

AIR CANADA 

**Rapport de gestion
Troisième trimestre de 2007**



Le 8 novembre 2007

Points saillants de nature financière et statistique

Air Canada ne consolide plus les activités de Jazz Air SEC (« Jazz ») depuis le 24 mai 2007. Le tableau suivant présente les points saillants de nature financière et statistique d'Air Canada, exclusion faite de la consolidation des activités de Jazz (auparavant « Services Air Canada »), pour les périodes indiquées.

| (en millions de dollars, sauf les montants par action) | Troisièmes trimestres de | | | Cumul annuel | | |
|---|--------------------------|---------|-------------------|------------------|---------|-------------------|
| | 2007 | 2006 | Variation (en \$) | 2007 | 2006 | Variation (en \$) |
| Données financières | | | | | | |
| Produits d'exploitation | 2 954 | 2 759 | 195 | 8 133 | 7 741 | 392 |
| Bénéfice d'exploitation | 351 | 130 | 221 | 361 | 119 | 242 |
| Bénéfice d'exploitation, exclusion faite des charges exceptionnelles ¹⁾ | 351 | 232 | 119 | 361 | 249 | 112 |
| Charges hors exploitation | (45) | (53) | 8 | (70) | (139) | 69 |
| Bénéfice (perte) avant intérêts minoritaires, écart de change et charge d'impôts sur les bénéfices | 306 | 77 | 229 | 291 | (20) | 311 |
| Bénéfice de la période | 273 | 44 | 229 | 394 | 70 | 324 |
| Marge d'exploitation (%) | 11,9 % | 4,7 % | 7,2 pp | 4,4 % | 1,5 % | 2,9 pp |
| Marge d'exploitation (%), exclusion faite des charges exceptionnelles ¹⁾ | 11,9 % | 8,1 % | 3,8 pp | 4,4 % | 3,2 % | 1,2 pp |
| BAIHALA ²⁾ | 561 | 335 | 226 | 989 | 735 | 254 |
| BAIHALA, exclusion faite des charges exceptionnelles ^{1) 2)} | 561 | 437 | 124 | 989 | 865 | 124 |
| Marge BAIHALA (%) | 19,0 % | 12,1 % | 6,9 pp | 12,2 % | 9,5 % | 2,7 pp |
| Marge BAIHALA (%), exclusion faite des charges exceptionnelles ¹⁾ | 19,0 % | 15,3 % | 3,7 pp | 12,2 % | 11,0 % | 1,2 pp |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie, et placements à court terme | 1 502 | 1 422 | 80 | 1 502 | 1 422 | 80 |
| Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation | 54 | 2 | 52 | 347 | 371 | (24) |
| Résultat par action – de base et dilué ³⁾ | 2,73 \$ | 0,50 \$ | 2,23 \$ | 3,94 \$ | 0,79 \$ | 3,15 \$ |
| | | | | Variation (en %) | | Variation (en %) |
| Statistiques d'exploitation | | | | | | |
| Passagers-milles payants (PMP) (en millions) | 14 789 | 14 345 | 3,1 | 39 183 | 37 833 | 3,6 |
| Sièges-milles offerts (SMO) (en millions) | 18 144 | 17 528 | 3,5 | 48 099 | 46 740 | 4,7 |
| Coefficient d'occupation | 81,5 % | 81,8 % | (0,3) pp | 81,5 % | 80,9 % | 0,6 pp |
| Rendement unitaire par PMP (en cents) | 17,9 | 17,7 | 1,1 | 18,1 | 18,0 | 1,0 |
| Produits passages par SMO (en cents) | 14,6 | 14,5 | 0,7 | 14,8 | 14,5 | 1,7 |
| Produits d'exploitation par SMO (en cents) | 16,3 | 15,7 | 3,4 | 16,9 | 16,6 | 2,1 |
| Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents) | 14,3 | 15,0 | (4,4) | 16,2 | 16,3 | (0,9) |
| CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents) | 10,4 | 10,7 | (2,4) | 12,1 | 12,1 | - |
| CESMO, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre (en cents) ¹⁾ | 10,4 | 10,7 | (2,4) | 12,1 | 12,1 | 0,7 |
| Effectif moyen (équivalents temps plein ou ETP) (en milliers) | 24,1 | 23,5 | 2,8 | 23,9 | 23,7 | 0,9 |
| Avions en service à la clôture de la période ⁴⁾ | 338 | 333 | 1,5 | 338 | 333 | 1,5 |
| Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour) ⁵⁾ | 10,7 | 10,4 | 2,9 | 10,0 | 9,6 | 4,2 |
| Longueur moyenne des étapes (en milles) ⁵⁾ | 911 | 920 | (1,0) | 881 | 882 | (0,1) |
| Prix du litre de carburant (en cents) ⁶⁾ | 64,7 | 69,9 | (7,4) | 65,0 | 67,0 | (3,0) |
| Consommation de carburant (en millions de litres) | 1 102 | 1 085 | 1,6 | 2 968 | 2 907 | 2,1 |

1. Une charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 28 M\$ a été constatée au premier trimestre de 2006. Comprend, au quatrième trimestre de 2006, un ajustement favorable de 8 M\$ relatif à la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre inscrite au premier trimestre de 2006. Une charge exceptionnelle de 102 M\$ liée à l'obligation d'Air Canada relativement à l'échange des milles Aéroplan d'avant 2002 a été constatée dans les produits d'exploitation au troisième trimestre de 2006.

2. Il convient de se reporter à la section 14, Mesures financières hors PCGR, dans le présent Rapport de gestion pour obtenir un rapprochement du BAIHALA et du bénéfice d'exploitation.

3. Le résultat par action – de base et dilué représente les chiffres consolidés d'Air Canada déclarés conformément aux PCGR.

4. Le parc d'appareils en service ne comprend pas les avions tout-cargo nolisés en 2007 et 2006. Compte tenu des appareils de Jazz couverts en vertu du CAC de Jazz.

5. Compte non tenu des transporteurs tiers assurant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité, sauf les appareils de Jazz couverts en vertu du CAC de Jazz (lesquels sont inclus).

6. Compte tenu des charges de manutention et de couverture du carburant.

Table des matières

| | |
|---|-----------|
| 1. Avant-propos | 1 |
| 2. Résultats d'exploitation – Troisièmes trimestres de 2007 et 2006..... | 3 |
| 3. Résultats d'exploitation – Cumul au 30 septembre 2007 et au 30 septembre 2006 | 11 |
| 4. Stratégie relative au parc aérien..... | 17 |
| 5. Gestion financière et gestion du capital..... | 18 |
| 5.1. Situation financière..... | 18 |
| 5.2. Trésorerie et équivalents de trésorerie, et placements à court terme | 18 |
| 5.3. Fonds de roulement | 19 |
| 5.4. Dette et obligations au titre des contrats de location | 19 |
| 5.5. Flux de trésorerie consolidés | 21 |
| 5.6. Capital social | 23 |
| 5.7. Sources de financement et dépenses en immobilisations | 23 |
| 5.8. Obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite | 25 |
| 6. Résultats financiers trimestriels..... | 26 |
| 7. Instruments dérivés et financiers..... | 29 |
| 8. Opérations entre apparentés | 31 |
| 9. Modifications des méthodes comptables..... | 33 |
| 10. Contrôles et procédures..... | 35 |
| 11. Facteurs de risque | 36 |
| 12. Événements postérieurs à la date du bilan | 37 |
| 13. Perspectives | 39 |
| 14. Mesures financières hors PCGR | 40 |
| 15. Glossaire | 42 |

1. Avant-propos

Le Rapport de gestion du troisième trimestre de 2007 présente un aperçu des résultats d'exploitation et de la situation financière d'Air Canada ainsi que sa position par rapport à ses objectifs stratégiques. Le présent Rapport de gestion doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés et les notes y afférentes du troisième trimestre de 2007 d'Air Canada, les états financiers consolidés combinés annuels vérifiés et les notes y afférentes d'Air Canada, et le Rapport de gestion annuel 2006 s'y rapportant. La direction a préparé les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada (les « PCGR »). Les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés d'Air Canada ont été dressés conformément aux méthodes comptables énoncées à la note 2 afférente aux états financiers consolidés combinés annuels vérifiés de 2006 d'Air Canada. Les exceptions importantes concernent la déconsolidation de Jazz Air SEC (« Jazz ») en vigueur depuis le 24 mai 2007, décrite à la note 1 des états financiers intermédiaires non vérifiés du troisième trimestre de 2007 d'Air Canada, et l'adoption, le 1^{er} janvier 2007, de certaines méthodes comptables liées aux instruments financiers, aux instruments dérivés de couverture et au résultat étendu qui sont décrites à la section 7 du présent Rapport de gestion.

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

Dans le présent Rapport de gestion, le terme « Société » fait référence, selon le contexte, à Air Canada ou à une ou à plusieurs des filiales d'Air Canada.

Sauf indication contraire, tous les montants en numéraire sont exprimés en millions de dollars canadiens. Pour obtenir une explication de certains des termes utilisés dans le présent Rapport de gestion, il convient de se reporter à la section 15 intitulée *Glossaire*. À moins qu'il ne soit indiqué autrement, le présent Rapport de gestion est à jour au 8 novembre 2007.

Le présent Rapport de gestion contient des déclarations prospectives. Il convient de se reporter à la section *Mise en garde concernant les déclarations prospectives* ci-dessous pour obtenir une présentation des risques, incertitudes et hypothèses dont il a été tenu compte pour l'établissement de ces états financiers. La section 11 du présent Rapport de gestion et la section *Facteurs de risque* du Rapport de gestion annuel 2006 d'Air Canada, daté du 14 février 2007, font état des principaux risques liés à Air Canada dans le cours normal de ses activités commerciales.

Pour obtenir plus d'information sur les documents financiers publics d'Air Canada, dont la Notice annuelle initiale d'Air Canada datée du 27 mars 2007, il convient de se reporter au site de SEDAR au www.sedar.com ou d'Air Canada au www.aircanada.com.

Mise en garde concernant les déclarations prospectives

Le présent Rapport de gestion contient des déclarations prospectives au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. Ces déclarations renvoient à des analyses et à d'autres renseignements fondés sur la prévision de résultats futurs et l'estimation de montants qu'il est impossible à l'heure actuelle de déterminer. Elles peuvent porter sur des observations concernant, entre autres, les stratégies, les attentes, les activités planifiées ou les actions à venir. Ces déclarations prospectives se reconnaissent à l'emploi de termes ou d'expressions tels que *prévoir, projeter, peut, planifier, devrait*, de verbes au futur et au conditionnel et d'autres termes semblables, notamment à la mention de certaines hypothèses.

Comme, de par leur nature, les déclarations prospectives partent d'hypothèses, elles sont soumises à d'importants risques et incertitudes. Toute prévision ou projection n'est donc pas entièrement assurée en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise le secteur. Les résultats qui y sont présentés peuvent donc différer sensiblement des résultats réels en raison de divers facteurs, dont les prix de l'énergie, les conditions du secteur, du marché et de l'économie en général, les conflits armés, les attentats terroristes, l'évolution de la demande en fonction du caractère saisonnier du secteur, la capacité de réduire les coûts d'exploitation et l'effectif, les relations de travail, les négociations collectives ou les conflits de travail, les questions de retraite, les taux de change et d'intérêt, l'évolution de la législation, des nouveautés ou procédures réglementaires ainsi que les litiges en cours et futurs avec des tiers, ainsi que les facteurs précisés dans le présent Rapport de gestion et, en particulier, ceux qui sont précisés à la section *Facteurs de risque* du Rapport de gestion annuel 2006 d'Air Canada, daté du 14 février 2007, ainsi qu'à la section 11 du présent Rapport de gestion. Les déclarations prospectives du présent Rapport de gestion représentent les attentes de la Société en date de celui-ci et elles peuvent changer après cette date. Toutefois, la Société n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces déclarations à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf comme l'exigent les règlements sur les valeurs mobilières en vigueur.

2. Résultats d'exploitation – Troisièmes trimestres de 2007 et 2006

Air Canada a déclaré un bénéfice d'exploitation de 351 M\$ et un bénéfice net de 273 M\$ au troisième trimestre de 2007. Durant la même période de 2006, Air Canada a déclaré un bénéfice d'exploitation consolidé de 169 M\$ et un bénéfice net de 44 M\$. Ces résultats de 2006 tiennent compte de la consolidation des activités de Jazz.

Tel qu'il est décrit de façon plus détaillée à la note 1 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du troisième trimestre de 2007 d'Air Canada, Air Canada ne consolide plus les activités de Jazz depuis le 24 mai 2007. Par suite de cette modification, les résultats consolidés d'Air Canada du troisième trimestre de 2007 ne sont pas directement comparables à ses résultats consolidés de la période correspondante de 2006. À des fins comparatives, le tableau et les renseignements suivants présentent les résultats d'Air Canada (auparavant « Services Air Canada »), exclusion faite de la consolidation des activités de Jazz, pour les deux périodes.

| Non vérifié (en millions de dollars) | Troisième trimestre | | Variation | |
|--|----------------------------|----------------|------------------|------------|
| | 2007 | 2006 | \$ | % |
| Produits d'exploitation | | | | |
| Passages | 2 660 \$ | 2 552 \$ | 108 \$ | 4 |
| Fret | 132 | 158 | (26) | (16) |
| Autres | 162 | 151 | 11 | 7 |
| | 2 954 | 2 861 | 93 | 3 |
| Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan | - | (102) | 102 | (100) |
| | 2 954 | 2 759 | 195 | 7 |
| Charges d'exploitation | | | | |
| Salaires et charges sociales | 478 | 461 | 17 | 4 |
| Carburant avions | 716 | 761 | (45) | (6) |
| Locations avions | 66 | 80 | (14) | (18) |
| Redevances aéroportuaires et de navigation | 284 | 275 | 9 | 3 |
| Maintenance, matières et fournitures avions | 155 | 167 | (12) | (7) |
| Communications et technologies de l'information | 70 | 67 | 3 | 4 |
| Restauration et fournitures connexes | 88 | 91 | (3) | (3) |
| Amortissement et désuétude | 144 | 125 | 19 | 15 |
| Commissions | 54 | 61 | (7) | (11) |
| Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz | 234 | 226 | 8 | 4 |
| Autres | 314 | 315 | (1) | - |
| | 2 603 | 2 629 | (26) | (1) |
| Bénéfice d'exploitation | 351 | 130 | 221 | |
| Produits (charges) hors exploitation | | | | |
| Intérêts créditeurs | 21 | 21 | - | - |
| Intérêts débiteurs | (82) | (78) | (4) | |
| Intérêts capitalisés | 24 | 17 | 7 | |
| Gain (perte) à la cession d'actifs | (2) | 1 | (3) | |
| Perte sur instruments financiers constatés à la juste valeur | (4) | (16) | 12 | |
| Autres | (2) | 2 | (4) | |
| | (45) | (53) | 8 | |
| Bénéfice avant les éléments suivants | 306 | 77 | 229 | |
| Intérêts minoritaires | - | (1) | 1 | |
| Gain (perte) de change | 104 | (3) | 107 | |
| Charge d'impôts sur les bénéfices | (137) | (29) | (108) | |
| Bénéfice de la période | 273 \$ | 44 \$ | 229 \$ | |
| BAIHALA¹⁾ | 561 | 335 | 226 | |
| BAIHALA¹⁾, exclusion faite de la charge exceptionnelle | 561 | 437 | 124 | |
| Résultat par action – de base et dilué²⁾ | 2,73 \$ | 0,50 \$ | 2,23 \$ | |

1. Il convient de se reporter à la section 14, Mesures financières hors PCGR, dans le présent Rapport de gestion pour obtenir un rapprochement du BAIHALA et du bénéfice d'exploitation.

