

AIR CANADA

États financiers consolidés et notes complémentaires 2007



État consolidé des résultats

| Exercice clos le 31 décembre (en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action) | | 2007* | 2006 |
|--|------------------|---------------|----------------|
| | | | (note 3) |
| Produits d'exploitation | | | |
| Passages | | 9 329 \$ | 8 887 \$ |
| Fret | | 550 | 629 |
| Autres | | 720 | 651 |
| | | 10 599 | 10 167 |
| Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan | Note 22 | - | (102) |
| | | 10 599 | 10 065 |
| Charges d'exploitation | | | |
| Salaires et charges sociales | | 2 059 | 2 127 |
| Carburant avions | | 2 553 | 2 545 |
| Location avions | | 323 | 441 |
| Redevances aéroportuaires et de navigation | | 1 021 | 982 |
| Maintenance, matières et fournitures avions | | 799 | 855 |
| Communications et technologies de l'information | | 277 | 278 |
| Restauration et fournitures connexes | | 319 | 335 |
| Amortissement et désuétude | Notes 4, 6 et 15 | 557 | 514 |
| Commissions | | 201 | 237 |
| Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz | Note 19 | 537 | - |
| Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre | Note 11 | - | 20 |
| Autres | | 1 458 | 1 472 |
| | | 10 104 | 9 806 |
| Bénéfice d'exploitation | | 495 | 259 |
| Produits (charges) hors exploitation | | | |
| Intérêts créditeurs | | 94 | 87 |
| Intérêts débiteurs | | (351) | (321) |
| Intérêts capitalisés | | 108 | 61 |
| Gain (perte) à la cession d'actifs | Note 4 | 19 | (6) |
| Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur | Note 17 | 26 | (18) |
| Autres | | (18) | 1 |
| | | (122) | (196) |
| Bénéfice avant les éléments suivants | | 373 | 63 |
| Participation sans contrôle | | (71) | (152) |
| Gain de change | | 317 | 12 |
| Économie (charge) d'impôts sur les bénéfices | | | |
| Impôts exigibles | Note 9 | (16) | - |
| Impôts futurs | Note 9 | (174) | 3 |
| Bénéfice (perte) de l'exercice | | 429 \$ | (74) \$ |
| Bénéfice (perte) par action | | | |
| Résultat de base | Note 14 | 4,29 \$ | (0,83) \$ |
| Résultat dilué | Note 14 | 4,27 \$ | (0,83) \$ |

*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.

Bilan consolidé

| 31 décembre | | 2007* | 2006 |
|--|---------|------------------|------------------|
| (en millions de dollars canadiens) | | | |
| ACTIF | | | |
| Actif à court terme | | | |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie | Note 2P | 527 \$ | 1 447 \$ |
| Placements à court terme | Note 2Q | 712 | 798 |
| | | 1 239 | 2 245 |
| Liquidités soumises à restrictions | Note 2R | 124 | 109 |
| Débiteurs | Note 19 | 750 | 688 |
| Rechanges, matières et fournitures | | 112 | 148 |
| Charges payées d'avance et autres actifs à court terme | Note 19 | 253 | 124 |
| Maintenance payée d'avance à ACTS | Note 3 | - | 535 |
| Impôts sur les bénéficiés futurs | Note 9 | - | 345 |
| | | 2 478 | 4 194 |
| Immobilisations corporelles | Note 4 | 7 919 | 5 946 |
| Charges reportées | Note 5 | 51 | 103 |
| Actifs incorporels | Note 6 | 952 | 1 194 |
| Dépôts et autres actifs | Note 7 | 437 | 312 |
| | | 11 837 \$ | 11 749 \$ |
| PASSIF | | | |
| Passif à court terme | | | |
| Créditeurs et charges à payer | Note 19 | 1 243 \$ | 1 521 \$ |
| Produits passages perçus d'avance | | 1 245 | 1 019 |
| Obligation au titre des milles Aéroplan | Note 22 | 55 | 58 |
| Partie à moins d'un an de la dette à long terme et des obligations locatives | Note 8 | 413 | 367 |
| Billet à payer à ACTS | Note 3 | - | 535 |
| Impôts exigibles | Note 9 | - | 345 |
| | | 2 956 | 3 845 |
| Dette à long terme et obligations locatives | Note 8 | 4 006 | 3 196 |
| Impôts sur les bénéficiés futurs | Note 9 | 88 | 134 |
| Passif au titre des prestations de retraite et avantages complémentaires | Note 10 | 1 824 | 1 876 |
| Autres passifs à long terme | Note 11 | 336 | 472 |
| | | 9 210 | 9 523 |
| Participation sans contrôle | | 184 | 374 |
| CAPITAUX PROPRES | | | |
| Capital social | Note 13 | 274 | 274 |
| Surplus d'apport | | 1 791 | 1 693 |
| Bénéficiés non répartis (déficit) | | 322 | (115) |
| Cumul des autres éléments du résultat étendu | Note 2M | 56 | - |
| | | 2 443 | 1 852 |
| | | 11 837 \$ | 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.
Engagements (note 16); Éventualités, garanties et indemnités (note 18)*

Au nom du conseil d'administration,

Le président,

Signature

David I. Richardson

Le président du comité de vérification, des finances
et de la gestion des risques,

