéciales détenues par ACE.

En fonction de certaines caractéristiques propres aux actions privilégiées spéciales, les 50 millions d'actions privilégiées détenues par une filiale en propriété exclusive d'ACE au 31 décembre 2005 ont été classées à titre de passif dans ces états financiers consolidés combinés.

Actions ordinaires spéciales

Chaque action ordinaire spéciale conférait un droit de vote à son porteur et était assortie de droits de liquidation par préséance sur d'autres actions ordinaires de 0,01 \$ par action.

Actions privilégiées spéciales

Aucune action privilégiée spéciale détenue ne conférait de droit de vote à son porteur. Le porteur d'actions privilégiées spéciales était autorisé à recevoir des dividendes cumulatifs à un taux fixe de 8 % par an, payables en espèces, en biens ou au moyen de l'émission d'actions de n'importe quelle catégorie entièrement libérées du capital social d'Air Canada. Le porteur des actions privilégiées spéciales peut demander à la Société le remboursement à tout moment de la totalité, ou de temps à autre d'une partie, de ses actions privilégiées spéciales à 1 \$ par action.

Actions privilégiées de renflouement échangeables

Aucune action privilégiée de renflouement échangeable détenue ne conférait de droit de vote à son porteur. Les porteurs d'actions privilégiées de renflouement échangeables pouvaient recevoir un montant global de 5 \$ par voie de réduction du capital déclaré de telles actions sur une période de cinq ans. Chaque action privilégiée de renflouement échangeable était convertible à tout moment au gré du porteur en une action ordinaire payée et libérée. Au cours de 2005, 23 646 547 actions privilégiées de renflouement échangeables ayant une valeur comptable nulle ont été échangées contre des actions ordinaires.

Actions sans droit de vote et actions sans droit de vote de catégorie A

Aucune action sans droit de vote de catégorie A et d'action sans droit de vote ne conférait de droit de vote à son porteur. En 2005, ces actions ont été converties en actions ordinaires.

Surplus d'apport

Voici les modifications apportées au surplus d'apport durant les exercices présentés :

	2006	2005
Surplus d'apport à l'ouverture de l'exercice	1 037 \$	-
Répartition des charges générales (note 1)	11	21
Juste valeur des options sur actions émises aux employés de la Société constatée à titre de charge de rémunération (note 11)		
Régime d'ACE	3	2
Régime d'Air Canada	3	-
Répartition de la réduction des actifs incorporels (note 8)	(340)	49
Utilisation des actifs d'impôts futurs (note 8)	(177)	(105)
Apport d'ACE à la cession de placements (note 1)	1 156	1 070
Surplus d'apport à la fin de l'exercice	1 693 \$	1 037 \$

13. 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)	2006	2005
Numérateur :		
Numérateur utilisé pour le calcul du résultat de base par action :		
Perte de l'exercice	(74) \$	(20) \$
Effet des titres potentiellement dilutifs :		
Options sur actions	-	-
Numérateur ajusté servant au calcul du résultat dilué par action	(74) \$	(20) \$
Dénominateur :		
Dénominateur utilisé pour le calcul du résultat de base par action :		
Nombre moyen pondéré d'actions ^{a)}	89	82
Effet des titres potentiellement dilutifs :		
Options sur actions	-	-
Dénominateur ajusté servant au calcul du résultat dilué par action	89	82
Perte de base par action	(0,83) \$	(0,25) \$
Perte diluée par action	(0,83) \$	(0,25) \$

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.

a) Le nombre moyen pondéré d'actions en circulation, utilisé aux fins des calculs précédents du résultat de base et du résultat dilué par action pour 2006 et 2005, a pris en compte l'incidence des échanges de différents types d'actions à même le capital social en utilisant les actions ordinaires en circulation d'Air Canada au moment du PAPE d'Air Canada (note 12). Ces échanges ont été traités comme des fractionnements et des regroupements d'actions dans les présents états financiers et le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires aux fins du calcul des montants par action a été retraité rétroactivement.

L'effet dilutif des options sur actions en cours sur le résultat par action est déterminé suivant la méthode du rachat d'actions. Le produit découlant de l'exercice de ces titres est réputé 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 1 699 678 options en cours, étant donné que le prix d'exercice des options était supérieur au cours moyen des actions ordinaires pour l'exercice (néant en 2005).

Au 31 décembre 2006, environ 346 000 unités d'actions liées au rendement d'Air Canada étaient en circulation et l'acquisition a commencé le 1^{er} janvier 2007. Ces actions n'entrent pas dans le calcul du résultat dilué par action ci-dessus.

14. INFORMATIONS SECTORIELLES

Le rapprochement des montants globaux déclarés pour chaque secteur et dans chaque région aux montants applicables des états financiers consolidés combinés s'établit comme suit :

	2006			Total consolidé
	Services Air Canada	Jazz	Éliminations	
Produits passages	8 887 \$	- \$	- \$	8 887 \$
Produits fret	629	-	-	629
Autres produits	644	7	-	651
Produits externes	10 160	7	-	10 167
Produits intersectoriels	79	1 374	(1 453)	-
	10 239	1 381	(1 453)	10 167
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	(102)	-	-	(102)
Total des produits	10 137	1 381	(1 453)	10 065
Salaires et charges sociales	1 816	311	-	2 127
Carburant avions	2 544	285	(284)	2 545
Locations avions	314	134	(7)	441
Redevances aéroportuaires	982	178	(178)	982
Maintenance, matières et fournitures avions	768	98	(11)	855
Amortissement des immobilisations corporelles	437	21	-	458
Amortissement des actifs incorporels	54	-	-	54
Provision pour désuétude	2	-	-	2
Commissions	237	-	-	237
Frais payés à Jazz au titre du CAC	871	-	(871)	-
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	20	-	-	20
Autres charges d'exploitation	1 978	210	(103)	2 085
Total des charges d'exploitation	10 023	1 237	(1 454)	9 806
Bénéfice d'exploitation	114	144	1	259
Intérêts créditeurs	82	6	(1)	87
Intérêts débiteurs	(313)	(8)	-	(321)
Intérêts capitalisés	62	(1)	-	61
Perte à la vente d'actifs et provisions pour actifs	(6)	-	-	(6)
Autres charges hors exploitation	(16)	(1)	-	(17)
Intérêts minoritaires	(12)	-	(140)	(152)
Écart de change	12	-	-	12
Économie d'impôts sur les bénéfices	3	-	-	3
Résultats sectoriels/bénéfice (perte)	(74) \$	140 \$	(140) \$	(74) \$

	Services			2005
	Air Canada	Jazz	Éliminations	Total consolidé
Produits passages	8 197 \$	2 \$	- \$	8 199 \$
Produits fret	625	-	-	625
Autres produits	626	8	-	634
Produits externes	9 448	10	-	9 458
Produits intersectoriels	61	1 013	(1 074)	-
Total des produits	9 509	1 023	(1 074)	9 458
Salaires et charges sociales	1 857	265	-	2 122
Carburant avions	2 197	177	(177)	2 197
Locations avions	341	80	(4)	417
Redevances aéroportuaires	924	124	(124)	924
Maintenance, matières et fournitures avions	693	68	(10)	751
Amortissement des immobilisations corporelles	346	18	-	364
Amortissement des actifs incorporels	56	-	-	56
Provision pour désuétude	2	-	-	2
Commissions	253	-	-	253
Frais payés à Jazz au titre du CAC	693	-	(693)	-
Autres charges d'exploitation	1 956	162	(64)	2 054
Total des charges d'exploitation	9 318	894	(1 072)	9 140
Bénéfice d'exploitation (perte)	191	129	(2)	318
Intérêts créditeurs	48	1	(1)	48
Intérêts débiteurs	(270)	(16)	2	(284)
Intérêts capitalisés	14	-	-	14
Perte à la vente d'actifs et provisions pour actifs	(31)	4	-	(27)
Autres produits (charges) hors exploitation	15	-	1	16
Intérêts minoritaires	(13)	-	(118)	(131)
Écart de change	47	-	-	47
Impôts sur les bénéfices	(21)	-	-	(21)
Résultats sectoriels/bénéfice (perte)	(20) \$	118 \$	(118) \$	(20) \$

