

AIR CANADA

**États financiers consolidés intermédiaires
non vérifiés et notes y afférentes
Deuxième trimestre de 2007**



Le 9 août 2007

État consolidé des résultats

Non vérifié (en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Trimestres terminés les		Semestres terminés les	
	30 juin 2007*	30 juin 2006	30 juin 2007*	30 juin 2006
		(note 1)		(note 1)
Produits d'exploitation				
Passages	2 336 \$	2 262 \$	4 473 \$	4 264 \$
Fret	135	154	276	305
Autres	151	143	383	366
	2 622	2 559	5 132	4 935
Charges d'exploitation				
Salaires et charges sociales	531	526	1 113	1 063
Carburant avions	637	631	1 222	1 200
Locations avions	91	114	195	227
Redevances aéroportuaires et de navigation	256	245	499	475
Maintenance, matières et fournitures avions	222	211	471	435
Communications et technologies de l'information	69	66	140	141
Restauration et fournitures connexes	81	81	164	161
Amortissement et désuétude	140	125	273	244
Commissions	51	59	110	127
Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz	note 8	76	-	76
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	note 5	-	-	28
Autres	354	352	797	773
	2 508	2 410	5 060	4 874
Bénéfice d'exploitation	114	149	72	61
Produits (charges) hors exploitation				
Intérêts créditeurs	24	21	51	38
Intérêts débiteurs	(87)	(78)	(180)	(150)
Intérêts capitalisés	28	13	64	22
Gain à la cession d'actifs	note 2	14	1	21
Gain (perte) sur instruments financiers constatés à la juste valeur	note 6	(6)	(1)	28
Autres	(5)	(2)	(9)	1
	(32)	(46)	(25)	(89)
Bénéfice (perte) avant les éléments suivants	82	103	47	(28)
Intérêts minoritaires	(31)	(39)	(68)	(76)
Gain de change	160	108	193	121
Économie (charge) d'impôts sur les bénéfices				
Impôts exigibles	-	-	(6)	-
Impôts futurs	(56)	(20)	(45)	9
Bénéfice de la période	155 \$	152 \$	121 \$	26 \$
Résultat par action				
de base et dilué	1,55 \$	1,72 \$	1,21 \$	0,29 \$

* Depuis le 24 mai 2007, Air Canada ne consolide plus les résultats et la situation financière de Jazz (note 1).

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

Bilan consolidé

Non vérifié (en millions de dollars canadiens)	30 juin 2007*	31 décembre 2006
ACTIF		
Actif à court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	871 \$	1 447 \$
Placements à court terme	880	798
	1 751	2 245
Liquidités soumises à des restrictions	33	109
Débiteurs	952	688
Rechanges, matières et fournitures	101	148
Charges payées d'avance et autres actifs à court terme	135	124
Maintenance payée d'avance à ACTS	221	535
Impôts sur les bénéfices futurs	-	345
	3 193	4 194
Immobilisations corporelles	6 597	5 946
Charges reportées	56	103
Actifs incorporels	1 125	1 194
Acomptes et autres actifs	275	312
	11 246 \$	11 749 \$
PASSIF		
Passif à court terme		
Créditeurs et charges à payer	1 403 \$	1 521 \$
Produits passages perçus d'avance	1 370	1 019
Obligation au titre des milles Aéroplan	59	58
Part à court terme de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-acquisition	440	367
Billet à payer à ACTS	221	535
Impôts exigibles	-	345
	3 493	3 845
Dette à long terme et obligations au titre des contrats de location-acquisition	3 172	3 196
Impôts sur les bénéfices futurs	125	134
Passif au titre des régimes de retraite et d'avantages complémentaires	1 887	1 876
Autres passifs à long terme	321	472
	8 998	9 523
Intérêts minoritaires	181	374
CAPITAUX PROPRES		
Capital social	274	274
Surplus d'apport	1 781	1 693
Bénéfices non répartis (déficit)	14	(115)
Cumul des autres éléments du résultat étendu	(2)	-
	2 067	1 852
	11 246 \$	11 749 \$

* Depuis le 24 mai 2007, Air Canada ne consolide plus les résultats et la situation financière de Jazz (note 1).

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

État consolidé de la variation des capitaux propres

Non vérifié (en millions de dollars canadiens)	Semestres terminés les	
	30 juin 2007	30 juin 2006 (note 1)
Capital social		
Actions ordinaires (au début et à la fin de la période)	562 \$	- \$
Actions ordinaires spéciales (au début et à la fin de la période)	-	325
Ajustement aux capitaux propres (au début et à la fin de la période)	(288)	(303)
Total du capital social	274	22
Surplus d'apport		
Solde au début de la période	1 693	1 037
Juste valeur des options sur actions émises aux employés de la Société constatée à titre de charge de rémunération	6	1
Apport d'ACE à la cession de placements	-	483
Répartition des coûts généraux	-	9
Répartition de la réduction des actifs incorporels	-	(59)
Déconsolidation de Jazz note 1	82	-
Total du surplus d'apport	1 781	1 471
Bénéfices non répartis (déficit)		
Solde au début de la période	(115)	(41)
Incidence cumulative de l'adoption de nouvelles méthodes comptables note 1	8	-
	(107)	(41)
Bénéfice net de la période	121	26
	14	(15)
Cumul des autres éléments du résultat étendu		
Solde au début de la période	-	-
Incidence cumulative de l'adoption de nouvelles méthodes comptables note 1	(26)	-
Autres éléments du résultat étendu	24	-
	(2)	-
Total du déficit et du cumul des autres éléments du résultat étendu	12	(15)
Total des capitaux propres	2 067 \$	1 478 \$

État consolidé du résultat étendu

Non vérifié (en millions de dollars canadiens)	Trimestres terminés les		Semestres terminés les	
	30 juin 2007*	30 juin 2006	30 juin 2007*	30 juin 2006
Résultat étendu				
Bénéfice net de la période	155 \$	152 \$	121 \$	26 \$
Autres éléments du résultat étendu, déduction faite des impôts				
Variation nette des gains latents sur instruments dérivés liés au carburant en vertu de la comptabilité de couverture note 6	8	-	14	-
Reclassement au bénéfice des pertes réalisées nettes sur des instruments dérivés liés au carburant note 6	2	-	10	-
	10	-	24	-
Total du résultat étendu	165 \$	152 \$	145 \$	26 \$

* Depuis le 24 mai 2007, Air Canada ne consolide plus les résultats et la situation financière de Jazz (note 1).

