

AIR CANADA



États financiers consolidés combinés
2006

AIR CANADA 



AIR CANADA
ACGHS 

VACANCES
AIR CANADA 

AIR CANADA
CARGO 

Le 13 février 2007

PricewaterhouseCoopers
LLP/s.r.l./s.e.n.c.r.l.
Comptables agréés
1250, boulevard René-Lévesque Ouest
Bureau 2800
Montréal (Québec)
Canada H3B 2G4
Téléphone +1 514 205-5000
Télécopieur +1 514 876-1502

Rapport des vérificateurs indépendants

Aux actionnaires d'Air Canada

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

Nos vérifications ont été effectuées conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés combinés sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers consolidés combinés. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers consolidés combinés.

À notre avis, ces états financiers consolidés combinés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière consolidée combinée de la Société aux 31 décembre 2006 et 2005 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour les exercices terminés à ces dates selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.

PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l.

Comptables agréés

État consolidé combiné des résultats et du déficit

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

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

Bilan consolidé combiné

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

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

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

Approuvé au nom du conseil d'administration :

Signature
Robert A. Milton
Président

Signature
Richard H. McCoy
Administrateur

État consolidé combiné des flux de trésorerie

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

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

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

**Exercices terminés les 31 décembre 2006 et 2005
(montants en millions de dollars canadiens)****1. CONVENTION DE PRÉSENTATION ET NATURE DES ACTIVITÉS****A) PREMIER APPEL PUBLIC À L'ÉPARGNE**

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

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

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

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

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

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

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

B) CONVENTION DE PRÉSENTATION

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

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

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

Air Canada compte deux secteurs d'activité : Services Air Canada et Jazz. Le secteur des Services Air Canada regroupe les services de transport de passagers et de fret de la Société offerts par Air Canada et les services connexes. Jazz exerce ses activités en vertu d'un contrat d'achat de capacité conclu avec Air Canada, entré en vigueur le 30 septembre 2004 (le « CAC initial de Jazz »), puis modifié et mis à jour le 1^{er} janvier 2006 (le « CAC de Jazz »).

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

La Société connaît généralement une hausse très marquée de la demande aux deuxième et troisième trimestres de l'année civile, et une demande sensiblement réduite aux premier et quatrième trimestres. Ces variations cycliques de la demande sont essentiellement la conséquence d'un nombre plus élevé de voyageurs d'agrément qui privilégient les mois du printemps et de l'été pour leurs déplacements. La structure de coûts de la Société est telle que ses coûts fixes ne varient pas de façon proportionnelle à la demande passagers à court terme.

Répartition des charges générales

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

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

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

Participations intersociétés non prises en compte

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

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

C) NATURE DES ACTIVITÉS

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

Air Canada et Air Canada Cargo assurent des services de transport de fret sur les lignes intérieures, transfrontalières et internationales. Air Canada Cargo est un important transporteur de fret aérien intérieur et transfrontalier, et utilise l'ensemble du trafic marchandises acheminé sur des vols intérieurs ou transfrontaliers des appareils d'Air Canada ou de Jazz. Air Canada propose en outre des services de transport de fret sur ses vols internationaux et utilise actuellement deux avions-cargo nolisés pour venir en aide aux services offerts sur les trajets Canada-Europe et Canada-Asie. Air Canada Cargo gère toutes les activités internationales liées au transport de fret pour le compte d'Air Canada.

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

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

Jazz est un transporteur régional qui, aux termes du CAC de Jazz, offre des services à la clientèle d'Air Canada sur les marchés à plus faible densité et sur les marchés à plus haute densité pendant les périodes hors pointe partout au Canada et vers certaines destinations aux États-Unis. Jazz se concentre sur les opérations aériennes et le service client, tandis qu'Air Canada assure tout l'aspect commercial des activités régionales, dont l'établissement des horaires, le marketing, la tarification et les services connexes. Conformément au CAC de Jazz, Jazz constate les produits qu'elle tire d'Air Canada selon une formule d'honoraires qui est fonction des heures de vol assurées, des passagers transportés et d'autres points prévus au contrat. Ces opérations intersociétés sont éliminées dans les états financiers consolidés combinés. Le secteur des Services Air Canada constate les produits tirés des vols offerts en vertu du CAC de Jazz à titre de produits passages. Toutefois, étant donné que Jazz effectue toutes les distributions à ses associés, soit ACE et Fonds de revenu Jazz Air (« Fonds Jazz »), tout le bénéfice de Jazz est attribué aux intérêts minoritaires, dans l'état consolidé combiné des résultats. Les distributions de 98 \$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2006 sont portées en diminution des intérêts minoritaires au bilan.

2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

A) BASE D'ÉVALUATION

Conformément aux dispositions du chapitre 1625 du *Manuel de l'ICCA*, « Réévaluation intégrale des actifs et des passifs », Air Canada a adopté la comptabilité nouveau départ le 30 septembre 2004. Par suite de la réorganisation financière au titre de la LACC, les actifs et les passifs de l'entité consolidée combinée, à l'exclusion de l'écart d'acquisition, ont été entièrement réévalués à leur juste valeur. Un ajustement de réévaluation de 4 234 \$ a été comptabilisé dans les capitaux propres.

B) PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION ET DE REGROUPEMENT

Les états financiers consolidés combinés présentent les comptes relatifs aux activités décrites dans la note 1A ci-dessus, compte tenu des provisions pour intérêts minoritaires. Les états financiers consolidés combinés de la Société comprennent les comptes d'entités à détenteurs de droits variables dont la Société est la principale bénéficiaire. Tous les soldes et opérations intersociétés sont éliminés.

