

AIR CANADA

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



Le 8 novembre 2007

État consolidé des résultats

Non vérifié (en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Trimestres terminés les 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	2007*	2006 (note 1)	2007*	2006 (note 1)
Produits d'exploitation				
Passages	2 660 \$	2 552 \$	7 133 \$	6 816 \$
Fret	132	158	408	463
Autres	162	127	545	493
	2 954	2 837	8 086	7 772
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	note 10	-	(102)	(102)
	2 954	2 735	8 086	7 670
Charges d'exploitation				
Salaires et charges sociales	478	539	1 591	1 602
Carburant avions	716	762	1 938	1 962
Locations avions	66	107	261	334
Redevances aéroportuaires et de navigation	284	275	783	750
Maintenance, matières et fournitures avions	155	192	626	627
Communications et technologies de l'information	70	68	210	209
Restauration et fournitures connexes	88	94	252	255
Amortissement et désuétude	144	130	417	374
Commissions	54	61	164	188
Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz	note 8	234	-	310
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	note 5	-	-	28
Autres	314	338	1 111	1 111
	2 603	2 566	7 663	7 440
Bénéfice d'exploitation	351	169	423	230
Produits (charges) hors exploitation				
Intérêts créditeurs	21	24	72	62
Intérêts débiteurs	(82)	(81)	(262)	(231)
Intérêts capitalisés	24	18	88	40
Gain (perte) à la cession d'actifs	note 2	(2)	1	19
Gain (perte) sur instruments financiers constatés à la juste valeur	note 6	(4)	(16)	24
Autres	(2)	1	(11)	2
	(45)	(53)	(70)	(142)
Bénéfice avant les éléments suivants	306	116	353	88
Intérêts minoritaires	-	(41)	(68)	(117)
Gain (perte) de change	104	(2)	297	119
Charge d'impôts sur les bénéfices				
Impôts exigibles	(10)	-	(16)	-
Impôts futurs	(127)	(29)	(172)	(20)
Bénéfice de la période	273 \$	44 \$	394 \$	70 \$
Résultat par action				
de base et dilué	2,73 \$	0,50 \$	3,94 \$	0,79 \$

* 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		30 septembre 2007*	31 décembre 2006
(en millions de dollars canadiens)			
ACTIF			
Actif à court terme			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		792 \$	1 447 \$
Placements à court terme		710	798
		1 502	2 245
Liquidités soumises à des restrictions		54	109
Débiteurs		994	688
Rechanges, matières et fournitures		111	148
Charges payées d'avance et autres actifs à court terme		158	124
Maintenance payée d'avance à ACTS		-	535
Impôts sur les bénéfices futurs	note 1	-	345
		2 819	4 194
Immobilisations corporelles	note 2	7 155	5 946
Charges reportées		53	103
Actifs incorporels		994	1 194
Acomptes et autres actifs	note 6	323	312
		11 344 \$	11 749 \$
PASSIF			
Passif à court terme			
Créditeurs et charges à payer		1 435 \$	1 521 \$
Produits passages perçus d'avance		1 217	1 019
Obligation au titre des milles Aéroplan	note 10	55	58
Part à court terme de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-acquisition		367	367
Effets à payer à ACTS		-	535
Impôts exigibles	note 1	-	345
		3 074	3 845
Dette à long terme et obligations au titre des contrats de location-acquisition	note 3	3 425	3 196
Impôts sur les bénéfices futurs		108	134
Passif au titre des prestations de retraite et des avantages complémentaires de retraite		1 855	1 876
Autres passifs à long terme		361	472
		8 823	9 523
Intérêts minoritaires		181	374
CAPITAUX PROPRES			
Capital social		274	274
Surplus d'apport		1 773	1 693
Bénéfices non répartis (déficit)		287	(115)
Cumul des autres éléments du résultat étendu	note 1	6	-
		2 340	1 852
		11 344 \$	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)	Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	2007	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	8	2
Apport d'ACE à la cession de placements	-	483
Répartition des coûts généraux	-	9
Répartition de la réduction des actifs incorporels	-	48
Acquisition de Vacances Air Canada	note 1 (10)	-
Utilisation des actifs d'impôts futurs	-	(177)
Déconsolidation de Jazz	note 1 82	-
Total du surplus d'apport	1 773	1 402
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	394	70
Bénéfices non répartis	287	29
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	32	-
Total du cumul des autres éléments du résultat étendu	6	-
Total des capitaux propres	2 340 \$	1 453 \$