Information d'ordre géographique

Produits passages	2006	2005
Lignes canadiennes	3 680 \$	3 420 \$
Lignes transfrontalières	1 825	1 557
Lignes transatlantiques	1 795	1 712
Lignes transpacifiques	946	924
Autres	641	586
	8 887 \$	8 199 \$
Produits fret	2006	2005
Lignes canadiennes	119 \$	129 \$
Lignes transfrontalières	28	33
Lignes transatlantiques	225	228
Lignes transpacifiques	215	189
Autres	42	46
	629 \$	625 \$

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

				2006
	Services Air Canada	Jazz	Éliminations	Total consolidé
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 312 \$	135 \$	-	1 447 \$
Placements à court terme	798	-	-	798
	2 110 \$	135 \$	- \$	2 245 \$
Nouvelles immobilisations corporelles	863 \$	25 \$	-	888 \$
Actif total	11 388 \$	483 \$	(122) \$	11 749 \$

				2005
	Services Air Canada	Jazz	Éliminations	Total consolidé
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 000 \$	34 \$	-	1 034 \$
Placements à court terme	302	-	-	302
	1 302 \$	34 \$	- \$	1 336 \$
Nouvelles immobilisations corporelles	852 \$	16 \$	-	868 \$
Actif total	9 995 \$	504 \$	(237) \$	10 262 \$

La Société est un transporteur aérien intérieur et international, et aux fins de présentation des informations sectorielles, le matériel volant est répertorié au Canada. Ainsi, la quasi-totalité des immobilisations corporelles de la Société est liée à des activités exercées au Canada.

Relation entre Air Canada et Jazz

Air Canada ne détient aucune participation dans Jazz. Jazz est consolidée dans ces états financiers consolidés combinés conformément à la NOC-15. Il a été déterminé qu'Air Canada est le principal bénéficiaire. Air Canada et Jazz négocient l'une avec l'autre comme si elles étaient des parties non apparentées sans lien de dépendance.

Le secteur Services Air Canada regroupe les services de transport de passagers et de fret qu'exploite Air Canada et les services connexes.

Le secteur Jazz représente Jazz Air SEC exerçant ses activités aux termes du contrat d'achat de capacité (« CAC de Jazz »), conclu avec Air Canada comme il est décrit à la note 1C.

En vertu du CAC de Jazz, Jazz se fait rembourser tous les « coûts refacturés » (voir la description ci-après) et perçoit d'Air Canada des frais calculés selon divers paramètres fondés sur les coûts estimatifs que Jazz a à engager et à payer pour la période donnée en ce qui concerne les vols exploités par Jazz en vertu du CAC de Jazz et d'autres services aux appareils, autres que les coûts refacturés de Jazz, majorés d'un certain pourcentage. Les frais comportent un volet variable, qui est fonction de l'utilisation des appareils de Jazz, et un volet fixe. Les frais que Jazz réclame aux Services Air Canada sont exigibles mensuellement et ils sont ventilés entre les locations avions et les autres charges d'exploitation, dans les résultats sectoriels.

Les coûts refacturés qui sont remboursés à Jazz, comme les frais de carburant, les redevances de navigation et les redevances aéroportuaires, sont classés dans les autres charges d'exploitation, dans les résultats sectoriels des Services Air Canada.

Les méthodes comptables suivies pour ces deux secteurs sont décrites à la note 2. Les produits de Jazz sont constatés selon le CAC de Jazz, à mesure que les services sont fournis au secteur Services Air Canada.

15. ENGAGEMENTS

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

Embraer

Le marché conclu avec Embraer porte sur des commandes fermes de 15 appareils de série 175 et 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 2006, les options pouvant être exercées étaient au nombre de 49.

La livraison des 15 appareils 175 d'Embraer a commencé en juillet 2005 et s'est achevée par la livraison du dernier exemplaire en janvier 2006. Tous les appareils 175 d'Embraer livrés étaient financés à hauteur de 80 % par un tiers (voir la note 7).

Les livraisons d'appareils 190 d'Embraer ont commencé en décembre 2005 et au 31 décembre 2006, 18 appareils 190 d'Embraer faisant l'objet de commandes fermes avaient été livrés. En ce qui concerne les 18 premiers 190 d'Embraer, livrés selon des commandes fermes, Air Canada a reçu d'un syndicat de banques et de la part de l'avionneur des emprunts à hauteur de 80 % des dépenses en immobilisations prévues, comme cela est expliqué à la note 7.

La livraison d'autres appareils, qui devait être effectuée avant novembre 2007, a été reportée à une date ultérieure, le dernier appareil devant être livré avant janvier 2008. L'incidence de ces retards a été prise en compte dans les dépenses en immobilisations projetées et faisant l'objet d'un engagement qui figurent dans le tableau ci-dessous. Ces projections ont été faites à partir d'estimations fondées sur les renseignements actuellement disponibles et sont susceptibles de changer.

Air Canada a aussi reçu de la part d'un tiers des engagements de financement visant 18 autres appareils 190 d'Embraer à hauteur d'environ 80 % des dépenses en immobilisations, prévues à rembourser par versements trimestriels étalés sur 12 ans. Le financement de jusqu'à cinq de ces appareils peut être fait à taux fixes, tandis que les 13 autres appareils seront financés à des taux variables. Les emprunts portent intérêt à un taux égal au TIOL à 90 jours aux États-Unis majoré de 1,90 % ou à un taux fixe équivalent.

Air Canada a également obtenu des engagements financiers auprès d'un syndicat de banques visant les neuf appareils 190 d'Embraer restants faisant l'objet de commandes fermes, à hauteur d'environ 80 % des dépenses en immobilisation, prévues à rembourser par versements trimestriels étalés sur 12 ans. Les emprunts portent intérêt à un taux égal au TIOL à 90 jours aux États-Unis majoré de 1,70 % ou à un taux fixe équivalent.

Boeing

En novembre 2005, Air Canada a conclu des marchés avec Boeing visant l'acquisition d'au plus 36 appareils 777 de Boeing et d'au plus 60 appareils 787 de Boeing.

La commande de 36 appareils 777 de Boeing comprend la commande ferme de 18 appareils et des droits d'achat sur 18 autres appareils du même type selon un panachage à déterminer parmi les plus récents modèles de la famille des 777. Au 31 décembre 2006, Air Canada avait confirmé auprès de Boeing la livraison de huit 777-300ER et de six 777-200LR. Les modèles des quatre autres appareils de Boeing restent à déterminer. La livraison du premier appareil 777 de Boeing est prévue pour mars 2007.