Signature

Robert G. Long

État consolidé de la variation des capitaux propres

| Exercice clos le 31 décembre (en millions de dollars canadiens) | | 2007 | 2006 <small>(note 3)</small> |
|--|---------------|-----------------|--|
| Actions ordinaires | | | |
| Actions ordinaires au début de l'exercice | | 562 \$ | - \$ |
| Émission d'actions ordinaires, montant net | Note 3 | - | 187 |
| Conversion d'actions ordinaires spéciales et d'actions privilégiées en actions ordinaires | Note 3 | - | 375 |
| Actions ordinaires à la fin de l'exercice | | 562 | 562 |
| Actions ordinaires spéciales | | | |
| Actions ordinaires spéciales au début de l'exercice | | - | 325 |
| Conversion d'actions ordinaires spéciales en actions ordinaires | Note 3 | - | (325) |
| Actions ordinaires spéciales à la fin de l'exercice | | - | - |
| Ajustement aux capitaux propres | Note 13 | (288) | (288) |
| Total du capital social | | 274 | 274 |
| Surplus d'apport | | | |
| Solde au début de l'exercice | | 1 693 | 1 037 |
| Juste valeur des options sur actions attribuées aux employés de la Société, comptabilisée comme charge de rémunération | Note 12 | 15 | 6 |
| Apport d'ACE à la cession de placements | Note 3 | - | 1156 |
| Répartition des charges générales | Note 3 | - | 11 |
| Répartition de la réduction des actifs incorporels | Note 9 | - | (340) |
| Utilisation d'actifs d'impôts futurs | Note 9 | - | (177) |
| Acquisition de Vacances Air Canada et d'autres actifs de la société mère | Notes 1 et 19 | (14) | - |
| Produit tiré de l'Entente de non-concurrence et de transfert de protocoles de réparation conclue avec ACTS | Note 20 | 15 | - |
| Déconsolidation de Jazz | Note 1 | 82 | - |
| Total du surplus d'apport | | 1 791 | 1 693 |
| Bénéfices non répartis (déficit) | | | |
| Solde au début de l'exercice | | (115) | (41) |
| Incidence cumulative de l'adoption de nouvelles méthodes comptables | Note 2M | 8 | - |
| | | (107) | (41) |
| Bénéfice net (perte) de l'exercice | | 429 | (74) |
| Bénéfices non répartis | | 322 | (115) |
| Cumul des autres éléments du résultat étendu | | | |
| Solde au début de l'exercice | | - | - |
| Incidence cumulative de l'adoption de nouvelles méthodes comptables | Note 2M | (26) | - |
| Autres éléments du résultat étendu | | 82 | - |
| Total du cumul des autres éléments du résultat étendu | | 56 | - |
| Total des bénéfices non répartis et du cumul des autres éléments du résultat étendu | | 378 | (115) |
| Total des capitaux propres | | 2 443 \$ | 1 852 \$ |

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

État consolidé du résultat étendu

| Exercice clos le 31 décembre (en millions de dollars canadiens) | | 2007* | 2006 |
|--|---------|---------------|----------------|
| Résultat étendu | | | |
| Bénéfice net (perte) de l'exercice | | 429 \$ | (74) \$ |
| Autres éléments du résultat étendu, après impôts | | | |
| Variation latente au cours de l'exercice de la juste valeur des instruments dérivés liés au carburant visés par l'application de la comptabilité de couverture (après déduction d'impôts de 29 \$) | Note 17 | 88 | - |
| Reclassement au résultat des pertes (gains) réalisés nets sur des dérivés liés au carburant (après déduction d'impôts de 1 \$) | Note 17 | (6) | - |
| | | 82 | - |
| Total du résultat étendu | | 511 \$ | (74) \$ |

**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.*

État consolidé des flux de trésorerie

| Exercice clos le 31 décembre (en millions de dollars canadiens) | 2007* | 2006 (note 3) |
|---|----------------|------------------|
| Flux de trésorerie liés aux activités | | |
| Exploitation | | |
| Bénéfice net de l'exercice | 429 \$ | (74) \$ |
| Ajustements liés au rapprochement avec les flux de trésorerie nets provenant de l'exploitation | | |
| Amortissement et désuétude | 557 | 514 |
| Perte (gain) à la cession d'actifs | (19) | 6 |
| Écart de change | (387) | 6 |
| Impôts sur les bénéfices futurs | 174 | (3) |
| Excédent de la capitalisation des régimes d'avantages sociaux sur la charge constatée | (205) | (228) |
| Diminution de l'obligation au titre des milles Aéroplan | (79) | (108) |
| Participation sans contrôle | 71 | 152 |
| Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan | - | 102 |
| Répartition des charges générales | - | 11 |
| Excédent des versements au titre des locations avions sur les frais de location | (14) | (16) |
| Intérêts capitalisés | (108) | (61) |
| Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement | (6) | 83 |
| Autres | 16 | 9 |
| | 429 | 393 |
| Financement | | |
| Émission d'actions par Air Canada | - | 187 |
| Émission de parts de Jazz | - | 218 |
| Cession du placement dans ACTS à ACE | - | 673 |
| Cession du placement dans Jazz à ACE | - | 483 |
| Billet payé par Jazz à ACE | - | (424) |
| Emprunts au titre de la facilité de crédit – Jazz | - | 113 |
| Emprunts liés au matériel volant et à des facilités | 1 914 | 397 |
| Règlement de billets à payer à ACE | - | (140) |
| Distributions versées à la participation sans contrôle | (54) | (86) |
| Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives | (504) | (278) |
| Autres | (16) | (1) |
| | 1 340 | 1 142 |
| Investissement | | |
| Placements à court terme | 86 | (496) |
| Nouvelles immobilisations corporelles | (2 606) | (888) |
| Réduction du billet à recevoir d'ACE | - | 186 |
| Produit de la vente d'actifs | 119 | 40 |
| Déconsolidation de la trésorerie de Jazz | (138) | - |
| Gestion de trésorerie avec des apparentés | (1) | 32 |
| Financement de lettre de crédit d'ACTS Aéro | (101) | - |
| Acquisition de Vacances Air Canada | (10) | - |
| Autres | (38) | 4 |
| | (2 689) | (1 122) |
| Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie | (920) | 413 |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice | 1 447 | 1 034 |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice | 527 \$ | 1447 \$ |

*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 712 \$ au 31 décembre 2007 (798 \$ au 31 décembre 2006).