État consolidé du résultat étendu

Non vérifié (en millions de dollars canadiens)	Trimestres terminés les 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	2007*	2006	2007*	2006
Résultat étendu				
Bénéfice net de la période	273 \$	44 \$	394 \$	70 \$
Autres éléments du résultat étendu, déduction faite des impôts				
Variation latente de la juste valeur des instruments dérivés liés au carburant en vertu de la comptabilité de couverture	note 6 11	-	25	-
Reclassement au bénéfice des pertes (gains) réalisées nettes sur des instruments dérivés liés au carburant	note 6 (3)	-	7	-
	8	-	32	-
Total du résultat étendu	281 \$	44 \$	426 \$	70 \$

* 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 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	2007*	2006 (note 1)	2007*	2006 (note 1)
Flux de trésorerie liés aux activités				
Exploitation				
Bénéfice de la période	273 \$	44 \$	394 \$	70 \$
Ajustements de rapprochement des flux de trésorerie nets provenant de l'exploitation				
Amortissement et désuétude	144	130	417	374
Perte (gain) à la cession d'actifs	2	(1)	(19)	(4)
Écart de change	(139)	1	(326)	(129)
Impôts sur les bénéfices futurs	127	29	172	20
Capitalisation des régimes d'avantages sociaux supérieure à la charge constatée	(32)	(63)	(170)	(131)
Diminution (augmentation) des débiteurs	(39)	(39)	(239)	(175)
Diminution (augmentation) des rechanges, matières et fournitures	(12)	17	4	60
Augmentation (diminution) des créditeurs et charges à payer	(61)	108	(2)	166
Augmentation (diminution) des produits passages perçus d'avance, déduction faite des liquidités soumises à des restrictions	(173)	(265)	253	135
Diminution de l'obligation au titre des milles Aéroplan	(17)	(26)	(63)	(83)
Intérêts minoritaires	-	41	68	117
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	-	102	-	102
Répartition des charges générales	note 1	-	-	9
Versements au titre des locations avions inférieurs (supérieurs) aux frais de location	(1)	(5)	(10)	(13)
Variation latente de la juste valeur des dérivés	note 6	23	(9)	15
Intérêts capitalisés	(24)	(17)	(88)	(40)
Autres	(17)	(15)	32	26
	54	52	414	519
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 et aux installations	note 3	449	99	1 093
Distributions versées à des intérêts minoritaires	-	(26)	(54)	(71)
Réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-acquisition	(138)	(58)	(305)	(207)
Réduction des intérêts minoritaires	note 3	-	(36)	-
Autres	-	(1)	-	(1)
	311	14	698	349
Investissement				
Placements à court terme	171	52	88	(114)
Nouvelles immobilisations corporelles	(580)	(209)	(1 684)	(675)
Produit de la vente d'actifs	16	40	61	40
Déconsolidation de la trésorerie de Jazz	note 1	-	(138)	-
Gestion de trésorerie avec apparentés	11	(7)	(23)	(8)
Espèces en garantie de lettres de crédit	(4)	(11)	8	(15)
Acquisition de Vacances Air Canada	note 1	(10)	(10)	-
Autres	note 6	(48)	(69)	-
	(444)	(135)	(1 767)	(772)
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(79)	(69)	(655)	96
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	871	1 199	1 447	1 034
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période	792 \$	1 130 \$	792 \$	1 130 \$
Paiements d'intérêts en espèces	60 \$	55 \$	179 \$	177 \$
Paiements d'impôts en espèces	3 \$	- \$	6 \$	- \$

* 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 des placements à court terme de 710 \$ au 30 septembre 2007 (416 \$ au 30 septembre 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. Le terme « Société » fait référence, selon le contexte, à Air Canada ou à une ou à plusieurs de ses filiales.

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 de la Société, 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 de la Société, les états financiers de la Société des périodes antérieures au premier appel public à l'épargne visant les titres de la Société, 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 de la Société 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 de la Société. 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.

Certains chiffres comparatifs ont été reclassés afin qu'ils soient conformes à la présentation des états financiers adoptée à la période actuelle.

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 étaient de néant pour le troisième trimestre de 2006 (9 \$ pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2006). Cette répartition des charges générales a été constatée dans ce qui était auparavant désigné comme 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, la Société 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.

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 le 24 mai 2007, la participation d'ACE dans le Fonds de revenu Jazz Air est passée de 58,8 % à 49,0 %. Cette participation a été réduite dans un deuxième temps à 20,1 % après le 30 septembre 2007. Le Fonds de revenu Jazz Air détient la totalité des parts en circulation de Jazz Air SEC (« 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 de revenu Jazz Air est le principal bénéficiaire de Jazz en vertu de la NOC-15, *Consolidation des entités à détenteurs de droits variables*. Depuis la distribution, la Société ne consolide plus les résultats de Jazz. En date de la déconsolidation, la Société ne compte qu'un secteur isolable.