L'entente sur les 60 appareils 787 de Boeing comporte des commandes fermes de 14 appareils avec options et des droits d'achat sur 46 autres appareils. Air Canada prévoit prendre la livraison du premier 787 de Boeing en 2010.

Air Canada a reçu de Boeing et du motoriste des engagements de financement relativement à toutes les commandes fermes restantes, à hauteur d'environ 90 % des dépenses en immobilisations. Ce financement porterait intérêt à un taux de 9,86 %, établi en fonction des taux d'intérêt au 31 décembre 2006. L'échéance serait de 15 ans, et les remboursements du capital et des intérêts seraient assimilables à ceux d'un emprunt hypothécaire et échelonnés sous forme de versements égaux sur la durée du financement. En novembre 2006, Air Canada a déposé une demande de financement sous forme de garantie d'emprunt auprès de l'Export-Import Bank des États-Unis pour les sept premières livraisons de 777 de Boeing en 2007. Si elle est obtenue, la garantie d'une durée de 12 ans couvrirait 85 % du coût des appareils, à un taux d'intérêt d'environ 5,36 %, établi en fonction des taux d'intérêt au 31 décembre 2006.

Air Canada a conclu auprès d'International Lease Finance Corporation (« ILFC ») un contrat de location de dix ans portant sur un 777-300ER de Boeing dont elle devrait prendre livraison en mai 2007.

Programme de réaménagement des cabines

Tout en faisant l'acquisition de nouveaux appareils, Air Canada a entrepris en avril 2006 d'importants réaménagements des cabines existantes. L'intérieur de tous les appareils existants, à l'exception de celui des A340 d'Airbus, sera réaménagé. Le programme de réaménagement devrait s'achever d'ici le milieu de 2008. Les dépenses en immobilisations liées à ce programme seront amorties sur cinq ans.

Engagements d'immobilisations

Au 31 décembre 2006, le coût global estimatif des appareils en commande ferme et des autres immobilisations faisant l'objet d'un engagement se chiffrait à environ 5 861 \$ (déduction faite des engagements de financement fermes de 4 745 \$). Les prix, libellés en dollars américains, ont été convertis au cours du change en vigueur le 31 décembre 2006 à midi, à savoir 1,1653 \$ CA. Le coût global estimatif a été établi à partir des prix de livraison majorés d'un facteur d'indexation estimatif et, s'il y a lieu, d'un intérêt pour report de paiement des prix de livraison établi à partir du TIOL à 90 jours au 31 décembre 2006. Les paiements au titre d'engagements se ventilent comme suit :

	2006
Exercice se terminant le 31 décembre 2007	2 151 \$
Exercice se terminant le 31 décembre 2008	1 458
Exercice se terminant le 31 décembre 2009	448
Exercice se terminant le 31 décembre 2010	933
Exercice se terminant le 31 décembre 2011	868
Par la suite	3
	5 861 \$

Engagements au titre de contrats de location-exploitation

Au 31 décembre 2006, les paiements minimaux futurs au titre de contrats de location-exploitation en cours portant sur du matériel volant et d'autres immobilisations se chiffraient à 2 957 \$ (3 416 \$ au 31 décembre 2005) aux taux de change en vigueur à la clôture de l'exercice.

	2006		
	Engagements au titre de contrats de location-exploitation		
	Matériel volant	Autres immobilisations	Total
Exercice se terminant le 31 décembre 2007	406 \$	66 \$	472 \$
Exercice se terminant le 31 décembre 2008	335	58	393
Exercice se terminant le 31 décembre 2009	305	43	348
Exercice se terminant le 31 décembre 2010	270	34	304
Exercice se terminant le 31 décembre 2011	200	25	225
Par la suite	1 072	143	1 215
	2 588 \$	369 \$	2 957 \$

La note 7, « Dette à long terme et obligations au titre de contrats de location-acquisition », présente les paiements effectués relativement à des appareils relevant, aux fins comptables, de contrats de location-acquisition et d'EDDV.

Au 31 décembre 2006, les engagements non résiliables minimaux futurs pour les 12 mois subséquents au titre de contrats d'achat de capacité avec des transporteurs régionaux non apparentés se chiffraient à 14 \$.

16. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE

La Société a pour ligne de conduite de gérer le risque lié aux fluctuations des taux d'intérêt, des cours du change et des prix du carburéacteur en recourant à divers instruments financiers dérivés. 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

La Société recourt à des contrats à terme de taux d'intérêt pour gérer les risques associés aux fluctuations des taux d'intérêt sur sa dette et ses placements à taux variable libellés en dollars américains et canadiens. En 2006, la Société a conclu 19 swaps de taux d'intérêt d'une valeur nominale 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 novembre 2007. 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 de juin 2021 à décembre 2022. La Société entend établir les swaps de taux d'intérêt à la livraison des appareils visés. La Société n'a pas appliqué la comptabilité de couverture à ces instruments dérivés. Avant le 31 décembre 2006, sept de ces swaps avaient été réglés, pour une perte nette de 4 \$. Au 31 décembre 2006, la juste valeur des 12 swaps restants était de 13 \$ en faveur de la contrepartie et inscrite dans les « Autres passifs à long terme » du bilan consolidé combiné. Au deuxième trimestre de 2006, la Société a constaté une perte nette de 17 \$ depuis l'entrée en vigueur de ces swaps.

En 2005, la Société s'est entendue avec un tiers non apparenté relativement à des swaps de taux d'intérêt qui avaient été résiliés dans la foulée de l'entrée d'Air Canada sous la protection de la LACC, le 1^{er} avril 2003. Avait suivi un différend entre ces deux parties quant aux modalités de compensation de la résiliation des swaps. L'entente de règlement prévoit le paiement à Air Canada de 8 \$ US, correspondant à une part des paiements nets que la Société aurait reçus si les swaps n'avaient pas été résiliés. Les swaps de remplacement qui ont été mis en place auprès d'un autre tiers non apparenté avaient, au moment où ils ont été institués, une juste valeur de 9 \$ avec une position favorable à la Société. À la suite de ces opérations, la Société a réalisé un gain de 17 \$, déduction faite de frais de 3 \$ liés aux opérations, qui a été inclus dans les « Acomptes et autres actifs ». Les swaps viennent à échéance en janvier 2024 et convertissent en taux variables les paiements de loyer à taux fixes de deux contrats de location de 767 de Boeing consolidés au titre de la NOC-15. Ces swaps n'ont pas été désignés comme des éléments de couverture aux fins comptables. Au 31 décembre 2006, ces deux swaps avaient une juste valeur de 4 \$, avec une position favorable à la Société (7 \$ au 31 décembre 2005, avec une position favorable à la Société).

En 2006, Jazz a conclu des swaps de taux d'intérêt pour se prémunir contre les fluctuations des taux d'intérêt sur l'encours de sa facilité de crédit garantie de premier rang (voir la note 7). Le swap de taux d'intérêt, conclu avec des tiers pour un montant nominal de référence de 115 \$, a efficacement donné lieu à un taux d'intérêt fixe de 7,09 % pour la durée de la facilité de crédit garantie de premier rang, soit jusqu'au 2 février 2009. À compter du 2 février 2006, la Société a appliqué la comptabilité de couverture à ces instruments dérivés, et aucun montant n'a été constaté dans les présents états financiers consolidés combinés à cet égard. Au 31 décembre 2006, ces swaps avaient une juste valeur inférieure à 1 \$ avec position favorable à la contrepartie.