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

**Exercices terminés les 31 décembre 2007 et 2006
(en millions de dollars canadiens)****1. RÈGLES 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 » s'entend, selon le contexte, d'Air Canada ou de l'une ou plusieurs de ses filiales.

A) PREMIER APPEL PUBLIC À L'ÉPARGNE

En novembre 2006, Air Canada a réalisé son premier appel public à l'épargne (le « PAPE d'Air Canada ») portant sur un volume global de 9 523 810 actions à droit de vote variable et actions à droit de vote, pour un produit brut de 200 \$ (187 \$, une fois déduits des frais de placement de 13 \$), ainsi qu'un placement secondaire par ACE d'un volume global de 15 476 190 actions à droit de vote variable et actions à droit de vote, pour un produit brut de 325 \$ (304 \$, une fois déduits des frais de placement de 21 \$). Voir la note 3 pour de plus amples informations.

B) RÈGLES DE PRÉSENTATION

Les présents états financiers consolidés reflètent la situation financière, les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie des entités suivantes :

- Air Canada, fournisseur de services de transport;
- Société en commandite AC Cargo (« Air Canada Cargo »), filiale en propriété exclusive d'Air Canada, qui, au même titre qu'Air Canada, assure des services de transport de fret;
- Société en commandite ACGHS (« Services au sol Air Canada » ou « ACGHS »), filiale en propriété exclusive d'Air Canada, qui assure des services d'assistance en escale;
- Société en commandite Touram (« Vacances Air Canada »), voyageur et fournisseur de forfaits vacances. La Société a fait l'acquisition de la participation de 49 % d'ACE dans Vacances Air Canada, ce qui fait que Vacances Air Canada appartient à 100 % à la Société. La contrepartie versée pour la participation s'élève à 10 \$ et a été comptabilisée dans le surplus d'apport (voir la note 19);
- Air Canada Capital Ltd., filiale en propriété exclusive d'Air Canada, propriétaire et locatrice d'appareils, dont certains sont loués ou sous-loués à Air Canada, à Jazz et à des tiers non apparentés;
- Simco Leasing Ltd., filiale en propriété exclusive d'Air Canada, propriétaire de matériel volant qu'elle loue à Air Canada;
- Société en commandite Jazz Air (« Jazz »), fournisseur de services de transport aérien intérieurs et transfrontaliers pour le compte d'Air Canada aux termes d'un contrat d'achat de capacité, qui est consolidé au sein d'Air Canada jusqu'au 24 mai 2007 (se reporter à la note ci-dessous pour de plus amples informations sur la comptabilisation de Jazz);
- Certaines entreprises de location d'appareils et de réacteurs et sociétés d'avitaillement, consolidées en vertu de la note d'orientation concernant la comptabilité NOC-15, *Consolidation des entités à détenteurs de droits variables* (la « NOC-15 ») du Manuel de l'ICCA, car il a été établi qu'Air Canada en est la principale bénéficiaire.

Les activités de ces entités sont décrites plus amplement ci-après, sous la rubrique C, « Nature des activités ». Certaines sociétés en commandite qui sont des sociétés de portefeuille détenant les sociétés en commandite et les associés commandités des sociétés en commandite mentionnés ci-dessus sont pris en compte dans les présents états financiers consolidés; ces entités n'exercent aucune activité.

Comme il est décrit ci-dessous, avant la déconsolidation de Jazz, Air Canada comptait deux secteurs d'activité : Services Air Canada et Jazz. Depuis la déconsolidation de Jazz, Air Canada compte un seul secteur isolable. Les Services Air Canada sont à présent désignés par « Air Canada » ou le « secteur Air Canada ».

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

Conformément à l'abrégié 89 du Comité sur les problèmes nouveaux de l'Institut Canadien des Comptables Agréés, *Échanges de participations entre des entreprises sous contrôle commun – Filiales en propriétés exclusive ou partielle*, les états financiers comparatifs d'Air Canada pour l'exercice 2006 comprennent les actifs et les passifs, les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie d'Air Canada et de toutes les entités affiliées à Air Canada mentionnées ci-dessus, comme si elles avaient été regroupées depuis le 30 septembre 2004, date à laquelle Air Canada et les entités affiliées se sont affranchies de la protection de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (la « LACC »). Les capitaux propres correspondent aux capitaux propres d'Air Canada, ajustés pour tenir compte des opérations susmentionnées, le cas échéant. Voir la note 3 pour un complément d'information.

Comptabilisation de Jazz

Air Canada est partie à un contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz (le « CAC de Jazz »), comme il est décrit à la note 19. En vertu du CAC de Jazz, la Société a garanti à Jazz des planchers quotidiens d'utilisation et de capacité et paie certains coûts variables liés à l'exploitation d'appareils de Jazz, et elle est tenue de couvrir certains frais liés au retour des appareils de Jazz visés par le CAC de Jazz. La Société ne détient pas de parts sociales dans Jazz. Étant donné les modalités du CAC de Jazz, Jazz est considérée comme étant une entité à détenteurs de droits variables. La Société était considérée comme le principal bénéficiaire de Jazz jusqu'au 24 mai 2007. En conséquence, les états financiers consolidés de la Société comprennent les résultats de Jazz jusqu'à cette date, à titre de secteur d'activité d'Air Canada.