C) UTILISATION D'ESTIMATIONS

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

D) PRODUITS PASSAGES ET FRET

Les produits passages et fret perçus d'avance sont reportés et inclus dans le passif à court terme. Les produits perçus d'avance comprennent le produit de la vente de billets d'avion à Aéroplan, filiale d'ACE qui assure un programme de fidélisation de la clientèle à Air Canada et qui lui achète des places au titre du Contrat de participation et de services commerciaux (« CPSC » — voir la note 2F). Les produits passages et fret sont constatés au moment où les transports correspondants sont assurés, sauf les produits tirés de passes de vols illimités, qui sont constatés linéairement sur la période de validité de la passe de vols considérée. Air Canada a formé des alliances avec d'autres transporteurs aériens qui recouvrent une participation au programme de fidélisation, une exploitation à code multiple ou la coordination de services portant entre autres sur les réservations, le traitement des bagages et les horaires des vols. Le cas échéant, les produits sont répartis selon des formules précisées dans les ententes commerciales et constatés quand les transports sont assurés.

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

E) CONTRATS D'ACHAT DE CAPACITÉ

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

F) PROGRAMME DE FIDÉLISATION AÉROPLAN

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

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

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

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

G) AUTRES PRODUITS

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

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

H) AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

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

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

Le coût des services passés découlant des modifications aux régimes est amorti linéairement sur la durée résiduelle moyenne d'activité des salariés à la date de la modification. Cette période ne dépasse pas la durée résiduelle moyenne d'activité des salariés concernés qui va jusqu'à la date d'admissibilité intégrale. La durée résiduelle moyenne d'activité des participants aux régimes est comprise entre 7 et 17 ans.

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

Comme l'explique la note 9, certains salariés de la Société travaillent pour ACE et d'autres sont détachés par voie contractuelle à diverses filiales d'ACE. Ces salariés cotisent aux régimes de retraite à prestations déterminées dont la Société est la promotrice et participent en outre à certains régimes d'avantages sociaux futurs de la Société en matière de prévoyance maladie, d'assurance vie et d'assurance invalidité. Les présents états financiers consolidés combinés tiennent compte des actifs et des passifs de tous les régimes dont la Société est la promotrice. La charge de retraite est constatée, déduction faite des coûts recouverts auprès des

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

I) RÉGIME DE PARTICIPATION AUX BÉNÉFICES

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

J) RÉGIMES DE RÉMUNÉRATION À BASE D' ACTIONS

Certains salariés de la Société participent aux régimes de rémunération à base d'actions d'ACE, d'Air Canada ou de Jazz, décrits à la note 11.

La juste valeur des options sur actions ou des parts attribuées aux salariés de la Société est constatée à titre de charge reportée et créditée au surplus d'apport. La charge reportée est amortie à titre de charge salariale, selon la méthode linéaire, sur la période d'acquisition applicable. La juste valeur associée à l'attribution d'options sur actions ou de parts à un salarié qui a le droit de prendre sa retraite à la date d'attribution est constatée à cette date d'attribution. La juste valeur associée à l'attribution d'options sur actions ou de parts à un salarié qui a le droit de prendre sa retraite au cours du délai d'acquisition des droits est constatée sur la période allant de la date d'attribution jusqu'à la date où le salarié a le droit de prendre sa retraite. La valeur du coût de rémunération constaté à quelque date que ce soit correspond au moins à la valeur de la part des options ou des parts acquise à cette date.

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

K) MAINTENANCE ET RÉPARATION

Les frais de maintenance et de réparation sont passés en charges dès qu'ils sont engagés, à l'exception des frais de maintenance et de réparation liés aux modalités de restitution des appareils pour les locations avions à court terme, qui sont amortis sur la durée du contrat de location.

L) AUTRES CHARGES D'EXPLOITATION

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

M) INSTRUMENTS FINANCIERS ET ACTIVITÉS DE COUVERTURE

En vertu de sa politique de gestion des risques, la Société n'a recours à des instruments financiers dérivés que pour gérer les risques et non à des fins spéculatives. Lorsque la Société se sert d'instruments dérivés pour des relations de couverture, elle doit préciser, désigner et documenter ces opérations et, pour poursuivre la comptabilité de couverture, évaluer régulièrement ces opérations pour attester de leur efficacité continue à cet égard. Lorsqu'un instrument dérivé ne répond pas aux critères d'application de la comptabilité de couverture ou n'est pas désigné comme couverture, la juste valeur de cet instrument dérivé est constatée dans le bilan consolidé combiné et les variations de cette juste valeur, dans le résultat net de la période pendant laquelle elles sont survenues.

Les variations de la juste valeur de contrats à terme et contrats d'option sur devises, qui servent à la gestion du risque de change mais ne sont pas désignés comme des couvertures aux fins comptables, sont constatées dans les écarts de change. Ces contrats sont inscrits à leur juste valeur dans le bilan consolidé combiné, à titre de « débiteurs » et de « créditeurs et charges à payer ».

La Société conclut de temps à autre des swaps de taux d'intérêt pour gérer le risque associé aux fluctuations des taux d'intérêt sur ses emprunts et placements à taux variable libellés en dollars américains ou canadiens, y compris les opérations prévues de financement par emprunt. Les variations de la juste valeur de ces swaps, qui ne sont pas désignés comme des couvertures aux fins comptables, sont constatées en résultat net à titre d'« Autres produits hors exploitation », et inscrites au bilan consolidé combiné à titre d'« Autres actifs » et d'« Autres passifs à long terme ».