2. Le résultat par action – de base et dilué représente les chiffres consolidés d'Air Canada déclarés conformément aux PCGR.

Air Canada a déclaré un bénéfice d'exploitation de 351 M\$ au troisième trimestre de 2007, comparativement à un bénéfice d'exploitation de 130 M\$ à la même période de 2006, soit une augmentation de 221 M\$. Un BAIIALA de 561 M\$ au troisième trimestre de 2007 reflétait une augmentation de 226 M\$ par rapport à la même période de 2006.

Au troisième trimestre de 2006, une charge exceptionnelle de 102 M\$ liée à l'obligation d'Air Canada relativement à l'échange des milles Aéroplan d'avant 2002 a été constatée dans les produits d'exploitation. Il convient de se reporter à la note 10 afférente aux états financiers intermédiaires non vérifiés du troisième trimestre de 2007 d'Air Canada pour de plus amples renseignements.

Exclusion faite de la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan, le bénéfice d'exploitation et le BAIIALA ont augmenté, au troisième trimestre de 2007, respectivement de 119 M\$ et 124 M\$ par rapport à la même période de 2006.

Produits passages

Au troisième trimestre de 2007, les produits passages ont atteint 2 660 M\$, soit une hausse de 108 M\$, ou 4,2 %, principalement attribuable à la croissance du trafic. De plus, les frais passages accessoires, qui avaient été constatés dans les autres produits en 2006, ont totalisé 24 M\$ au cours du troisième trimestre de 2007. Ces augmentations ont été partiellement compensées par l'incidence défavorable de l'appréciation du dollar canadien sur les produits libellés en devises par rapport au troisième trimestre de 2006, ce qui s'est traduit par une baisse d'environ 20 M\$ au titre des produits passages.

Le marché intérieur a affiché un solide rendement au troisième trimestre de 2007, autant sur le plan de la croissance du trafic que de celle du rendement unitaire. Air Canada a déplacé la capacité du marché transfrontalier au marché canadien afin de tirer profit de la vigueur du marché intérieur. Au sein du marché transfrontalier, une plus forte demande et une gestion plus efficace de la capacité ont entraîné l'amélioration du rendement unitaire et du coefficient d'occupation. Le marché transatlantique continue d'être durement touché par la concurrence accrue résultant du nouveau service de British Airways sur Londres à partir de Calgary ainsi que d'une augmentation importante de la capacité par les exploitants de vols d'affrètement dans le marché Canada-Royaume-Uni. La hausse importante de la capacité par les transporteurs du Moyen-Orient a également réduit le volume et les tarifs moyens des services du Canada atlantique d'Air Canada à destination du Moyen-Orient.

Le rendement à l'échelle du réseau s'est amélioré de 1,1 % par rapport au troisième trimestre de 2006. Au troisième trimestre de 2007, le trafic s'est accentué de 3,1 %, en regard d'une augmentation de la capacité de 3,5 % par rapport à la même période de 2006, ce qui a donné lieu à une diminution de 0,3 point du coefficient d'occupation. Les PPSMO se sont accrus de 0,7 % par rapport au troisième trimestre de 2006 en raison d'une augmentation du rendement unitaire. La forte hausse du rendement unitaire s'est reflétée dans les marchés intérieur et transfrontalier.

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

| Comparaison des troisièmes trimestres de 2007 et de 2006 | Produits passagers | Capacité (SMO) | Trafic (PMP) | Coefficient d'occupation | | Rendement unitaire | PPSMO |
|--|--------------------|----------------|---------------|--------------------------|---------------|--------------------|---------------|
| | Variation (%) | Variation (%) | Variation (%) | Variation (en points) | Variation (%) | Variation (%) | Variation (%) |
| Lignes canadiennes | 9,5 | 5,9 | 5,4 | (0,4) | | 4,0 | 3,5 |
| Lignes transfrontalières | 3,3 | (3,2) | (2,4) | 0,6 | | 5,9 | 6,7 |
| Lignes transatlantiques | (2,6) | 4,2 | 3,0 | (0,9) | | (5,5) | (6,5) |
| Lignes transpacifiques | 0,7 | 3,1 | 2,2 | (0,8) | | (1,5) | (2,4) |
| Autres | 6,0 | 6,8 | 7,6 | 0,6 | | (1,5) | (0,8) |
| Réseau | 4,2 | 3,5 | 3,1 | (0,3) | | 1,1 | 0,7 |

Au troisième trimestre de 2007, les produits passages intérieurs se sont chiffrés à 1 139 M\$, une progression de 99 M\$, ou 9,5 %, par rapport à la même période de 2006, presque autant sur le plan de la croissance du trafic que de celle du rendement unitaire. Le trafic s'est accru de 5,4 %, en regard d'une augmentation de la capacité de 5,9 %, ce qui s'est traduit par une baisse de 0,4 point du coefficient d'occupation. Les PPSMO intérieurs ont affiché une progression de 3,5 % par rapport au troisième trimestre de 2006 en raison de l'augmentation du rendement unitaire. Les accroissements de la capacité ont surtout été constatés dans le service transcontinental et le service du Canada atlantique. Le rendement unitaire a gagné 4,0 % comparativement à la même période de 2006, principalement en raison d'une plus forte demande et d'une gestion plus efficace de la capacité des services de l'Ouest canadien. L'inclusion de certains frais passages accessoires depuis le 1^{er} janvier 2007 a donné lieu à une augmentation de 1,7 point du rendement unitaire.

Au troisième trimestre de 2007, les produits passages transfrontaliers ont atteint 470 M\$, soit une augmentation de 15 M\$, ou 3,3 %, par rapport à la même période de 2006. La capacité a diminué de 3,2 %, du fait qu'Air Canada a déplacé la capacité du marché transfrontalier au marché intérieur canadien. Le trafic a fléchi de 2,4 %, ce qui a entraîné une hausse de 0,6 point du coefficient d'occupation. Malgré l'incidence défavorable de l'appréciation du dollar canadien sur les revenus libellés en devise américaine, le rendement unitaire s'est accru de 5,9 %, principalement en raison d'une plus forte demande combinée à des réductions de la capacité, ce qui a permis une gestion des stocks plus serrée. En outre, les produits passages ont été durement touchés au troisième trimestre de 2006 par le retrait temporaire des produits d'un fournisseur mondial de la Société en réaction aux changements apportés, par Air Canada, au modèle de distribution. La forte croissance de 6,7 % des PPSMO sur les vols transfrontaliers, comparativement au troisième trimestre de 2006, est attribuable à l'augmentation du rendement unitaire combinée à la réduction de la capacité.

Au troisième trimestre de 2007, les produits passages transatlantiques ont totalisé 597 M\$, soit une diminution de 16 M\$, ou 2,6 %, par rapport à la même période de 2006. Le trafic s'est amélioré de 3,0 % en regard d'une augmentation de la capacité de 4,2 %, ce qui a entraîné une baisse de 0,9 point du coefficient d'occupation. L'intensification du trafic s'est surtout reflétée dans les lignes à destination du Royaume-Uni par suite de l'ajout d'une liaison Edmonton-Londres et de l'accroissement de la capacité sur la ligne Vancouver-Londres et sur les vols au départ du Canada atlantique à destination de Londres. Le rendement unitaire a diminué de 5,5 % en raison de la concurrence accrue résultant du nouveau service de British Airways sur Londres à partir de Calgary ainsi que d'une augmentation importante de la capacité par les exploitants de vols d'affrètement dans le marché Canada-Royaume-Uni. La hausse importante de la capacité par les transporteurs du Moyen-Orient, en particulier Etihad et Emirates, dans le marché Moyen-Orient-Amérique du Nord a réduit le volume et les tarifs moyens du trafic à destination du Moyen-Orient dans les services du Canada atlantique d'Air Canada. En outre, Air Canada a cherché activement à attirer sur ses liaisons le trafic entre l'Europe et les États-Unis afin de compenser la réduction du trafic d'apport au-delà de Londres et de Paris et la diminution du trafic local liées aux niveaux de capacité plus élevés de la concurrence attribuables aux facteurs décrits ci-dessus. Malgré la croissance de la pénétration d'Air Canada sur ce marché, les rendements unitaires sont inférieurs à ceux du trafic Canada-Europe. Les PPSMO sur les vols transatlantiques ont régressé de 6,5 %, ce qui s'explique principalement par un recul du rendement unitaire.

Au troisième trimestre de 2007, les produits passages transpacifiques ont atteint 310 M\$, soit une progression de 2 M\$, ou 0,7 %, par rapport à la même période de 2006, en raison de l'intensification du trafic. Le trafic sur les lignes transpacifiques s'est accru de 2,2 %, en regard d'une augmentation de capacité de 3,1 %, abaissant de 0,8 point le coefficient d'occupation. Une augmentation de 41 % de la capacité Canada-Chine a été en grande partie compensée par les diminutions de la capacité dans les marchés japonais et coréen et l'annulation du service sur l'Inde. Air Canada prévoit intensifier son exploitation au départ et à destination de la Chine, et le nombre de vols hebdomadaires sans escale qui desserviront cette région passera de 17 (hiver dernier) à 21 (hiver 2007-2008). Ainsi, trois nouveaux vols hebdomadaires assureront le service Toronto-Shanghai cet hiver et la fréquence des vols assurant la liaison Toronto-Beijing passera de trois à quatre vols hebdomadaires. La diminution de 1,5 % du rendement unitaire s'explique en grande partie par l'affermissement du dollar canadien par rapport au yen japonais. L'ensemble du marché Japon-Canada a fléchi comparativement à l'année dernière en raison de la popularité croissante des autres destinations. Dans une mesure beaucoup moins importante, la croissance des vols long-courriers, qui affichent généralement un moins bon rendement que les vols court-courriers, a également contribué à la diminution du rendement global des vols transpacifiques par rapport au troisième trimestre de 2006. La longueur moyenne des vols transpacifiques a augmenté de 14 % comparativement à la même période de 2006. Bien que la capacité à destination de la Chine se soit considérablement accrue au troisième trimestre de 2007, le rendement des vols sur la Chine est demeuré sensiblement le même par rapport au troisième trimestre de 2006. Les PPSMO sur les vols à destination de la Chine ont chuté de 6 % en raison d'une croissance du trafic inférieure à celle de la capacité, ce qui a entraîné une régression du coefficient d'occupation comparativement à la même période de 2006. En raison de la diminution du rendement unitaire et du coefficient d'occupation, les PPSMO sur l'ensemble des vols transpacifiques ont reculé de 2,4 %.

En raison de la croissance du trafic, les autres produits passages (tirés des lignes du Pacifique-Sud, des Antilles, du Mexique et de l'Amérique du Sud) se sont élevés à 144 M\$ au troisième trimestre de 2007, en progression de 8 M\$, ou 6,0 %, par rapport à la même période de 2006. Le trafic s'est intensifié de 7,6 %, en regard d'une augmentation de la capacité de 6,8 %, ce qui a entraîné une hausse de 0,6 point du coefficient d'occupation. L'intensification du trafic dans ces marchés s'explique surtout par une capacité supérieure sur les destinations de l'Amérique du Sud et de villégiature traditionnelles. Au troisième trimestre de 2007, Air Canada a continué d'étendre ses activités dans les marchés du Pacifique-Sud, des Antilles, du Mexique et de l'Amérique du Sud, où le total des vols sans escale a augmenté de 5 % par rapport au troisième trimestre de 2006. Plus précisément, le nombre de vols exploités par Air Canada au départ et à destination du Chili et de l'Argentine ainsi que des Antilles et du Mexique a augmenté respectivement de 66 % et 28 % comparativement au troisième trimestre de 2006 grâce aux vols de Vacances Air Canada. Le rendement unitaire a reculé de 1,5 % par suite des accroissements marqués de la capacité alimentés par Vacances Air Canada, alors que des mesures tarifaires ont été prises afin d'intensifier le trafic dans un contexte de capacité supplémentaire. Les PPSMO ont diminué de 0,8 %, car l'augmentation du coefficient d'occupation a été plus qu'annulée par le recul du rendement unitaire.

Soucieuse de faire preuve d'innovation, Air Canada continue d'enrichir son offre de « passes », d'« abonnements » et d'options « à la carte » conçus pour différents segments du marché. Au troisième trimestre de 2007, les produits tirés des passes ont augmenté de 90 % par rapport à ceux de la période correspondante de 2006 et ont représenté près de 4,0 % des produits nord-américains.

Produits fret

Au troisième trimestre de 2007, les produits du service tout-cargo ont diminué de 19 M\$ et les produits fret d'avions passagers ont fléchi de 7 M\$, soit une diminution totale des produits fret de 26 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2006. Le trafic marchandises à l'échelle du réseau a reculé de 11 % en raison d'une réduction de 4 % de la capacité fret disponible. Le rendement unitaire du fret par tonne-mille payante a diminué de 7 % par rapport au même trimestre de 2006.

Vers la fin de 2006, la Société a décidé de mettre fin au service de fret par avion tout-cargo MD-11 à destination de l'Asie en raison des faibles rendements financiers enregistrés. Un avion tout-cargo MD-11 a été retiré du service en novembre 2006, et un deuxième l'a été à la fin de juin 2007, ce qui a mis un terme au service de fret à destination de l'Asie. En conséquence, les produits tout-cargo ont chuté de 19 M\$, ou 61 %, au cours du trimestre par rapport au troisième trimestre de 2006. Cependant, les charges d'exploitation liées au fret ont baissé d'un montant plus important, ce qui s'est traduit par de meilleurs résultats financiers en ce qui a trait aux avions tout-cargo. Les produits tout-cargo par unité de capacité disponible se sont améliorés de 10 %

par rapport au trimestre de 2006. Air Canada continue d'exploiter un avion tout-cargo MD-11 nolisé à destination de l'Europe.

Au troisième trimestre de 2007, les produits fret d'avions passagers ont fléchi de 7 M\$, ou 6 %, en raison d'une hausse de 3 % du trafic compensée par un repli de 9 % du rendement unitaire. Ce fléchissement était, en grande partie, attribuable aux marchés nord-américain et transatlantique, principalement en raison de la diminution du rendement unitaire.

Autres produits

Les autres produits du troisième trimestre de 2007 ont totalisé 162 M\$, une hausse de 11 M\$, ou 7 %, par rapport à la même période de 2006. Ils comprenaient des produits de 8 M\$ tirés de la sous-location d'appareils à des tiers en 2007 et une croissance des produits liés à des tiers constatés par Vacances Air Canada et Services au sol Air Canada. Cette augmentation a été partiellement annulée par le reclassement de certains frais passages accessoires dans les produits passagers depuis le 1^{er} janvier 2007.

Charges d'exploitation

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

Le tableau ci-dessous compare les charges d'exploitation par SMO d'Air Canada pour le troisième trimestre de 2007 à celles de la période correspondante de 2006.

| (en cents par SMO) | Troisième trimestre | | Variation | |
|---|---------------------|--------------|---------------|--------------|
| | 2007 | 2006 | en cents | % |
| Salaires | 2,13 | 2,09 | 0,04 | 1,9 |
| Charges sociales | 0,50 | 0,54 | (0,04) | (7,4) |
| Coûts de propriété (LAAD) ¹⁾ | 1,15 | 1,18 | (0,03) | (2,5) |
| Redevances aéroportuaires et de navigation | 1,57 | 1,57 | - | - |
| Maintenance, matières et fournitures avions | 0,85 | 0,95 | (0,10) | (10,5) |
| Communications et technologies de l'information | 0,38 | 0,38 | - | - |
| Restauration et fournitures connexes | 0,48 | 0,52 | (0,04) | (7,7) |
| Commissions | 0,30 | 0,35 | (0,05) | (14,3) |
| Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz | 1,29 | 1,29 | - | - |
| Autres | 1,74 | 1,78 | (0,04) | (2,2) |
| Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant²⁾ | 10,39 | 10,65 | (0,26) | (2,4) |
| Carburant avions | 3,95 | 4,35 | (0,40) | (9,2) |
| Total des charges d'exploitation | 14,34 | 15,00 | (0,66) | (4,4) |

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 section 14, Mesures financières hors PCGR, du présent Rapport de gestion pour obtenir un complément d'information.