Par suite de la distribution, par ACE, de parts du Fonds de revenu Jazz Air le 24 mai 2007, la participation d'ACE dans le Fonds de revenu Jazz Air a été réduite, passant de 58,8 % à 49,0 %. Cette participation a, comme il a été présenté, été ramenée à 20,1 % le 16 octobre 2007 et à 9,5 % le 24 janvier 2008. Le Fonds de revenu Jazz air détient la totalité des parts en circulation de Jazz. La distribution effectuée le 24 mai 2007 par ACE a donné lieu à une réévaluation de la question de savoir qui devait consolider Jazz, et il en est résulté que le Fond de revenu Jazz Air est réputé être le principal bénéficiaire de Jazz selon la NOC-15, *Consolidation des entités à détenteurs de droits variables*. En conséquence, la Société ne consolide plus Jazz depuis le 24 mai 2007, date de la distribution. Depuis la date de la déconsolidation, la Société compte un seul secteur isolable.

Le bilan consolidé au 31 décembre 2007 ne contient pas le bilan de Jazz. Le bilan consolidé de l'exercice précédent, terminé le 31 décembre 2006, comprenait les éléments suivants relativement à 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 \$.

Par suite de la déconsolidation de Jazz, la Société a comptabilisé un ajustement de 82 \$ au crédit du surplus d'apport. Ce crédit représente un placement initial négatif de la Société dans Jazz, de 78 \$, qui n'avait pas été contrepassé auparavant car aucune tranche des bénéfices de Jazz n'est distribuée à Air Canada, et un crédit de 4 \$ aux impôts sur les bénéfices futurs.

En 2007, le retrait de la trésorerie de Jazz du bilan consolidé de la Société s'est traduit par un flux de trésorerie négatif de 138\$, qui a été classé à titre de décaissement découlant d'activités d'investissement dans l'état consolidé des flux de trésorerie.

Même si la Société n'est plus le principal bénéficiaire de Jazz depuis le 24 mai 2007, Air Canada continue à détenir des droits à intérêts variables importants dans Jazz par l'intermédiaire des contrats conclus avec Jazz. Ceux-ci sont décrits à la note 16 (Engagements) et à la note 19 (opérations entre apparentés).

C) NATURE DES ACTIVITÉS

Air Canada est le plus important transporteur aérien du Canada sur les réseaux intérieur et international ainsi que le plus grand fournisseur de services passagers réguliers du Canada sur les marchés intérieur (Canada), transfrontalier (Canada-États-Unis) et international à destination et au départ du Canada. Une partie de la prestation des services passagers réguliers sur les marchés intérieur et transfrontalier Canada-États-Unis est assurée par Jazz dans le cadre du CAC de Jazz. Directement ou par l'entremise du réseau Star Alliance, Air Canada est présente sur presque tous les grands marchés du monde. En outre, Air Canada assure certains services aériens nolisés.

Air Canada et Air Canada Cargo assurent des services de transport de fret sur les lignes intérieures, transfrontalières et internationales. Air Canada Cargo est un important transporteur de fret aérien intérieur et transfrontalier, et utilise l'ensemble des capacités de fret des vols intérieurs ou transfrontaliers des appareils d'Air Canada ou de Jazz. Air Canada propose en outre des services de transport de fret sur ses vols internationaux et utilise actuellement un avion-cargo nolisé en complément des services offerts sur les trajets Canada-Europe.

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

Vacances Air Canada est l'un des principaux voyagistes au Canada. Établie à Montréal et à Toronto, Vacances Air Canada est une filiale en propriété exclusive d'Air Canada et exerce ses activités sur le marché des voyages d'agrément à l'étranger (Antilles, Mexique, Europe, Amérique du Sud et États-Unis) : elle élabore, commercialise et distribue des forfaits vacances grâce à un réseau d'agences de voyages indépendantes au Canada ainsi que par l'intermédiaire de son site Web « vacancesaircanada.com » de Vacances Air Canada.

Jazz est le plus important transporteur régional et le deuxième plus important transporteur aérien au Canada, après Air Canada, en ce qui a trait au nombre d'appareils et de liaisons exploitées. Aux termes du CAC de Jazz, Jazz offre des services à la clientèle d'Air Canada sur les marchés à plus faible densité et sur les marchés à plus haute densité pendant les périodes hors pointe partout au Canada et vers certaines destinations aux États-Unis. Jazz se concentre sur les opérations aériennes et le service client, tandis qu'Air Canada assure tout l'aspect commercial des activités régionales, dont l'établissement des horaires, le marketing, la tarification et les services connexes. Conformément au CAC de Jazz, Air Canada constate les charges liées à Jazz selon une formule d'honoraires qui est fonction des heures de vol assurées, des passagers transportés et d'autres points prévus au contrat. Avant le 24 mai 2007, ces opérations intersociétés étaient éliminées dans les états financiers consolidés. Les produits tirés des vols exploités en vertu du CAC de Jazz étaient auparavant comptabilisés dans les produits passages, dans le secteur qui était auparavant désigné par « Services Air Canada ». Toutefois, comme toutes les distributions de Jazz étant faites au Fonds de revenu Jazz Air, tous les produits provenant de Jazz ont été attribués à la participation sans contrôle, dans l'état consolidé des résultats. Les distributions pour la période terminée le 24 mai 2007 s'établissent à 54 \$ et sont portées en diminution de la participation sans contrôle au bilan. Comme il est mentionné en B) ci-dessus, depuis le 24 mai 2007, Air Canada ne consolide plus les résultats et la situation financière de Jazz.