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

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

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

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

N) CONVERSION DES DEVICES

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

O) IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

La Société comptabilise les impôts sur les bénéfices selon la méthode du report variable, en vertu de laquelle des actifs et des passifs d'impôts futurs sont constatés au titre des effets fiscaux futurs estimatifs attribuables aux écarts entre la valeur comptable et la valeur fiscale des actifs et passifs. Les actifs et passifs d'impôts futurs sont déterminés en utilisant les taux d'imposition pratiquement en vigueur pour l'exercice au cours duquel les écarts temporaires sont censés se résorber. L'incidence d'une modification des taux d'imposition sur les actifs et passifs d'impôts futurs est constatée dans les résultats de la période incluant la date de la promulgation du changement. Il y a constatation d'actifs d'impôts futurs dans la mesure où leur matérialisation est considérée comme plus probable qu'improbable.

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

P) TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

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

Q) PLACEMENTS À COURT TERME

Les placements à court terme, constitués d'acceptations bancaires et de billets à escompte bancaires, ont des échéances initiales de plus de trois mois et d'au plus un an. Au 31 décembre 2006, le taux d'intérêt moyen pondéré des placements à court terme était de 4,38 % (3,15 % en 2005).

R) LIQUIDITÉS SOUMISES À DES RESTRICTIONS

Au 31 décembre 2006, la Société a constaté sous l'actif à court terme 109 \$ (86 \$ en 2005) au titre des liquidités soumises à des restrictions, représentant les fonds détenus en fiducie par Vacances Air Canada en conformité avec les prescriptions réglementaires régissant les produits passages payés d'avance, constatés dans le passif à court terme, relativement à certaines activités liées aux voyages.

S) RECHANGES, MATIÈRES ET FOURNITURES

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

T) IMMOBILISATIONS CORPORELLES

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

Les immobilisations corporelles sont amorties linéairement sur leur durée d'utilisation estimative, à concurrence de leur valeur résiduelle estimative. Les immobilisations corporelles au titre de contrats de location-acquisition et d'entités à détenteurs de droits variables (« EDDV ») sont amorties sur leur durée du contrat, à concurrence de leur valeur résiduelle estimative. La période d'amortissement du matériel volant est de 20 à 30 ans et sa valeur résiduelle estimative, de 10 % à 20 %. Les frais de reconfiguration des avions sont amortis sur trois ans. Les améliorations apportées aux avions détenus sont capitalisées et amorties sur leur durée d'utilisation restante. Les améliorations apportées aux avions en location-exploitation sont amorties sur la durée du contrat de location.

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

U) INTÉRÊTS CAPITALISÉS

Les intérêts sur les sommes destinées à financer l'acquisition de nouveau matériel volant et d'autres immobilisations corporelles sont capitalisés pour les périodes précédant la mise en service de ces biens. Les intérêts capitalisés relatifs à l'acquisition de nouveau matériel volant et d'autres immobilisations corporelles sont inclus à titre d'acomptes sur acquisitions, dans le compte des immobilisations corporelles (voir la note 3). Les intérêts capitalisés comprennent aussi les frais de financement réclamés par les aviateurs relativement aux engagements pris à l'égard d'immobilisations (voir la note 15).

V) FRAIS DE FINANCEMENT REPORTÉS

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

W) ACTIFS INCORPORELS

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

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

X) DÉPRÉCIATION D'ACTIFS À LONG TERME

Les actifs à long terme font l'objet d'un test de recouvrabilité lorsque les circonstances donnent à penser que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. Lorsqu'un événement ou un changement de circonstances donne à penser que la valeur comptable d'actifs à long terme pourrait ne pas être recouvrée, on en teste la dépréciation éventuelle en comparant l'estimation des flux de trésorerie qu'on s'attend à en tirer dans l'avenir à la valeur comptable des actifs ou groupes d'actifs sous-jacents. Si la valeur comptable ne pourra être recouvrée à partir des flux de trésorerie futurs prévus, on calcule la perte de valeur comme l'excédent de la valeur comptable d'un actif à long terme sur sa juste valeur. La recouvrabilité est déterminée en fonction des flux de trésorerie non actualisés découlant directement de l'utilisation du groupe d'actifs ou de sa sortie.

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

Y) PARTICIPATIONS

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

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

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

AA) OBLIGATIONS LIÉES À LA MISE HORS SERVICE D'IMMOBILISATIONS

La Société constate un actif et le passif correspondant relativement aux coûts de retrait du service d'une immobilisation corporelle, lorsqu'il existe une obligation juridique de mettre cette immobilisation hors service. La juste valeur du passif lié à une obligation de mise hors service d'une immobilisation doit être constatée dans la période où elle est engagée, à condition qu'il soit possible de faire une estimation raisonnable de cette juste valeur. Les coûts de mise hors service qui y sont associés sont capitalisés et augmentent la valeur comptable de l'immobilisation en cause, puis ils sont amortis sur la durée de sa vie estimative. Au cours des périodes subséquentes, l'obligation est ajustée en fonction de l'augmentation due à la désactualisation et de toute variation du montant des flux de trésorerie futurs sous-jacents, et comptabilisée au résultat. Un gain ou une perte peut devoir être constaté au règlement de l'obligation.

BB) OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

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

CC) ENTITÉS À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLESOpérations de location liées à des appareils ou à des réacteurs

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

Arrangements liés aux sociétés d'avitaillement

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

Au sens de la NOC-15, la Société est la principale bénéficiaire de trois des sociétés d'avitaillement canadiennes. Cinq des sociétés d'avitaillement au Canada dans lesquelles participe Air Canada, mais qui n'ont pas été consolidées, ont des actifs d'environ 128 \$ et des passifs de quelque 108 \$, soit le risque de perte maximal auquel s'expose la Société compte non tenu des autres coûts et obligations liés à la mise hors service qu'elle pourrait avoir à partager avec les autres compagnies contractantes. La Société considère le risque qui s'y rattache comme minime.