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

Les charges salariales se sont chiffrées à 386 M\$ au troisième trimestre de 2007, en hausse de 19 M\$, ou 5 %, par rapport au troisième trimestre de 2006, surtout en raison de l'ajout de 662 employés équivalent temps plein (« ETP »), ou 3 %, par rapport à la même période de 2006 et, dans une proportion moindre, de la croissance de la moyenne des salaires établie au cours de la procédure de réexamen des salaires auprès des employés

syndiqués de la Société. L'augmentation du nombre d'employés ETP concernait principalement les pilotes, les agents de bord et le personnel des Services au sol requis afin de soutenir l'accroissement de 3,5 % de la capacité en SMO. De plus, l'augmentation du nombre d'employés des Services au sol était nécessaire en raison du nombre croissant de contrats de services au sol conclus avec des tiers. L'accroissement de 2 M\$ des provisions pour les indemnités de départ volontaire et les ajustements favorables nets de 4 M\$ au troisième trimestre de 2006 sont d'autres facteurs à l'origine de la hausse. Ces facteurs ont été en partie compensés par le recul de 3 M\$ des charges liées aux heures supplémentaires, imputable à un nombre moindre de retards et d'annulations comparativement au troisième trimestre de 2006.

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

Air Canada a continué de réduire l'importance de ses charges de carburant en négociant des prix concurrentiels auprès de ses fournisseurs et en concentrant ses efforts sur son programme de couverture du carburant. Le prix du litre de carburéacteur payé par Air Canada au cours du troisième trimestre de 2007 était de 64,7 cents, contre 69,9 cents au troisième trimestre de 2006 (65,0 cents pour les neuf premiers mois de 2007 contre 67,0 cents pour la période correspondante de 2006). Malgré une augmentation de 3,5 % de la capacité en SMO comparativement au troisième trimestre de 2006, la charge de carburant de 716 M\$ au troisième trimestre de 2007 a baissé de 45 M\$, ou 6 %, par rapport à la période correspondante de 2006. L'augmentation liée au trafic de 22 M\$ et l'incidence défavorable du prix de base moyen supérieur du carburant de 6 M\$ ont été plus qu'annulées par l'effet favorable de la vigueur du dollar canadien par rapport à sa contrepartie américaine en 2007, ce qui s'est traduit par une diminution de 46 M\$, des gains de 8 M\$ réalisés sur les opérations de couverture en 2007, contre des pertes de 9 M\$ réalisées sur les opérations de couverture en 2006, et une diminution de 10 M\$ attribuable à la réduction du service de fret par avion tout-cargo MD-11. Il convient de se reporter à la section 7 du présent Rapport de gestion pour plus d'information sur le programme de couverture du carburant d'Air Canada.

Les coûts de propriété, qui regroupent les frais de location d'avions et la charge d'amortissement et de désuétude, ont totalisé 210 M\$ au troisième trimestre de 2007, une hausse de 5 M\$ comparativement à la même période de 2006. Cette augmentation traduit l'ajout d'appareils au parc d'appareils en service d'Air Canada (19 appareils 190 d'Embraer et 7 appareils 777 de Boeing) et une charge d'amortissement liée au programme de réaménagement des cabines. Les facteurs annulant en grande partie cette augmentation sont les suivants : la diminution des coûts de propriété à la suite de la réduction des vols tout-cargo (appareil MD-11) par rapport à 2006, l'incidence des appareils rendus aux locataires et de la fin des contrats de location, l'effet favorable de l'appréciation du dollar canadien sur les locations libellées en dollar américain et la baisse de la charge d'amortissement des actifs incorporels.

Au troisième trimestre de 2007, les redevances aéroportuaires et de navigation ont atteint 284 M\$, une augmentation de 9 M\$, ou 3 %, par rapport à la même période de 2006, par suite surtout d'une hausse de 5 % du nombre de vols ainsi que de la majoration des droits d'atterrissement et des redevances générales, principalement à l'aéroport international Pearson de Toronto (« aéroport Pearson »). Ces majorations ont été compensées en partie par des réductions de 4 % et 1,7 % des redevances de navigation au Canada, entrées respectivement en vigueur en août 2007 et septembre 2006. Le 16 octobre 2007, l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (« GTAA ») a annoncé une diminution des droits exigés des transporteurs pour tous les services, laquelle entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2008. Les droits d'atterrissement à l'aéroport Pearson diminueront de 3,1 % et les redevances, de 4,7 %.

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

Les commissions versées au troisième trimestre de 2007 étaient de 54 M\$, une diminution de 7 M\$, ou 11 %, par rapport au même trimestre de 2006, en regard d'une croissance de 3 % des produits passages et fret combinés comparativement au troisième trimestre de 2006. Le repli des commissions versées était attribuable, en grande partie, à l'incidence d'un nouveau barème de commission au sein de Vacances Air Canada, en 2007, et aux mesures commerciales mises en œuvre par Air Canada afin de diminuer les commissions, lesquelles ont plus que compensé l'augmentation liée au trafic. Les commissions, en pourcentage des produits passages et fret, sont passées de 2,3 % au troisième trimestre de 2006 à 1,9 % au troisième trimestre de 2007. La pénétration Internet au Canada a atteint 64 % au troisième trimestre de 2007, une augmentation de 9 points par rapport à la même période de 2006. La pénétration Internet des ventes combinées sur le marché transfrontalier (Canada et États-Unis) atteignait 50 %, soit une augmentation de 7 points par rapport au même trimestre de l'exercice précédent. La pénétration Internet, à l'échelle du réseau, représentait 32 %, en hausse de 5 points par rapport à la même période de 2006. Ces chiffres ne tiennent pas compte des ventes des centres téléphoniques d'Air Canada, lesquels utilisent la plateforme hôte d'Air Canada. En ajoutant ces ventes, la pénétration directe d'Air Canada sur le marché canadien était de 74 % au troisième trimestre de 2007 comparativement à 67 % au troisième trimestre de 2006.

Au troisième trimestre de 2007, les frais payés à Jazz pour la capacité, en vertu du contrat d'achat de capacité conclu entre Jazz et Air Canada (« CAC de Jazz »), se sont élevés à 234 M\$ contre 226 M\$ pour la même période de 2006, soit une augmentation de 8 M\$. La hausse de 4 % s'explique principalement par une augmentation de 5 % des heures de vol cale à cale par rapport au troisième trimestre de 2006. La capacité en SMO des appareils exploités par Jazz a progressé de 5 % par rapport au troisième trimestre de 2006.

Les autres charges d'exploitation, regroupant principalement les dépenses liées aux services d'escale, les charges liées aux cartes de crédit, les charges liées à la location et la maintenance de bâtiments, les coûts liés aux forfaits terrestres de Vacances Air Canada ainsi que divers frais et services se sont chiffrés à 314 M\$ au troisième trimestre de 2007, une baisse de 1 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2006. Les diminutions les plus importantes ont été constatées dans les frais et services divers, les dépenses liées aux services d'escale, les charges liées aux dédommages de la clientèle et les coûts d'assurance. Toutefois, ces baisses ont été contrebalancées par des augmentations au chapitre des frais de carte de crédit, des dépenses de courrier, des coûts de location de moteurs et des dépenses liées aux forfaits terrestres de Vacances Air Canada à la suite de la croissance du trafic passagers.

Air Canada cherche constamment à évaluer et à trouver des façons d'améliorer sa structure de coûts pour conserver une position hautement concurrentielle. Par exemple, le programme de renouvellement du parc aérien d'Air Canada entraîne des économies, particulièrement grâce à l'efficacité des appareils 777 de Boeing. En outre, POLARIS, le nouveau système informatique exploitable sur le Web, qui remplacera les anciens systèmes de réservations et de service à la clientèle aéroportuaire d'Air Canada, est conçu pour réduire les coûts d'exploitation tout en améliorant la capacité d'Air Canada de mettre en marché plus rapidement des nouveaux produits novateurs. Conformément à son objectif de fournir à ses passagers les produits libre-service qu'ils désirent, Air Canada a amélioré la disponibilité de l'enregistrement mobile, de l'enregistrement en ligne et des bornes d'étiquetage libre-service des bagages. Air Canada est d'avis que ces produits libre-service amélioreront la satisfaction de la clientèle et entraîneront des économies pour Air Canada. En outre, la croissance constante au chapitre de la pénétration Internet continue de permettre à Air Canada d'abaisser ses coûts de distribution.

Les charges hors exploitation se sont chiffrées à 45 M\$ au troisième trimestre de 2007, une diminution de 8 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2006. Au troisième trimestre de 2007, les intérêts débiteurs nets de 37 M\$ ont reculé de 3 M\$ comparativement à la même période de 2006. Une hausse de 4 M\$ des intérêts débiteurs, alimentée essentiellement par les opérations de financement de nouveaux appareils, a été plus qu'annulée par l'augmentation des intérêts capitalisés liés aux nouveaux appareils. L'incidence d'un dollar canadien vigoureux par rapport au dollar américain au troisième trimestre de 2007, comparativement à la même période de 2006, a également eu une incidence favorable sur les intérêts débiteurs nets. Au troisième trimestre de 2007, Air Canada a constaté une perte de 4 M\$ relative aux ajustements de la juste valeur à l'égard de certains instruments financiers dérivés conclus par Air Canada. Au troisième trimestre de 2006, Air Canada avait constaté une dépense de 12 M\$ liée aux swaps de taux d'intérêt relativement au financement d'appareils 190 d'Embraer.

Les gains nets tirés d'éléments monétaires libellés en devises ont totalisé 104 M\$ au troisième trimestre de 2007 et découlent surtout du raffermissement du dollar canadien au 30 septembre 2007 par rapport au 30 juin 2007. Ces chiffres sont comparables aux pertes de 3 M\$ constatée au troisième trimestre de 2006. Les gains nets constatés au troisième trimestre de 2007 comprenaient des gains de 221 M\$ liés à l'évaluation à la valeur de marché d'éléments monétaires à long terme libellés en dollars américains qui ont été partiellement annulés par des pertes de 117 M\$ attribuables à l'évaluation à la valeur de marché de contrats de change à terme et de swaps de devises. Il convient de se reporter à la section 7 du présent Rapport de gestion pour obtenir un complément d'information.

Au troisième trimestre de 2007, la charge d'impôts sur les bénéfices était de 137 M\$, ce qui représente un taux d'imposition effectif de 33 %, alors qu'elle était de 29 M\$, ce qui représente un taux d'imposition effectif de 40 %, à la période correspondante de 2006. La diminution du taux d'imposition effectif au troisième trimestre est en grande partie attribuable à la part de capital de certains gains de change constatés au cours du troisième trimestre, lesquels sont assujettis au taux d'imposition du revenu de 50 %. La Société a également constaté une charge d'impôts exigibles de 10 M\$ au troisième trimestre de 2007 liée à l'harmonisation des soldes d'impôts fédéral et de l'Ontario. Cette modification apportée à la loi fiscale donne lieu à un passif d'impôts de 10 M\$ payable sur une période de cinq ans à compter de l'année d'imposition 2009.

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

3. Résultats d'exploitation – Cumul au 30 septembre 2007 et au 30 septembre 2006

Air Canada a déclaré un bénéfice d'exploitation consolidé de 423 M\$ et un bénéfice net de 394 M\$ au cours des neuf mois terminés le 30 septembre 2007. Les résultats de 2007 tiennent compte de la consolidation des activités de Jazz jusqu'au 24 mai 2007. Durant la même période de 2006, Air Canada a déclaré un bénéfice d'exploitation consolidé de 230 M\$ et un bénéfice net de 70 M\$. Ces résultats de 2006 tiennent compte de la consolidation des activités de Jazz. Par suite de la déconsolidation de Jazz, les résultats consolidés d'Air Canada pour les neuf premiers mois de 2007 ne sont pas directement comparables à ses résultats consolidés pour la période correspondante de 2006. À des fins comparatives, le tableau et les renseignements suivants présentent les résultats d'Air Canada, exclusion faite de la consolidation des activités de Jazz (auparavant « Services Air Canada), pour les deux périodes.

| Non vérifié, exclusion faite de la consolidation des activités de Jazz (en millions de dollars) | Période de neuf mois terminée le 30 septembre | | Variation | |
|--|--|----------------|----------------|----------|
| | 2007 | 2006 | \$ | % |
| Produits d'exploitation | | | | |
| Passages | 7 133 | 6 816 | 317 | 5 |
| Fret | 408 | 463 | (55) | (12) |
| Autres | 592 | 564 | 28 | 5 |
| | 8 133 | 7 843 | 290 | 4 |
| Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan | - | (102) | 102 | (100) |
| | 8 133 | 7 741 | 392 | 5 |
| Charges d'exploitation | | | | |
| Salaires et charges sociales | 1 452 | 1 373 | 79 | 6 |
| Carburant avions | 1 937 | 1 961 | (24) | (1) |
| Locations avions | 220 | 258 | (38) | (15) |
| Redevances aéroportuaires et de navigation | 784 | 750 | 34 | 5 |
| Maintenance, matières et fournitures avions | 584 | 563 | 21 | 4 |
| Communications et technologies de l'information | 208 | 205 | 3 | 1 |
| Restauration et fournitures connexes | 246 | 246 | - | - |
| Amortissement et désuétude | 408 | 358 | 50 | 14 |
| Commissions | 164 | 188 | (24) | (13) |
| Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz | 696 | 647 | 49 | 8 |
| Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre | - | 28 | (28) | (100) |
| Autres | 1 073 | 1 045 | 28 | 3 |
| | 7 772 | 7 622 | 150 | 2 |
| Bénéfice d'exploitation | 361 | 119 | 242 | |
| Produits (charges) hors exploitation | | | | |
| Intérêts créditeurs | 70 | 58 | 12 | |
| Intérêts débiteurs | (259) | (225) | (34) | |
| Intérêts capitalisés | 88 | 40 | 48 | |
| Gain à la cession d'actifs | 19 | 4 | 15 | |
| Gain (perte) sur instruments financiers constatés à la juste valeur | 24 | (19) | 43 | |
| Autres | (12) | 3 | (15) | |
| | (70) | (139) | 69 | |
| Bénéfice (perte) avant les éléments suivants | 291 | (20) | 311 | |
| Intérêts minoritaires | (6) | (9) | 3 | |
| Gain de change | 297 | 119 | 178 | |
| Charge d'impôts sur les bénéfices | (188) | (20) | (168) | |
| Bénéfice de la période | 394 | 70 | 324 | |
| BAIHALA¹⁾ | 989 | 735 | 254 | |
| BAIHALA¹⁾, exclusion faite des charges exceptionnelles | 989 | 865 | 124 | |
| Résultat par action – de base et dilué²⁾ | 3,94 \$ | 0,79 \$ | 3,15 \$ | |

1. Il convient de se reporter à la section 14, Mesures financières hors PCGR, dans le présent Rapport de gestion pour obtenir un rapprochement du BAIHALA et du bénéfice d'exploitation (perte), ainsi que du BAIHALA, exclusion faite des charges exceptionnelles, et du bénéfice d'exploitation (perte).
2. Le résultat par action – de base et dilué représente les chiffres consolidés d'Air Canada déclarés conformément aux PCGR.