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

État consolidé des flux de trésorerie

Non vérifié (en millions de dollars canadiens)	Trimestres terminés les		Semestres terminés les	
	30 juin 2007*	30 juin 2006 (note 1)	30 juin 2007*	30 juin 2006 (note 1)
Flux de trésorerie liés aux activités				
Exploitation				
Bénéfice de la période	155 \$	152 \$	121 \$	26 \$
Ajustements de rapprochement des flux de trésorerie nets provenant de l'exploitation				
Amortissement et désuétude	140	125	273	244
Gain à la cession d'actifs et provisions pour actifs	(14)	(1)	(21)	(3)
Gain de change	(154)	(133)	(187)	(130)
Impôts sur les bénéfices futurs	56	20	45	(9)
Capitalisation des régimes d'avantages sociaux supérieure à la charge constatée	(69)	(45)	(138)	(68)
Diminution (augmentation) des débiteurs	(150)	(130)	(200)	(136)
Diminution (augmentation) des rechanges, matières et fournitures	(17)	(20)	16	43
Augmentation (diminution) des créditeurs et charges à payer	(64)	(27)	59	58
Augmentation (diminution) des produits passages perçus d'avance, déduction faite des liquidités soumises à des restrictions	195	178	426	400
Diminution de l'obligation au titre des milles Aéroplan	(21)	(26)	(46)	(57)
Intérêts minoritaires	31	39	68	76
Répartition des charges générales	note 1	6	-	9
Versements au titre des locations avions inférieurs (supérieurs) aux frais de location	(2)	(3)	(9)	(8)
Variation latente de la juste valeur des dérivés	note 6	4	(32)	4
Intérêts capitalisés	(28)	(14)	(64)	(23)
Autres	49	18	49	41
	116	143	360	467
Financement				
Émission de parts de Jazz	-	-	-	218
Cession du placement de Jazz à ACE	note 1	-	-	400
Billet payé par Jazz à ACE	-	-	-	(424)
Emprunts au titre de la facilité de crédit de Jazz	-	-	-	113
Emprunts liés aux appareils	note 3	98	644	222
Distributions versées à des intérêts minoritaires	(21)	(37)	(54)	(45)
Réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-acquisition	(89)	(61)	(167)	(149)
Réduction des intérêts minoritaires	note 3	-	(36)	-
Autres	-	2	-	-
	422	2	387	335
Investissement				
Placements à court terme	44	(19)	(83)	(166)
Nouvelles immobilisations corporelles	(707)	(192)	(1 104)	(466)
Produit de la vente d'actifs	1	-	45	-
Déconsolidation de la trésorerie de Jazz	(138)	-	(138)	-
Gestion de trésorerie avec apparentés	(21)	7	(34)	(1)
Autres	(22)	-	(9)	(4)
	(843)	(204)	(1 323)	(637)
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie				
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	1 176	1 258	1 447	1 034
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période	871 \$	1 199 \$	871 \$	1 199 \$
Paiements d'intérêts en espèces	64 \$	67 \$	120 \$	122 \$
Paiements d'impôts en espèces	3 \$	- \$	3 \$	- \$

* Depuis le 24 mai 2007, Air Canada ne consolide plus les résultats et la situation financière de Jazz (note 1).

Ne sont pas compris dans le poste Trésorerie et équivalents de trésorerie 880 \$ de placements à court terme au 30 juin 2007 (468 \$ au 30 juin 2006).

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

**Notes afférentes aux états financiers consolidés intermédiaires (non vérifiés)
(monnaie en millions de dollars canadiens)****1. MODE DE PRÉSENTATION ET NATURE DES ACTIVITÉS**

Les états financiers consolidés ci-joints sont ceux d'Air Canada (la « Société »), filiale dans laquelle Gestion ACE Aviation Inc. (« ACE ») détient une participation majoritaire.

A) MODE DE PRÉSENTATION

Les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés de la Société ont été dressés conformément aux méthodes comptables énoncées à la note 2 des états financiers consolidés combinés annuels de 2006 d'Air Canada, exception faite des modifications des méthodes comptables décrites ci-dessous à la rubrique B) Modifications des méthodes comptables.

Comme l'explique la note 1 afférente aux états financiers consolidés combinés annuels de 2006 d'Air Canada, les états financiers d'Air Canada des périodes antérieures au premier appel public à l'épargne visant les titres d'Air Canada, qui s'est terminé le 24 novembre 2006 (le « PAPE d'Air Canada »), sont combinés afin d'inclure la situation financière, les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie des diverses entités qui sont devenues des filiales d'Air Canada par suite du PAPE d'Air Canada.

Conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada (« PCGR »), ces états financiers intermédiaires ne comprennent pas toutes les informations requises dans les états financiers annuels et doivent être lus en parallèle avec les états financiers consolidés combinés annuels de 2006 d'Air Canada. La direction est d'avis que ces états financiers tiennent compte de tous les ajustements nécessaires à la présentation fidèle des résultats des périodes intermédiaires présentées.

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

Répartition des charges générales

Pour la période précédant le 24 novembre 2006, ces états financiers consolidés 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 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 6 \$ pour le deuxième trimestre de 2006 (9 \$ pour le semestre terminé le 30 juin 2006). Cette répartition des charges générales a été constatée dans le secteur des Services Air Canada et a été portée au crédit du surplus d'apport. Le 24 novembre 2006, la répartition des charges générales a cessé.

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 bilan et état des résultats consolidés de la Société, car ces participations n'avaient rien à voir avec les activités de la Société. 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, 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 des flux de trésorerie.

Au cours du premier trimestre de 2006, la Société a reçu d'ACE des montants en trésorerie de 400 \$ ainsi qu'un billet à recevoir pour les placements dans Jazz Air Sec (« Jazz ») de 83 \$. Durant le quatrième trimestre de 2006, la Société a reçu des montants en trésorerie de 673 \$ pour les placements dans ACTS SEC (« ACTS ») et de 83 \$ liés au règlement du billet à recevoir.

Impôts sur les bénéfices

Dans le cadre de la stratégie d'utilisation de pertes fiscales prévue au moment du premier appel public à l'épargne d'Air Canada et de la restructuration de l'entreprise, un montant de 345 \$ au titre des impôts exigibles a été provisionné en 2006. Ces impôts exigibles proviennent de la cession des actifs d'impôts d'Air Canada à ACE. Ces derniers étaient recouvrables à partir des actifs d'impôts futurs d'Air Canada et ont été réglés au cours du premier trimestre de 2007. Dans l'état consolidé des résultats, la Société a enregistré des intérêts débiteurs de 6 \$ au titre des impôts exigibles applicables au solde des impôts avant le recouvrement au cours du premier trimestre de 2007.

Comptabilisation de Jazz

Par suite de la distribution par ACE des parts du Fonds de revenu Jazz Air (« Fonds Jazz ») le 24 mai 2007, la participation d'ACE dans le Fonds Jazz est passée de 58,8 % à 49,0 %. Le Fonds Jazz détient la totalité des parts en circulation de Jazz. À la suite de cette distribution par ACE, l'entité devant consolider les résultats de Jazz a été reconsidérée. Il a été déterminé que Fonds Jazz est le principal bénéficiaire de Jazz en vertu de la NOC-15, *Consolidation des entités à détenteurs de droits variables*. Depuis la distribution, Air Canada ne consolide plus les résultats de Jazz. En date de la déconsolidation, Air Canada ne compte qu'un secteur isolable.