2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

A) BASE D'ÉVALUATION

Conformément aux dispositions du chapitre 1625 du Manuel de l'ICCA, « Réévaluation intégrale des actifs et des passifs » (« ICCA 1625 »), Air Canada a adopté la comptabilité nouveau départ le 30 septembre 2004. Par suite de la réorganisation financière conformément à la LACC, les actifs et les passifs de l'entité consolidée, à l'exclusion de l'écart d'acquisition, ont été intégralement réévalués à leur juste valeur et un écart de réévaluation de 4 234 \$ a été inscrit au crédit du capital social.

Comme il est décrit à la note 3, pour les exercices antérieurs au premier appel public à l'épargne de la Société, clos le 24 novembre 2006 (le « PAPE d'Air Canada »), les états financiers de la Société sont combinés afin d'intégrer le bilan, les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie d'un certain nombre d'entités qui sont devenues par la suite des filiales de la Société du fait du PAPE d'Air Canada.

B) PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION

Les états financiers consolidés ci-joints présentent les comptes relatifs aux activités décrites à la note 1B ci-dessus, ajustements liés à la participation sans contrôle. Les états financiers consolidés de la Société comprennent les comptes d'entités à détenteurs de droits variables dont la Société est le principal bénéficiaire. Tous les soldes et opérations intersociétés sont éliminés.

C) UTILISATION D'ESTIMATIONS

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

D) PRODUITS PASSAGES ET FRET

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

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

E) CONTRATS D'ACHAT DE CAPACITÉ – JAZZ ET TRANSPORTEURS DE TROISIÈME NIVEAU

Air Canada a conclu des contrats d'achat de capacité (« CAC ») avec certains transporteurs régionaux indépendants dits « de troisième niveau » exploitant des appareils d'au plus 18 places. Air Canada a aussi conclu un contrat d'achat de capacité avec Jazz, société qui lui est apparentée (se reporter à la note 19 pour de plus amples informations). En vertu de ces contrats, Air Canada se charge du marketing, de la billetterie et des dispositions commerciales liés à ces vols, et elle inscrit les revenus qu'elle en tire dans ses produits passages. Les charges d'exploitation liées à ces contrats d'achat de capacité comprennent les frais d'achat de capacité et les coûts refacturés, pris en charge par la Société sans majoration, qui comprennent la charge de carburéacteur, les redevances aéroportuaires et de navigation et les autres frais. Ces charges sont comptabilisées dans la catégorie pertinente des charges d'exploitation.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2007, les produits passages au titre de contrats d'achat de capacité avec des transporteurs de troisième niveau s'élevaient à 71 \$ (68 \$ en 2006). Se reporter à la note 19 pour les montants liés aux opérations entre apparentés conclues avec Jazz.

F) PROGRAMME DE FIDÉLISATION AÉROPLAN

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

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

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

Selon le CPSC, en ce qui concerne un nombre déterminé de milles Aéroplan émis avant le 1^{er} janvier 2002, la Société est tenue de fournir les primes-voyages sans aucuns frais pour Aéroplan. À la mise en œuvre du plan d'arrangement de la Société aux termes de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (le « plan »), l'obligation à cet égard a été constatée à la juste valeur estimative des primes-voyages censées devoir être émises ultérieurement à des membres Aéroplan et conformément aux ajustements effectués en 2006 (note 22). À l'échange de ces milles Aéroplan, une part de l'obligation est transférée aux produits passages payés d'avance, tandis que les produits sont constatés dans les produits passages lorsque les transports sont assurés.

G) AUTRES PRODUITS

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

Sont aussi compris dans les autres produits les revenus tirés de la location ou de la sous-location d'appareils à des tiers. Les revenus tirés de la location ou de la sous-location sont constatés linéairement sur la durée du contrat de location ou de sous-location.

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

H) AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

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

L'évaluation de l'actif des régimes est effectuée selon une méthode fondée sur les données du marché, aux fins du calcul du rendement attendu de cet actif. Selon cette méthode, les écarts entre les rendements des placements obtenus au cours d'un exercice donné et les rendements attendus sont amortis linéairement sur quatre ans.

Le coût des services passés découlant des modifications aux régimes est amorti linéairement sur la durée résiduelle moyenne d'activité des salariés à la date de la modification. Cette période ne dépasse pas la durée résiduelle moyenne d'activité des salariés concernés, qui va jusqu'à la date d'admissibilité intégrale. La durée résiduelle moyenne d'activité des salariés (ou espérance de vie résiduelle moyenne des anciens participants dans le cas d'un régime ne comptant aucun participant en activité) est comprise entre 7 et 16 ans pour les régimes de retraite et entre 10 et 11 ans pour les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi et d'avantages complémentaires.

L'excédent du montant cumulatif net des gains et pertes actuariels non constatés sur 10 % de l'obligation au titre des prestations projetées ou de la valeur marchande ajustée de l'actif des régimes à l'ouverture de l'exercice, si celle-ci est supérieure, est amorti sur la durée résiduelle d'activité des salariés participant au régime.