Gestion du risque de change

La Société recourt à des contrats de change à terme ou à des swaps de devises pour gérer le risque associé aux fluctuations des taux de change. Au 31 décembre 2006, la Société avait contracté des contrats à terme et contrats d'option sur devises relativement à 503 \$ US de ses achats à venir en 2007. La juste valeur de ces contrats sur devises au 31 décembre 2006 était de 25 \$ avec une position favorable à la Société (1 \$ au 31 décembre 2005, avec position favorable aux tiers relativement à 521 \$ US des achats à venir en 2006). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couvertures aux fins comptables. La perte latente a été constatée dans les « Écarts de change ».

La Société a couvert au moyen de swaps de devises 16 CRJ de Bombardier visés par des contrats de location-exploitation jusqu'à leur échéance entre 2007 et 2011. À la passation de ces contrats, des swaps de devises ont été conclus avec des tiers relativement à cinq d'entre eux, lesquels avaient, au 31 décembre 2006, une juste valeur de 10 \$ avec une position favorable aux tiers (13 \$ au 31 décembre 2005, avec une position favorable aux tiers), compte tenu des cours du change à cette date. Les swaps de devises conclus avec des

tiers à l'égard des contrats de location-exploitation de 11 CRJ avaient une juste valeur de 3 \$ au 31 décembre 2006, avec position favorable à la Société (3 \$ au 31 décembre 2005 avec position favorable à la Société). Ces instruments n'ont pas été désignés comme instruments de couverture. Les variations non réalisées de la juste valeur ont été constatées dans les « Écarts de change ».

Gestion du risque lié au prix du carburant

La Société conclut des contrats avec des intermédiaires financiers pour gérer le risque lié à la volatilité du prix du carburant. Au 31 décembre 2006, la Société avait couvert, à l'aide d'options sur tunnels et de swaps, une part de ses besoins prévus en carburéacteur pour 2007 à 2008. Cependant, comme le kérosène ne se négocie pas sur un marché à terme organisé, les liquidités à appliquer à d'éventuelles opérations de couverture sur cette marchandise portent surtout sur un horizon à court terme. Comme les contrats sur le pétrole brut et le mazout se révèlent des instruments de couverture efficaces pour le kérosène, la Société y a recours pour se couvrir à moyen et à long terme.

Au 31 décembre 2006, près de 39 % des achats prévus de kérosène pour 2007 faisaient l'objet de contrats de couverture. Les contrats de la Société destinés à couvrir les achats prévus de kérosène pour l'exercice 2007 portent sur le kérosène, le mazout et le pétrole brut. Les contrats de la Société destinés à couvrir les achats prévus de kérosène pour l'exercice 2008 portent tous sur le pétrole brut et couvrent 8 % des besoins prévus en matière d'achat de kérosène du premier trimestre de 2008.

La comptabilité de couverture a été appliquée prospectivement à compter du 1^{er} octobre 2005. Selon la comptabilité de couverture, les gains ou pertes réalisés sur des contrats de couverture du carburant sont constatés en résultat net à titre d'élément de la charge de carburant lorsque le carburéacteur couvert sous-jacent est consommé. Avant l'adoption de la comptabilité de couverture par la Société, un gain latent de 2 \$ avait été constaté au titre des autres charges hors exploitation pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2005.

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006, la Société a inscrit une perte nette de 43 \$ (perte nette de 3 \$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2005) à l'état consolidé combiné des résultats, au titre de la charge de carburant, à la suite du règlement des contrats venus à échéance et de l'amortissement de frais reportés. Au 31 décembre 2006, la juste valeur des contrats de couverture de carburant de la Société s'établissait à 24 \$ (21 \$ US) avec une position favorable aux contreparties (3 \$ en 2005, avec position favorable aux tiers).

En 2006, la Société a conclu deux options sur tunnels à trois niveaux composés d'une option de vente position vendeur, d'une option d'achat position acheteur et d'une option d'achat position vendeur. Cette structure impose un plafond aux avantages que la Société serait susceptible d'en tirer si le cours de la marchandise venait à augmenter au-delà du seuil du prix d'exercice de l'option d'achat position vendeur. En raison du plafonnement des montants de ces instruments dérivés, ces derniers ne répondent pas aux critères d'instruments de couverture selon les PCGR. Au 31 décembre 2006, l'une de ces trois structures d'options sur tunnels à trois niveaux demeurait en cours; la juste valeur de cet instrument dérivé était de 1 \$, avec position favorable à la contrepartie, et a été inscrite au bilan consolidé combiné au titre des « Crédeurs et charges à payer ».

En 2005, la Société a révoqué un contrat auparavant conclu en vertu de la comptabilité de couverture, lequel a été combiné à une option vendue. La valeur de l'option vendue avait une juste valeur inférieure à zéro au moment de sa création et ne répond donc pas aux critères d'instruments de couverture selon les PCGR. Au 31 décembre 2006, la juste valeur de l'option vendue était de 2 \$, avec position favorable à la contrepartie (moins de 1 \$ en 2005, avec position favorable à la contrepartie) et était inscrite au bilan consolidé combiné au titre des « Crédeurs et charges à payer ».

Au cours de l'exercice terminé en 2006, la Société a constaté une perte nette de 3 \$ au titre des charges hors exploitation dans le cas des instruments dérivés qui ne répondent pas aux critères de la comptabilité de couverture.

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.

Juste valeur des instruments financiers inscrits au bilan consolidé combiné

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

Au 31 décembre 2006 et au 31 décembre 2005, la juste valeur de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-acquisition était proche de sa valeur comptable.

Méthodes comptables proposées

Le Conseil des normes comptables de l'Institut Canadien des Comptables Agréés a publié les normes ICCA 3855, « Instruments financiers – comptabilisation et évaluation », ICCA 3865 « Couvertures » et ICCA 1530, « Résultat étendu ». La Société appliquera ces normes aux exercices financiers à compter du 1^{er} janvier 2007. L'ICCA 3855 prévoit les normes de comptabilisation et d'évaluation des actifs financiers, des passifs financiers et des dérivés non financiers, notamment les cas où ils doivent être comptabilisés au bilan ainsi que la mesure applicable à ces montants. On y précise également la façon dont doivent être présentés les gains et les pertes relatifs aux instruments financiers. L'ICCA 3865 s'applique à des relations de couverture désignées et s'appuie sur les principes existants des PCGR canadiens pour indiquer comment on peut appliquer la comptabilité de couverture et quelles informations sont requises pour le faire. L'ICCA 1530 établit de nouvelles normes d'information et de présentation concernant les composantes du résultat étendu. Le résultat étendu correspond à la variation de l'actif net d'une entreprise au cours d'une période, découlant d'opérations et d'autres événements et circonstances sans rapport avec les propriétaires. Il comprend toutes les variations de l'actif net au cours d'une période, sauf celles qui proviennent des apports des propriétaires et des distributions faites à leur profit.

Lorsque la Société adoptera ces nouvelles règles, le 1^{er} janvier 2007, elle présentera une nouvelle section des capitaux propres, « Autres éléments du résultat étendu ». Cette nouvelle section fera état des gains et des pertes découlant de l'évaluation à la valeur du marché des titres de placement et des couvertures de flux de trésorerie.

L'incidence de l'évaluation des instruments dérivés de couverture du carburant à leur juste valeur le 1^{er} janvier 2007 sera constatée dans le solde d'ouverture du cumul des autres éléments du résultat étendu.