Air Canada a déclaré un bénéfice d'exploitation de 361 M\$ au cours de la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2007, soit une amélioration de 242 M\$ comparativement au bénéfice d'exploitation de 119 M\$ enregistré à la même période de 2006. Un BAIIALA de 989 M\$ a été constaté, une hausse de 254 M\$ par rapport aux neuf premiers mois de 2006.

Pour les neuf premiers mois de 2006, une charge exceptionnelle de 102 M\$ liée à l'obligation d'Air Canada relativement à l'échange des milles Aéroplan d'avant 2002 a été constatée dans les produits d'exploitation. Une charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 28 M\$ relativement à un plan de réduction de l'effectif non syndiqué a également été inscrite pour cette période. Cette charge a été réduite de 8 M\$ au quatrième trimestre de 2006, ce qui porte le total de la charge pour 2006 à 20 M\$. Exclusion faite des charges exceptionnelles liées aux milles Aéroplan et à la restructuration de la main-d'œuvre en 2006, le bénéfice d'exploitation et le BAIIALA des neuf premiers mois de 2007 ont augmenté respectivement de 112 M\$ et 124 M\$ par rapport à la même période de 2006.

Produits passages

Des produits passages de 7 133 M\$ ont été enregistrés au cours des neuf premiers mois de 2007. Il s'agit d'une augmentation de 317 M\$, ou 4,7 %, par rapport à la période correspondante de 2006, traduisant en cela la croissance du trafic. De plus, les frais passages accessoires, qui sont inclus dans les produits passages en 2007, et qui avaient été constatés dans les autres produits en 2006, ont totalisé 54 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2007.

L'amélioration de 1,0 % du rendement, à l'échelle du réseau au cours des neuf premiers mois de 2007, par rapport à la même période de 2006, s'explique principalement par l'inclusion des frais passages accessoires dans les produits passages. Au cours de la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2007, le trafic s'est accru de 3,6 %, en regard d'une hausse de 2,9 % de la capacité par rapport à la même période de 2006, ce qui s'est traduit par une augmentation de 0,6 point du coefficient d'occupation. Les PPSMO ont affiché une hausse de 1,7 %, en raison d'une croissance du rendement ainsi que d'une amélioration du coefficient d'occupation à l'échelle du réseau.

Le tableau ci-dessous illustre les variations annuelles comparatives, en pourcentage, en ce qui concerne les produits passages, la capacité, le trafic, le coefficient d'occupation, le rendement unitaire et les PPSMO, pour les périodes de neuf mois terminées le 30 septembre.

| Comparaison des périodes de neuf mois terminées les 30 septembre 2007 et 30 septembre 2006 | Coefficient | | | | | |
|---|----------------------|-------------------|-----------------|--|-----------------------|---------------|
| | Produits passages | Capacité (SMO) | Trafic (PMP) | d'occupation Variation (en points) | Rendement unitaire | PPSMO |
| | Variation (%) | Variation (%) | Variation (%) | Variation (%) | Variation (%) | Variation (%) |
| Lignes canadiennes | 7,9 | 3,8 | 6,2 | 1,8 | 1,6 | 4,0 |
| Lignes transfrontalières | 2,5 | 2,0 | 1,6 | (0,3) | 0,9 | 0,5 |
| Lignes transatlantiques | 0,7 | 3,3 | 2,8 | (0,5) | (2,1) | (2,6) |
| Lignes transpacifiques | 4,0 | 0,9 | 1,5 | 0,5 | 2,5 | 3,1 |
| Autres | 4,9 | 4,4 | 4,5 | 0,1 | 0,4 | 0,5 |
| Réseau | 4,7 | 2,9 | 3,6 | 0,6 | 1,0 | 1,7 |

Au cours des neuf premiers mois de 2007, les produits passages intérieurs ont atteint 2 998 M\$, une augmentation de 218 M\$, ou 7,9 %, par rapport à la même période de 2006, principalement attribuable à la croissance du trafic et à une demande plus forte. Le trafic s'est intensifié de 6,2 %, en regard d'une augmentation de 3,8 % de la capacité, ce qui a entraîné une hausse de 1,8 point du coefficient d'occupation. Les accroissements de la capacité ont surtout été constatés dans le service transcontinental et le service du Canada atlantique. Le rendement unitaire a augmenté de 1,6 % comparativement à la même période de 2006 en raison de l'inclusion de certains frais passages accessoires aux neuf premiers mois de 2007. Les PPSMO intérieurs ont affiché une hausse de 4,0 % par rapport aux neuf premiers mois de 2006 en raison de l'amélioration du coefficient d'occupation intérieur et de la croissance du rendement unitaire.

Au cours de la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2007, les produits passages transfrontaliers ont atteint 1 428 M\$, soit une augmentation de 35 M\$, ou 2,5 %, par rapport à la période correspondante de 2006, en raison de la croissance de 1,6 % du trafic. Le rendement unitaire a augmenté de 0,9 % au cours des neuf premiers mois de 2007, ce qui traduit l'inclusion de certains frais passagers accessoires depuis le 1^{er} janvier 2007. Malgré une légère diminution du coefficient d'occupation, les PPSMO sur les vols transfrontaliers se sont accrus de 0,5 % par rapport à ceux de la période correspondante de 2006 en raison de la hausse du rendement unitaire.

Au cours de la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2007, des produits passages transatlantiques de 1 432 M\$ ont été enregistrés, soit une augmentation de 10 M\$, ou 0,7 %, par rapport à la même période de 2006, en raison d'une hausse du trafic de 2,8 %. L'intensification du trafic s'est surtout reflétée dans les lignes à destination du Royaume-Uni par suite de la hausse de la capacité sur la ligne Vancouver–Londres, de l'ajout d'une liaison Edmonton–Londres et de l'accroissement de la capacité sur les vols au départ du Canada atlantique à destination de Londres. Le rendement unitaire a diminué de 2,1 % en raison de la concurrence accrue, principalement au cours des deuxième et troisième trimestres de 2007, résultant du nouveau service de British Airways sur Londres à partir de Calgary ainsi que de la pression considérable exercée sur les tarifs par les concurrents, laquelle est imputable à une augmentation importante de la capacité par les transporteurs à bas prix dans le marché Canada–Royaume-Uni. Les PPSMO sur les vols transatlantiques ont régressé de 2,6 %, surtout en raison d'un repli du rendement unitaire.

Au cours de la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2007, les produits passages transpacifiques ont totalisé 758 M\$, soit une augmentation de 30 M\$, ou 4,0 %, par rapport à la même période de 2006, en raison d'une croissance du rendement unitaire de 2,5 % et d'une hausse du trafic de 0,9 %. La hausse de 24 % au regard de la capacité à destination de la Chine a été presque annulée par la baisse de la capacité dans les marchés japonais, coréen et indien. La progression de 2,5 % du rendement unitaire est en grande partie attribuable à l'augmentation des suppléments carburant appliquée en 2006. L'augmentation du rendement unitaire global des lignes transpacifiques a été partiellement annulée par l'incidence défavorable du raffermissement du dollar canadien, surtout par rapport au yen japonais au cours du troisième trimestre de 2007. Les PPSMO sur les vols transpacifiques ont progressé de 3,1 %, surtout à la suite de l'augmentation du rendement unitaire et de la montée de 0,5 point du coefficient d'occupation.

Les autres produits passages, tirés des lignes du Pacifique-Sud, des Antilles, du Mexique et d'Amérique du Sud, ont atteint 517 M\$ au cours de la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2007; il s'agit d'une augmentation de 24 M\$, ou 4,9 %, par rapport à la période correspondante de 2006, laquelle est principalement attribuable à la hausse du trafic. La croissance de 4,5 % du trafic s'explique surtout par une capacité supérieure sur les destinations de l'Amérique du Sud et de villégiature traditionnelles. Le rendement unitaire n'a presque pas changé par rapport à celui des neuf premiers mois de 2006. Au cours des neuf premiers mois de 2007, les PPSMO ont augmenté de 0,5 %, surtout en raison de l'amélioration du rendement unitaire.

Au cours des neuf premiers mois de 2007, Air Canada a augmenté de 4 % ses vols internationaux comparativement à la période correspondante de 2006, notamment grâce à de nouvelles liaisons transatlantiques sans escale depuis l'Ouest canadien et les Maritimes à destination de Londres et entre Montréal et Rome (liaisons saisonnières) ainsi qu'en raison d'un accroissement de 11 % des vols pour les destinations soleil, telles que la République dominicaine et le Mexique. En ce qui a trait aux vols transpacifiques, la stratégie d'Air Canada consiste à affecter ses plus récents et plus gros appareils 777 de Boeing à des liaisons clés à partir de Toronto à destination du Japon, de Hong Kong et de la Chine. Air Canada a ajouté un deuxième vol entre Vancouver et Beijing et a augmenté la fréquence des vols quotidiens à partir de Toronto à destination de Shanghai et de Beijing, offrant ainsi cinq vols quotidiens à destination de la Chine à l'été 2007.

Produits fret

Au cours de la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2007, les produits fret ont diminué de 55 M\$, ou 12 %, par rapport à la même période de 2006. Le trafic marchandises à l'échelle du réseau a reculé de 12 % en raison d'une réduction de 6 % de la capacité fret disponible. Le rendement unitaire du fret par tonne-mille payante est demeuré le même par rapport à celui des neuf premiers mois de 2006.

Vers la fin de 2006, la Société a décidé de mettre fin au service de fret par avion tout-cargo MD-11 à destination de l'Asie en raison des faibles rendements financiers enregistrés. Un avion tout-cargo MD-11 a été retiré du service en novembre 2006, et un deuxième l'a été à la fin de juin 2007, ce qui a mis un terme au

service de fret à destination de l'Asie. En conséquence, les produits tout-cargo ont chuté de 35 M\$, ou 34 %, par rapport à la même période de 2006. Cependant, les charges d'exploitation liées au fret ont baissé d'un montant plus important, ce qui s'est traduit par de meilleurs résultats financiers en ce qui a trait aux avions tout-cargo. Les produits tout-cargo par unité de capacité disponible se sont améliorés de 11 % par rapport aux neuf premiers mois de 2006. Air Canada continue d'exploiter un avion tout-cargo MD-11 nolisé à destination de l'Europe.

Les produits fret d'avions passagers ont fléchi de 20 M\$, ou 5 %, par suite d'une réduction de 5 % du trafic et d'un recul de 1 % du rendement unitaire. Ce fléchissement était, en grande partie, attribuable aux marchés de l'Amérique du Nord et du Pacifique, en raison de la faible demande.

Autres produits

Les autres produits ont atteint 592 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2007, une hausse de 28 M\$, ou 5 %, par rapport à la même période de 2006; cette augmentation comprend les hausses de 16 M\$ et de 6 M\$ des produits liés à des tiers enregistrées respectivement par Vacances Air Canada et Services au sol Air Canada, les produits de 15 M\$ tirés de la sous-location d'appareils à des tiers en 2007, ainsi que de diverses autres augmentations. Cette augmentation a été partiellement annulée par le reclassement de certains frais passages accessoires dans les produits passagers depuis le 1^{er} janvier 2007.

Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation se sont élevées à 7 772 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2007, une progression de 150 M\$, ou 2 %, par rapport à la même période de 2006. Air Canada a constaté une charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 28 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2006 relativement à un plan de réduction de l'effectif non syndiqué. Le coût unitaire, mesuré en charges d'exploitation par SMO, a diminué de 0,9 % par rapport aux neuf premiers mois de 2006. Exclusion faite de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre, le coût unitaire s'est accru de 0,7 %.

Le tableau ci-dessous compare les charges d'exploitation par SMO d'Air Canada pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2007 à celles de la période correspondante de 2006.

| (en cents par SMO) | Période de neuf mois terminée le 30 septembre | | Variation | |
|---|--|--------------|---------------|--------------|
| | 2007 | 2006 | en cents | % |
| Salaires | 2,39 | 2,28 | 0,11 | 4,8 |
| Charges sociales | 0,63 | 0,66 | (0,03) | (4,5) |
| Coûts de propriété (LAAD) ¹⁾ | 1,30 | 1,32 | (0,02) | (1,5) |
| Redevances aéroportuaires et de navigation | 1,63 | 1,61 | 0,02 | 1,2 |
| Maintenance, matières et fournitures avions | 1,21 | 1,21 | - | - |
| Communications et technologies de l'information | 0,43 | 0,44 | (0,01) | (2,3) |
| Restauration et fournitures connexes | 0,51 | 0,53 | (0,02) | (3,8) |
| Commissions | 0,34 | 0,40 | (0,06) | (15,0) |
| Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz | 1,45 | 1,38 | 0,07 | 5,1 |
| Autres | 2,24 | 2,22 | 0,02 | 0,9 |
| Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre²⁾ | 12,13 | 12,05 | 0,08 | 0,7 |
| Carburant avions | 4,03 | 4,20 | (0,17) | (4,0) |
| Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre | - | 0,06 | (0,06) | (100,0) |
| Total des charges d'exploitation | 16,16 | 16,31 | (0,15) | (0,9) |

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 section 14, Mesures financières hors PCGR, du présent Rapport de gestion pour obtenir un complément d'information.

Les salaires et charges sociales se sont élevés à 1 452 M\$, une augmentation de 79 M\$, ou 6 %, par rapport à la période correspondante de 2006. Les charges salariales ont atteint 1 148 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2007, en hausse de 84 M\$, ou 8 %, par rapport à celles de la même période de 2006, en raison de la croissance de la moyenne des salaires, d'une augmentation de 1 % du nombre moyen d'ETP, des ajustements favorables nets de 18 M\$ en 2006, d'une majoration de 9 M\$ des provisions pour les indemnités de départ volontaire et de l'accroissement de 5 M\$ des charges liées aux heures supplémentaires. La croissance de la moyenne des salaires est en grande partie attribuable aux augmentations salariales d'environ 1,5 %, négociées dans le cadre d'un arbitrage, et à la progression des salaires en fonction de l'ancienneté supplémentaire. Le nombre moyen total d'ETP pour la période s'est accru de 203, ou 1 %, ce qui tient compte de l'ajout de 210 pilotes qui ont un salaire moyen supérieur en comparaison aux autres groupes, d'où la hausse du salaire moyen.

Les charges sociales ont totalisé 304 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2007, un recul de 5 M\$, ou 2 %, par rapport à la période correspondante de 2006, attribuable en grande partie à la baisse de la charge au titre des régimes de retraite et des avantages complémentaires à la suite de la révision des évaluations actuarielles. Cette diminution a été en partie compensée par une charge accrue liée aux prestations de santé versées aux employés actifs.

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

Les coûts de propriété, qui regroupent les frais de location d'avions et la charge d'amortissement et de désuétude, ont totalisé 628 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2007, une hausse de 12 M\$ comparativement à la même période de 2006. Les facteurs de la croissance comprennent l'ajout d'appareils au parc d'appareils en service d'Air Canada et une charge d'amortissement liée au programme de réaménagement des cabines. Les facteurs annulant en grande partie cette augmentation sont les suivants : la diminution des locations d'avions tout-cargo MD-11 à la suite de la réduction des vols, l'incidence des appareils rendus aux locataires et de la fin des contrats de location, l'effet favorable de l'appréciation du dollar canadien sur les locations libellées en dollar américain et la baisse de la charge d'amortissement des actifs incorporels.