Le bilan consolidé du 30 septembre 2007 ne comprend pas le bilan 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 la Société au titre du surplus d'apport du deuxième trimestre de 2007 par suite de la déconsolidation.

Au deuxième trimestre de 2007, la répercussion de 138 \$ sur les flux de trésorerie entraînée par la déconsolidation de Jazz par la Société reflète le retrait de la trésorerie de Jazz du bilan consolidé de la Société 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 la Société et Jazz et la présentation de la comptabilisation dans les résultats de la Société s'y rattachant.

Acquisition de la participation d'ACE dans Vacances Air Canada

Au cours du troisième trimestre de 2007, la Société a acquis la participation restante d'ACE dans Vacances Air Canada, qui s'élevait à 49 %. Par suite de cette acquisition, Vacances Air Canada est devenue une propriété exclusive de la Société. La valeur de la contrepartie des parts s'est chiffrée à 10 \$ et a été comptabilisée comme surplus d'apport. Vacances Air Canada est encore consolidée dans les résultats de la Société.

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

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

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. À compter du premier trimestre de 2007, les états financiers consolidés intermédiaires comprennent l'état consolidé du résultat étendu; 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 charges 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 constaté dans le 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'appliquent aux exercices ouverts à compter du 1^{er} octobre 2007, et la Société les adoptera le 1^{er} janvier 2008. La Société est à évaluer les exigences en matière de présentation et d'information à fournir précisées dans les normes, mais ces dernières ne devraient pas avoir d'incidence sur les résultats de la Société.

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

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

Stocks

L'ICCA a publié le chapitre 3031, *Stocks*, qui remplacera le chapitre 3030, *Stocks*. Cette nouvelle norme s'applique aux exercices ouverts à compter du 1^{er} juillet 2007, et la Société l'adoptera le 1^{er} janvier 2008. Le chapitre 3031 fournit des indications plus complètes au sujet de l'évaluation et prévoit de nouvelles normes à l'égard de l'information à fournir afin d'accroître la transparence. La méthode comptable relative aux stocks adoptée par la Société est actuellement conforme aux exigences en matière d'évaluation comprises dans la nouvelle norme. Cependant, il faudra publier davantage d'information à l'égard des stocks constatés à la valeur de réalisation nette, du montant des stocks inscrit au titre d'une charge et du montant de toute dépréciation des stocks.

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, Air Canada a constaté un gain sur la cession de 14 \$ (10 \$ déduction faite des impôts) au deuxième trimestre de 2007. Au troisième trimestre de 2007, la Société a perçu un produit de l'assurance de 16 \$, et les 5 \$ restants devraient être perçus au cours du quatrième trimestre de 2007.

Au 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 au premier trimestre de 2007 dans le secteur auparavant désigné comme Services Air Canada.

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 au premier trimestre de 2007 dans le secteur auparavant désigné comme Services Air Canada.

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

Le 19 avril 2007, la Société recevait de l'Export-Import Bank des États-Unis (l'« Export-Import Bank ») un engagement final relatif à une garantie d'emprunt, assujéti à certaines conditions, pour sept appareils 777 de Boeing devant être livrés en 2007 en vertu du contrat d'achat conclu entre la Société et Boeing (le « contrat d'achat conclu avec Boeing »). Durant la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2007, la Société a pris livraison des sept appareils 777 de Boeing, dont six ont été acquis en vertu du contrat d'achat conclu avec Boeing et financés aux termes de l'engagement relatif à une garantie d'emprunt de l'Export-Import Bank, le septième faisant l'objet d'un contrat de location-exploitation conclu avec International Lease Finance Corporation (ILFC). Un huitième appareil 777 de Boeing devrait être livré au quatrième trimestre de 2007. Il constituera le dernier des sept appareils acquis en vertu du contrat d'achat conclu avec Boeing, financés aux termes 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 de l'emprunt initial en \$ US	Montant de l'emprunt initial en \$ CA
Troisième trimestre de 2007					
777 de Boeing	2	5,493 %	2019	203 \$	214 \$
Deuxième trimestre de 2007					
777 de Boeing	4	5,435 %	2019	415	441
Total	6			618 \$	655 \$

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

Le tableau ci-après résume les obligations (en dollars canadiens) au titre du remboursement du capital lié au financement des appareils Boeing obtenu pendant la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2007.