Le bilan consolidé du 30 juin 2007 ne comprend pas la situation financière de Jazz. Le bilan consolidé comparatif du 31 décembre 2006 comprenait les éléments suivants pour Jazz :

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

Les ajustements de consolidation liés à la comptabilisation des impôts et à d'autres éléments, pour un ajustement global totalisant 82 \$, ont été constatés par Air Canada au titre du surplus d'apport par suite de la déconsolidation.

Au deuxième trimestre, la répercussion de 138 \$ sur les flux de trésorerie entraînée par la déconsolidation de Jazz par Air Canada reflète le retrait de la trésorerie de Jazz du bilan consolidé d'Air Canada et est classée à titre de décaissement découlant d'activités d'investissement.

Il convient également de se reporter à la note 8, *Opérations entre apparentés* pour la description des opérations entre Air Canada et Jazz et la présentation de la comptabilisation dans les résultats d'Air Canada s'y rattachant.

B) MODIFICATIONS DES MÉTHODES COMPTABLES

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

Instruments financiers

Le chapitre 3855 établit les normes de comptabilisation et d'évaluation des actifs financiers, des passifs financiers et des dérivés non financiers. Conformément à ces normes, les actifs et les passifs financiers, y compris les dérivés, doivent être comptabilisés dans le bilan consolidé lorsque la Société devient partie aux dispositions contractuelles de l'instrument financier ou du contrat dérivé non financier. De plus, cette norme

prévoit que tous les instruments financiers seront évalués à leur juste valeur au moment de la comptabilisation initiale, sauf dans le cas de certaines opérations entre apparentés. L'évaluation au cours des périodes subséquentes sera fonction des catégories d'instruments financiers, c.-à-d. selon que ces derniers sont détenus à des fins de transaction, détenus jusqu'à leur échéance, disponibles à la vente, des prêts et créances ou d'autres passifs financiers. La catégorie « détenu à des fins de transaction » s'applique lorsque l'entité « effectue des opérations » au titre d'un instrument financier ou subsidiairement, la norme permet que tout instrument financier soit irrévocablement désigné comme détenu à des fins de transaction. La catégorie « détenu jusqu'à échéance » s'applique seulement si des conditions spécifiques sont remplies à l'égard de l'actif et si l'entité a la capacité et l'intention de conserver l'actif jusqu'à échéance. Un actif peut être classé comme disponible à la vente lorsqu'il n'a pas été classé comme détenu à des fins de transaction ou jusqu'à son échéance. Les coûts de transaction sont portés aux dépenses engagées au titre des instruments financiers classés ou désignés comme détenus à des fins de transaction. Pour les autres instruments financiers, les coûts de transaction sont capitalisés à leur comptabilisation initiale.

Les actifs financiers et les passifs financiers classés comme détenus à des fins de transaction sont évalués à la juste valeur et les variations de la juste valeur sont constatées au titre des produits hors exploitation. Les actifs financiers classés comme détenus jusqu'à leur échéance, les prêts et créances et autres passifs financiers sont évalués au coût après amortissement calculé selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les actifs financiers classés comme disponibles à la vente sont évalués à la juste valeur et les pertes et gains latents s'y rattachant, y compris les variations du cours du change, sont constatés au titre des autres éléments du résultat étendu tel qu'il est décrit ci-dessous.

Les instruments dérivés sont inscrits au bilan consolidé à la juste valeur, y compris les dérivés incorporés dans des contrats financiers ou non financiers. Les variations de la juste valeur de ces instruments dérivés sont constatées au titre des produits (charges) hors exploitation à l'exception des dérivés désignés comme couvertures de flux de trésorerie, dont il est davantage question ci-après.

En ce qui concerne les instruments financiers évalués au coût après amortissement, le montant net des coûts de transaction ou des frais, primes ou escomptes reçus ou engagés y afférents est comptabilisé, à la date d'entrée en vigueur, au titre de la juste valeur de l'instrument financier. Les intérêts débiteurs sont calculés selon la méthode du taux d'intérêt effectif. La juste valeur initiale de l'obligation liée à la garantie est constatée pour toutes les garanties données qui répondent à la définition de garantie en vertu de la note d'orientation concernant les *Informations à fournir sur les garanties* (« NOC-14 »), et cette juste valeur initiale est amortie sur la durée de la garantie. Conformément à la politique de la Société, la juste valeur de la garantie financière ne fera pas l'objet d'une réévaluation, sauf si la garantie peut être considérée à titre de dérivé.

La Société a formé les catégories suivantes :

- La trésorerie et les équivalents de trésorerie sont classés comme détenus à des fins de transaction, et toute variation de la juste valeur pendant la période est constatée à titre de bénéfice net.
- Les débiteurs sont classés comme des prêts et des créances et ils sont évalués au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif.
- Les créditeurs, facilités de crédit et prêts bancaires sont classés comme d'autres passifs financiers et ils sont évalués au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Le chapitre 3861 établit les normes de présentation des instruments financiers et des dérivés non financiers, et précise quelle est l'information à fournir à leur sujet. L'objet de ce chapitre est d'aider les utilisateurs des états financiers à mieux comprendre l'importance des instruments financiers par rapport à la situation financière, à la performance et aux flux de trésorerie de l'entité.

Couvertures

Le chapitre 3865 précise le critère permettant l'application de la comptabilité de couverture. La comptabilité de couverture est abandonnée prospectivement si la couverture n'est plus efficace, si le dérivé est résilié ou vendu, ou encore au moment de la vente ou de la résiliation anticipée de l'élément couvert.

La Société a désigné les dérivés servant à des opérations de couverture sur le carburant comme des couvertures de flux de trésorerie. Dans le cadre d'une relation de couverture de flux de trésorerie, la partie efficace de la variation de la juste valeur du dérivé de couverture est constatée au titre des autres éléments du résultat étendu alors que la partie inefficace est portée aux produits hors exploitation. À l'échéance des dérivés

liés au carburant, la partie efficace des gains et des pertes, auparavant inscrite dans le cumul des autres éléments du résultat étendu, est portée à la charge de carburant.

À l'abandon de la comptabilité de couverture, les montants précédemment constatés au titre du cumul des autres éléments du résultat étendu sont reclassés dans les produits (charges) hors exploitation pour les périodes où la variabilité des flux de trésorerie de l'élément couvert a une incidence sur le bénéfice net. Les gains et les pertes réalisés sur les éléments du dérivé de couverture sont reclassés au titre des produits (charges) hors exploitation dès la vente ou la résiliation anticipée de l'élément couvert.