Comme l'explique la note 10, certains salariés de la Société travaillent pour ACE et d'autres sont détachés par voie contractuelle à ACTS Aéro Technical Support & Services Inc. (« ACTS Aéro ») ou à Société en commandite Aéroplan (« Aéroplan »). Ces salariés cotisent aux régimes de retraite à prestations déterminées dont la Société est le promoteur et participent en outre à certains régimes d'avantages sociaux futurs de la Société en matière de prévoyance maladie, d'assurance vie et d'assurance invalidité. Les présents états financiers consolidés combinés tiennent compte des actifs et des passifs de tous les régimes dont la Société est le promoteur. La charge de retraite est constatée, après déduction des coûts recouverts auprès des apparentés relativement aux salariés que la Société a détachés auprès de ces apparentés, selon une formule convenue. Le recouvrement des coûts entraîne une réduction du coût des prestations de la Société, avec compensation des montants à recevoir de l'apparenté.

I) RÉGIME DE PARTICIPATION AUX BÉNÉFICES

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

J) RÉGIMES DE RÉMUNÉRATION À BASE D' ACTIONS

Certains salariés de la Société participent, pour les périodes considérées, aux régimes de rémunération à base d'actions d'ACE, d'Air Canada ou de Jazz, décrits à la note 12.

La juste valeur des options sur actions ou des parts attribuées aux salariés de la Société est constatée à titre de charge de rémunération et un crédit correspondant est porté au surplus d'apport, selon la méthode linéaire, sur la durée du délai d'acquisition applicable. La juste valeur associée à l'attribution d'options sur actions ou de parts à un salarié qui a le droit de prendre sa retraite à la date d'attribution est passée en charges à la date d'attribution. La juste valeur associée à l'attribution d'options sur actions ou de parts à un salarié qui a le droit de prendre sa retraite au cours du délai d'acquisition des droits est constatée sur la période allant de la date d'attribution jusqu'à la date où le salarié a le droit de prendre sa retraite. La valeur du coût de rémunération constaté à quelque date que ce soit correspond au moins à la valeur de la part des options acquise à cette date. Voir la note 12 pour une analyse de l'acquisition accélérée des options d'ACE.

ACE, Air Canada et Jazz ont aussi établi des régimes d'actionariat afin de permettre aux employés d'acheter des actions ou des parts. En vertu de ces régimes, la Société verse, en contrepartie des montants versés par les salariés, des cotisations établies selon des pourcentages prévus au régime. Ces cotisations sont constatées au titre des « Salaires et charges sociales ». Depuis la clôture du PAPE d'Air Canada décrit à la note 3, les employés d'Air Canada peuvent seulement cotiser au régime d'Air Canada, et ne peuvent plus participer à celui d'ACE.

K) MAINTENANCE ET RÉPARATION

Les frais de maintenance et de réparation des appareils loués et des appareils appartenant à la Société, y compris pour les services de maintenance en ligne, les services de maintenance des composants et les contrôles liés à la maintenance, sont passés en charges dès qu'ils sont engagés, à l'exception des frais de maintenance et de réparation liés aux modalités de restitution des appareils pour les locations avions à court terme, qui sont amortis sur la durée du contrat de location. La maintenance en ligne désigne les inspections et les contrôles de maintenance usuels quotidiens et hebdomadaires programmés, la réparation et la révision

englobent l'inspection ou le remplacement de pièces importantes et les contrôles de maintenance sont des inspections plus poussées et des travaux d'entretien plus complexes des appareils.

L) AUTRES CHARGES D'EXPLOITATION

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

M) INSTRUMENTS FINANCIERS ET COMPTABILITÉ DE COUVERTURE

En vertu de sa politique de gestion des risques, la Société n'a recours à des instruments financiers dérivés que pour gérer les risques et non à des fins spéculatives.

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 – informations à fournir et présentation », 3865, « Couvertures », 1530, « Résultat étendu », et 3251, « Capitaux propres » du *Manuel de l'ICCA – Comptabilité*.

Les actifs financiers et les passifs financiers, y compris les dérivés, sont comptabilisés dans le bilan consolidé lorsque la Société devient partie aux dispositions contractuelles de l'instrument financier ou du contrat dérivé non financier. Tous les instruments financiers doivent être 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 est fonction de la classification des instruments financiers, ceux-ci pouvant être classés dans les titres détenus à des fins de transaction, les titres détenus jusqu'à leur échéance, les titres disponibles à la vente, les prêts et créances ou les autres passifs financiers. La catégorie « détenu à des fins de transaction » s'applique lorsque l'entité « effectue des opérations » sur un instrument financier ou subsidiairement, lorsque la norme permet que tout instrument financier soit irrévocablement désigné comme détenu à des fins de transaction. La catégorie « détenu jusqu'à l'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 l'échéance. Dans le cas des instruments financiers classés autrement que comme détenus à des fins de transaction, les coûts de transaction sont ajoutés à la juste valeur initiale de l'instrument financier correspondant. Les coûts de transaction liés à la ligne de crédit renouvelable qui n'est pas utilisée sont reportés et amortis linéairement sur la durée de la facilité de crédit.

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 dans les produits (charges) hors exploitation. Les actifs financiers classés comme détenus jusqu'à l'échéance, les prêts et les créances et les autres passifs financiers sont évalués au coût après amortissement calculé selon la méthode des intérêts effectifs. Les actifs financiers classés comme disponibles à la vente sont évalués à la juste valeur et les pertes et gains non réalisés s'y rattachant, y compris les variations du cours du change, sont constatés dans les 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 des instruments dérivés sont constatées dans les produits (charges) hors exploitation, sauf pour les contrats de gestion du risque de change et les dérivés désignés comme éléments de couverture efficaces de flux de trésorerie, comme il est décrit plus amplement ci-dessous.