	Reste de 2007	2008	2009	2010	2011	2012
Financement des appareils Boeing	13 \$	51 \$	51 \$	51 \$	51 \$	51 \$

Financement des appareils Embraer

Le tableau qui suit récapitule les emprunts, garantis par les appareils livrés, que la Société a contractés durant la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2007 pour financer l'acquisition des appareils Embraer.

	Nombre d'appareils	Taux d'intérêt	Échéance	Montant de l'emprunt initial en \$ US	Montant de l'emprunt initial en \$ CA
Troisième trimestre de 2007					
190 d'Embraer	8	7,135 %	2019	180 \$	186 \$
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	16			360 \$	387 \$

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

Le tableau ci-après résume les obligations (en dollars canadiens) au titre du remboursement du capital lié au financement des appareils Embraer obtenu pendant la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2007.

	Reste de 2007	2008	2009	2010	2011	2012
Financement des appareils Embraer	4 \$	16 \$	17 \$	18 \$	21 \$	24 \$

Réduction des intérêts minoritaires

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

4. CHARGES AU TITRE DES AVANTAGES COMPLÉMENTAIRES DE RETRAITE

La Société a constaté une charge au titre des prestations de retraite et des avantages complémentaires de retraite comme suit :

	Trimestres terminés les 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	2007*	2006	2007*	2006
Charge de prestations de retraite	34 \$	47 \$	109 \$	138 \$
Autre charge au titre des avantages complémentaires de retraite	26	28	79	83
	60	75	188	221
Montant imputé aux apparentés	(11)	(14)	(31)	(40)
Charges nettes au titre des prestations de retraite et des avantages complémentaires de retraite	49 \$	61 \$	157 \$	181 \$

* 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 présente les modifications apportées aux provisions liées à la main-d'œuvre, comprises dans le passif à long terme lié à la main-d'œuvre, 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		Périodes de neuf mois terminées les	
	30 septembre		30 septembre	
	2007	2006	2007	2006
Début de la période	53 \$	99 \$	77 \$	121 \$
Accroissement des intérêts	1	2	4	7
Charges engagées	(10)	(12)	(33)	(39)
Déconsolidation de Jazz (note 1)	-	-	(4)	-
Fin de la période	44	89	44	89
Part à court terme	(12)	(32)	(12)	(32)
	32 \$	57 \$	32 \$	57 \$

Le tableau ci-dessous présente les modifications apportées aux provisions liées à la main-d'œuvre, comprises dans le passif à long terme lié à la main-d'œuvre, 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		Périodes de neuf mois terminées les	
	30 septembre		30 septembre	
	2007	2006	2007	2006
Début de la période	34 \$	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	5	2	16	5
Charges engagées	(2)	(3)	(8)	(8)
Fin de la période	37	38	37	38
Part à court terme	(18)	(28)	(18)	(28)
	19 \$	10 \$	19 \$	10 \$

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, et une charge exceptionnelle de 28 \$ a été constatée relativement à ce plan dans le secteur auparavant désigné comme Services Air Canada. 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 ce qui était auparavant désigné comme Services Air Canada. Par conséquent, au quatrième trimestre de 2006, le secteur auparavant désigné comme 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 visant la gestion de la volatilité des flux de trésorerie liés à l'exploitation. 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 prise en compte dans la charge de carburant. La partie inefficace de la variation de la juste valeur est prise en compte dans les produits (charges) hors exploitation.

L'efficacité est 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 pour chaque période. Cette situation peut intensifier, tel qu'il a déjà été le cas, la volatilité des résultats comptables de la Société, mais n'a aucune incidence sur les flux de trésorerie sous-jacents.

Si la comptabilité de couverture ne peut plus s'appliquer à une couverture, toute variation de la juste valeur de l'instrument dérivé au cours de la période est prise en compte dans les produits (charges) 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 prises en compte dans les produits (charges) hors exploitation.

Au troisième trimestre de 2007, la comptabilité de couverture a cessé d'être appliquée à certains contrats de couverture de carburant dont la relation de couverture ne répondait plus aux conditions d'application de la comptabilité de couverture. À l'échéance de ces contrats, le solde du cumul des autres éléments du résultat étendu constaté relativement à ces instruments dérivés sera compris dans la charge de carburant. En conséquence, une hausse de 4 \$ de la charge de carburant a été constatée au troisième trimestre. La Société détient toujours ces instruments dérivés, car elle croit qu'ils constituent encore de bonnes couvertures économiques quant à la gestion du risque lié au prix du carburéacteur.