Les redevances aéroportuaires et de navigation ont totalisé 784 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2007, une progression de 34 M\$, ou 5 %, par rapport à la même période de 2006, par suite surtout d'une hausse de 6 % du nombre de départs ainsi que de la majoration des droits d'atterrissement et des redevances générales, principalement à l'aéroport international Pearson. Ces majorations ont été compensées en partie par des réductions de 4 % et 1,7 % des redevances de navigation au Canada, entrées respectivement en vigueur en août 2007 et septembre 2006.

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

Au cours des neuf premiers mois de 2007, les commissions versées ont totalisé 164 M\$, soit une baisse de 24 M\$, ou 13 %, par rapport à la même période de 2006, compte tenu d'une croissance de 4 % des produits passages et fret combinés en regard de ceux des neuf premiers mois de 2006. Le repli des commissions versées était attribuable essentiellement à l'incidence d'un nouveau barème de commission au sein de Vacances Air Canada en 2007 et aux mesures commerciales mises en œuvre par Air Canada afin de diminuer les commissions, ce qui a plus que compensé l'augmentation liée au trafic.

Au cours des neuf premiers mois de 2007, les frais payés à Jazz pour la capacité ont atteint 696 M\$, une hausse de 49 M\$, ou 8 %, par rapport à la même période de 2006, principalement en raison de la hausse de 10 % des heures de vol cale à cale. La capacité en SMO des appareils exploités par Jazz a progressé de 11 % par rapport aux neuf premiers mois de 2006.

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

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

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

Au cours de la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2007, la charge d'impôts sur les bénéfices était de 188 M\$, ce qui représente un taux d'imposition effectif de 32 %, alors qu'elle était de 20 M\$, ce qui représente un taux d'imposition effectif de 22 %, à la période correspondante de 2006. La part de capital de certains gains de change constatés pendant la période, lesquels sont assujettis au taux d'imposition de 50 %, a eu une incidence favorable sur le taux d'imposition effectif au cours de la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2007. La Société a également constaté une charge d'impôts exigibles de 10 M\$ au troisième trimestre de 2007 liée à l'harmonisation des soldes d'impôts fédéral et de l'Ontario. Un crédit de 17 M\$ lié aux modifications des taux d'imposition fédérale durant la période a exercé un effet favorable sur la charge fiscale pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2006.

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

4. Stratégie relative au parc aérien

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. En Amérique du Nord, Air Canada a ajouté, au troisième trimestre de 2007, 8 appareils 190 de 93 places d'Embraer à son parc aérien, pour un total de 16 appareils livrés en 2007. Depuis le 30 septembre 2007, 4 autres appareils 190 d'Embraer ont été ajoutés au parc aérien d'Air Canada, pour un total de 38 appareils.

Au troisième trimestre de 2007, Air Canada a pris livraison d'un appareil 777-200 de Boeing et d'un appareil 777-300 de Boeing. Depuis le début de 2007, Air Canada a pris livraison de cinq appareils 777-300 de Boeing et de deux appareils 777-200 de Boeing. Air Canada a poursuivi le réaménagement prévu des cabines de son parc d'appareils, entamé en 2006. Le réaménagement de 24 appareils A319 d'Airbus, de 30 appareils A320 d'Airbus, de 1 appareil A321 d'Airbus et de 8 appareils 767-300 de Boeing est maintenant terminé. La réception initiale de la clientèle est favorable, comme en témoignent les résultats de sondages internes sur la satisfaction de la clientèle.

Au cours des neuf premiers mois de 2007, 14 appareils ont été retranchés du parc aérien d'Air Canada, soit 2 appareils 767-300 de Boeing et 5 appareils A320 d'Airbus retournés aux locataires, 1 appareil 767-200 de Boeing retiré du service, 2 appareils A340-300 d'Airbus et 4 appareils A319 d'Airbus sous-loués à d'autres transporteurs aériens. Des lettres d'intention ont été signées en vue de la cession de quatre appareils A319 d'Airbus à un autre transporteur, lesquels doivent être livrés d'ici la fin de 2007. Par ailleurs, des lettres d'intention ont été signées pour la location de deux appareils A340-500 d'Airbus et la sous-location d'un appareil A340-300 d'Airbus, qui devraient être remis aux autres transporteurs d'ici la fin de 2007. Depuis le 1^{er} octobre 2007, des ententes finales ont été signées relativement à la cession des quatre appareils A319 d'Airbus susmentionnés, dont un de ces appareils a été livré au sous-locataire en vertu du contrat de sous-location, à la location de deux des appareils A340-500 d'Airbus, qui ont été livrés au locataire en vertu du contrat de location, et à la sous-location d'un appareil A340-300 d'Airbus. En outre, deux appareils A340-300 d'Airbus seront retournés aux locataires et un appareil A320 d'Airbus a été retourné au locateur. Il est prévu qu'un appareil 767-200 de Boeing sera retiré du service régulier en 2007. De plus, cinq appareils A340-300 d'Airbus devraient être sous-loués en 2008. Le tableau qui suit décrit les modifications qui sont apportées (chiffres réels) et qui seront apportées (chiffres prévus) au parc aérien d'Air Canada (sauf les appareils exploités par Jazz).

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

5. Gestion financière et gestion du capital

5.1. Situation financière

À la suite de la déconsolidation de Jazz, qui est entrée en vigueur le 24 mai 2007, le bilan consolidé d'Air Canada au 30 septembre 2007 ne comprend pas la situation financière de Jazz. Le bilan consolidé comparatif du 31 décembre 2006 comprenait les éléments suivants pour Jazz :

- trésorerie et éléments de trésorerie de 135 M\$ et autres actifs à court terme de 109 M\$;
- actifs à long terme de 239 M\$;
- passifs à court terme de 213 M\$;
- dette à long terme de 115 M\$;
- intérêts minoritaires de 162 M\$;
- autres passifs à long terme de 71 M\$.

À des fins comparatives, le tableau et les renseignements suivants présentent la situation financière d'Air Canada au 30 septembre 2007 ainsi que la situation financière d'Air Canada (auparavant « Services Air Canada »), exclusion faite de la consolidation de Jazz, au 31 décembre 2006.

| Bilan condensé (en millions de dollars) | 30 septembre 2007 | 31 décembre 2006 |
|--|--------------------------|-------------------------|
| Actif | | |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie, et placements à court terme | 1 502 \$ | 2 110 \$ |
| Autres actifs à court terme | 1 317 | 1 962 |
| Actif à court terme | 2 819 | 4 072 |
| Immobilisations corporelles | 7 155 | 5 747 |
| Actifs incorporels | 994 | 1 185 |
| Autres actifs | 376 | 384 |
| | 11 344 \$ | 11 388 \$ |
| Passif | | |
| Passif à court terme | 3 074 \$ | 3 754 \$ |
| Dette à long terme et obligations au titre des contrats de location-acquisition | 3 425 | 3 081 |
| Passif au titre des prestations de retraite et d'avantages complémentaires de retraite | 1 855 | 1 867 |
| Autres passifs à long terme | 469 | 544 |
| | 8 823 | 9 246 |
| Intérêts minoritaires | 181 | 212 |
| Capitaux propres | 2 340 | 1 930 |
| | 11 344 \$ | 11 388 \$ |

5.2. Trésorerie et équivalents de trésorerie, et placements à court terme

Au 30 septembre 2007, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme d'Air Canada totalisaient 1 502 M\$. Comparativement à ceux du 31 décembre 2006, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme ont baissé de 608 M\$, principalement en raison d'acquisitions d'appareils, déduction faite du financement.

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

5.3. Fonds de roulement

La gestion active du fonds de roulement est essentielle pour assurer la disponibilité de la trésorerie en vue du financement du réaménagement des cabines et du renouvellement du parc aérien de la Société. Le tableau suivant fournit des renseignements additionnels sur le fonds de roulement d'Air Canada au 30 septembre 2007 et sur celui au 31 décembre 2006, exclusion faite de la consolidation des activités de Jazz (auparavant « Services Air Canada »).

| | 30 septembre 2007 | 31 décembre 2006 | Variation du fonds de roulement |
|--|-------------------|------------------|---------------------------------|
| Trésorerie et placements à court terme | 1 502 \$ | 2 110 \$ | (608) \$ |
| Débiteurs | 994 | 739 | 255 |
| Autres actifs à court terme | 323 | 1 223 | (900) |
| Créditeurs et charges à payer | (1 435) | (1 430) | (5) |
| Autres passifs à court terme | (1 639) | (2 324) | 685 |
| | (255) \$ | 318 \$ | (573) \$ |

Au 30 septembre 2007, le fonds de roulement déficitaire était de 255 M\$, ce qui représente une détérioration de 573 M\$ par rapport au 31 décembre 2006, en grande partie en raison de l'utilisation de la trésorerie pour financer les nouvelles immobilisations corporelles, déduction faite des emprunts liés aux appareils. La variation des autres actifs et passifs à court terme s'explique principalement par le règlement de l'actif d'impôts futurs et est liée à un montant de 345 M\$ au titre des impôts exigibles qui proviennent de la stratégie d'utilisation de pertes fiscales prévue au moment du premier appel public à l'épargne d'Air Canada (« PAPE »). Ces chiffres ont également été touchés par la réduction de la maintenance payée d'avance à ACTS et les effets connexes à payer à ACTS.

5.4. Dette et obligations au titre des contrats de location

Les renseignements additionnels sur les dettes et obligations au titre des contrats de location d'Air Canada sont présentés à la section 9.5 du Rapport de gestion annuel 2006 d'Air Canada daté du 14 février 2007 ainsi qu'à la note 3 afférente aux états financiers consolidés combinés annuels de 2006 d'Air Canada. Au cours des neuf premiers mois de 2007, Air Canada a reçu un financement pour 6 appareils 777 de Boeing et 16 appareils Embraer. De plus, un appareil 777 de Boeing a été livré aux termes d'un contrat de location-exploitation. Il convient de se reporter à la section 5.7 du présent Rapport de gestion pour obtenir un complément d'information.

Le tableau suivant reflète les soldes au titre de la dette nette et le ratio de la dette nette sur la dette nette majorée des capitaux propres aux 30 septembre 2007 et 31 décembre 2006.

| (en millions de dollars) | 30 septembre 2007 | 31 décembre 2006 | Variation |
|--|-------------------|------------------|-----------|
| Total de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-acquisition | 3 425 \$ | 3 081 \$ | 344 \$ |
| Part à court terme de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-acquisition | 367 | 367 | - |
| Intérêts minoritaires | 3 792 \$ | 3 448 \$ | 344 \$ |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie, et placements à court terme | 181 | 212 | (31) |
| Dette nette et intérêts minoritaires | 2 471 \$ | 1 550 \$ | 921 \$ |
| Contrats de location-exploitation immobilisés ¹⁾ | 2 258 | 2 648 | (390) |
| Dette nette et intérêts minoritaires ajustés | 4 729 \$ | 4 198 \$ | 531 \$ |
| | | | |
| Capitaux propres et intérêts minoritaires | 2 521 \$ | 2 142 \$ | 379 \$ |
| Ratio ajusté de la dette nette sur la dette nette majorée des capitaux propres | 65,2 % | 66,2 % | |

1. Les analystes financiers et les analystes de crédit tirent régulièrement un titre quasi d'emprunt à la valeur actualisée du futur flux de versements au titre des contrats de location-exploitation d'appareils. La pratique en vigueur dans le secteur consiste habituellement à multiplier les frais annualisés de locations d'avions par 7,5. Les locations d'avions au cours des 12 derniers mois se sont chiffrées à 301 M\$ pour la période terminée le 30 septembre 2007 et à 353 M\$ pour la période terminée le 30 septembre 2006. Les frais de location d'avions pour la période terminée le 30 septembre 2007 comprennent les locations avions liées à la sous-location d'appareils à des tiers. Les produits tirés de la sous-location relatifs à ces locations avions sont constatés au titre des autres produits dans l'état des résultats d'Air Canada. Les produits tirés de la sous-location ont totalisé 15 M\$ au cours de la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2007.

Au 30 septembre 2007, la dette nette et les intérêts minoritaires ajustés, y compris les contrats de location-exploitation immobilisés, ont augmenté de 531 M\$ par rapport à ceux au 31 décembre 2006. Cette hausse découle surtout des acquisitions d'appareils réalisées au cours des neuf premiers mois de 2007 et a été en partie annulée par le raffermissement du dollar canadien par rapport au dollar américain sur la dette d'Air Canada libellée en dollar américain. Il convient de se reporter à la section 4 du présent Rapport de gestion pour plus d'information sur la stratégie relative au parc aérien d'Air Canada. Le ratio ajusté de la dette nette sur la dette nette majorée des capitaux propres d'Air Canada était de 65,2 % au 30 septembre 2007, comparativement à 66,2 % au 31 décembre 2006.

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

5.5. Flux de trésorerie consolidés

Les tableaux suivants présentent les flux de trésorerie consolidés d'Air Canada pour les périodes mentionnées.

| (en millions de dollars) | Trimestre terminé le 30 septembre 2007 ¹⁾ | | | Trimestre terminé le 30 septembre 2006 | | |
|---|---|-------------|-----------------|---|--------------|-----------------|
| | Air Canada | Jazz | Total | Air Canada | Jazz | Total |
| Produit net lié aux activités d'exploitation | 361 \$ | - \$ | 361 \$ | 168 \$ | 49 \$ | 217 \$ |
| Variations du fonds de roulement | (307) | - | (307) | (166) | 1 | (165) |
| Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation | 54 | - | 54 | 2 | 50 | 52 |
| Nouvelles immobilisations corporelles | (580) | - | (580) | (199) | (10) | (209) |
| Flux de trésorerie disponibles | (526) | - | (526) | (197) | 40 | (157) |
| Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement (exclusion faite des nouvelles immobilisations corporelles) | 136 | - | 136 | 74 | (26) | 48 |
| Emprunts liés aux appareils et aux installations | 449 | - | 449 | 99 | - | 99 |
| Réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-acquisition | (138) | - | (138) | (58) | - | (58) |
| Autres | - | - | - | (1) | - | (1) |
| Flux de trésorerie liés aux activités de financement | 311 | - | 311 | 40 | - | 40 |
| Diminution nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie | (79) | - | (79) | (83) | 14 | (69) |
| Diminution nette des placements à court terme | (171) | - | (171) | (52) | - | (52) |
| Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie et des placements à court terme | (250) \$ | - \$ | (250) \$ | (135) \$ | 14 \$ | (121) \$ |

1. Il n'y a eu aucune consolidation des activités de Jazz au troisième trimestre de 2007.

| (en millions de dollars) | Période de neuf mois terminée le 30 septembre 2007 ¹⁾ | | | Période de neuf mois terminée le 30 septembre 2006 | | |
|---|---|----------|-----------------|---|--------------|---------------|
| | Air Canada | Jazz | Total | Air Canada | Jazz | Total |
| Produit net lié aux activités d'exploitation | 337 \$ | 69 \$ | 406 \$ | 161 \$ | 146 \$ | 307 \$ |
| Variations du fonds de roulement | 10 | (2) | 8 | 210 | 2 | 212 |
| Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation | 347 | 67 | 414 | 371 | 148 | 519 |
| Nouvelles immobilisations corporelles | (1 673) | (11) | (1 684) | (657) | (18) | (675) |
| Flux de trésorerie disponibles | (1 326) | 56 | (1 270) | (286) | 130 | (156) |
| Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement (exclusion faite des nouvelles immobilisations corporelles) | 54 | (137) | (83) | (235) | 138 | (97) |
| Emprunts liés aux appareils et aux installations | 1 093 | - | 1 093 | 321 | - | 321 |
| Réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-acquisition | (305) | - | (305) | (193) | (14) | (207) |
| Autres | (36) | (54) | (90) | 399 | (164) | 325 |
| Flux de trésorerie liés aux activités de financement | 752 | (54) | 698 | 527 | (178) | 349 |
| Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie | (520) | (135) | (655) | 6 | 90 | 96 |
| Augmentation (diminution) nette des placements à court terme | (88) | - | (88) | 114 | - | 114 |
| Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie et des placements à court terme | (608) \$ | (135) \$ | (743) \$ | 120 \$ | 90 \$ | 210 \$ |

1. *Le changement apporté à la comptabilisation de Jazz est reflété dans les résultats du deuxième trimestre de 2007, car la Société a consolidé les résultats d'exploitation et la situation financière de Jazz jusqu'au 24 mai 2007. Il n'y a eu aucune consolidation des activités de Jazz au troisième trimestre de 2007.*

Les flux de trésorerie disponibles d'Air Canada, exclusion faite de la consolidation des activités de Jazz, ont diminué de 329 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2006 et de 1 040 M\$ par rapport aux neuf premiers mois de 2006. La baisse des flux de trésorerie disponibles était en grande partie attribuable aux mouvements négatifs des éléments du fonds de roulement et aux nouvelles immobilisations corporelles, principalement liées aux appareils, et elle a été en partie annulée par l'augmentation du produit net lié aux activités d'exploitation. Les mouvements négatifs des éléments du fonds de roulement comprenaient l'échéancier relatif au recouvrement de certaines créances sur ventes passages, perçues au quatrième trimestre de 2007, et au paiement de taxes et frais de passage. De plus, les stocks de carburant se sont accrus pendant le troisième trimestre de 2007, alors qu'une diminution avait été constatée à la même période de 2006, ce qui explique l'écart négatif de 26 M\$ des flux de trésorerie.