Jazz

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

DD) NOUVELLES NORMES COMPTABLES NON ENCORE ENTRÉES EN VIGUEUR

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

Instruments financiers et couvertures

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

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

EE) DONNÉES COMPARATIVES

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

3. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

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

- a) Sont compris dans les contrats de location-acquisition, au 31 décembre 2006, 37 appareils (35 en 2005) d'un coût de 1 739 \$ (1 684 \$ en 2005), déduction faite de l'amortissement cumulé de 265 \$ (130 \$ en 2005) pour une valeur comptable nette de 1 474 \$ (1 554 \$ en 2005), du matériel informatique au coût de 28 \$ (28 \$ en 2005), déduction faite de l'amortissement cumulé de 16 \$ (9 \$ en 2005) pour une valeur comptable nette de 12 \$ (19 \$ en 2005), et des installations au coût de 46 \$ (46 \$ en 2005), déduction faite de l'amortissement cumulé de 4 \$ (3 \$ en 2005) pour une valeur comptable nette de 42 \$ (43 \$ en 2005).
- b) Comprend 287 \$ (189 \$ en 2005) au titre de la commande d'appareils 777 et 787 de Boeing et 66 \$ (65 \$ en 2005) d'appareils d'Embraer, 175 \$ (25 \$ en 2005) pour le programme de réaménagement des cabines ainsi que 35 \$ (40 \$ en 2005) pour des achats de matériel et projets internes.
- c) La valeur comptable nette des immobilisations corporelles comprend les sommes suivantes : 1 137 \$ (1 224 \$ en 2005) au titre de la consolidation d'entités de location d'avions et de réacteurs; 111 \$ (109 \$ en 2005) au titre de la consolidation de sociétés d'avitaillement; 199 \$ (194 \$ en 2005) au titre de la consolidation de Jazz; ces consolidations ont été effectuées conformément à la NOC-15.

En 2006 :

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

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

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

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

4. CHARGES REPORTÉES

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

5. ACTIFS INCORPORELS

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

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

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

6. ACOMPTES ET AUTRES ACTIFS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- b) Capital impayé de 158 \$ US sur l'achat de deux appareils A340-500 financés dans le cadre de contrats de vente conditionnelle. Le capital et les intérêts sont payés trimestriellement jusqu'à l'échéance en 2019. Les versements échelonnés sur le prix d'achat portent intérêt à un taux égal au TIOL de trois mois majoré de 2,9 % (8,27 % au 31 décembre 2006 et 7,26 % au 31 décembre 2005).
- c) Capital impayé de 38 \$ US échéant en 2009, à paiements semestriels, portant intérêt à taux fixe de 4,495 %, majoré de 2,0 % de frais de garantie annuels.
- d) Capital impayé de 41 \$ US échéant en 2015, à paiements trimestriels, portant intérêt à taux variable correspondant au TIOL de six mois majoré de 5,75 %, payable d'avance à toute date de versement d'intérêt après le 23 décembre 2007 et garanti par du matériel d'entraînement au vol d'une valeur comptable actuelle de 55 \$.
- e) À la clôture du PAPE d'Air Canada et sous réserve que certaines conditions usuelles soient réunies, l'entente concernant la facilité de crédit renouvelable, a été modifiée et reformulée. Il est prévu que l'entente modifiée établira une facilité de crédit renouvelable garantie de premier rang de 400 M \$ US (la « facilité de crédit renouvelable ») d'une durée de trois ans. La facilité de crédit modifiée est d'une durée de trois ans et peut être prolongée au gré d'Air Canada pour des périodes d'un an supplémentaires à chaque anniversaire de la clôture du PAPE d'Air Canada, sur approbation préalable des prêteurs ayant avancé au moins les deux tiers des fonds disponibles aux termes de la facilité de crédit. Le montant global disponible en vertu de la facilité de crédit modifiée est assujéti à une restriction de la capacité d'emprunt établie en fonction de certains pourcentages de la valeur de certains comptes débiteurs et biens immobiliers admissibles. La facilité de crédit renouvelable est garantie par une sûreté de premier rang et par une hypothèque constituée sur les biens actuels et futurs d'Air Canada, sous réserve de certaines exclusions et charges autorisées, et par un droit de premier rang et une hypothèque grevant certains biens immobiliers détenus ou loués par Air Canada. Les obligations d'Air Canada sont garanties par 1209265 Alberta Ltd., filiale d'Air Canada, qui fournit une sûreté réelle de premier rang constituée sur ses biens actuels et futurs, sous réserve de certaines exclusions et charges autorisées, comme cautionnement. La facilité de crédit renouvelable contient les déclarations et garanties habituelles et est assujéti aux conditions habituelles (concernant notamment les clauses restrictives, les engagements financiers et les cas de défaut). La marge de taux d'intérêt est fixée à des taux allant du TIOL majoré de 2,25 % à 3,25 % ou au taux préférentiel majoré de 1,25 % à 2,25 % (fondés sur le bénéfice d'Air Canada avant intérêts, impôts, amortissement, désuétude et locations avions). Au 31 décembre 2006, aucune somme n'avait été tirée de cette facilité.
- f) Dans le cadre du placement initial de parts du Fonds de revenu Jazz Air (« PAPE de Jazz »), Jazz a conclu une facilité de crédit consortiale garantie de premier rang de 150 \$. À la clôture du PAPE de Jazz, 115 \$ en avaient été tirés (113 \$ après les frais). Cette facilité d'une durée de trois ans porte intérêt à des taux variables et expire en 2009. La facilité de crédit en cours est garantie par la quasi-totalité des biens actuels et futurs de Jazz. Jazz a conclu des contrats de swap avec des tiers d'un montant nominal de référence de 115 \$ pour recevoir des taux variables et payer des taux fixes de 7,09 %. Après le 31 décembre 2006, l'échéance initiale de cette facilité a été prolongée jusqu'à 2010.
- g) La Société a conclu des opérations de location liées à des appareils ou des réacteurs auprès de plusieurs structures d'accueil considérées comme des EDDV. La dette était assortie d'un taux d'intérêt effectif moyen pondéré d'environ 8 %. Les appareils constituent des garanties pour leurs propriétaires à l'égard des dettes s'y rapportant. Les créanciers au titre de ces ententes de location ont des recours contre la Société, en tant que locataire, en cas de défaillance ou de résiliation anticipée du contrat de location. La dette liée aux appareils s'établit à 902 \$ US (1 051 \$) [965 \$ US (1 125 \$) en 2005]; elle est résumée comme suit :