Le tableau ci-après présente les variations de la juste valeur des instruments dérivés désignés en vertu de la comptabilité de couverture avant les répercussions fiscales durant la période de neuf mois terminée le 30 septembre 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 hors exploitation	Bénéfices non répartis	Trésorerie liée au règlement	Juste valeur des dérivés qui ont cessé d'être désignés à titre de relation de couverture
1 ^{er} janvier 2007	(18) \$	(26) \$	- \$	- \$	8 \$	- \$	- \$
Variation latente de la juste valeur pour la période	39	9	-	30	-	-	-
Variation 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)	-	-	-
Variation réalisée sur des contrats venant à échéance	(5)	3	(3)	(7)	-	4	-
30 juin 2007	36 \$	7 \$	5 \$	16 \$	8 \$	(10) \$	- \$
Variation latente de la juste valeur pour la période	6	15	-	(9)	-	-	-
Variation réalisée sur des contrats venant à échéance	(9)	(4)	(8)	(3)	-	10	-
Fin de la désignation des contrats de couverture de carburant à titre de relation de couverture	(10)	-	-	-	-	-	10
30 septembre 2007	23 \$	18 \$	(3) \$	4 \$	8 \$	- \$	10 \$

Selon le tableau ci-dessus :

- La juste valeur des instruments dérivés liés au carburant en vertu de la comptabilité de couverture au 30 septembre 2007 était de 23 \$.
- Par suite de l'application de la comptabilité de couverture, la charge de carburant se chiffrait à 8 \$ au troisième trimestre de 2007 (3 \$ pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2007).
- Les pertes hors exploitation s'élevaient à 12 \$ pour le troisième trimestre de 2007 (4 \$ pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2007). Le montant inscrit au titre des produits (pertes) hors exploitation représente la partie inefficace de la variation de la juste valeur des éléments en vertu de la comptabilité de couverture.

Les autres éléments du résultat étendu, déduction faite de la charge d'impôts de 3 \$ pour le trimestre terminé le 30 septembre 2007 (12 \$ pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 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 septembre 2007, la Société avait contracté des contrats de change à terme et contrats d'option sur devises relativement à 2,3 G\$ US de ses achats à venir en 2007, 2008 et 2009. La juste valeur de ces contrats sur devises au 30 septembre 2007 était de 159 \$ avec une position favorable aux contreparties (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 à des fins comptables. La perte latente a été constatée dans l'écart 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.

Papier commercial adossé à des actifs (« PCAA »)

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

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

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 septembre 2007*				Trimestre terminé le 30 septembre 2006			
	Secteur Air Canada	Jazz	Élimination	Total consolidé	Secteur Air Canada	Jazz	Élimination	Total consolidé
Produits passages	2 660 \$	- \$	- \$	2 660 \$	2 552 \$	- \$	- \$	2 552 \$
Produits fret	132	-	-	132	158	-	-	158
Autres produits	162	-	-	162	126	1	-	127
Produits externes	2 954	-	-	2 954	2 836	1	-	2 837
Produits intersectoriels	-	-	-	-	25	368	(393)	-
	2 954	-	-	2 954	2 861	369	(393)	2 837
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	-	-	-	-	(102)	-	-	(102)
Total des produits	2 954	-	-	2 954	2 759	369	(393)	2 735
Salaires et charges sociales	478	-	-	478	461	78	-	539
Carburant avions	716	-	-	716	761	86	(85)	762
Locations avions	66	-	-	66	80	35	(8)	107
Redevances aéroportuaires et de navigation	284	-	-	284	275	49	(49)	275
Maintenance, matières et fournitures avions	155	-	-	155	167	26	(1)	192
Communications et technologies de l'information	70	-	-	70	67	2	(1)	68
Restauration et fournitures connexes	88	-	-	88	91	4	(1)	94
Amortissement des immobilisations corporelles	132	-	-	132	110	5	-	115
Amortissement des actifs incorporels	12	-	-	12	14	-	-	14
Provisions pour désuétude	-	-	-	-	1	-	-	1
Commissions	54	-	-	54	61	-	-	61
Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz	234	-	-	234	226	-	(226)	-
Autres charges d'exploitation	314	-	-	314	315	45	(22)	338
Total des charges d'exploitation	2 603	-	-	2 603	2 629	330	(393)	2 566
Bénéfice d'exploitation	351	-	-	351	130	39	-	169
Intérêts créditeurs	21	-	-	21	21	2	1	24
Intérêts débiteurs	(82)	-	-	(82)	(78)	(2)	(1)	(81)
Intérêts capitalisés	24	-	-	24	17	-	1	18
Gain à la vente d'actifs	(2)	-	-	(2)	1	-	-	1
Gain (perte) sur instruments financiers constatés à la juste valeur	(4)	-	-	(4)	(16)	-	-	(16)
Autres produits (charges) hors exploitation	(2)	-	-	(2)	2	-	(1)	1
Intérêts minoritaires	-	-	-	-	(1)	-	(40)	(41)
Gain de change	104	-	-	104	(3)	-	1	(2)
Charge d'impôts sur les bénéfices	(137)	-	-	(137)	(29)	-	-	(29)
	(78)	-	-	(78)	(86)	-	(39)	(125)
Bénéfice sectoriel	273 \$	- \$	- \$	273 \$	44 \$	39 \$	(39) \$	44 \$