Résultat étendu

Le chapitre 1530 présente la notion de résultat étendu, qui est constitué du bénéfice net et des autres éléments du résultat étendu. Les autres éléments du résultat étendu comprennent les variations des capitaux propres au cours d'une période découlant d'opérations et d'autres événements, sans rapport avec les propriétaires, qui sont portés au résultat étendu, mais exclus du bénéfice net. Les variations de la juste valeur de la partie efficace d'un instrument de couverture de flux de trésorerie au cours d'une période sont inscrites au titre des autres éléments du résultat étendu. Ces états financiers consolidés intermédiaires comprennent l'état consolidé du résultat étendu pour le deuxième trimestre de 2007; les effets ayant une incidence sur les autres éléments du résultat étendu sont inscrits prospectivement depuis le 1^{er} janvier 2007, y compris les ajustements de transition indiqués ci-dessous. Le cumul des variations des autres éléments du résultat étendu est compris dans le cumul des autres éléments du résultat étendu, lequel constitue une nouvelle catégorie présentée dans les capitaux propres au bilan consolidé. Les montants présentés aux postes autres éléments du résultat étendu et cumul des autres éléments du résultat étendu sont après impôts.

Capitaux propres

Le chapitre 3251 définit les normes pour la présentation des capitaux propres et des variations des capitaux propres au cours de la période considérée.

Incidence de l'adoption des méthodes

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

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

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

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

Augmentation (diminution)

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

Modifications comptables futuresInformations à fournir concernant le capital et instruments financiers – présentation et information à fournir

L'ICCA a publié trois nouvelles normes comptables : le chapitre 1535, *Informations à fournir concernant le capital*, le chapitre 3862, *Instruments financiers – informations à fournir*, et le chapitre 3863, *Instruments financiers – présentation*. Ces nouvelles normes s'appliqueront aux exercices ouverts le ou après le 1^{er} octobre 2007, et la Société les adoptera le 1^{er} janvier 2008. La Société est à évaluer toutes les répercussions de ces nouvelles normes, qui pourraient avoir une incidence notable sur ses états financiers.

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

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

2. CESSION DE BIENS

Durant le deuxième trimestre de 2007, un appareil CRJ100 détenu par Air Canada et loué à Jazz a été gravement endommagé. En raison du produit de l'assurance estimé, Air Canada a constaté un gain sur la cession de 14 \$ au deuxième trimestre de 2007.

Au cours du premier trimestre de 2007, la Société a vendu un de ses actifs immobiliers, d'une valeur comptable de 37 \$, pour un produit net de 42 \$. Le gain de 5 \$ réalisé à la vente (4 \$ déduction faite des impôts) a été constaté dans le bilan du secteur des Services Air Canada au premier trimestre de 2007.

La Société a également vendu 18 avions retirés du service au cours du premier trimestre de 2007, réalisant un produit de 2 \$ pour une valeur comptable de néant. Le gain de 2 \$ réalisé à la vente (1 \$ déduction faite des impôts) a été constaté dans le bilan du secteur des Services Air Canada au premier trimestre de 2007.

3. DETTE À LONG TERME ET OBLIGATIONS AU TITRE DES CONTRATS DE LOCATION-ACQUISITION
Financement des appareils Boeing

Le 19 avril 2007, Air Canada recevait de l'Export-Import Bank des États-Unis (l'« Export-Import Bank ») un engagement relatif à une garantie d'emprunt, assujéti à certaines conditions, pour sept 777 de Boeing qui seront livrés en 2007. Au cours du semestre terminé le 30 juin 2007, Air Canada a pris livraison de cinq appareils 777 de Boeing, dont un appareil qui a été livré durant le premier trimestre de 2007. Un des appareils a été livré conformément au contrat de location-exploitation conclu avec ILFC. Les quatre autres appareils ont été financés en vertu de l'engagement relatif à une garantie d'emprunt de l'Export-Import Bank.

Le tableau qui suit récapitule les emprunts, garantis par les appareils livrés, liés à l'acquisition des appareils Boeing financés aux termes de l'engagement relatif à une garantie d'emprunt de l'Export-Import Bank.

	Nombre d'appareils	Taux d'intérêt	Échéance	Montant du prêt initial en \$ US	Montant du prêt initial en \$ CA
Deuxième trimestre de 2007					
777 de Boeing	4	5,435 %	2019	415	441

Le taux d'intérêt indiqué dans le tableau ci-dessus équivaut au taux d'intérêt fixe moyen pondéré appliqué aux prêts.

Le tableau ci-après résume les obligations (en dollars canadiens) concernant le remboursement du capital lié au financement des appareils Boeing obtenu au deuxième trimestre de 2007.

	Reste de 2007	2008	2009	2010	2011	2012
Financement des appareils Boeing	18 \$	37 \$	37 \$	37 \$	37 \$	37 \$

Financement des appareils Embraer

Le tableau qui suit récapitule les emprunts, garantis par les appareils livrés, qu'Air Canada a contractés durant le semestre terminé le 30 juin 2007 pour financer l'acquisition des appareils Embraer.

	Nombre d'appareils	Taux d'intérêt	Échéance	Montant du prêt initial en \$ US	Montant du prêt initial en \$ CA
Deuxième trimestre de 2007					
190 d'Embraer	4	7,161 %	2019	90 \$	96 \$
Premier trimestre de 2007					
190 d'Embraer	4	6,813 %	2019	90 \$	105 \$
Total	8			180 \$	201 \$

Les taux d'intérêt indiqués dans le tableau ci-dessus équivalent au taux d'intérêt fixe moyen pondéré appliqué aux prêts.

Le tableau ci-après résume les obligations (en dollars canadiens) concernant le remboursement du capital lié au financement des appareils Embraer obtenu durant le semestre terminé le 30 juin 2007.

	Reste de 2007	2008	2009	2010	2011	2012
Financement des appareils Embraer	4 \$	9 \$	9 \$	10 \$	10 \$	15 \$

Réduction des intérêts minoritaires

Au premier trimestre de 2007, la Société a refinancé cinq appareils CRJ. Le refinancement comprenait le versement de la part liée aux intérêts minoritaires des ententes de location à des tiers de 36 \$.

4. CHARGES D'AVANTAGES COMPLÉMENTAIRES

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

	Trimestres terminés les		Semestres terminés les	
	30 juin 2007*	30 juin 2006	30 juin 2007*	30 juin 2006
Charge de retraite	37 \$	46 \$	75 \$	91 \$
Autre charge au titre d'avantages complémentaires	23	27	53	55
	60	73	128	146
Montant imputé aux sociétés affiliées	(10)	(14)	(20)	(26)
Charges nettes au titre des régimes de retraite et des avantages complémentaires	50 \$	59 \$	108 \$	120 \$

* Depuis le 24 mai 2007, Air Canada ne consolide plus les résultats et la situation financière de Jazz (note 1).