L'incidence de l'évaluation des titres de placement à leur juste valeur le 1^{er} janvier 2007 sera constatée dans le solde d'ouverture du cumul des autres éléments du résultat étendu.

Les frais de financement reportés au titre des charges reportées seront ajustés pour refléter la valeur comptable de la dette à long terme liée et, après comptabilisation initiale, la dette à long terme sera amortie suivant la méthode des intérêts effectifs.

La Société étudie actuellement l'incidence qu'auront ces normes sur les états financiers consolidés une fois adoptées. Les résultats des périodes antérieures ne seront pas retraités en fonction de ces nouvelles normes.

17. ÉVENTUALITÉS, GARANTIES ET INDEMNITÉS

Éventualités

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

La Commission européenne, le ministère de la Justice des États-Unis et le Bureau de la concurrence du Canada, entre autres autorités en matière de concurrence, enquêtent actuellement sur des pratiques de tarification des transports de fret qui seraient éventuellement anticoncurrentielles, notamment l'imposition de surcharges carburant d'un certain nombre de compagnies aériennes et exploitants de services de fret, dont la Société. Les autorités en matière de concurrence ont demandé des renseignements à la Société dans le cadre de leurs enquêtes. La Société collabore entièrement à ces enquêtes. En outre, la Société a été citée comme partie défenderesse dans un certain nombre d'actions collectives engagées devant le tribunal fédéral de première instance aux États-Unis ainsi qu'au Canada relativement à ces allégations. Il est actuellement impossible de prédire avec certitude l'issue de ces procédures. La Société a pour ligne de conduite d'exercer ses activités dans le respect des lois applicables en matière de concurrence.

Parité salariale

Les plaintes de disparité salariale que des agents de bord d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International (« Canadien ») ont déposées en 1991 et en 1992 auprès de la Commission canadienne des droits de la personne à l'encontre des deux transporteurs ont été renvoyées en 1996 au Tribunal canadien des droits de la personne pour enquête. Par convention entre les parties, l'enquête du Tribunal devait se limiter à déterminer si les agents de bord de chaque entreprise aérienne relevaient du même établissement que les pilotes et le personnel de l'exploitation technique. Selon la loi, une plainte ne peut être instruite que si elle compare la valeur du travail et la rémunération de groupes d'employés relevant du même établissement. En décembre 1998, le Tribunal a établi que les pilotes, les agents de bord et le personnel de l'exploitation technique relevaient d'établissements distincts au sein de chaque entreprise. Dans le cadre d'une procédure de révision judiciaire, la Section de première instance de la Cour fédérale a maintenu cette décision, décision que la Cour d'appel fédérale a cependant cassée par la suite, en 2004. En janvier 2006, la Cour suprême du Canada a rejeté l'appel de cette décision par Air Canada et adressé les plaintes à la Commission pour enquête. Les parties attendent les directives de la Commission pour savoir comment traiter les plaintes. La valeur du travail de chaque employé sera évaluée en fonction des niveaux de compétence, d'effort et de responsabilité qu'il commande ainsi que des conditions dans lesquelles ce travail doit être effectué. Il avait été convenu, pendant la restructuration au titre de la LACC, que le règlement des plaintes n'aurait aucun effet rétroactif sur les finances d'Air Canada avant le 30 septembre 2004. Air Canada, sur l'avis de ses conseillers juridiques, 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. Toutefois, la direction n'est pas en mesure de déterminer l'issue finale de l'enquête de la Commission.

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 alléguant 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, Monsieur le juge Cumming de la Cour supérieure de justice de l'Ontario a rejeté la demande d'injonction de l'APAC visant l'émission d'une injonction, et a 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.

Autres

La Société fait actuellement l'objet de diverses autres poursuites et actions en justice, notamment de réclamations de la part de divers groupes d'employés d'Air Canada et de Jazz, et des provisions ont été constituées en conséquence, lorsque cela était indiqué. 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.

Garanties

En ce qui concerne les contrats de location de 45 appareils, la différence entre les loyers révisés à la faveur des opérations de restructuration et les montants qu'exigeaient les contrats de location originaux 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'elles sont susceptibles de se matérialiser.

Garanties au titre d'ententes d'avitaillement

De concert avec d'autres compagnies aériennes, la Société 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 au titre de la NOC-15, était d'environ 108 \$ au 31 décembre 2006 (87 \$ en 2005), ce qui correspond au risque de perte maximal auquel s'expose la Société, compte non tenu des autres coûts qu'elle pourrait avoir à partager avec d'autres compagnies contractantes. La Société 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.

Aux termes des baux fonciers respectifs auxquels elles sont parties, les sociétés d'avitaillement ont 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 elles sont responsables. 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. En ce qui concerne les sociétés d'avitaillement consolidées, la Société a constaté une obligation de 2 \$ (montant non actualisé de 12 \$) représentant la valeur actualisée des obligations estimatives de désaffectation et de restauration qu'elle pourrait devoir engager, 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. En ce qui concerne les sociétés d'avitaillement non consolidées, la Société assumera en outre tous les frais de restauration qui pourraient être engagés. Aucun montant n'a été inscrit dans ces états financiers pour ces coûts futurs.

Garanties de parties apparentées

Aux termes d'une entente de services aux marchands conclue avec Société de Prêt First Data, Canada, la Société est individuellement et conjointement responsable de ses propres obligations et de celles d'un apparenté assujéti au contrôle commun par ACE, dans l'éventualité où ces entités seraient incapables de satisfaire à leurs obligations liées à des billets d'avion et à des billets de voyages organisés qui seraient vendus d'avance et portés aux cartes de crédit traitées dans le cadre de l'entente. Au 31 décembre 2006, le risque maximal rattaché à cette garantie était estimé à 10 \$ (8 \$ au 31 décembre 2005).

Conventions d'indemnisation

Dans presque toutes les villes qu'elle dessert, la Société 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 la Société, 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, la Société 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, la Société 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, la Société prévoit généralement des indemnités relativement à certaines répercussions d'ordre fiscal.

Lorsque la Société, 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 l'entreprise de services.

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 engager du fait de l'exercice de leurs fonctions pour le compte de la Société.

La Société n'est pas en mesure d'estimer le montant maximal éventuel des paiements futurs 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 mentionnées ci-dessus.

18. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

ACE détient une participation de 75 % dans Air Canada et une participation de 79,7 % dans Jazz. La Société est appelée à conclure différentes opérations commerciales avec ACE et d'autres entités sous contrôle commun avec Aéroplan et ACTS. Les opérations sont comptabilisées à leur valeur d'échange.

Les soldes d'opérations entre parties apparentées proviennent de la prestation de services (voir le tableau ci-dessous), de la répartition des coûts liés aux employés (voir la note 9), de la répartition des charges générales (voir la note 1) et des activités de gestion de trésorerie (voir ci-dessous).