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

	Période de neuf mois terminée le 30 septembre 2007*				Période de neuf mois terminée le 30 septembre 2006			
	Secteur Air Canada	Jazz	Élimination	Total consolidé	Secteur Air Canada	Jazz	Élimination	Total consolidé
Produits passages	7 133 \$	- \$	- \$	7 133 \$	6 816 \$	- \$	- \$	6 816 \$
Produits fret	408	-	-	408	463	-	-	463
Autres produits	542	3	-	545	488	5	-	493
Produits externes	8 083	3	-	8 086	7 767	5	-	7 772
Produits intersectoriels	50	610	(660)	-	76	1 024	(1 100)	-
	8 133	613	(660)	8 086	7 843	1 029	(1 100)	7 772
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	-	-	-	-	(102)	-	-	(102)
Total des produits	8 133	613	(660)	8 086	7 741	1 029	(1 100)	7 670
Salaires et charges sociales	1 452	139	-	1 591	1 373	229	-	1 602
Carburant avions	1 937	125	(124)	1 938	1 961	216	(215)	1 962
Locations avions	220	57	(16)	261	258	100	(24)	334
Redevances aéroportuaires et de navigation	784	80	(81)	783	750	132	(132)	750
Maintenance, matières et fournitures avions	584	50	(8)	626	563	71	(7)	627
Communications et technologies de l'information	208	2	-	210	205	6	(2)	209
Restauration et fournitures connexes	246	6	-	252	246	11	(2)	255
Amortissement des immobilisations corporelles	376	9	-	385	316	16	-	332
Amortissement des actifs incorporels	31	-	-	31	40	-	-	40
Provisions pour désuétude	1	-	-	1	2	-	-	2
Commissions	164	-	-	164	188	-	-	188
Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz	696	-	(386)	310	647	-	(647)	-
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	-	-	-	28	-	-	28
Autres charges d'exploitation	1 073	83	(45)	1 111	1 045	137	(71)	1 111
Total des charges d'exploitation	7 772	551	(660)	7 663	7 622	918	(1 100)	7 440
Bénéfice d'exploitation	361	62	-	423	119	111	-	230
Intérêts créditeurs	70	2	-	72	58	4	-	62
Intérêts débiteurs	(259)	(3)	-	(262)	(225)	(6)	-	(231)
Intérêts capitalisés	88	-	-	88	40	(1)	1	40
Gain à la vente d'actifs	19	-	-	19	4	-	-	4
Gain (perte) sur instruments financiers constatés à la juste valeur	24	-	-	24	(19)	-	-	(19)
Autres produits (charges) hors exploitation	(12)	1	-	(11)	3	-	(1)	2
Intérêts minoritaires	(6)	-	(62)	(68)	(9)	-	(108)	(117)
Gain de change	297	-	-	297	119	-	-	119
Charge d'impôts sur les bénéfices	(188)	-	-	(188)	(20)	-	-	(20)
	33	-	(62)	(29)	(49)	(3)	(108)	(160)
Bénéfice sectoriel	394 \$	62 \$	(62) \$	394 \$	70 \$	108 \$	(108) \$	70 \$

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

Information d'ordre géographique

Produits passages	Trimestres terminés les 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	2007	2006	2007	2006
Lignes canadiennes	1 139 \$	1 040 \$	2 998 \$	2 780 \$
Lignes transfrontalières	470	455	1 428	1 393
Lignes transatlantiques	597	613	1 432	1 422
Lignes transpacifiques	310	308	758	728
Autres	144	136	517	493
	2 660 \$	2 552 \$	7 133 \$	6 816 \$

Produits fret	Trimestres terminés les 30 septembre		Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	2007	2006	2007	2006
Lignes canadiennes	28 \$	33 \$	80 \$	90 \$
Lignes transfrontalières	6	6	19	21
Lignes transatlantiques	51	55	158	162
Lignes transpacifiques	38	55	122	160
Autres	9	9	29	30
	132 \$	158 \$	408 \$	463 \$

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 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 Air Canada regroupe les services de transport de passagers et de fret qu'exploitent la Société et les services connexes.