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

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

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

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

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

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

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

8. IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES FUTURS

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

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

a) Impôts exigibles

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

b) Provision pour moins-value

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

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

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

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

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

c) Passifs d'impôts sur les bénéfices futurs

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

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

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

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

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

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

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

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

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

	Perte fiscale
2010	9 \$
2014	16
	25 \$

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

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

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

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

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

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

Obligation au titre des prestations et actif des régimes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pour l'exercice 2006, les paiements en espèces, constitués des cotisations en espèces de la Société au titre de ses régimes à prestations déterminées, des paiements en espèces aux bénéficiaires des régimes de retraite et d'avantages complémentaires de retraite, et des cotisations en espèces aux régimes de retraite à cotisations déterminées, s'élevaient à 520 \$ (355 \$ en 2005).

Charges de retraite et d'avantages complémentaires

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

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

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

- b) Un taux d'accroissement de la rémunération de 0 % en 2005, de 2 % en 2006 et de 4 % pour les exercices restants a été utilisé pour déterminer la charge nette de retraite.

Avantages complémentaires — Analyse de sensibilité

Les taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé ont une incidence marquée sur les sommes déclarées à l'égard des régimes de santé. En 2006, un taux d'augmentation annuel de 9,75 % (10 % en 2005) du coût par personne des prestations de santé couvertes a été retenu pour hypothèse. On prévoit que le taux devrait diminuer progressivement pour s'établir à 5 % d'ici 2013. Une augmentation de un point de ces taux aurait fait monter de 1 \$ le total des coûts des services rendus et des coûts financiers, et de 17 \$ le coût de l'obligation. Une diminution de un point de ces taux aurait abaissé de 1 \$ le total des coûts des services rendus et des coûts financiers et de 16 \$ l'obligation correspondante.

Obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite

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

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

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

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

Le 9 août 2004, le gouvernement du Canada a entériné le *Règlement sur la capitalisation du déficit de solvabilité des régimes de pension d'Air Canada* (le « Règlement sur les retraites »). Le Règlement sur les retraites permet à Air Canada de combler les déficits de solvabilité de ses régimes agréés canadiens au 1^{er} janvier 2004 sur dix ans, au lieu des cinq années requises en vertu des règles habituelles et selon un calendrier convenu de cotisations annuelles variables plutôt qu'au moyen de versements égaux annuels prévus dans les règles habituelles. Le Règlement sur les retraites est entré en vigueur à la levée de la protection dont jouissait Air Canada au titre de la LACC, le 30 septembre 2004, date à laquelle Air Canada a émis aux fiduciaires des caisses de retraite des billets subordonnés garantis d'une valeur globale d'environ 347 \$. La valeur des billets diminuera à mesure que les versements visant à combler les déficits seront effectués selon l'échéancier convenu et ne pourra devenir exigible en entier qu'à la survenance de certaines défaillances prévues par les billets. Au 31 décembre 2006, la valeur des billets garantis en circulation était de 219 \$ (329 \$ en 2005). La juste valeur de l'obligation au titre des prestations de retraite inscrite au bilan de la Société tient compte de l'incidence de l'émission de billets subordonnés garantis.

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

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

Régimes agréés canadiens

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

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

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

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

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

Régimes à cotisations déterminées

Les cadres, le personnel administratif et certains employés syndiqués de la Société peuvent participer à des régimes à cotisations déterminées. Les taux de cotisation salariale de la Société varient de 3 % à 6 % du salaire, la Société cotisant des sommes équivalentes. La charge au titre des régimes à cotisations déterminées de la Société s'élève à 7 \$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006 (6 \$ en 2005).

10. AUTRES PASSIFS À LONG TERME

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

- a) Air Canada a un passif à l'égard des milles Aéroplan en cours, en l'occurrence les milles gagnés avant le 1^{er} janvier 2002. Il convient de se reporter à la note 20 pour une description de la charge exceptionnelle relative aux milles Aéroplan, laquelle a rajusté l'estimation initiale des milles Aéroplan. Au 31 décembre 2006, Air Canada affichait toujours à cet égard un passif d'environ 15 milliards de milles, soit 163 \$, dont une tranche de 58 \$ était comprise dans les passifs à court terme (14 milliards de milles, soit 169 \$, au 31 décembre 2005). Le montant du passif supplémentaire a été déterminé en fonction de la juste valeur actuelle du nombre de milles supplémentaires.
- b) Le passif au titre des contrats de location d'avions défavorables représente la valeur actualisée nette des versements au titre des locations d'avions en excédent du montant estimatif des frais de location sur le marché relativement à des locations qui existaient au moment du passage à la comptabilité nouveau départ.
- c) Y compris 59 \$ au 31 décembre 2006 (53 \$ en 2005) relativement à Jazz, qui est consolidé en vertu de la NOC-15.
- d) Le tableau ci-dessous indique les changements apportés aux provisions liées à la main-d'œuvre, comprises dans le passif à long terme lié au personnel, en vue de rendre compte des soldes qui existaient au passage à la comptabilité nouveau départ, le 30 septembre 2004 :

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

Le tableau ci-dessous indique les changements apportés aux provisions liées à la main-d'œuvre, comprises dans le passif à long terme lié au personnel, en vue de rendre compte des soldes créés à la suite du passage à la comptabilité nouveau départ, le 30 septembre 2004 :

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

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

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

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

De temps à autre, la Société offre certains programmes de cessation d'emploi à certains employés. Le coût de ces programmes est constaté dans les charges d'exploitation. La Société n'est pas obligée d'offrir en permanence ces programmes.