Les soldes intersociétés attribuables à l'adoption des pratiques commerciales et contractuelles s'établissent comme suit :

	2006	2005
Débiteurs		
ACE	- \$	57 \$
Aéroplan	6	5
ACTS	97	75
	103 \$	137 \$
Créditeurs et charges à payer		
ACE	12 \$	7 \$
ACTS	111	96
	123 \$	103 \$

Suit le sommaire des produits et charges avec des apparentés :

	2006	2005
Produits		
Produits tirés d'Aéroplan liés aux primes Aéroplan	358 \$	307 \$
Coût d'achat de milles Aéroplan auprès d'Aéroplan	(243)	(204)
Produits de location d'immeubles provenant des apparentés	46	44
Produits liés aux services de technologie de l'information offerts aux apparentés	27	28
Produits tirés de services généraux et autres	14	13
Produits fret provenant des apparentés	4	5
	206 \$	193 \$
Charges		
Charges de maintenance d'ACTS	614 \$	562 \$
Frais de gestion et de marketing des centres téléphoniques reçus d'Aéroplan	10	13
Autres charges	39	25
Recouvrement des salaires et charges sociales liés aux employés détachés auprès d'Aéroplan et d'ACE	(413)	(374)
	250 \$	226 \$
Intérêts débiteurs nets provenant des apparentés	6 \$	21 \$

Air Canada détient certains placements dans Aéroplan, Jazz et ACTS. Comme le décrit la note 1, certains paiements au comptant et billets reçus d'ACE à la cession de ces placements à ACE ont été inclus dans les présents états financiers consolidés combinés à titre d'apport d'ACE aux « capitaux propres » (voir la note 12).

Sommaire des principaux contrats avec des parties apparentées

Liens entre la Société et Aéroplan

Aéroplan est une filiale d'ACE dans laquelle ACE détenait une participation de 75,3 % au 31 décembre 2006 (50,3 % après le 10 janvier 2007). Aéroplan assure un programme de fidélisation de la clientèle qui offre des services de marketing à ses clients.

Les opérations entre Air Canada et Aéroplan, décrites ci-dessous, sont inscrites à la valeur d'échange. Depuis le 29 juin 2005, leur règlement passe par la compensation des montants à recevoir et à payer, conformément aux accords intersociétés, le solde étant versé au cours de la période suivante. Par conséquent, les montants au 31 décembre 2006 et au 31 décembre 2005 ont été présentés selon le montant net, puisque les parties ont l'intention de régler leurs comptes en fonction du montant net.

Aéroplan – Contrat de participation et de services commerciaux (CPSC)

Aux termes du CPSC d'Aéroplan, Air Canada alloue un nombre fixe de places à Aéroplan sur les vols exploités par Air Canada (« vols AC »), correspondant à 15 % des places. De ce pourcentage, une tranche de 8 % lui est vendue moyennant de faibles frais d'échange fixes et la tranche restante de 7 %, à des frais d'échange fixes plus élevés. Le prix des places est fixé jusqu'à la fin de 2007. Par la suite, tout rajustement à la hausse ou à la baisse doit refléter un escompte au moins aussi favorable pour Aéroplan que celui des prix actuels. Les montants sont inclus dans le tableau ci-dessus qui résume les produits et les charges entre parties apparentées, au poste « Produits tirés d'Aéroplan liés aux primes Aéroplan ».

Air Canada participe au programme Aéroplan moyennant paiement. Le montant payé dépend du nombre de milles Aéroplan attribués aux clients d'Air Canada qui voyagent sur les vols AC. Aéroplan est tenue d'acheter annuellement un nombre minimal de places d'avion sur les vols AC, en tenant compte du nombre de places achetées au cours des trois dernières années civiles. Quant à Air Canada, elle doit acheter annuellement un nombre minimal de milles Aéroplan (170 \$ en 2006). Le montant est inclus dans le tableau ci-dessus qui résume les produits et les charges entre parties apparentées, au poste « Produits compensés par l'achat de milles Aéroplan ».

Le CPSC prévoit également qu'Aéroplan gèrera, contre rémunération, le programme hiérarchisé pour grands voyageurs d'Air Canada destiné à ses clients Super Élite^{MD}, Élite^{MD} et Prestige^{MD}. Aéroplan doit aussi fournir certains services de marketing et de promotion à Air Canada, notamment des services de centres téléphoniques ayant trait au programme hiérarchisé pour grands voyageurs. Les montants sont inclus dans le tableau ci-dessus qui résume les produits et les charges entre parties apparentées, au poste « Frais de gestion des centres téléphoniques et de marketing reçus d'Aéroplan ».

À moins qu'Air Canada et Aéroplan n'en décident autrement, tous les montants réciproques exigibles entre les deux parties aux termes du CPSC doivent être réglés dans les 30 jours suivant la date de la facture.

Aéroplan – Contrat de base de données

Aux termes du contrat de base de données, Aéroplan gère la base de données sur les passagers d'Air Canada. Le contrat de base de données permet à Aéroplan de se servir des renseignements contenus dans la base de données d'Air Canada à des fins statistiques. Aéroplan peut également s'en servir à des fins lucratives et à des fins de marketing générales, pour mener des études de marché au profit d'autres partenaires Aéroplan qui ne font pas directement concurrence à Air Canada. De même, Air Canada peut avoir accès aux renseignements contenus dans la base de données d'Aéroplan et s'en servir à certaines fins limitées, notamment pour des activités de marketing ciblées approuvées au préalable. Aéroplan et Air Canada accèdent aux données et les utilisent sous réserve de toutes les restrictions qui s'appliquent en matière de confidentialité et de vie privée, moyennant des frais préétablis variant selon l'accès ou l'utilisation, facturés trimestriellement et susceptibles d'être révisés annuellement.

Aéroplan – Contrat de services cadre (CSC)

Aux termes du CSC, Air Canada a convenu de fournir certains services à Aéroplan en contrepartie d'un montant correspondant à ses coûts intégralement répartis, majorés pour tenir compte des frais généraux et administratifs. Les services visés par le CSC procurent à Aéroplan un soutien d'infrastructure et sont de nature surtout administrative. Ils concernent notamment la technologie de l'information, les ressources

humaines et les services financiers, comptables et juridiques. Les montants liés au CSC sont inclus dans le tableau ci-dessus qui résume les produits et les charges entre parties apparentées, au poste « Produits tirés de services généraux et autres ».

Aéroplan – Contrats de services généraux (CSG)

Le CSG procure à Aéroplan les services d'un groupe d'employés d'Air Canada pour exploiter les centres d'appels. Aéroplan rembourse Air Canada de tous les coûts, notamment les salaires et les avantages, intégralement répartis à l'égard des employés des centres d'appels. En ce qui concerne le déficit actuariel du régime de retraite d'Air Canada qui couvre les employés de ces centres d'appels, entre autres, Aéroplan a convenu de payer à Air Canada au maximum 16,1 M\$ au cours des huit prochaines années pour compenser la part de l'obligation d'Air Canada au titre du régime de retraite non capitalisé attribuable à ces employés. Les montants liés au CSG sont inclus dans le tableau ci-dessus qui résume les produits et les charges entre parties apparentées, au poste « recouvrement des salaires et charges sociales liés aux employés détachés auprès d'Aéroplan, d'ACTS et d'ACE ».

Contrat de licence d'exploitation de marque

Air Canada et Aéroplan SEC se sont accordés un droit non cessible, ne pouvant être accordé en sous-licence, non exclusif et libre de redevance d'utiliser de façon réciproque certaines de leurs marques déposées dans le monde entier qui intègrent leurs noms et leurs logos uniquement en association avec le programme Aéroplan.

Liens entre la Société et ACTS

ACTS, filiale en propriété exclusive d'ACE, fournit des services complets d'entretien moteur et de maintenance des groupes auxiliaires de bord à un vaste éventail de clients.