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

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

Les coûts refacturés de Jazz, pris en charge par la Société 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 de Services Air Canada.

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

8. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

Au 30 septembre 2007, ACE détenait une participation de 75 % dans la Société. La Société est appelée à conclure différentes opérations commerciales avec ACE et d'autres apparentés d'ACE, dont Aéroplan SEC (« Aéroplan »), Jazz et ACTS SEC (« ACTS »). Il convient également de se reporter à la note 12 pour obtenir le sommaire des opérations découlant de la vente d'ACTS par ACE au quatrième trimestre de 2007.

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

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

	30 septembre 2007*	31 décembre 2006
Débiteurs		
ACE	4 \$	- \$
Aéroplan	35	6
ACTS	124	97
Jazz	92	-
	255 \$	103 \$
Créditeurs et charges à payer		
ACE	- \$	12 \$
ACTS	80	111
Jazz	70	-
	150 \$	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		Périodes de neuf mois terminées les	
	30 septembre 2007*	2006	30 septembre 2007*	2006
Produits				
Produits tirés d'Aéroplan liés aux primes				
Aéroplan	117 \$	114 \$	305 \$	274 \$
Produits compensés par l'achat de milles				
Aéroplan	(56)	(57)	(182)	(181)
Produits de location d'immeubles provenant des apparentés	12	12	35	37
Produits liés aux services de technologies de l'information offerts aux apparentés	7	6	21	19
Produits tirés de services généraux et autres	10	5	22	12
Produits tirés de la sous-location d'appareils de Jazz	7	-	8	-
Produits de tiers constatés par Services au sol Air Canada	13	-	17	-
Produits fret provenant des apparentés	2	1	3	3
	112 \$	81 \$	229 \$	164 \$
Charges				
Charges de maintenance pour les services d'ACTS	129 \$	136 \$	504 \$	456 \$
Charges liées au CAC conclu avec Jazz	234	-	310	-
Charges refacturées de Jazz au titre de la charge de carburant	84	-	113	-
Charges refacturées de Jazz au titre de redevances aéroportuaires	54	-	71	-
Charges refacturées de Jazz au titre d'autres charges	5	-	7	-
Frais de gestion et de marketing des centres téléphoniques pour les services reçus d'Aéroplan	2	2	7	7
Autres charges	2	7	2	29
Recouvrement des salaires et charges sociales liés aux employés détachés auprès des apparentés	(93)	(100)	(315)	(307)
	417 \$	45 \$	699 \$	185 \$
Intérêts débiteurs (créditeurs) provenant des apparentés, montant net	(1) \$	1 \$	(1) \$	5 \$

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

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

Tel qu'il est décrit à la note 1 sous *Participations intersociétés non prises en compte*, la Société a reçu d'ACE au cours de l'exercice 2006 des montants en trésorerie de 400 \$ ainsi qu'un billet à recevoir de 83 \$ pour les placements dans Jazz. Durant le quatrième trimestre de 2006, la Société a reçu des montants en trésorerie de 673 \$ pour les placements dans ACTS et de 83 \$ liés au règlement du billet à recevoir.

Contrats conclus avec des apparentés

Un sommaire des principaux contrats conclus avec des apparentés est fourni à la note 18 des états financiers consolidés combinés annuels de 2006 de la Société. Ci-après sont décrites les conditions importantes des contrats entre apparentés conclus avec Jazz.

Liens entre la Société et Jazz

La Société 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). La Société et Jazz négocient l'une avec l'autre comme si elles étaient des non-apparentés sans lien de dépendance. La déconsolidation de Jazz n'a aucune incidence sur les ententes contractuelles conclues entre Air Canada et Jazz.

CAC de Jazz

La Société 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. La Société rembourse également à Jazz les coûts refacturés précisés 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 la Société et Jazz, la Société 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 biens immobiliers, les affaires environnementales et les services juridiques. Jazz dispose des technologies de l'information fournies par des tiers à la Société ainsi que des ressources internes de la Société en matière de technologies de l'information.