5.6. 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.

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

| | Nombre d'actions | |
|--|-----------------------------|------------------------|
| | Au 30 septembre 2007 | Au 30 juin 2007 |
| Actions émises et en circulation | | |
| Actions à droit de vote variable de catégorie A | 18 625 199 | 20 199 243 |
| Actions à droit de vote de catégorie B | 81 374 801 | 79 800 757 |
| Total des actions émises et en circulation | 100 000 000 | 100 000 000 |
| Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises | | |
| Options sur actions | 1 704 416 | 1 792 638 |
| Total des actions pouvant être émises | 1 704 416 | 1 792 638 |
| Total des actions en circulation et pouvant être émises | 101 704 416 | 101 792 638 |

5.7. Sources de financement et dépenses en immobilisations

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

Les modifications apportées aux ententes conclues avec Boeing ont permis à Air Canada de recevoir de Boeing des engagements de financement supplémentaires à l'égard de 7 autres appareils 787 de Boeing (un total de 21 appareils 787 de Boeing), selon les mêmes conditions qui ont été énoncées auparavant. Si Air Canada n'utilise aucun des engagements de financement énoncés auparavant relativement aux appareils 777 de Boeing, le nombre d'appareils 787 de Boeing visés par les engagements de financement passera à 31. De ce nombre, 28 appareils seront assujettis à des conditions révisées de façon à couvrir 80 % du prix de livraison des appareils, à faire passer l'échéance de 15 à 12 ans et à échelonner les remboursements linéaires du capital sur la durée du financement.

Le 19 avril 2007, Air Canada recevait de l'Export-Import Bank des États-Unis (l'« Export-Import Bank ») un engagement final relatif à une garantie d'emprunt, assujetti à certaines conditions, pour les sept premiers appareils 777 de Boeing devant être livrés en 2007 en vertu du contrat d'achat conclu entre la Société et Boeing (le « contrat d'achat conclu avec Boeing »). Au cours de la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2007, Air Canada a pris livraison des sept appareils 777 de Boeing, dont six ont été acquis en vertu du contrat d'achat conclu avec Boeing et financés aux termes de l'engagement relatif à une garantie d'emprunt de l'Export-Import Bank, le septième faisant l'objet d'un contrat de location-exploitation conclu avec International Lease Finance Corporation (ILFC). Un huitième appareil 777 de Boeing devrait être livré au quatrième trimestre de 2007 il constituera le dernier des sept appareils 777 acquis en vertu du contrat d'achat conclu avec Boeing et financés aux termes de l'engagement relatif à une garantie d'emprunt de l'Export-Import Bank.

L'engagement de l'Export-Import Bank relatif à la garantie d'emprunt d'une durée de 12 ans couvre environ 80 % du prix de livraison des appareils, à un taux d'intérêt d'environ 5,23 %, établi en fonction des taux d'intérêt au 30 septembre 2007. Air Canada a également reçu de l'Export-Import Bank un engagement préliminaire couvrant le reste des appareils 777 de Boeing dont la livraison est prévue en 2008 et les 14 appareils 787 de Boeing dont la livraison est prévue en 2010 et 2011. Air Canada négocie présentement avec l'Export-Import

Bank en vue de convertir l'engagement préliminaire relatif aux appareils dont la livraison est prévue en 2008 en engagement final.

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

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

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

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

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

Le tableau ci-dessous présente les remboursements en espèces d'Air Canada pour les livraisons d'appareils faisant l'objet de commandes fermes pour les années 2007 à 2011.

Les remboursements projetés sur le capital exposés ci-dessous partent de l'hypothèse que toutes les acquisitions d'appareils seront financées par emprunt.

| (en millions de dollars) | Reste de 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|--|----------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Remboursement sur le capital de la dette à long terme liée au matériel volant ^{1) 2)} | - | 36 \$ | 57 \$ | 70 \$ | 103 \$ |

1. Les montants en dollars américains ont été convertis au cours en vigueur le 30 septembre 2007 à midi, à savoir 0,9963 \$. Les prix définitifs de livraison des appareils comprennent entre autres les augmentations estimatives et les intérêts reportés sur les paiements à la livraison, calculés selon le LIBOR en dollars américains à 90 jours au 30 septembre 2007.
2. Les montants projetés de remboursement sur le capital comprennent certains engagements d'emprunt reçus et reflètent les meilleures estimations de la direction quant aux conditions du marché.

5.8. Obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite

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

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

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

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

Les cotisations à verser au titre des services passés dans les régimes agréés canadiens, fixées selon les évaluations actuarielles du 1^{er} janvier 2007 et requises par Air Canada, sont réduites par rapport à celles qui auraient été requises en fonction des évaluations du 1^{er} janvier 2006. Les réductions se chiffrent à environ 115 M\$ pour 2007 et à 150 M\$ par année pour les exercices 2008 à 2013, dans la mesure où la situation économique demeure la même.

Le tableau ci-dessous présente les projections révisées relatives aux obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada pour le reste de 2007 et pour les exercices 2007 à 2011 complets, dans la mesure où la situation économique demeure la même. L'évolution de la conjoncture et, notamment, des taux d'intérêt, influe, à terme, sur le rendement de l'actif des fonds des caisses de retraite et sur les cotisations projetées et requises. Les cotisations requises et le déficit de solvabilité ci-dessous ont été établis à partir de l'hypothèse qu'il n'y aurait ni gains ni pertes au titre de l'actif ou du passif des régimes pendant toute la période projetée et ne reflètent pas les résultats de 2007 jusqu'à maintenant.

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

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

6. Résultats financiers trimestriels

Le tableau ci-dessous résume les résultats financiers et les principales statistiques d'exploitation d'Air Canada, exclusion faite de la consolidation des activités de Jazz (auparavant « Services Air Canada »), pour les huit derniers trimestres. Les données du tableau ci-dessous tiennent compte des produits et des charges intersectoriels.

| (en millions de dollars, sauf les montants par action) | T4 2005 | T1 2006 | T2 2006 | T3 2006 | T4 2006 | T1 2007 | T2 2007 | T3 2007 |
|--|------------------|------------------|----------------|----------------|------------------|------------------|----------------|----------------|
| Air Canada | | | | | | | | |
| Produits d'exploitation | 2 276 \$ | 2 399 \$ | 2 583 \$ | 2 861 \$ | 2 423 \$ | 2 540 \$ | 2 639 \$ | 2 954 \$ |
| Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan ¹⁾ | - | - | - | (102) | - | - | - | - |
| Produits d'exploitation | 2 276 | 2 399 | 2 583 | 2 759 | 2 423 | 2 540 | 2 639 | 2 954 |
| Coûts de propriété (LAAD) ²⁾ | (201) | (203) | (208) | (205) | (218) | (207) | (211) | (210) |
| Autres charges d'exploitation | (2 166) | (2 320) | (2 262) | (2 424) | (2 210) | (2 411) | (2 340) | (2 393) |
| Charges d'exploitation ³⁾ | (2 367) | (2 523) | (2 470) | (2 629) | (2 428) | (2 618) | (2 551) | (2 603) |
| Bénéfice d'exploitation (perte) | (91) | (124) | 113 | 130 | (5) | (78) | 88 | 351 |
| Total des produits (charges) hors exploitation, intérêts minoritaires, écart de change et impôts sur les bénéfices | (44) | (2) | 39 | (86) | (139) | 44 | 67 | (78) |
| Bénéfice sectoriel (perte sectorielle) | (135) \$ | (126) \$ | 152 \$ | 44 \$ | (144) \$ | (34) \$ | 155 \$ | 273 \$ |
| Passagers-milles payants (en millions) | 10 584 | 11 240 | 12 248 | 14 345 | 11 160 | 11 814 | 12 580 | 14 789 |
| Sièges-milles offerts (en millions) | 13 807 | 14 287 | 14 925 | 17 528 | 14 343 | 14 735 | 15 220 | 18 144 |
| Coefficient d'occupation (%) | 76,7 | 78,7 | 82,1 | 81,8 | 77,8 | 80,2 | 82,7 | 81,5 |
| Charges d'exploitation par siège-mille offert (CESMO) (en cents) | 17,1 | 17,6 | 16,5 | 15,0 | 16,9 | 17,7 | 16,7 | 14,3 |
| CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents) ⁴⁾ | 12,9 | 13,7 | 12,3 | 10,7 | 12,8 | 13,8 | 12,6 | 10,4 |
| CESMO, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre (en cents) ⁴⁾ | 12,9 | 13,5 | 12,3 | 10,7 | 12,9 | 13,8 | 12,6 | 10,4 |
| BAIIALA ⁴⁾ | 110 \$ | 79 \$ | 321 \$ | 335 \$ | 213 \$ | 129 \$ | 299 \$ | 561 \$ |
| BAIIALA ⁴⁾, exclusion faite des charges exceptionnelles | 110 \$ | 107 \$ | 321 \$ | 437 \$ | 205 \$ | 129 \$ | 299 \$ | 561 \$ |
| Résultat par action | | | | | | | | |
| - de base et dilué ⁵⁾ | (1,53) \$ | (1,43) \$ | 1,72 \$ | 0,50 \$ | (1,55) \$ | (0,34) \$ | 1,55 \$ | 2,73 \$ |

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. LAAD s'entend de la combinaison des frais de location d'avions et de la charge d'amortissement et de désuétude.
3. Comprend, au premier trimestre de 2006, une charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 28 M\$. Comprend, au quatrième trimestre de 2006, un ajustement favorable de 8 M\$ relatif à la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre inscrite au premier trimestre de 2006.
4. Il convient de se reporter à la section 14, Mesures financières hors PCGR, du présent Rapport de gestion pour obtenir un complément d'information.
5. Le résultat par action – de base et dilué représente les chiffres consolidés d'Air Canada présentés conformément aux PCGR.

Caractère saisonnier des activités

Air Canada connaît généralement une hausse de la demande aux deuxième et troisième trimestres de l'année civile, et une demande 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.

Le tableau ci-dessous résume les résultats financiers et les principales statistiques d'exploitation de Jazz pour les huit derniers trimestres. Le deuxième trimestre de 2007 reflète la consolidation de Jazz jusqu'au 24 mai 2007. Il n'y a eu aucune consolidation des activités de Jazz au troisième trimestre de 2007.

| (en millions de dollars) | T4 2005 | T1 2006 | T2 2006 | T3 2006 | T4 2006 | T1 2007 | T2 2007 ¹⁾ | T3 2007 ¹⁾ |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------------------|--------------------------|
| Jazz | | | | | | | | |
| Produits d'exploitation | 304 | 320 | 340 | 369 | 352 | 364 | 249 | - |
| Coûts de propriété (LAAD) ²⁾ | (32) | (36) | (40) | (40) | (39) | (40) | (26) | - |
| Autres charges d'exploitation | (238) | (249) | (264) | (290) | (280) | (288) | (197) | - |
| Charges d'exploitation | (270) | (285) | (304) | (330) | (319) | (328) | (223) | - |
| Bénéfice d'exploitation | 34 | 35 | 36 | 39 | 33 | 36 | 26 | - |
| Total des produits (charges) hors exploitation, intérêts minoritaires, écart de change et impôts sur les bénéfices | (2) | (2) | - | - | (1) | 44 | 67 | - |
| Bénéfice sectoriel | 32 \$ | 33 \$ | 36 \$ | 39 \$ | 32 \$ | 35 \$ | 27 \$ | - |

1. Le changement apporté à la comptabilisation de Jazz est reflété dans les résultats du deuxième trimestre de 2007, car la Société a consolidé les résultats d'exploitation et la situation financière de Jazz jusqu'au 24 mai 2007. Il n'y a eu aucune consolidation des activités de Jazz au troisième trimestre de 2007.
2. LAAD s'entend de la combinaison des frais de location d'avions et de la charge d'amortissement et de désuétude.

Le tableau ci-dessous résume les résultats financiers consolidés et les principales statistiques d'exploitation de la Société et de Jazz pour les huit derniers trimestres. Le deuxième trimestre de 2007 reflète la consolidation de Jazz jusqu'au 24 mai 2007. Il n'y a eu aucune consolidation des activités de Jazz au troisième trimestre de 2007.

| (en millions de dollars, sauf les montants par action) | T4 2005 | T1 2006 | T2 2006 | T3 2006 | T4 2006 | T1 2007 | T2 2007 ¹⁾ | T3 2007 ¹⁾ |
|--|------------------|------------------|----------------|----------------|------------------|------------------|--------------------------|--------------------------|
| Total consolidé | | | | | | | | |
| Produits d'exploitation | 2 256 | \$ 2 376 | \$ 2 559 | \$ 2 837 | \$ 2 395 | \$ 2 510 | \$ 2 622 | \$ 2 954 |
| Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan ²⁾ | - | - | - | (102) | - | - | - | - |
| Produits d'exploitation | 2 256 | 2 376 | 2 559 | 2 735 | 2 395 | 2 510 | 2 622 | 2 954 |
| Coûts de propriété (LAAD) ³⁾ | (227) | (239) | (239) | (237) | (247) | (237) | (231) | (210) |
| Autres charges d'exploitation | (2 086) | (2 225) | (2 171) | (2 329) | (2 119) | (2 315) | (2 340) | (2 393) |
| Charges d'exploitation⁴⁾ | (2 313) | (2 464) | (2 410) | (2 566) | (2 366) | (2 552) | (2 508) | (2 603) |
| Bénéfice d'exploitation (perte) | (57) | (88) | 149 | 169 | 29 | (42) | 114 | 351 |
| Total des produits (charges) hors exploitation, intérêts minoritaires, écart de change et impôts sur les bénéfices | (78) | (38) | 3 | (125) | (173) | 44 | 67 | (78) |
| Bénéfice sectoriel (perte sectorielle) | (135) \$ | (126) \$ | 152 \$ | 44 \$ | (144) \$ | (34) \$ | 155 \$ | 273 \$ |
| Résultat par action – de base et dilué⁵⁾ | (1,53) \$ | (1,43) \$ | 1,72 \$ | 0,50 \$ | (1,55) \$ | (0,34) \$ | 1,55 \$ | 2,73 \$ |

1. *Le changement apporté à la comptabilisation de Jazz est reflété dans les résultats du deuxième trimestre de 2007, car la Société a consolidé les résultats d'exploitation et la situation financière de Jazz jusqu'au 24 mai 2007. Il n'y a eu aucune consolidation des activités de Jazz au troisième trimestre de 2007.*
2. *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.*
3. *LAAD s'entend de la combinaison des frais de location d'avions et de la charge d'amortissement et de désuétude.*
4. *Comprend, au premier trimestre de 2006, une charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 28 M\$. Comprend, au quatrième trimestre de 2006, un ajustement favorable de 8 M\$ relatif à la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre inscrite au premier trimestre de 2006.*
5. *Le résultat par action – de base et dilué représente les chiffres consolidés d'Air Canada déclarés conformément aux PCGR.*

7. Instruments dérivés et financiers

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

Gestion du risque lié au prix du carburant

En vue de gérer le risque lié au prix du carburéacteur et de réduire la volatilité des flux de trésorerie liés à l'exploitation, Air Canada conclut des contrats d'instruments dérivés avec des intermédiaires financiers. Au 30 septembre 2007, Air Canada avait couvert, principalement à l'aide d'options sur tunnel et de swaps, une part de ses besoins prévus en carburéacteur pour le reste de 2007 et pour 2008. Cependant, comme le carburéacteur (kérosène) ne se négocie pas sur un marché à terme organisé, la liquidité de cette marchandise est relativement limitée à long terme. Air Canada utilise le pétrole brut et le mazout pour gérer le risque lié à la volatilité du carburéacteur. Air Canada n'achète ni ne détient aucun instrument financier dérivé à des fins spéculatives. Il convient de se reporter aux notes 1 et 6 afférentes aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du troisième trimestre de 2007 d'Air Canada pour de plus amples renseignements.