Contrats de maintenance d'ACTS

Aux termes du contrat de maintenance d'ACTS et d'autres contrats de maintenance conclus avec Jazz, ACTS fournit à Air Canada et à Jazz des services d'entretien moteur et de maintenance des groupes auxiliaires de bord, des services de révision générale des appareils (exception faite des services de maintenance en ligne et d'entretien cabine, assurés par Air Canada), des services de maintenance des composants, des services de formation, des services de gestion de la chaîne d'approvisionnement et d'autres services connexes. ACTS est l'entreprise de maintenance, réparation et révision (MRR) exclusive d'Air Canada pour la prestation de certains de ces services ainsi que l'entreprise exclusive de MRR de Jazz pour la réparation de composants et les travaux sur les pièces qui ne peuvent être démontées des appareils de Jazz. Jazz effectue elle-même certains des travaux de maintenance lourds sur ses propres appareils. Les montants liés au contrat de maintenance d'ACTS et aux autres contrats de maintenance conclus avec Jazz sont inclus dans le tableau ci-dessus qui résume les produits et les charges entre parties apparentées, au poste « Charges de maintenance d'ACTS ».

ACTS – Contrat de services cadre (CSC)

Aux termes du contrat de services cadre conclu entre Air Canada et ACTS (le « CSC d'ACTS »), Air Canada a convenu de fournir à ACTS certains services de soutien d'infrastructure qui sont de nature surtout administrative, concernant notamment la technologie de l'information, les ressources humaines et les services financiers, comptables et juridiques, en contrepartie d'un montant qu'ACTS doit payer à Air Canada.

Les montants sont inclus dans le tableau ci-dessus qui résume les produits et les charges entre les parties apparentées, au poste « Produits tirés de services généraux et autres ».

ACTS – Contrat de licence d'exploitation de marque

Air Canada a accordé à ACTS le droit non cessible, ne pouvant donner lieu à l'octroi d'une sous-licence, non exclusif et libre de redevance d'utiliser certaines marques déposées par 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 maintenance lourde, de maintenance d'organes d'aéronef et de services reliés aux chaînes d'approvisionnement.

Contrats de services généraux

Aux termes des contrats de services généraux conclus entre Air Canada et ACTS (« les CSG d'ACTS »), Air Canada procure à ACTS les services d'un groupe d'employés syndiqués et non syndiqués de services ou divisions d'Air Canada. ACTS doit rembourser Air Canada de tous les coûts, notamment les salaires et les avantages, intégralement répartis à l'égard des employés. Les montants sont inclus dans le tableau ci-dessus qui résume les produits et les charges entre apparentés, au poste « Recouvrement des salaires et charges sociales liés aux employés détachés auprès d'ACTS ».

À moins qu'Air Canada et ACTS n'en décident autrement, tous les montants réciproques exigibles entre les deux parties doivent être réglés dans les 30 jours suivant la date de la facture.

Vente d'un bâtiment à ACTS

Air Canada et ACTS s'apprêtent à finaliser la vente d'un bâtiment d'Air Canada à ACTS; cette transaction devrait être effectuée durant le premier trimestre de 2007. Par suite de la vente anticipée, Air Canada a inscrit une perte de valeur au titre du bâtiment en 2006, décrit à la note 3. À la passation de l'accord, le bâtiment sera vendu à ACTS à la valeur comptable de 28 \$.

Liens entre la Société et ACE

Contrat de services cadre

Air Canada fournit certains services administratifs à ACE contre rémunération. Ces services concernent entre autres les finances et la comptabilité, la technologie de l'information, les ressources humaines et d'autres fonctions administratives.

Système de gestion de la trésorerie

Air Canada gère la trésorerie de certaines parties apparentées, dont celle d'Aéropian jusqu'en juin 2005, celle de Jazz jusqu'en février 2006 et celle d'ACTS pour toutes les périodes visées par les états financiers consolidés combinés. 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 d'Air Canada et d'autres filiales d'ACE a été effectué dans le cadre de ce système de gestion de la trésorerie d'Air Canada. De plus, certaines opérations intersociétés visant des services n'ont pas été réglées conformément aux dispositions prévues par les ententes mentionnées ci-dessus. 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 combiné 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.

19. PAPE DE JAZZ

Le 2 février 2006, le Fonds de revenu Jazz Air (le « Fonds Jazz ») a lancé un premier appel public à l'épargne visant l'émission de parts. Le Fonds Jazz est une fiducie à capital variable sans personnalité morale. Le Fonds Jazz a vendu 23,5 millions de parts de Jazz au prix de 10,00 \$ la part pour un produit net de 218 \$, déduction faite de frais de placement de 17 \$ payés pendant le premier trimestre 2006. Au moment de la clôture du placement initial, Jazz a tiré un produit de 113 \$, déduction faite de 2 \$ de frais, d'une nouvelle facilité de crédit à terme (voir la note 3).

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

Au 31 décembre 2006, le Fonds Jazz détenait indirectement 20,3 % des parts de société en commandite en circulation de Jazz. ACE détenant les 79,7 % restants.

Dans le cadre du premier appel public à l'épargne, Société en commandite Jazz Air a cédé la quasi-totalité de ses actifs et de ses passifs à la nouvelle entité Jazz Air SEC qu'ACE détenait en propriété exclusive. En échange, ACE a reçu 99 365 143 parts de Jazz Air SEC et un billet relatif à l'acquisition de 424 \$. Jazz Air SEC a remboursé ACE au titre du billet relatif à l'acquisition, au moyen du produit tiré du placement, d'une reprise de la nouvelle facilité de crédit à terme (note 7) et du fonds de roulement de Jazz Air SEC.

20. CHARGE EXCEPTIONNELLE 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 la responsabilité des milles accumulés depuis le 1^{er} janvier 2002. Le 31 décembre 2001, 171 milliards de milles étaient en cours, dont 103 milliards de milles étaient susceptibles, selon les estimations de la direction et compte tenu des désistements, d'être échangés.

Avec le concours d'actuaire indépendants, la direction d'Air Canada et de la société en commandite a estimé de nouveau le nombre de milles qui devraient être échangés relativement à des milles accumulés jusqu'au 31 décembre 2001. La direction prévoit aujourd'hui que 112 milliards de milles seront échangés, comparativement à l'estimation de 103 milliards auparavant. En vertu du CPSC en date du 9 juin 2004, tel qu'il a été modifié, la direction d'Air Canada et 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 \$ aux « Produits d'exploitation » de l'exercice terminé le 31 décembre 2006, au titre des 9 milliards de milles supplémentaires, et a augmenté les produits différés d'Aéroplan. Cette modification au CPSC représente un règlement total et définitif des obligations qu'Air Canada avait envers Aéroplan pour échanger les 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 actuelle du nombre de milles supplémentaires.