La Société 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 sa totalité moyennant un 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, la Société a accordé à Jazz le droit incessible, ne pouvant donner lieu à l'octroi d'une sous-licence, non exclusif et libre de redevances, d'utiliser certaines marques déposées par la Société 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, la Société et Jazz ont également conclu un contrat spécial d'exploitation de marque. Ce dernier garantit à Jazz tous les droits détenus par la Société sur la marque déposée de Jazz (et interdit à la Société 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 de la Société; ii) la survenance d'un changement de contrôle à la suite duquel Jazz cesse d'être une société affiliée de la Société alors que le CAC de Jazz est arrivé à échéance ou a été résilié; ou iii) la vente ou le transfert de tous les actifs ou presque ou de toutes les opérations commerciales de Jazz ou presque à un tiers qui n'est pas une société affiliée de la Société alors que le CAC de Jazz est arrivé à échéance ou a été résilié.

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 dont la livraison était prévue en 2009. En outre, la Société a commandé 23 autres appareils 787, ce qui porte les commandes fermes totales à 37 appareils 787 de Boeing. Par suite de la modification apportée aux ententes, la Société 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 supplémentaires (pour un total de 21 appareils 787 de Boeing), selon les mêmes conditions que celles qui sont 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.

L'échéancier relatif à certaines dépenses en immobilisations projetées et engagées a été modifié par rapport à celui présenté dans les états financiers consolidés du 31 décembre 2006. Selon les cours du change au 30 septembre 2007 et les modifications mentionnées ci-dessus, les engagements annuels révisés sont les suivants :

Reste de 2007	430 \$
2008	1 359
2009	123
2010	853
2011	947
Par la suite	2 548
	6 260 \$

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 septembre 2007.

10. CHARGE EXCEPTIONNELLE LIÉE AUX MILLES AÉROPLAN

En 2001, Air Canada a constitué Aéroplan SEC à titre de société en commandite en propriété exclusive d'Air Canada. Le programme de fidélisation Aéroplan était auparavant une division d'Air Canada.

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

En 2006, avec le concours d'actuaire indépendants, les directions d'Air Canada et d'Aéroplan ont évalué de nouveau le nombre de milles qui devraient être échangés en fonction du nombre total de milles accumulés jusqu'au 31 décembre 2001. Les directions d'Air Canada et d'Aéroplan ont prévu que 112 milliards de milles seraient échangés, comparativement à l'estimation initiale de 103 milliards. En vertu du CPSC en date du 9 juin 2004, tel qu'il a été modifié, les directions d'Air Canada et d'Aéroplan ont convenu d'adopter une nouvelle modification des modalités du CPSC. Depuis le 13 octobre 2006, par modification du contrat, Air Canada a assumé l'obligation liée à l'échange d'au plus 112 milliards de milles et, en conséquence, a constaté une charge exceptionnelle de 102 \$, en raison des 9 milliards de milles supplémentaires, au titre des produits d'exploitation du trimestre terminé le 30 septembre 2006 et a augmenté les produits reportés d'Aéroplan. Cette modification du CPSC constituait le règlement total et définitif des obligations d'Air Canada envers Aéroplan relativement à l'échange des milles Aéroplan d'avant 2002. Aéroplan est responsable de tout échange de milles excédant la nouvelle estimation de 112 milliards de milles. Le montant du passif supplémentaire a été déterminé en fonction de la juste valeur du nombre de milles supplémentaires.

11. 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 entraîneront probablement des actions en justice contre la Société ainsi qu'un certain nombre de transporteurs et d'autres exploitants de services de fret dans certaines juridictions. 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.

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

12. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DU BILAN

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

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

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

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

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

Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires

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

En outre, l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires prévoit des modalités similaires en matière de transfert d'actifs et de passifs ainsi que d'indemnités à l'égard des employés syndiqués, lesquelles s'appliqueront ultérieurement au moment du transfert des employés syndiqués d'Air Canada à la nouvelle société ACTS. Cependant, les déficits de solvabilité liés au transfert des employés syndiqués visés par les versements trimestriels devront être établis en date du 16 octobre 2007, sous réserve de certains ajustements. Parallèlement, le taux d'actualisation utilisé pour calculer le passif comptable lié aux prestations de retraite et indemnités d'invalidité des employés syndiqués devra être déterminé en date du 16 octobre 2007. Les paiements d'indemnités liés à ces déficits de solvabilité et passifs comptables devraient être versés trimestriellement sur une période de cinq ans débutant après le transfert des employés syndiqués à la nouvelle société ACTS, seulement si un tel transfert a lieu. D'ici le transfert éventuel des employés syndiqués à la

nouvelle société ACTS, la nouvelle société ACTS prendra en charge les coûts actuels des services liés aux régimes de retraite et ceux des services et intérêts débiteurs liés aux avantages complémentaires des employés d'Air Canada qui fournissent des services à la nouvelle société ACTS.

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

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

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

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

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

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

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

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

ACTS – Contrat de licence d'exploitation de marque

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