5. PROVISIONS LIÉES À LA MAIN-D'ŒUVRE

Le tableau ci-dessous indique les changements apportés aux provisions liées à la main-d'œuvre, compris dans le passif à long terme lié au personnel, en vue de rendre compte des soldes qui existaient au passage à la comptabilité nouveau départ, le 30 septembre 2004 (la part à court terme est comprise au titre des « Crédeurs et charges à payer ») :

	Trimestres terminés les		Semestres terminés les	
	30 juin 2007	30 juin 2006	30 juin 2007	30 juin 2006
Début de la période	67 \$	110 \$	77 \$	121 \$
Accroissement des intérêts	2	3	3	5
Charges engagées	(12)	(14)	(23)	(27)
Déconsolidation de Jazz (note 1)	(4)	-	(4)	-
Fin de la période	53	99	53	99
Part à court terme	(27)	(33)	(27)	(33)
	26 \$	66 \$	26 \$	66 \$

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

	Trimestres terminés les		Semestres terminés les	
	30 juin 2007	30 juin 2006	30 juin 2007	30 juin 2006
Début de la période	28 \$	39 \$	29 \$	13 \$
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre :				
Réduction de l'effectif non syndiqué en 2006	-	-	-	28
Charges constatées au titre des salaires et charges sociales	9	3	11	3
Charges engagées	(3)	(3)	(6)	(5)
Fin de la période	34	39	34	39
Part à court terme	(18)	(31)	(18)	(31)
	16 \$	8 \$	16 \$	8 \$

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

Au cours du premier trimestre de 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, l'incidence favorable de l'attrition et d'autres facteurs sur cette charge a entraîné la révision du coût estimatif de ce plan pour les Services Air Canada. Par conséquent, au quatrième trimestre de 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.

6. INSTRUMENTS DÉRIVÉS ET FINANCIERS

Gestion du risque lié au prix du carburant

L'exploitation de la Société étant tributaire du secteur énergétique, les variations du prix du carburéacteur ont une incidence sur les résultats financiers de la Société. En vue de gérer le risque lié au prix du carburéacteur, la Société conclut des contrats d'instruments dérivés avec des intermédiaires financiers. La Société a recours à des contrats d'instruments dérivés afin de gérer le risque lié au prix du carburéacteur, mais également à d'autres produits de pétrole, tels que le mazout et le pétrole brut, en raison du caractère relativement limité, dans une perspective à moyen et à long terme, des liquidités des contrats d'instruments dérivés liés au carburéacteur, celui-ci ne se négociant pas sur un marché à terme organisé. La Société n'achète ni ne détient aucun instrument financier dérivé à des fins spéculatives.

La Société désigne ses dérivés liés au carburant comme des couvertures et applique la comptabilité de couverture conformément au chapitre 3865 de l'ICCA, *Couvertures*. Les éléments de couverture désignés comme des couvertures de flux de trésorerie entraînent la constatation de toutes les variations de la juste valeur de l'élément de couverture au cours de la période qui sont considérées comme efficaces au titre du cumul des autres éléments du résultat étendu, jusqu'à ce que le carburéacteur sous-jacent soit consommé. À l'échéance de l'élément de couverture, la partie efficace des gains et des pertes est portée à la charge de carburant. La partie inefficace de la variation de la juste valeur est constatée dans les produits (charges) hors exploitation.

L'efficacité sera fonction de la mesure dans laquelle les variations de la juste valeur d'un élément de couverture lié à un risque couvert contrebalancent les variations de la juste valeur de l'élément de couverture correspondant. La méthode comptable adoptée par la Société évalue l'efficacité en fonction de la variation de la valeur intrinsèque des instruments dérivés liés au carburant par rapport à la variation de la valeur intrinsèque des achats prévus de carburéacteur (selon le prix moyen pondéré payé par la Société). Puisque la méthode actuellement appliquée par la Société ne tient pas compte des variables ayant une incidence sur la juste valeur telles que la volatilité et la valeur temporelle de l'argent, il est possible qu'une partie importante de la variation de la juste valeur des instruments dérivés liés au carburant soit constatée comme inefficace selon la méthode actuelle.

L'inefficacité est inhérente à la couverture du carburéacteur par l'utilisation d'instruments dérivés liés au pétrole brut et aux produits apparentés ainsi qu'à la différence entre les valeurs intrinsèques et la juste valeur des instruments dérivés, en particulier si on tient compte de la forte volatilité des prix du pétrole. Conséquemment, la Société ne peut prédire la valeur de l'inefficacité de chaque période. Cette situation peut intensifier, tel qu'il a déjà été le cas, la volatilité des résultats de la Société.

Si la comptabilité de couverture ne peut plus s'appliquer à une couverture, toute variation de la juste valeur de l'instrument dérivé au cours de la période est constatée au titre des produits hors exploitation. En ce qui concerne les instruments dérivés liés au carburant pour lesquels on ne peut appliquer la comptabilité de couverture, les variations de la juste valeur du dérivé lié au carburant pour la période sont constatées au titre des produits hors exploitation.

Le tableau ci-après présente les variations de la juste valeur des éléments de couverture désignés avant les répercussions fiscales durant le semestre terminé le 30 juin 2007.

Augmentation (diminution)	Juste valeur des instruments dérivés liés au carburant	Autres éléments du résultat étendu / cumul des autres éléments du résultat étendu	Charge de carburant	Produits (perte) hors exploitation	Bénéfices non répartis	Trésorerie liée au règlement
1 ^{er} janvier 2007	(18) \$	(26) \$	- \$	- \$	8 \$	- \$
Variation latente de la juste valeur pour la période	39	9	-	30	-	-
Perte réalisée sur des contrats venant à échéance	14	8	8	-	-	(14)
31 mars 2007	35 \$	(9) \$	8 \$	30 \$	8 \$	(14) \$
Variation latente de la juste valeur pour la période	6	13	-	(7)	-	-
Gain réalisé sur des contrats venant à échéance	(5)	3	(3)	(7)	-	4
30 juin 2007	36 \$	7 \$	5 \$	16 \$	8 \$	(10) \$

Les autres éléments du résultat étendu, déduction faite de la charge d'impôts de 6 \$ pour le trimestre terminé le 30 juin 2007 (9 \$ pour le semestre terminé le 30 juin 2007), sont présentés dans l'état consolidé du résultat étendu.

Gestion du risque de change

La Société recourt à certains contrats de change à terme ou swaps de devises pour gérer le risque associé aux fluctuations des taux de change. Au 30 juin 2007, la Société avait contracté des contrats de change à terme et contrats d'option sur devises relativement à 1 574 \$ US de ses achats à venir en 2007 et 2008. La juste valeur de ces contrats sur devises au 30 juin 2007 était de 73 \$ avec une position favorable à la contrepartie (25 \$ au 31 décembre 2006, avec position favorable à la Société relativement à 503 \$ des achats à venir en 2007). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couvertures aux fins comptables. La perte latente a été constatée dans les écarts de change.