11. RÉMUNÉRATION À BASE D' ACTIONS
Régime d'options sur actions d'ACE

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

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

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

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

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

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

Options en cours – 2006						Options pouvant être exercées – 2006	
Fourchette des prix d'exercice	Dates d'échéance	Nombre d'options en cours	Durée résiduelle moyenne pondérée (en années)	Prix d'exercice moyen pondéré par action	Nombre d'options pouvant être exercées	Prix d'exercice moyen pondéré par action	
18,70 \$	2011	1 085 803	5	18,70 \$	210 742	18,70 \$	
31,89 \$ - 38,91 \$	2012	339 604	6	38,52	80 220	38,91	
30,61 \$ - 33,89 \$	2013	184 734	7	32,14	-	-	
		1 610 141		24,42 \$	290 962	24,27 \$	

Options en cours – 2005						Options pouvant être exercées – 2005	
Fourchette des prix d'exercice	Dates d'échéance	Nombre d'options en cours	Durée résiduelle moyenne pondérée (en années)	Prix d'exercice moyen pondéré par action	Nombre d'options pouvant être exercées	Prix d'exercice moyen pondéré par action	
20,00 \$	2011	1 229 622	6	20,00 \$	201 372	20,00 \$	
34,11 \$ - 41,62 \$	2012	320 000	7	41,15	31 250	41,62	
		1 549 622		24,37 \$	232 622	22,90 \$	

Régime d'intéressement à long terme d'Air Canada

Ainsi qu'il a été approuvé par le conseil d'administration et parallèlement au PAPE d'Air Canada décrit à la note 1, certains des employés de la Société participent au régime d'intéressement à long terme d'Air Canada (le « régime d'intéressement à long terme ») administré par le conseil d'administration de celle-ci. Le régime d'intéressement à long terme prévoit l'attribution d'options et d'unités d'actions liées au rendement à tous les dirigeants et membres de la haute direction d'Air Canada.

Les options sur actions en vertu du régime d'intéressement à long terme auront une durée d'au plus 10 ans et seront assorties d'un prix d'exercice fondé sur la juste valeur marchande des actions au moment de l'attribution des options. Les options attribuées aux termes de ce régime seront acquises sur quatre ans et comprendront des caractéristiques d'acquisition selon le rendement. Les conditions d'acquisition selon le rendement sont fondées sur les objectifs de bénéfice net établis par le conseil d'Air Canada pour la même période. Les conditions du régime d'intéressement à long terme précisent que, au départ à la retraite d'un employé, les options attribuées peuvent être exercées étant donné que les droits d'exercice continuent de s'accumuler dans les trois années qui suivent la date du départ à la retraite.

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

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

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

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

Options en cours – 2006					Options pouvant être exercées – 2006	
Fourchette des prix d'exercice	Date d'échéance	Nombre d'options en cours	Durée résiduelle moyenne pondérée (en années)	Prix d'exercice moyen pondéré par action	Nombre d'options pouvant être exercées	Prix d'exercice moyen pondéré par action
21,00 \$	2016	1 699 678	10	21,00 \$	-	-

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

Régime d'intéressement à long terme de Jazz

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

Régimes d'actionnariat des employés

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

12. CAPITAUX PROPRES

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

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

- a) Le produit net du premier appel public à l'épargne d'Air Canada en 2006 a entraîné une augmentation de 187 \$ au titre des capitaux propres, déduction faite des frais de placement de 13 \$. La valeur comptable des actions ordinaires en circulation en date du 31 décembre 2005 comprend le produit net reçu par Air Canada provenant des actions émises à ACE au 30 septembre 2004.
- b) Conformément à la comptabilité nouveau départ, le solde des capitaux propres après une réévaluation intégrale est ajusté à la valeur nette des actifs et passifs identifiables. Selon le chapitre 1625 du Manuel de l'ICCA, *Réévaluation intégrale des actifs et des passifs*, l'écart d'acquisition ne doit pas être constaté même si la juste valeur de l'actif net est moindre que la juste valeur de l'entreprise dans son ensemble.

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

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

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

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

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

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

Actions ordinaires

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

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

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

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

Actions ordinaires spéciales et actions privilégiées spéciales

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

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

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

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

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

Actions ordinaires spéciales

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

Actions privilégiées spéciales

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

Actions privilégiées de renflouement échangeables

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

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

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

Surplus d'apport

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

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

13. RÉSULTAT PAR ACTION

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

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

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

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

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

N'entrent pas dans le calcul du résultat dilué par action les 1 699 678 options en cours, étant donné que le prix d'exercice des options était supérieur au cours moyen des actions ordinaires pour l'exercice (néant en 2005).

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

14. INFORMATIONS SECTORIELLES

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

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

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

Information d'ordre géographique

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

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

Informations sur les actifs sectoriels

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

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

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

Relation entre Air Canada et Jazz

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

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

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

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

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

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

15. ENGAGEMENTS

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

Embraer

Le marché conclu avec Embraer porte sur des commandes fermes de 15 appareils de série 175 et de 45 appareils de série 190. Il prévoit en outre des options visant l'acquisition d'au plus 60 appareils Embraer de série 190 supplémentaires et des droits de conversion à d'autres modèles d'Embraer. Au 31 décembre 2006, les options pouvant être exercées étaient au nombre de 49.