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

Au 30 septembre 2007, Air Canada avait couvert 44 % du reste de ses besoins prévus en carburant pour 2007 et 3 % de ses besoins prévus en carburant pour 2008. La juste valeur marchande totale des contrats d'instruments dérivés constatés au titre des charges payées d'avance et autres actifs à court terme s'est élevée à 37 M\$ en faveur d'Air Canada. De cette somme, un montant de 23 M\$ était classé à titre de couvertures en vertu de la comptabilité de couverture et un montant de 14 M\$ était classé à titre de couvertures économiques.

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

Les instruments dérivés désignés en vertu de la comptabilité de couverture entraînent la constatation de toutes les variations de la juste valeur des éléments de couverture au cours de la période qui sont considérées comme efficaces au titre du cumul des autres éléments du résultat étendu, jusqu'à ce que le carburéacteur sous-jacent soit consommé. À l'échéance de l'élément de couverture, la partie efficace des gains et des pertes est prise en compte dans la charge de carburant. La partie inefficace de la variation de la juste valeur est prise en compte dans les produits (charges) hors exploitation. Air Canada est exposée au risque que des variations périodiques de la juste valeur ne soient pas tout à fait efficaces. Comme le décrit la politique sur la couverture du carburant d'Air Canada, l'inefficacité survient lorsque la variation de la juste valeur de l'instrument dérivé ne compense pas parfaitement la variation de la valeur intrinsèque des achats prévus de carburéacteur. La partie inefficace liée à la variation de la valeur intrinsèque d'un instrument dérivé est calculée en comparant cette partie à la variation de la valeur intrinsèque d'une couverture parfaite substitutive fondée sur le prix moyen pondéré du carburéacteur payé par Air Canada. Puisque la méthode actuellement appliquée par Air Canada ne tient pas compte des variables ayant une incidence sur la juste valeur telles que la volatilité et la valeur temporelle de l'argent, une partie importante de la variation de la juste valeur des instruments dérivés liés au carburant en cours pourrait être constatée comme inefficace en vertu de la méthode actuelle.

L'inefficacité est inhérente à la couverture du carburéacteur par l'utilisation d'instruments dérivés liés au pétrole brut et aux produits apparentés, ainsi qu'à la différence entre les valeurs intrinsèques et la juste valeur des instruments dérivés compte tenu, en particulier, de la forte volatilité des prix du pétrole. Air Canada ne peut prédire la valeur de l'inefficacité pouvant être constatée à chaque période. Cette situation peut intensifier, tel qu'il a déjà été le cas, la volatilité des résultats comptables d'Air Canada, mais n'a aucune incidence sur les flux de trésorerie sous-jacents. Il convient de se reporter à la note 6 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du troisième trimestre de 2007 d'Air Canada pour de plus amples renseignements.

Depuis le 30 septembre 2007, Air Canada a conclu de nouvelles positions de couverture faisant appel à des options sur tunnel qui ont permis d'augmenter sa couverture de 5 % pour le quatrième trimestre de 2007, de 10 % pour 2008 et de 2 % pour 2009, portant ainsi le volume total couvert à 50 % d'ici la fin de 2007 et à 13 % pour 2008. Le quatrième trimestre de 2007 est couvert à des prix pouvant varier en moyenne de 85 \$US à 90 \$US le baril pour ses contrats basés sur le carburéacteur, de 72 \$US à 78 \$US le baril pour ses contrats basés sur le mazout et de 60 \$US à 69 \$US le baril pour ses contrats basés sur le brut WTI. L'exercice 2008 est couvert à des prix pouvant varier en moyenne de 90 \$US à 97 \$US le baril pour ses contrats basés sur le carburéacteur, de 86 \$US à 93 \$US le baril pour ses contrats basés sur le mazout et de 61 \$US à 68 \$US le baril pour ses contrats basés sur le brut WTI.

Gestion du risque de change

Pendant le premier trimestre de 2007, des swaps de devises conclus avec des tiers relativement à des contrats de location de 5 appareils CRJ ont été réglés à leur juste valeur, soit 10 M\$ (ce qui est égal à la valeur comptable), à l'échéance des contrats.

Air Canada recourt à certains contrats de change à terme ou swaps de devises pour gérer le risque associé aux fluctuations des taux de change. Au 30 septembre 2007, Air Canada avait contracté des contrats de change à terme et contrats d'option sur devises relativement à 2,3 G\$ US de ses achats à venir en 2007, 2008 et 2009. La juste valeur de ces contrats sur devises au 30 septembre 2007 était de 159 M\$ avec une position favorable aux contreparties (25 M\$ au 31 décembre 2006, avec position favorable à Air Canada relativement à 503 M\$ des achats à venir en 2007). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couvertures aux fins comptables. La perte latente a été constatée dans l'écart de change.

Papier commercial adossé à des actifs (PCAA)

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

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

8. Opérations entre apparentés

Au 30 septembre 2007, ACE détenait une participation de 75 % dans la Société. La Société est appelée à conclure différentes opérations commerciales avec ACE et d'autres apparentés d'ACE, dont Aéroplan, Jazz et ACTS SEC (« ACTS »). Il convient de se reporter à la note 8 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du troisième trimestre de 2007 d'Air Canada pour de plus amples renseignements. Il convient également de se reporter à la note 12 pour obtenir le sommaire des opérations découlant de la vente d'ACTS par ACE au quatrième trimestre de 2007.

Les soldes d'opérations entre apparentés concernent principalement la prestation de services (voir le tableau ci-dessous), la répartition des coûts liés à la main-d'œuvre et la gestion de trésorerie centralisée (voir ci-dessous).

Au cours du troisième trimestre de 2007, Air Canada a acquis une participation d'ACE dans Vacances Air Canada, qui s'élevait à 49 %. Par suite de cette acquisition, Vacances Air Canada est devenue la propriété exclusive d'Air Canada. La valeur de la contrepartie des parts s'est chiffrée à 10 M\$, ce qui tient compte de la contrepartie versée par ACE au moment du transfert du placement d'Air Canada à ACE en 2005. La valeur de la contrepartie est comptabilisée comme surplus d'apport dans le bilan d'Air Canada. Vacances Air Canada est toujours consolidée dans les résultats de la Société.

Les soldes d'opérations entre apparentés attribuables à l'adoption des pratiques commerciales et contractuelles s'établissent comme suit :

| (en millions de dollars) | 30 septembre 2007 | 31 décembre 2006 |
|--------------------------------------|-------------------|------------------|
| Débiteurs | | |
| ACE | 4 \$ | - \$ |
| Aéroplan | 35 | 6 |
| ACTS | 124 | 97 |
| Jazz ¹⁾ | 92 | - |
| | 255 \$ | 103 \$ |
| Créditeurs et charges à payer | | |
| ACE | - \$ | 12 \$ |
| ACTS | 80 | 111 |
| Jazz ¹⁾ | 70 | - |
| | 150 \$ | 123 \$ |

1. Depuis le 24 mai 2007, Air Canada ne consolide plus les résultats ni la situation financière de Jazz.

Suit le sommaire des produits et charges avec des apparentés :

| (en millions de dollars) | Trimestre terminé le 30 septembre | | Période de neuf mois terminée le 30 septembre | |
|---|--|--------------|--|---------------|
| | 2007 | 2006 | 2007¹⁾ | 2006 |
| Produits | | | | |
| Produits tirés d'Aéroplan liés aux primes Aéroplan | 117 \$ | 114 \$ | 305 \$ | 274 \$ |
| Produits compensés par l'achat de milles Aéroplan | (56) | (57) | (182) | (181) |
| Produits de location d'immeubles provenant des apparentés | 12 | 12 | 35 | 37 |
| Produits liés aux services de technologies de l'information offerts aux apparentés | 7 | 6 | 21 | 19 |
| Produits tirés de services généraux et autres | 10 | 5 | 22 | 12 |
| Produits tirés de la sous-location d'appareils de Jazz | 7 | - | 8 | - |
| Produits de tiers constatés par Services au sol Air Canada | 13 | - | 17 | - |
| Produits fret provenant des apparentés | 2 | 1 | 3 | 3 |
| | 112 | 81 | 229 | 164 |
| Charges | | | | |
| Charges de maintenance pour les services d'ACTS | 129 \$ | 136 \$ | 504 \$ | 456 \$ |
| Charges liées au CAC conclu avec Jazz | 234 | - | 310 | - |
| Charges refacturées de Jazz au titre de la charge de carburant ²⁾ | 84 | - | 113 | - |
| Charges refacturées de Jazz au titre des redevances aéroportuaires ²⁾ | 54 | - | 71 | - |
| Charges refacturées de Jazz au titre d'autres charges ²⁾ | 5 | - | 7 | - |
| Frais de gestion et de marketing des centres téléphoniques pour les services reçus d'Aéroplan | 2 | 2 | 7 | 7 |
| Autres charges | 2 | 7 | 2 | 29 |
| Recouvrement des salaires et charges sociales liés aux employés détachés auprès d'Aéroplan et d'ACTS | (93) | (100) | (315) | (307) |
| | 417 \$ | 45 \$ | 699 \$ | 185 \$ |
| Intérêts débiteurs (créditeurs) provenant des apparentés, montant net | | | | |
| | (1) \$ | 1 \$ | (1) \$ | 5 \$ |

1. Depuis le 24 mai 2007, Air Canada ne consolide plus les résultats ni la situation financière de Jazz. Les opérations entre apparentés et Jazz ci-dessus ont été réalisées à compter du 24 mai 2007.
2. Les coûts refacturés de Jazz pris en charge par Air Canada (sans majoration) comprennent la charge de carburant, les redevances aéroportuaires et les autres frais. Ces charges sont constatées dans la catégorie pertinente des charges d'exploitation, dans les résultats d'Air Canada.

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

9. Modifications des méthodes comptables

Les estimations comptables critiques sont celles qui jouent le plus grand rôle dans la représentation réelle de la situation financière d'Air Canada et des résultats de son exploitation. En vertu de ces estimations comptables critiques, la direction doit porter des jugements et faire des estimations qui peuvent être liés à des éléments incertains. Selon diverses hypothèses ou conditions, les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

Le Rapport de gestion annuel 2006 d'Air Canada daté du 14 février 2007 contient des renseignements sur les estimations comptables critiques d'Air Canada, notamment les hypothèses formulées à l'égard des prestations de retraite et des avantages complémentaires. Aucun changement important n'a été apporté aux estimations comptables critiques depuis ce moment.

Il convient de se reporter à la section 5.8 du présent Rapport de gestion pour plus d'information sur les Obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite d'Air Canada.

Instruments financiers

Le 1^{er} janvier 2007, Air Canada a adopté les normes comptables énoncées dans les chapitres 3855, *Instruments financiers – comptabilisation et évaluation*, 3861, *Instruments financiers – présentation et information à fournir*, 3865, *Couvertures*, 1530, *Résultat étendu* et 3251, *Capitaux propres*, du *Manuel de l'IICCA*. Le chapitre 3861 établit les normes de présentation des instruments financiers et des dérivés non financiers, et précise quelle est l'information à fournir à leur sujet. L'objectif de ce chapitre est d'amener les utilisateurs des états financiers à mieux comprendre l'importance des instruments financiers à l'égard de la situation financière, du rendement et des flux de trésorerie d'une entité.

Les modifications apportées aux états financiers consolidés d'Air Canada sont décrites à la note 1 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du troisième trimestre de 2007 d'Air Canada.

Les chapitres portant sur les normes adoptées établissent les normes de comptabilisation et d'évaluation des actifs financiers, des passifs financiers et des dérivés non financiers. De plus, cette norme prévoit que tous les instruments financiers seront évalués à leur juste valeur au moment de la comptabilisation initiale, sauf dans le cas de certaines opérations entre apparentés. L'évaluation, au cours des périodes subséquentes, sera fonction des catégories d'instruments financiers, c'est-à-dire selon que ces derniers sont détenus à des fins de transaction, disponibles à la vente, détenus jusqu'à leur échéance, des prêts et créances ou d'autres passifs financiers.

Exception faite des placements en valeurs mobilières classés comme disponibles à la vente et des dérivés désignés comme des couvertures de flux de trésorerie, les variations de la juste valeur au cours de la période visée sont portées au bénéfice net. Les variations de la juste valeur des placements en valeurs mobilières classés comme disponibles à la vente et des dérivés désignés comme des couvertures de flux de trésorerie sont constatées au titre des autres éléments du résultat étendu.

Les normes prévoient également des directives en matière de comptabilisation des dérivés dans les relations de couverture. Tous les dérivés doivent être constatés à leur juste valeur au bilan consolidé; il faut en outre quantifier l'efficacité des relations de couverture pour la période visée. La partie inefficace de toute relation de couverture doit être constatée au bénéfice net de la période. La partie efficace de la variation de la juste valeur de l'instrument dérivé de couverture est constatée au titre des autres éléments du résultat étendu alors que la partie inefficace est portée aux produits hors exploitation. À l'échéance des instruments dérivés liés au carburant, la partie efficace des gains et des pertes, auparavant constatée au titre du cumul des autres éléments du résultat étendu, est portée à la charge de carburant.

Incidence de l'adoption des méthodes

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

Les ajustements de transition attribuables à la réévaluation des actifs financiers et des passifs financiers à la juste valeur, à l'exception des actifs financiers classés comme disponibles à la vente et des instruments de couverture désignés comme des couvertures de flux de trésorerie, ont été constatés dans le déficit d'ouverture de la Société en date du 1^{er} janvier 2007.