Dirigeants et conseil d'administration

Dirigeants

Robert Milton	Président
Montie Brewer	Président et chef de la direction
Joshua Koshy	Vice-président général et chef des Affaires financières
Sean Menke	Vice-président général et chef des Affaires commerciales
Rob Reid	Vice-président général et chef de l'exploitation
Lise Fournel	Première vice-présidente – Affaires électroniques et chef des Affaires informatiques
Kevin Howlett	Premier vice-président – Relations avec les employés
Alan Butterfield	Vice-président – Ingénierie et Maintenance Air Canada
Yves Dufresne	Vice-président – Réseau international, Alliances et Affaires réglementaires
Julie Laviolette	Vice-présidente – Approvisionnement et Biens immobiliers
David Legge	Vice-président – Opérations aériennes
Charlie McKee	Vice-président – Marketing
Scott Morey	Vice-président – Relations du travail
Marc Rosenberg	Vice-président – Ventes et Distribution des produits
David Shapiro	Vice-président et conseiller juridique général
Daniel Shurz	Vice-président – Planification du réseau
Susan Welscheid	Vice-présidente – Action clientèle – Service en vol
Carolyn Hadrovic	Secrétaire générale
Chris Isford	Contrôleur
Chantal Baril	Présidente et chef de la direction – Services au sol Air Canada
Claude Morin	Président et chef de la direction – Air Canada Cargo
Benjamin Smith	Président et chef de la direction – Vacances Air Canada

Conseil d'administration

Robert A. Milton	Président du Conseil d'Air Canada, président-directeur général de Gestion ACE Aviation Inc., président du Conseil de Commandité Gestion Aéroplan Inc., de Commandité Jazz Air Inc. et de Commandité ACTS Inc., Westmount (Québec)
Bernard Attali	Conseiller national, Texas Pacific Group France, Paris (France)
Montie Brewer	Président et chef de la direction – Air Canada, Hudson (Québec)
Brian Dunne	Vice-président général et chef des Affaires financières – Gestion ACE Aviation Inc., Westmount (Québec)
Pierre Marc Johnson	Avocat-conseil principal, Heenan Blaikie SRL, Montréal (Québec)
Richard H. McCoy	Administrateur d'entreprise, Toronto (Ontario)
John T. McLennan	Administrateur d'entreprise, Mahone Bay (Nouvelle-Écosse)
Arthur T. Porter	Directeur général et chef de la direction, Centre universitaire de santé McGill, Montréal (Québec)
David I. Richardson	Administrateur d'entreprise, Grafton (Ontario)
Vagn Sørensen	Administrateur d'entreprise, Holte (Denmark)
Marvin Yontef	Associé principal, Stikeman Elliott S.E.N.C.R.L., s.r.l., Toronto (Ontario)

Renseignements destinés aux actionnaires et aux investisseurs

Fourchette des cours et volume des opérations sur les actions à droit de vote variable d'Air Canada (AC.A)

2006	Haut	Bas	Volume
4 ^e trimestre	21,00 \$	15,65 \$	29 061 039

Fourchette des cours et volume des opérations sur les actions à droit de vote d'Air Canada (AC.B)

2006	Haut	Bas	Volume
4 ^e trimestre	21,05 \$	15,63 \$	8 976 738

Envois multiples

Les actionnaires qui reçoivent plus d'un exemplaire de chaque document sont priés de le signaler par téléphone au 1 800 387-0825 ou par écrit à l'adresse suivante :

Agent des transferts et agent comptable des registres, Compagnie Trust CIBC Mellon, 2001, rue University, bureau 1600, Montréal (Québec) H3A 2A6.

Les demandes d'information peuvent être acheminées par courrier électronique à l'adresse suivante : inquiries@cibcmellon.com

Restrictions relatives aux actions à droit de vote

En vertu de la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* et des statuts d'Air Canada, en leur forme modifiée, l'ensemble des actions à droit de vote de la Société détenues par des non-résidents du Canada ne doit pas dépasser 25 %. La *Loi sur les transports au Canada* prescrit notamment qu'au moins 75 % des actions à droit de vote des transporteurs canadiens titulaires d'une licence doivent être détenues et contrôlées par des Canadiens. Étant donné qu'Air Canada est un titulaire de licence, les statuts d'Air Canada prévoient des restrictions qui garantissent que la Société demeure « canadienne » au sens de la *Loi sur les transports au Canada*. Ces restrictions stipulent que les non-résidents ne peuvent détenir que des actions à droit de vote variable d'Air Canada, que ces actions à droit de vote variable ne peuvent représenter plus de 25 % de l'ensemble des voix que confèrent toutes les actions à droit de vote émises et en circulation et que le nombre total de voix exprimées par les détenteurs de ces actions à droit de vote variable à une assemblée ne peut dépasser 25 % des voix qui peuvent être exprimées à cette assemblée.

Autres renseignements

Relations avec les actionnaires

Secrétaire adjointe – Relations avec les actionnaires

Téléphone : 514 205-7856

Télécopieur : 514 205-7859

Relations avec les investisseurs

Directeur – Relations avec les investisseurs

Téléphone : 514 422-7849

Télécopieur : 514 422-7877

Siège social

Centre Air Canada

7373, boulevard Côte-Vertu Ouest

Dorval (Québec) H4Y 1H4

Internet

www.aircanada.com

Air Canada se conforme aux lignes directrices adoptées par la Bourse de Toronto.

Agent des transferts et agent comptable des registres

Compagnie Trust CIBC Mellon

Téléphone : 1 800 387-0825

Halifax, Montréal, Toronto,

Calgary et Vancouver.

Glossaire

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.

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.

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.

Tonnes-milles payantes (TMP)

Produit du nombre total de tonnes de fret payantes transportées par le nombre de milles qu'elles ont parcourus.

Rendement unitaire

Moyenne des produits passages par passager-mille payant.

This annual report is published in the two official languages of Canada. To receive an English copy, please write to the Assistant Secretary, Shareholder Relations.

Graphisme et production internes :
Centre multimédia d'Air Canada

Traduction :
Services linguistiques d'Air Canada
Impression : Integria Inc.

Profil de l'entreprise

Principale compagnie aérienne du Canada, Air Canada assure des services complets de transport aérien tant au pays qu'à l'étranger. La Société est le plus grand fournisseur de services passagers réguliers sur le marché canadien, sur les lignes transfrontalières et sur les marchés Canada–Europe, Canada–Pacifique, Canada–Antilles/Amérique centrale et Canada–Amérique du Sud. Le transport de voyageurs, qui constitue l'essentiel de ses activités, a représenté en 2006 quelque 87 pour cent de l'ensemble de ses produits d'exploitation.

Avec sa filiale Jazz, affectée au transport régional, Air Canada exploite un vaste réseau intérieur, transfrontalier et international. En 2006, Air Canada et Jazz ont assuré en moyenne 1 300 vols réguliers par jour et accueilli à leur bord plus de 32 millions de voyageurs. Toujours en 2006, les deux transporteurs ont offert des services passagers directs sur 161 destinations et ils ont desservi 15 villes de plus dans le cadre d'ententes commerciales passées avec des exploitants régionaux non affiliés, appelés transporteurs de troisième niveau, ce qui porte à 176 le nombre total de points desservis directement sur les cinq continents. Les principales plaques tournantes de la Société sont situées à Toronto, Montréal, Vancouver et Calgary.

De concert avec ses partenaires aériens internationaux, Air Canada exploite un réseau mondial d'envergure. Elle est membre fondateur du réseau Star Alliance, l'alliance aérienne la plus vaste du globe. Le réseau Star Alliance compte à présent 17 membres et trois alliés régionaux. Du fait des alliances stratégiques et des partenariats commerciaux conclus avec les membres Star Alliance et plusieurs autres transporteurs, Air Canada offre des vols pour plus de 855 destinations dans 155 pays ainsi que des privilèges réciproques pour ce qui est de la participation aux programmes de fidélisation et de l'accès aux salons aéroportuaires.

Air Canada détient une participation de 51 pour cent dans Société en commandite Touram, qui offre des services de voyageur et des forfaits vacances. Elle fournit également des services de fret par l'entremise de Société en commandite AC Cargo et d'Air Canada ainsi que de l'assistance en escale par l'intermédiaire de Société en commandite ACGHS.