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

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

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

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

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

Boeing

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

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

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

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

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

Programme de réaménagement des cabines

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

Engagements d'immobilisations

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

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

Engagements au titre de contrats de location-exploitation

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

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

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

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

16. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE

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

Gestion du risque de taux d'intérêt

La Société recourt à des contrats à terme de taux d'intérêt pour gérer les risques associés aux fluctuations des taux d'intérêt sur sa dette et ses placements à taux variable libellés en dollars américains et canadiens. En 2006, la Société a conclu 19 swaps de taux d'intérêt d'une valeur nominale de 414 \$ US en vue de recevoir des taux variables et de payer un taux fixe moyen pondéré de 5,81 % sur la dette liée au financement d'appareils 190 d'Embraer de juin 2006 à novembre 2007. Les swaps ont une durée de 15 ans à compter de la date de livraison prévue des appareils et viennent à échéance à des dates différentes de juin 2021 à décembre 2022. La Société entend établir les swaps de taux d'intérêt à la livraison des appareils visés. La Société n'a pas appliqué la comptabilité de couverture à ces instruments dérivés. Avant le 31 décembre 2006, sept de ces swaps avaient été réglés, pour une perte nette de 4 \$. Au 31 décembre 2006, la juste valeur des 12 swaps restants était de 13 \$ en faveur de la contrepartie et inscrite dans les « Autres passifs à long terme » du bilan consolidé combiné. Au deuxième trimestre de 2006, la Société a constaté une perte nette de 17 \$ depuis l'entrée en vigueur de ces swaps.

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

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

Gestion du risque de change

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

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

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

Gestion du risque lié au prix du carburant

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

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

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

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

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

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

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

Concentration du risque de crédit

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

Juste valeur des instruments financiers inscrits au bilan consolidé combiné

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

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

Méthodes comptables proposées

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

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

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

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

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

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

17. ÉVENTUALITÉS, GARANTIES ET INDEMNITÉS

Éventualités

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

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

Parité salariale

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

Revendication de l'Association des pilotes d'Air Canada

En octobre 2006, l'Association des pilotes d'Air Canada (« APAC ») a intenté une action en justice devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario visant Air Canada, ACE et certains membres du conseil d'administration d'Air Canada alléguant que certaines mesures passées et futures lèsent ses membres. Divers recours ont été intentés contre les parties, notamment celui de limiter les distributions de la Société, y compris celles qui sont prévues dans le cadre du plan d'arrangement d'ACE entré en vigueur le 10 octobre 2006. À la suite d'une audience tenue en décembre 2006, Monsieur le juge Cumming de la Cour supérieure de justice de l'Ontario a rejeté la demande d'injonction de l'APAC visant l'émission d'une injonction, et a appuyé la requête d'Air Canada de rejeter la demande de l'APAC. L'APAC n'a pas porté le rejet de la demande d'injonction en appel, mais a interjeté appel de l'ordonnance rejetant sa demande.

Autres

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

Garanties

En ce qui concerne les contrats de location de 45 appareils, la différence entre les loyers révisés à la faveur des opérations de restructuration et les montants qu'exigeaient les contrats de location originaux s'effacera à l'échéance de ces contrats si aucun manquement important à ces contrats ne s'est produit d'ici là. En cas de défaillance majeure, cette différence ainsi que les intérêts s'y rattachant deviendront exigibles, et tous les loyers futurs seront ramenés aux taux de location originels. Les charges locatives sont inscrites aux valeurs renégociées dans les contrats de location, et les éventuelles obligations ne sont constatées que lorsque la direction estime qu'elles sont susceptibles de se matérialiser.

Garanties au titre d'ententes d'avitaillement

De concert avec d'autres compagnies aériennes, la Société est partie à des ententes d'avitaillement exploitées par des sociétés d'avitaillement (les « sociétés d'avitaillement ») dans divers grands aéroports du Canada. Ces sociétés d'avitaillement fonctionnent selon le principe du recouvrement des coûts. Ces sociétés possèdent et financent le réseau qui approvisionne les compagnies contractantes, tout comme elles s'acquittent des droits liés aux baux fonciers sous-jacents. La dette globale des cinq sociétés d'avitaillement au Canada, qui n'ont pas été consolidées au titre de la NOC-15, était d'environ 108 \$ au 31 décembre 2006 (87 \$ en 2005), ce qui correspond au risque de perte maximal auquel s'expose la Société, compte non tenu des autres coûts qu'elle pourrait avoir à partager avec d'autres compagnies contractantes. La Société considère le risque en découlant comme minime. Chaque compagnie aérienne contractante qui fait partie d'une société d'avitaillement participe à la garantie de sa dette d'une manière proportionnelle à l'utilisation qu'elle fait du réseau.

Aux termes des baux fonciers respectifs auxquels elles sont parties, les sociétés d'avitaillement ont l'obligation, à l'échéance du bail, de restaurer les biens loués à l'état de terrain vacant et de réparer tous dommages causés à l'environnement dont elles sont responsables. S'il devait s'avérer que des sociétés d'avitaillement soient tenues de participer aux coûts de restauration des lieux, chaque compagnie aérienne contractante y participerait d'une manière proportionnelle à l'utilisation qu'elle a faite du réseau. En ce qui concerne les sociétés d'avitaillement consolidées, la Société a constaté une obligation de 2 \$ (montant non actualisé de 12 \$) représentant la valeur actualisée des obligations estimatives de désaffectation et de restauration qu'elle pourrait devoir engager, à un taux de 8 %, aux diverses échéances des baux, qui s'étalent de 2032 à 2039. Cette estimation est fondée sur diverses hypothèses, y compris le coût global de désaffectation et de restauration et la sélection de différentes approches relatives à la désaffectation et à la restauration. En ce qui concerne les sociétés d'avitaillement non consolidées, la Société assumera en outre tous les frais de restauration qui pourraient être engagés. Aucun montant n'a été inscrit dans ces états financiers pour ces coûts futurs.