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

7. INFORMATIONS SECTORIELLES

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

	Trimestre terminé le 30 juin 2007*				Trimestre terminé le 30 juin 2006			
	Secteur d'Air Canada	Jazz	Élimination	Total consolidé	Secteur d'Air Canada	Jazz	Élimination	Total consolidé
Produits passages	2 336 \$	- \$	- \$	2 336 \$	2 262 \$	- \$	- \$	2 262 \$
Produits fret	135	-	-	135	154	-	-	154
Autres produits	150	1	-	151	141	2	-	143
Produits externes	2 621	1	-	2 622	2 557	2	-	2 559
Produits intersectoriels	14	248	(262)	-	19	338	(357)	-
Total des produits	2 635	249	(262)	2 622	2 576	340	(357)	2 559
Salaires et charges sociales	475	56	-	531	449	77	-	526
Carburant avions	636	54	(53)	637	631	71	(71)	631
Locations avions	71	22	(2)	91	83	33	(2)	114
Redevances aéroportuaires et de navigation	257	33	(34)	256	245	43	(43)	245
Maintenance, matières et fournitures avions	205	20	(3)	222	189	22	-	211
Communications et technologies de l'information	67	1	1	69	64	2	-	66
Restauration et fournitures connexes	78	2	1	81	79	4	(2)	81
Amortissement des immobilisations corporelles	126	4	-	130	105	7	-	112
Amortissement des actifs incorporels	10	-	-	10	13	-	-	13
Provisions pour désuétude	-	-	-	-	-	-	-	-
Commissions	51	-	-	51	59	-	-	59
Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz	232	-	(156)	76	215	-	(215)	-
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres charges d'exploitation	339	31	(16)	354	331	45	(24)	352
Total des charges d'exploitation	2 547	223	(262)	2 508	2 463	304	(357)	2 410
Bénéfice d'exploitation (perte)	88	26	-	114	113	36	-	149
Intérêts créditeurs	23	1	-	24	20	1	-	21
Intérêts débiteurs	(86)	(1)	-	(87)	(76)	(2)	-	(78)
Intérêts capitalisés	28	-	-	28	13	-	-	13
Gain à la vente d'actifs	14	-	-	14	1	-	-	1
Gain (perte) sur instruments financiers constatés à la juste valeur	(6)	-	-	(6)	(1)	-	-	(1)
Autres produits (charges) hors exploitation	(6)	1	-	(5)	(3)	-	1	(2)
Intérêts minoritaires	(4)	-	(27)	(31)	(3)	-	(36)	(39)
Gain de change	160	-	-	160	108	-	-	108
Économie (charge) d'impôts sur les bénéfices	(56)	-	-	(56)	(20)	-	-	(20)
	67	1	(27)	41	39	(1)	(35)	3
Bénéfice sectoriel (perte sectorielle)	155 \$	27 \$	(27) \$	155 \$	152 \$	35 \$	(35) \$	152 \$

* Depuis le 24 mai 2007, Air Canada ne consolide plus les résultats et la situation financière de Jazz (note 1).

	Semestre terminé le 30 juin 2007*				Semestre terminé le 30 juin 2006			
	Secteur d'Air Canada	Jazz	Élimination	Total consolidé	Secteur d'Air Canada	Jazz	Élimination	Total consolidé
Produits passages	4 473 \$	- \$	- \$	4 473 \$	4 264 \$	- \$	- \$	4 264 \$
Produits fret	276	-	-	276	305	-	-	305
Autres produits	380	3	-	383	362	4	-	366
Produits externes	5 129	3	-	5 132	4 931	4	-	4 935
Produits intersectoriels	40	610	(650)	-	39	656	(695)	-
Total des produits	5 169	613	(650)	5 132	4 970	660	(695)	4 935
Salaires et charges sociales	974	139	-	1 113	912	151	-	1 063
Carburant avions	1 221	125	(124)	1 222	1 200	130	(130)	1 200
Locations avions	144	57	(6)	195	166	65	(4)	227
Redevances aéroportuaires et de navigation	500	80	(81)	499	475	83	(83)	475
Maintenance, matières et fournitures avions	429	50	(8)	471	396	45	(6)	435
Communications et technologies de l'information	138	2	-	140	138	4	(1)	141
Restauration et fournitures connexes	158	6	-	164	155	7	(1)	161
Amortissement des immobilisations corporelles	244	9	-	253	206	11	-	217
Amortissement des actifs incorporels	19	-	-	19	26	-	-	26
Provisions pour désuétude	1	-	-	1	1	-	-	1
Commissions	110	-	-	110	127	-	-	127
Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz	462	-	(386)	76	421	-	(421)	-
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	-	-	-	28	-	-	28
Autres charges d'exploitation	759	83	(45)	797	730	92	(49)	773
Total des charges d'exploitation	5 159	551	(650)	5 060	4 981	588	(695)	4 874
Bénéfice d'exploitation (perte)	10	62	-	72	(11)	72	-	61
Intérêts créditeurs	49	2	-	51	37	2	(1)	38
Intérêts débiteurs	(177)	(3)	-	(180)	(147)	(4)	1	(150)
Intérêts capitalisés	64	-	-	64	23	(1)	-	22
Gain à la vente d'actifs	21	-	-	21	3	-	-	3
Gain (perte) sur instruments financiers constatés à la juste valeur	28	-	-	28	(3)	-	-	(3)
Autres produits (charges) hors exploitation	(10)	1	-	(9)	1	-	-	1
Intérêts minoritaires	(6)	-	(62)	(68)	(7)	-	(69)	(76)
Gain de change	193	-	-	193	121	-	-	121
Économie (charge) d'impôts sur les bénéfices	(51)	-	-	(51)	9	-	-	9
	111	-	(62)	49	37	(3)	(69)	(35)
Bénéfice sectoriel (perte sectorielle)	121 \$	62 \$	(62) \$	121 \$	26 \$	69 \$	(69) \$	26 \$

* Depuis le 24 mai 2007, Air Canada ne consolide plus les résultats et la situation financière de Jazz (note 1).

Information d'ordre géographique

	Trimestres terminés les		Semestres terminés les	
	30 juin 2007	30 juin 2006	30 juin 2007	30 juin 2006
Produits passages				
Lignes canadiennes	1 011 \$	960 \$	1 859 \$	1 740 \$
Lignes transfrontalières	469	469	958	938
Lignes transatlantiques	477	474	835	809
Lignes transpacifiques	236	224	448	420
Autres	143	135	373	357
	2 336 \$	2 262 \$	4 473 \$	4 264 \$

	Trimestres terminés les		Semestres terminés les	
	30 juin 2007	30 juin 2006	30 juin 2007	30 juin 2006
Produits fret				
Lignes canadiennes	26 \$	29 \$	52 \$	57 \$
Lignes transfrontalières	6	7	13	15
Lignes transatlantiques	50	52	107	107
Lignes transpacifiques	44	56	84	105
Autres	9	10	20	21
	135 \$	154 \$	276 \$	305 \$

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

Information sur les actifs sectoriels

				31 décembre 2006
	Secteur d'Air Canada	Jazz	Élimination	Total consolidé
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 312 \$	135 \$	- \$	1 447 \$
Placements à court terme	798	-	-	798
	2 110 \$	135 \$	- \$	2 245 \$
Actif total	11 388 \$	483 \$	(122) \$	11 749 \$

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.