En ce qui concerne la relation de couverture des frais de carburant de la Société classée comme des couvertures de flux de trésorerie, pour lesquelles peut maintenant être appliquée la comptabilité de couverture en vertu des nouvelles normes, la partie efficace de tout gain ou perte des instruments de couverture a été constatée au titre du cumul des autres éléments du résultat étendu et le cumul de la partie inefficace a été porté au déficit d'ouverture de la Société en date du 1^{er} janvier 2007.

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

**Augmentation (diminution)
(en millions de dollars)**

| | |
|--|---------|
| Charges reportées | (14) \$ |
| Impôts sur les bénéfices futurs (6 M\$, déduction faite d'une provision pour moins-value de 6 M\$) | - \$ |
| Créditeurs et charges à payer | 18 \$ |
| Dette à long terme et obligations au titre des contrats de location-acquisition | (14) \$ |
| Déficit, déduction faite des impôts de néant | (8) \$ |
| Cumul des autres éléments du résultat étendu, déduction faite des impôts de néant | (26) \$ |

Modifications comptables futures

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

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

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

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

10. Contrôles et procédures**Contrôles et procédures de communication de l'information**

Le Comité de vérification, des finances et du risque d'Air Canada a examiné le Rapport de gestion du troisième trimestre de 2007 et les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés, et le conseil d'administration d'Air Canada a examiné et approuvé ces documents avant leur diffusion.

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

Le Rapport annuel 2006 d'Air Canada contient un énoncé selon lequel le président-directeur général et le vice-président général et chef des Affaires financières ont conclu, en se fondant sur une évaluation des contrôles et des procédures de communication de l'information effectuée au 31 décembre 2006, que ces contrôles et procédures sont efficaces.

Modification des contrôles internes à l'égard de l'information financière

Aucun changement n'a été apporté aux contrôles internes à l'égard de l'information financière d'Air Canada au cours du trimestre terminé le 30 septembre 2007, qui a eu une incidence importante ou qui a été raisonnablement susceptible d'avoir une incidence importante sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière.

11. Facteurs de risque

La section *Facteurs de risque* du Rapport de gestion annuel 2006 d'Air Canada daté du 14 février 2007 (le « Rapport de gestion 2006 ») contient une description détaillée des facteurs de risque auxquels s'exposent la Société et ses filiales. La Société n'est au courant d'aucun autre changement important à apporter aux facteurs de risque de la Société que ceux présentés à ce moment. Toutefois, les facteurs de risque concernant les litiges en cours abordés dans le Rapport de gestion annuel 2006 sont révisés afin de fournir les mises à jour suivantes, qui concernent les enquêtes sur des pratiques de tarification des transports de fret, lesquelles seraient éventuellement anticoncurrentielles, et pour inclure l'action en justice intentée par Porter Airlines Inc. contre Air Canada.

Litiges en cours

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

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

12. Événements postérieurs à la date du bilan

Le 16 octobre 2007, ACE a annoncé qu'elle avait conclu la monétisation d'ACTS, sa filiale en propriété exclusive fournissant des services de maintenance, de réparation et de révision. ACTS a ensuite vendu presque tous ses actifs à une nouvelle entité ACTS établie en vue de l'achat des actifs (la « nouvelle société ACTS ») dans laquelle ACE a conservé 23 % de sa participation dans la nouvelle société ACTS.

À la conclusion de la monétisation d'ACTS, les opérations suivantes ont été comptabilisées par Air Canada :

- produit de 28 M\$ enregistré par suite de la vente d'un bâtiment à la nouvelle société ACTS, détenteur des droits précédemment acquis par ACTS.
- produit de 17 M\$ enregistré par suite du règlement d'un billet à recevoir d'ACTS.
- produit de 20 M\$ au titre de l'entente de non-concurrence et de transfert de schémas de réparation décrite ci-dessous.
- financement d'une lettre de crédit de 102 \$ relative à l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires décrite ci-dessous.

Ces opérations seront comptabilisées par la Société au quatrième trimestre de 2007.

À la conclusion de la monétisation d'ACTS, les contrats de maintenance d'ACTS, le contrat de services cadre d'ACTS, le contrat de licence d'exploitation de marque d'ACTS et les contrats de services généraux, tous conclus entre Air Canada et ACTS et indiqués précédemment à la note 18 des états financiers consolidés combinés annuels de 2006, et l'entente de non-concurrence et de transfert des schémas de réparation décrite ci-dessous, ont été attribués par ACTS à la nouvelle société ACTS.

Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires

Le 16 octobre 2007, la Société, ACTS et la nouvelle société ACTS ont conclu une entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires (« Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires ») portant sur les régimes de retraite et les avantages complémentaires relatifs aux employés non syndiqués et syndiqués d'Air Canada détachés auprès de la nouvelle société ACTS, conformément aux contrats de services généraux conclus entre Air Canada et ACTS visant le détachement d'employés syndiqués et non syndiqués d'Air Canada à ACTS (ces contrats ont été attribués à la nouvelle société ACTS à la conclusion de la monétisation d'ACTS). Le 16 octobre 2007, les employés non syndiqués d'Air Canada, précédemment détachés auprès d'ACTS, sont devenus des employés de la nouvelle société ACTS. Les nouveaux régimes de retraite à prestations déterminées et à cotisations déterminées ainsi que les autres conventions d'avantages complémentaires et de prestations de retraite (y compris les prestations de maladie, d'invalidité et d'assurance-vie) seront établis par la nouvelle société ACTS (« Conventions d'avantages complémentaires d'ACTS »). En date du 16 octobre 2007, sous réserve d'autorisation réglementaire, le cas échéant, et selon les estimations des conventions des régimes de retraite et d'avantages complémentaires d'Air Canada applicables (les « Conventions d'avantages complémentaires d'Air Canada »), les obligations et les actifs, dans le cadre des Conventions d'avantages complémentaires d'Air Canada, qui sont touchés par le transfert des employés non syndiqués passeront à la nouvelle société ACTS ou aux Conventions d'avantages complémentaires d'ACTS, selon le cas. Les déficits de solvabilité au titre des régimes de retraite à prestations déterminées, en date du 16 octobre 2007, liés au transfert des employés non syndiqués seront financés par Air Canada au moyen de paiements trimestriels versés à la nouvelle société ACTS jusqu'en 2014. En date du 16 octobre 2007, le passif comptable lié aux prestations de retraite et indemnités d'invalidité résultant du transfert des employés non syndiqués sera financé par Air Canada au moyen de paiements trimestriels versés à la nouvelle société ACTS jusqu'en 2012.

En outre, l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires prévoit des modalités similaires en matière de transfert d'actifs et de passifs ainsi que d'indemnités à l'égard des employés syndiqués, lesquelles s'appliqueront ultérieurement, au moment du transfert des employés syndiqués d'Air Canada à la nouvelle société ACTS. Cependant, les déficits de solvabilité liés au transfert des employés syndiqués visés par les versements trimestriels doivent être établis en date du 16 octobre 2007, sous réserve de certains ajustements. Parallèlement, le taux d'actualisation utilisé pour calculer le passif comptable lié aux prestations de retraite et indemnités d'invalidité des employés syndiqués doit être déterminé en date du 16 octobre 2007. Les paiements

d'indemnités liés à ces déficits de solvabilité et passifs comptables devraient être versés trimestriellement sur une période de cinq ans débutant après le transfert des employés syndiqués à la nouvelle société ACTS, seulement si un tel transfert a lieu. D'ici le transfert éventuel des employés syndiqués à ACTS, la nouvelle société ACTS prendra en charge les coûts actuels des services liés aux régimes de retraite et ceux des services et intérêts débiteurs liés aux avantages complémentaires des employés d'Air Canada qui fournissent des services à la nouvelle société ACTS.

L'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires prévoit également qu'Air Canada remette une lettre de crédit à la nouvelle société ACTS le 16 octobre 2007, en vue de garantir les obligations de paiement liées aux déficits de solvabilité au titre des régimes de retraite à prestations déterminées et aux passifs comptables relatifs aux autres conventions de prestations de retraite et indemnités d'invalidité. Les lettres de crédit s'élèvent à 102 M\$. Ce montant pourrait être ajusté une fois que les actuaires auront déterminé les montants exacts des déficits de solvabilité et des passifs comptables applicables en date du 16 octobre 2007. La valeur nominale des lettres de crédit diminuera à mesure que les paiements trimestriels mentionnés ci-dessus seront versés. Conformément à l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires, la nouvelle société ACTS peut rappeler les lettres de crédit, en partie ou en totalité, en cas de non-respect des conditions.

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

D'une manière générale, les schémas de réparation désignent les processus et méthodes utilisés dans la maintenance et la réparation des avions et du matériel volant ou autre. La Société a conclu une entente de non-concurrence et de transfert de schémas de réparation (« Entente de non-concurrence et de transfert de schémas »), en vigueur depuis le 16 octobre 2007. Aux termes de cette entente, Air Canada cède à ACTS un intérêt conjoint indivis dans les schémas de réparation qu'elle possède ou qui ont été approuvés par l'organisme agréé d'ingénierie de navigabilité d'Air Canada, alors qu'ACTS vend à Air Canada un intérêt conjoint indivis dans les schémas de réparation détenus ou conçus par ACTS et utilisés dans le cadre des services de révision générale des appareils qu'ACTS fournit à Air Canada en vertu de l'entente relative aux services de révision générale des appareils conclue par les parties.

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

- en ce qui concerne les services de révision générale des appareils et de peinture, la période de non-concurrence se terminera un an après la résiliation ou l'expiration de l'entente relative aux services de révision générale des appareils actuellement en vigueur (dont l'expiration est actuellement prévue pour octobre 2011);
- en ce qui concerne les services d'entretien moteur et de maintenance des groupes auxiliaires de bord, la fin de la période de non-concurrence est fixée au 30 septembre 2015;
- en ce qui concerne la maintenance des composants, la fin de la période de non-concurrence est prévue pour le 30 septembre 2016.

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

À la suite de sa participation à cette entente, Air Canada recevra une contrepartie de 20 M\$ au cours du quatrième trimestre de 2007.

L'entente de non-concurrence et de transfert des schémas de réparation a été attribuée à la nouvelle société ACTS par suite de la monétisation d'ACTS.

Contrat de licence d'exploitation de marque d'ACTS

En plus des opérations susmentionnées, le contrat de licence d'exploitation de marque d'ACTS décrit ci-dessus a été modifié par suite de la monétisation d'ACTS le 16 octobre 2007, et cette entente prendra fin le 16 octobre 2008.

13. Perspectives

Pour le quatrième trimestre de 2007, la capacité devrait s'accroître d'environ 2,5 % par rapport à la même période de 2006. Les CESMO, exclusion faite de la charge de carburant, devraient diminuer à un rythme légèrement moins rapide, d'une année à l'autre, que celui observé pendant le troisième trimestre de 2007.

Pour l'exercice complet de 2007, la capacité devrait augmenter de 3 % par rapport à l'exercice complet de 2006. Quant aux CESMO pour l'exercice complet 2007, exclusion faite de la charge de carburant, elles devraient diminuer de moins de 1 % par rapport à 2006.

En 2008, Air Canada s'attend à ce que la capacité en SMO à l'échelle du réseau augmente de 2,5 % à 4 %, ce qui reflète la croissance dans chacun de ses marchés.

Les prix du pétrole brut se négocient entre 85 \$US et 95 \$US le baril, la charge de carburant demeure un risque important en 2008. Air Canada a atténué, en partie, ces coûts élevés records de carburant grâce à son programme de couverture du carburant.

14. Mesures financières hors PCGR

BAIILA

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

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.

Le BAIILA est rapproché du bénéfice d'exploitation comme suit :

| (en millions de dollars) | Troisième trimestre | | | Période de neuf mois terminée le 30 septembre | | |
|--|---------------------|---------------|-------------------|---|---------------|-------------------|
| | 2007 | 2006 | Variation (en \$) | 2007 | 2006 | Variation (en \$) |
| Air Canada | | | | | | |
| Bénéfice d'exploitation selon les PCGR | 351 \$ | 130 \$ | 221 \$ | 361 \$ | 119 \$ | 242 \$ |
| Rajouter : | | | | | | |
| Locations avions | 66 | 80 | (14) | 220 | 258 | (38) |
| Amortissement et désuétude | 144 | 125 | 19 | 408 | 358 | 50 |
| BAIILA | 561 \$ | 335 \$ | 226 \$ | 989 \$ | 735 \$ | 254 \$ |
| Rajouter : | | | | | | |
| Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan | - | 102 | (102) | - | 102 | (102) |
| Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre | - - - | - - - | - - - | - - - | 28 | (28) |
| BAIILA, exclusion faite des charges exceptionnelles | 561 \$ | 437 \$ | 124 \$ | 989 \$ | 865 \$ | 124 \$ |

Bénéfice d'exploitation exclusion faite des charges exceptionnelles

Air Canada se sert du bénéfice d'exploitation, exclusion faite de la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan et de celle 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 ces charges exceptionnelles en 2006. Air Canada ne tenait pas compte de ces éléments dans ses résultats financiers de 2006 pour ne pas risquer de fausser l'analyse des tendances à la base de ses rendements commerciaux. La charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan constituait le règlement total et définitif convenu entre les parties concernant les obligations d'Air Canada pour l'échange de milles acquis avant 2002. La charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre constituait le coût total du plan de réduction de 20 % de l'effectif non syndiqué annoncé en février 2006.

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

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

| (en millions de dollars) | Troisième trimestre | | | Période de neuf mois terminée le 30 septembre | | |
|---|---------------------|---------------|-------------------|---|---------------|-------------------|
| | 2007 | 2006 | Variation (en \$) | 2007 | 2006 | Variation (en \$) |
| Air Canada | | | | | | |
| Bénéfice d'exploitation selon les PCGR | 351 \$ | 130 \$ | 221 \$ | 361 \$ | 119 \$ | 242 \$ |
| Rajouter : | | | | | | |
| Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan | - | 102 | (102) | - | 102 | (102) |
| Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre | - | - | - | - | 28 | (28) |
| Bénéfice d'exploitation, exclusion faite des charges exceptionnelles | 351 \$ | 232 \$ | 119 \$ | 361 \$ | 249 \$ | 112 \$ |

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

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. 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 est très volatile, son exclusion des charges constatées selon les PCGR permet à 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 qu'Air Canada tire réellement de ses activités continues.

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

Les charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre, sont rapprochées des charges d'exploitation comme suit :

| (en millions de dollars) | Troisième trimestre | | | Période de neuf mois terminée le 30 septembre | | |
|--|---------------------|-----------------|-------------------|---|-----------------|-------------------|
| | 2007 | 2006 | Variation (en \$) | 2007 | 2006 | Variation (en \$) |
| Air Canada | | | | | | |
| Charges d'exploitation selon les PCGR | 2 603 \$ | 2 629 \$ | (26) \$ | 7 772 \$ | 7 622 \$ | 150 \$ |
| Retrancher : | | | | | | |
| Carburant avions | (716) | (761) | 45 | (1 937) | (1 961) | 24 |
| Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant | 1 887 \$ | 1 868 \$ | 19 \$ | 5 835 \$ | 5 661 \$ | 174 \$ |
| Retrancher : | | | | | | |
| Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre | - | - | - | - | (28) | 28 |
| Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre | 1 887 \$ | 1 868 \$ | 19 \$ | 5 835 \$ | 5 633 \$ | 202 \$ |

15. Glossaire

BAIILA – Unité de mesure couramment utilisée dans le secteur du transport aérien pour mesurer le bénéfice avant les intérêts, les impôts, l'amortissement, la désuétude et les locations d'appareils. Ne relevant pas des PCGR, le BAIILA 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.

CESMO – Charges d'exploitation par SMO.

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

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

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

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

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