Garanties de parties apparentées

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

Conventions d'indemnisation

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

Dans le cadre des contrats de financement ou de location d'avions qu'elle est appelée à conclure, la Société garantit généralement les bailleurs de fonds, leurs mandataires et d'autres tiers apparentés ou bailleurs contre les dommages découlant de la construction, de la conception, de la propriété, du financement, de l'utilisation, de l'exploitation et de la maintenance des avions ainsi que contre toute responsabilité civile délictuelle, que les dommages ou responsabilités découlent ou non de la négligence des tiers à qui sont données ces garanties, sauf en cas de faute lourde ou délibérée. En outre, dans les opérations de financement ou de location d'avions, notamment celles qui sont structurées comme des baux adossés, la Société prévoit généralement des indemnités en prévision de certaines répercussions d'ordre fiscal.

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

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

La Société n'est pas en mesure d'estimer le montant maximal éventuel des paiements futurs au titre des indemnisations. Elle s'attend à être protégée par ses assurances dans la plupart des cas de responsabilité civile délictuelle et certaines des obligations contractuelles connexes mentionnées ci-dessus.

18. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

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

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

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

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

Suit le sommaire des produits et charges avec des apparentés :

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

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

Sommaire des principaux contrats avec des parties apparentées

Liens entre la Société et Aéroplan

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

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

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

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

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

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

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

Aéroplan – Contrat de base de données

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

Aéroplan – Contrat de services cadre (CSC)

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

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

Aéroplan – Contrats de services généraux (CSG)

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

Contrat de licence d'exploitation de marque

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

Liens entre la Société et ACTS

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

Contrats de maintenance d'ACTS

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

ACTS – Contrat de services cadre (CSC)

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

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

ACTS – Contrat de licence d'exploitation de marque

Air Canada a accordé à ACTS le droit non cessible, ne pouvant donner lieu à l'octroi d'une sous-licence, non exclusif et libre de redevance d'utiliser certaines marques déposées par Air Canada au Canada et aux États-Unis qui intègrent le nom Air Canada ou la cocarde d'Air Canada, uniquement en association avec les services commerciaux de maintenance lourde, de maintenance d'organes d'aéronef et de services reliés aux chaînes d'approvisionnement.

Contrats de services généraux

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

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

Vente d'un bâtiment à ACTS

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

Liens entre la Société et ACEContrat de services cadre

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

Système de gestion de la trésorerie

Air Canada gère la trésorerie de certaines parties apparentées, dont celle d'Aéropian jusqu'en juin 2005, celle de Jazz jusqu'en février 2006 et celle d'ACTS pour toutes les périodes visées par les états financiers consolidés combinés. Air Canada comptabilise sur une base quotidienne toutes les rentrées de fonds liées à la facturation et à d'autres sources qu'Air Canada. Tout paiement effectué en vue de s'acquitter d'une obligation liée à des frais d'exploitation ou de financement ainsi qu'à des dépenses en immobilisations autre qu'une obligation d'Air Canada et d'autres filiales d'ACE a été effectué dans le cadre de ce système de gestion de la trésorerie d'Air Canada. De plus, certaines opérations intersociétés visant des services n'ont pas été réglées conformément aux dispositions prévues par les ententes mentionnées ci-dessus. Les débiteurs et créiteurs intersociétés comprennent les excédents de trésorerie (rentrées supérieures aux sorties de fonds), les insuffisances de trésorerie (sorties supérieures aux rentrées de fonds) ainsi que les encaissements ou paiements différés. L'état consolidé combiné des flux de trésorerie reflète la réception ou le remboursement d'un excédent de trésorerie comme une activité de financement et le décaissement et le remboursement de l'insuffisance de trésorerie comme une activité d'investissement.

19. PAPE DE JAZZ

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

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

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

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

20. CHARGE EXCEPTIONNELLE LIÉE AUX MILLES AÉROPLAN

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

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

Avec le concours d'actuaire indépendants, la direction d'Air Canada et de la société en commandite a estimé de nouveau le nombre de milles qui devraient être échangés relativement à des milles accumulés jusqu'au 31 décembre 2001. La direction prévoit aujourd'hui que 112 milliards de milles seront échangés, comparativement à l'estimation de 103 milliards auparavant. En vertu du CPSC en date du 9 juin 2004, tel qu'il a été modifié, la direction d'Air Canada et Aéroplan ont convenu d'apporter une nouvelle modification aux conditions du CPSC. Depuis le 13 octobre 2006, par suite d'une modification, Air Canada a assumé la responsabilité des milles échangés jusqu'à concurrence de 112 milliards de milles, et en conséquence, elle a inscrit une charge exceptionnelle de 102 \$ aux « Produits d'exploitation » de l'exercice terminé le 31 décembre 2006, au titre des 9 milliards de milles supplémentaires, et a augmenté les produits différés d'Aéroplan. Cette modification au CPSC représente un règlement total et définitif des obligations qu'Air Canada avait envers Aéroplan pour échanger les milles datant d'avant 2002. Aéroplan est responsable de tout échange de milles excédant la nouvelle estimation de 112 milliards de milles. Le montant du passif supplémentaire a été déterminé en fonction de la juste valeur actuelle du nombre de milles supplémentaires.