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

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

Les méthodes comptables suivies pour ces deux secteurs sont décrites à la note 2 des états financiers consolidés combinés annuels 2006 d'Air Canada. Les produits de Jazz sont constatés selon le CAC de Jazz, à mesure que les services sont fournis au secteur des Services Air Canada.

Les coûts refacturés de Jazz pris en charge par Air Canada sans majoration comprennent la charge de carburant, les redevances aéroportuaires et les autres frais. Ces charges sont constatées dans la catégorie pertinente des charges d'exploitation, dans les résultats des Services Air Canada.

Il convient de se reporter à la note 8, *Opérations entre apparentés*.

8. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

Au 30 juin 2007, ACE détenait une participation de 75 % dans Air Canada. La Société est appelée à conclure différentes opérations commerciales avec ACE et d'autres apparentés d'ACE, dont Aéroplan SEC (« Aéroplan »), Jazz et ACTS. Les opérations sont comptabilisées à leur valeur d'échange.

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

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

	30 juin 2007*	31 décembre 2006
Débiteurs		
ACE	15 \$	- \$
Aéroplan	-	6
ACTS	124	97
Jazz	95	-
	234 \$	103 \$
Créditeurs et charges à payer		
ACE	- \$	12 \$
ACTS	127	111
Jazz	74	-
	201 \$	123 \$

* Depuis le 24 mai 2007, Air Canada ne consolide plus les résultats et la situation financière de Jazz (note 1).

Suit le sommaire des produits et charges avec des apparentés.

	Trimestres terminés les		Semestres terminés les	
	30 juin 2007*	30 juin 2006	30 juin 2007*	30 juin 2006
Produits				
Produits tirés d'Aéroplan liés aux primes Aéroplan	91 \$	83 \$	188 \$	160 \$
Produits compensés par l'achat de milles Aéroplan	(62)	(63)	(126)	(124)
Produits de location d'immeubles provenant des apparentés	13	13	23	25
Produits liés aux services de technologies de l'information offerts aux apparentés	8	6	14	13
Produits tirés de services généraux et autres	11	3	17	7
Produits fret provenant des apparentés	-	1	1	2
	61 \$	43 \$	117 \$	83 \$
Charges				
Charges de maintenance pour les services d'ACTS	187 \$	159 \$	375 \$	320 \$
Charges liées au contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz	76	-	76	-
Charges refacturées de Jazz au titre de la charge de carburant	29	-	29	-
Charges refacturées de Jazz au titre de redevances aéroportuaires	17	-	17	-
Charges refacturées de Jazz au titre d'autres charges	2	-	2	-
Frais de gestion et de marketing des centres téléphoniques pour les services reçus d'Aéroplan	1	2	5	5
Autres charges	-	13	-	22
Recouvrement des salaires et charges sociales liés aux employés détachés auprès d'Aéroplan et d'ACTS	(123)	(118)	(222)	(207)
	189	56 \$	282 \$	140 \$
Intérêts débiteurs provenant des apparentés, montant net	- \$	2 \$	- \$	4 \$

* Depuis le 24 mai 2007, Air Canada ne consolide plus les résultats et la situation financière de Jazz (note 1). Les opérations entre apparentés ci-dessus ont été réalisées à compter du 24 mai 2007.

Avant 2007, Air Canada détenait certains placements dans Aéroplan, Jazz et ACTS. Au cours de l'exercice 2006, comme le décrit la note 1, certains paiements en espèces et billets reçus d'ACE à la cession de ces placements à ACE ont été inclus dans les présents états financiers consolidés à titre d'apport d'ACE aux capitaux propres.

Sommaire des principaux contrats conclus avec des apparentés

Liens entre la Société et Aéroplan

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 et 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 ont été présentés dans ces états financiers consolidés 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)

Conformément au CPSC d'Aéroplan, modifié le 13 octobre 2006, Air Canada continue d'attribuer 8 % de places à Aéroplan sur les vols exploités par Air Canada, Jazz et certains autres transporteurs, sous le code Air Canada (collectivement, les « vols AC »), moyennant des frais d'échange fixes. De plus, Aéroplan peut acheter un nombre illimité de places disponibles aux tarifs publiés, moins un escompte variable selon le tarif du produit. Tout ajustement de l'escompte variable est calculé en fonction de paramètres établis. Le CPSC d'Aéroplan prévoit également qu'Aéroplan se verra imposer le tarif le plus bas appliqué à tout autre programme de fidélisation, en tenant compte du volume de sièges d'Air Canada achetés par Aéroplan. Le prix des 8 % de places sur les vols AC est fixé jusqu'à la fin de 2007. Par la suite, tout ajustement à la hausse ou à la baisse doit refléter un escompte global au moins aussi favorable pour Aéroplan que celui des prix actuels.

Air Canada est l'un des principaux partenaires d'Aéroplan et 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 un nombre minimal de places d'avion sur les vols AC chaque année, en tenant compte du nombre de places achetées au cours des trois dernières années civiles (170 \$ en 2006). Quant à Air Canada, elle doit acheter annuellement un nombre minimal 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 apparentés, au poste « Frais de gestion et de marketing des centres téléphoniques pour les services 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 facturation.

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 générales de marketing, 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 administratifs à Aéroplan en contrepartie d'un montant correspondant à ses coûts intégralement répartis, majorés pour tenir compte des frais généraux et administratifs. Les montants liés au CSC sont inclus dans le tableau ci-dessus qui résume les produits et les charges entre apparentés, au poste « Produits tirés de services généraux et autres ».

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 téléphoniques. 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 touche 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 capitalisée, attribuable à ces employés. Les montants liés au CSG 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'Aéroplan, d'ACTS et d'ACE ».

Contrat de licence d'exploitation de marque

Air Canada et Aéroplan SEC se sont accordées un droit non cessible, ne pouvant être cédé 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 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

Conformément aux conditions générales et aux contrats de services connexes conclus entre ACTS et Air Canada (les « contrats de maintenance d'ACTS ») et à 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 apparentés, au poste « Charges de maintenance pour les services 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 les technologies 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 apparentés, 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 révision générale, 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 à Air Canada tous les coûts, notamment les salaires et les avantages, intégralement répartis à l'égard de ces 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 facturation.

Vente d'un bâtiment à ACTS

Durant le quatrième trimestre de 2006, Air Canada a inscrit une perte de valeur au titre du bâtiment vendu à ACTS. À la passation du contrat, le bâtiment sera vendu à ACTS à la valeur comptable de 28 \$. La vente du bâtiment d'Air Canada à ACTS devrait être conclue en 2007.

Liens entre la Société et Jazz

Air Canada ne détient aucune participation dans Jazz. Jazz est consolidée dans ces états financiers consolidés conformément à la NOC-15 jusqu'au 24 mai 2007 (voir la note 1). Air Canada et Jazz négocient l'une avec l'autre comme si elles étaient des non-apparentés sans lien de dépendance.

CAC de Jazz

Air Canada paie à Jazz des frais calculés selon divers paramètres ainsi que des frais fondés sur divers coûts et charges estimatifs (majorés d'un certain pourcentage) que Jazz a engagés et payés 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. Les frais comportent un volet variable, qui est fonction de l'utilisation des appareils de Jazz, et un volet fixe. Air Canada rembourse également à Jazz les coûts refacturés indiqués dans le CAC de Jazz. Ces coûts refacturés sans majoration comprennent la charge de carburant, ainsi que les redevances aéroportuaires et de navigation.

CSC de Jazz

Aux termes du CSC de Jazz conclu entre Air Canada et Jazz, Air Canada offre certains services à Jazz en contrepartie d'un montant calculé selon la juste valeur marchande des services fournis. Les services visés par le CSC procurent à Jazz un soutien d'infrastructure et sont de nature surtout administrative. Ils concernent notamment les technologies de l'information, les activités immobilières, les affaires environnementales et les services juridiques. Jazz dispose des technologies de l'information fournies par des tiers à Air Canada ainsi que des ressources internes d'Air Canada en matière de technologies de l'information.

Air Canada et Jazz peuvent résilier certains services aux termes du CSC de Jazz (sans nécessairement résilier l'ensemble du CSC de Jazz) ou résilier le CSC de Jazz dans son intégralité sur préavis par écrit de un an. Le CSC de Jazz se terminera lorsque le CAC de Jazz prendra fin.

Jazz – Contrats d'exploitation de marque

Aux termes du contrat de licence d'exploitation de marque de Jazz, Air Canada a accordé à Jazz le droit non cessible, ne pouvant donner lieu à l'octroi d'une sous-licence, non exclusif et libre de redevances, d'utiliser certaines marques déposées par Air Canada dans le monde, y compris la marque Jazz et celles qui intègrent le nom Air Canada ou la cocarde d'Air Canada, uniquement en association avec les activités commerciales de Jazz. Le contrat de licence d'exploitation de marque de Jazz pourra être résilié dans l'éventualité où le CAC de Jazz prendrait fin. Cependant, Air Canada et Jazz ont également conclu un contrat spécial d'exploitation de marque. Ce dernier garantit à Jazz tous les droits détenus par Air Canada sur la marque déposée de Jazz (et interdit à Air Canada d'utiliser la marque Jazz ou d'octroyer à des tiers la licence de la marque Jazz) dans l'éventualité de certaines situations, y compris : i) l'arrivée à échéance ou la résiliation du CAC de Jazz alors que Jazz n'est plus une société affiliée d'Air Canada; ii) la survenance d'un changement de contrôle à la suite duquel Jazz cesse d'être une société affiliée d'Air Canada alors que le CAC de Jazz est arrivé à échéance ou a été résilié; ou iii) la vente ou le transfert de tous ou de presque tous les actifs ou de toutes ou de presque toutes les opérations commerciales de Jazz à un tiers n'étant pas une société affiliée d'Air Canada alors que le CAC de Jazz est arrivé à échéance ou a été résilié.

Liens entre la Société et ACEContrat de services cadre d'ACE

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

Système de gestion de trésorerie

Air Canada gère (ou a géré, selon le cas) la trésorerie de certains apparentés, dont celle d'Aéroplan 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. 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 en vue de s'acquitter d'une obligation liée à des frais d'exploitation ou de financement ainsi qu'à des dépenses en immobilisations autres qu'une obligation d'Air Canada et d'autres sociétés affiliées d'ACE a été effectué dans le cadre de ce système de gestion de trésorerie d'Air Canada. De plus, certaines opérations intersociétés visant des services n'ont pas été réglées conformément aux dispositions prévues par les ententes mentionnées ci-dessus. Les débiteurs et créditeurs intersociétés comprennent les excédents de trésorerie (rentrées supérieures aux sorties de fonds), les insuffisances de trésorerie (sorties supérieures aux rentrées de fonds) ainsi que les encaissements ou paiements différés. L'état consolidé 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.

9. ENGAGEMENTS

Au cours du deuxième trimestre de 2007, la Société a modifié les ententes conclues avec Boeing afin d'annuler les commandes visant deux appareils 777 de Boeing dont la livraison était prévue en 2009. En outre, la Société a commandé 23 autres appareils 787 de Boeing, ce qui porte les commandes fermes totales à 37 appareils. Par suite de la modification apportée aux ententes, Air Canada dispose d'options d'achat sur 23 autres appareils 787 de Boeing. Les 37 appareils 787 de Boeing que la Société a commandés devraient être livrés d'ici 2014.

Les modifications apportées aux contrats conclus ont permis à la Société de recevoir de Boeing des engagements de financement supplémentaires à l'égard de sept des appareils 787 de Boeing additionnels (pour un total de 21 appareils 787 de Boeing), selon les mêmes conditions que celles énoncées à la note 15 afférente aux états financiers consolidés combinés annuels de 2006 portant sur les engagements. Si la Société n'utilise aucun des engagements de financement pour les appareils 777 de Boeing, le nombre d'appareils visés par les engagements de financement pour les appareils 787 de Boeing passera à 31. De ce nombre, 28 appareils seront assujettis à des conditions révisées de façon à couvrir 80 % du prix de livraison des appareils, à réduire l'échéance à 12 ans et à échelonner les remboursements linéaires du capital sur la durée du financement.

Selon les cours du change au 30 juin 2007, les répercussions sur chaque exercice relativement aux dépenses en immobilisations annoncées et engagées, qui sont décrites à la note 15 afférente aux états financiers consolidés combinés annuels de 2006 d'Air Canada portant sur les engagements, sont les suivantes :

Variation des engagements liés aux immobilisations	
Augmentation (diminution)	CA
Exercice se terminant le 31 décembre 2007	28 \$
Exercice se terminant le 31 décembre 2008	(9)
Exercice se terminant le 31 décembre 2009	(293)
Exercice se terminant le 31 décembre 2010	72
Exercice se terminant le 31 décembre 2011	263
Par la suite	2 815
	2 876 \$

Les prix définitifs de livraison des appareils comprennent entre autres les augmentations estimatives et les intérêts reportés sur le paiement à la livraison calculés selon le LIBOR en dollars américains à 90 jours au 30 juin 2007.

10. ÉVENTUALITÉS

La Commission européenne, le ministère de la Justice des États-Unis et le Bureau de la concurrence du Canada, entre autres autorités en matière de concurrence, enquêtent actuellement sur des pratiques de tarification des transports de fret qui seraient éventuellement anticoncurrentielles, notamment l'imposition de surcharges carburant par plusieurs compagnies aériennes et autres exploitants de services de fret, dont la Société. Les autorités en matière de concurrence ont demandé des renseignements à la Société dans le cadre de leurs enquêtes. La Société collabore à ces enquêtes qui pourraient entraîner des actions en justice contre la Société et un certain nombre de transporteurs et exploitants de services de fret. 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, mais ces dernières pourraient se traduire par une responsabilité civile pour la Société, laquelle risque d'être importante. La Société a pour ligne de conduite d'exercer ses activités dans le respect des lois applicables en matière de concurrence.