En ce qui concerne les instruments financiers évalués au coût après amortissement, les coûts de transaction ou les frais ainsi que les primes ou escomptes reçus ou engagés y afférents sont imputés en montant net, à la juste valeur de l'instrument financier à la date d'entrée en vigueur. Les intérêts débiteurs sont calculés selon la méthode des intérêts effectifs. La juste valeur initiale de l'obligation liée à la garantie est constatée pour toutes les garanties qui répondent à la définition de garantie figurant dans la note d'orientation concernant la comptabilité NOC-14, *Informations à fournir sur les garanties*, et cette juste valeur initiale est amortie sur la durée de la garantie. La Société a pour politique de ne pas réévaluer la juste valeur de la garantie financière sauf si la garantie peut être considérée comme un dérivé.

La Société a établi la classification suivante :

- 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 par le biais du résultat net.
- Les dépôts liés aux appareils sont classés comme des placements détenus jusqu'à l'échéance et sont évalués au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les intérêts créditeurs sont comptabilisés dans le résultat net, le cas échéant.
- 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 intérêts créditeurs sont comptabilisés dans le résultat net, le cas échéant.
- Les créditeurs, facilités de crédit et prêts bancaires sont classés comme autres passifs financiers et ils sont évalués au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les intérêts créditeurs sont comptabilisés dans le résultat net, le cas échéant.

Les variations de la juste valeur des contrats de change à terme, des contrats d'options sur devises et des contrats de swaps de devises qui servent à la gestion du risque de change mais ne sont pas désignés comme des couvertures aux fins comptables, sont constatées dans les écarts de change. Ces contrats sont pris en compte dans le bilan consolidé, dans les charges payées d'avance et les autres actifs à court terme, dans les dépôts et autres actifs, dans les créditeurs et charges à payer ou dans les autres passifs à long terme, selon le cas.

La Société conclut de temps à autre des swaps de taux d'intérêt pour gérer le risque associé aux fluctuations des taux d'intérêt sur ses emprunts à taux variable libellés en dollars américains ou canadiens, y compris les opérations prévues de financement par emprunt. Les variations de la juste valeur de ces contrats de swaps, qui ne sont pas désignés comme des couvertures aux fins comptables, sont constatées en résultat, dans les « Autres produits hors exploitation ». Ces contrats sont pris en compte dans le bilan consolidé à la juste valeur dans les charges payées d'avance et les autres actifs à court terme, dans les dépôts et autres actifs, dans les créditeurs et charges à payer ou dans les autres passifs à long terme, selon le cas.

Dérivés liés au carburant admissibles à la comptabilité de couverture

La Société a désigné certains dérivés liés au 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 dans les 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 comptabilisée dans la charge de carburant. Les dérivés sont pris en compte dans le bilan consolidé, à la juste valeur, dans les charges payées d'avance et les autres actifs à court terme, dans les dépôts et autres actifs, dans les créditeurs et charges à payer ou dans les autres passifs à long terme, selon le cas.

La comptabilité de couverture cesse si le dérivé n'est plus une couverture efficace, si le dérivé est résilié ou vendu, ou encore au moment de la vente ou de la résiliation anticipée de l'élément couvert. Les montants qui étaient antérieurement comptabilisés dans le cumul des autres éléments du résultat étendu sont reclassés dans la charge de carburant des exercices au cours desquels les dérivés viennent à échéance. Si le dérivé est vendu avant son échéance, les montants antérieurement comptabilisés dans le cumul des autres éléments du résultat étendu sont reclassés dans les produits (charges) hors exploitation. La Société n'a pas pour pratique de vendre des dérivés liés au carburant avant l'échéance. Voir la note 17.

Résultat étendu

Les autres éléments du résultat étendu correspondent aux variations des capitaux propres qui résultent d'opérations et d'autres événements sans rapport avec les propriétaires. Celles-ci sont portées au résultat étendu, mais exclues 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. Depuis le premier trimestre de 2007, les états financiers consolidés intermédiaires comprennent l'état consolidé du résultat étendu; les éléments 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. Le cumul des variations des autres éléments du résultat étendu est compris dans le cumul des autres éléments du résultat étendu, lequel est présenté comme une nouvelle catégorie dans les capitaux propres au bilan consolidé. Les autres éléments du résultat étendu et le cumul des autres éléments du résultat étendu sont présentés après déduction des impôts.

Incidence de l'adoption des chapitres 3855, 3861, 3865, 1530 et 3251 du Manuel de l'ICCA – Comptabilité

Conformément aux dispositions transitoires des normes, les résultats des exercices antérieurs n'ont pas été retraités en fonction de l'adoption des chapitres 3855, « Instruments financiers – comptabilisation et évaluation », 3861, « Instruments financiers – informations à fournir et présentation », 3865, « Couvertures », 1530, « Résultat étendu », et 3251, « Capitaux propres ».

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 étant 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, qui réunit les conditions d'application de la comptabilité de couverture selon la nouvelle norme, la partie efficace des gains ou des pertes, s'il en est, sur les instruments de couverture a été constatée dans le 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 \$, après déduction d'une provision pour moins-value de 6 \$) | - |
| Créditeurs et charges à payer | 18 |
| Dette à long terme et obligations locatives | (14) |
| Déficit, après impôts de néant | (8) |
| Cumul des autres éléments du résultat étendu, après impôts de néant | (26) |

N) CONVERSION DES DEVISES

Les actifs et les passifs monétaires libellés en monnaies étrangères sont convertis en dollars canadiens aux cours du change en vigueur à la date du bilan consolidé. Les actifs et les passifs non monétaires ainsi que les produits et les charges découlant d'opérations libellées en monnaies étrangères sont convertis aux taux de change en vigueur, basés sur les moyennes pour le mois. L'ajustement des actifs et des passifs monétaires libellés en devises, qui découle des fluctuations du change après leur conversion en dollars canadiens, est classé dans les écarts de change dans l'état consolidé des résultats.

O) IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

La Société comptabilise les impôts sur les bénéfices selon la méthode du report variable, en vertu de laquelle des actifs et des passifs d'impôts futurs sont constatés selon l'estimation de l'incidence fiscale future attribuable aux écarts entre la valeur comptable et la valeur fiscale des actifs et passifs. Les actifs et passifs d'impôts futurs sont déterminés en utilisant les taux d'imposition pratiquement en vigueur pour l'exercice au cours duquel les écarts temporaires sont censés se résorber. L'incidence d'une modification des taux d'imposition sur les actifs et passifs d'impôts futurs est constatée dans les résultats de la période au cours de laquelle la modification est pratiquement en vigueur. Il y a constatation d'actifs d'impôts futurs dans la mesure où leur réalisation est considérée comme étant plus probable qu'improbable. L'avantage au titre des actifs d'impôts futurs qui existait au nouveau départ comptable, et pour lequel une provision pour moins-value est constatée, sera comptabilisé en premier lieu pour ramener à une valeur de néant les actifs incorporels, s'il en est (au prorata), qui avaient été comptabilisés au moment du nouveau départ comptable, le montant résiduel éventuel étant inscrit au crédit des capitaux propres. L'avantage découlant des actifs d'impôts futurs après le nouveau départ sera comptabilisé dans l'état des résultats.

Comme le bénéfice des participations intersociétés détenues par Air Canada non prises en compte (note 3) est exclu des présents états financiers consolidés, la charge d'impôts futurs découlant de l'utilisation des pertes cumulées avant la date de mise en œuvre du PAPE d'Air Canada a été imputée aux capitaux propres.

P) TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

En date du 31 décembre 2007, la trésorerie comprend 411 \$ au titre de placements ayant des échéances initiales d'au plus trois mois (1 330 \$ en 2006). Les placements, constitués d'acceptations bancaires, de billets à escompte bancaires et de papier commercial, peuvent être rapidement convertis en espèces et ont, à la date d'achat, une échéance d'au plus trois mois. Au 31 décembre 2007, le taux d'intérêt moyen pondéré des placements était de 4,68 % (4,31 % en 2006). Voir la note 7 pour des informations sur le papier commercial adossé à des créances émises par des tiers (« PCAA »), qui a été reclassé dans les dépôts et autres actifs dans la mesure où il est prévu que ces montants ne seront pas recouvrables à moins d'un an.

Q) PLACEMENTS À COURT TERME

Les placements à court terme, constitués d'acceptations bancaires et de billets à escompte bancaires, ont des échéances initiales de plus de trois mois et d'au plus un an. Au 31 décembre 2007, le taux d'intérêt moyen pondéré des placements à court terme était de 4,61 % (4,38 % en 2006).

R) LIQUIDITÉS SOUMISES À RESTRICTIONS

La Société a constaté sous l'actif à court terme 124 \$ (109 \$ en 2006) au titre des liquidités soumises à restrictions, le montant représente les fonds détenus en fiducie par Vacances Air Canada en conformité avec les prescriptions réglementaires régissant les produits passages payés d'avance constatés dans le passif à court terme relativement à certaines activités liées aux voyages.

Les liquidités soumises à restrictions échéant à plus d'un an à compter de la date du bilan sont intégrées aux dépôts et autres actifs.

S) RECHANGES, MATIÈRES ET FOURNITURES

Les rechanges, matières et fournitures, qui comprennent les pièces de rechange réparables et remplaçables ainsi que les stocks de carburant, sont évalués au plus faible du coût moyen et de la valeur de réalisation nette.

T) IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles sont initialement constatées au coût. Les immobilisations faisant l'objet de contrats de location-acquisition et l'obligation quant aux versements futurs au titre de la location sont initialement constatées à la juste valeur des immobilisations ou la valeur actualisée de ces versements au titre de la location, si elle est inférieure.

Les immobilisations corporelles sont amorties linéairement sur leur durée d'utilisation estimative, à concurrence de leur valeur résiduelle estimative. Les immobilisations corporelles au titre de contrats de location-acquisition et d'entités à détenteurs de droits variables (« EDDV ») sont amorties sur la durée du contrat, à concurrence de leur valeur résiduelle estimative. La période d'amortissement du matériel volant, y compris des moteurs de rechange et pièces connexes (les « articles durables ») est de 20 à 25 ans et sa valeur résiduelle estimative, de 10 % à 20 %. Les frais de reconfiguration des appareils sont amortis sur trois ans à cinq ans. Les améliorations apportées aux avions détenus sont capitalisées et amorties sur la durée d'utilisation restante. Les améliorations apportées aux avions en location-exploitation sont amorties sur la durée du contrat de location.

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

U) INTÉRÊTS CAPITALISÉS

Les intérêts sur les sommes destinées à financer l'acquisition de nouveau matériel volant et d'autres immobilisations corporelles sont capitalisés sur les périodes précédant la mise en service de ces biens. Les intérêts capitalisés relatifs à l'acquisition de nouveau matériel volant et d'autres immobilisations corporelles sont inclus à titre de dépôts sur acquisitions, dans le compte des immobilisations corporelles (voir la note 4). Les intérêts capitalisés comprennent aussi les frais de financement réclamés par les aviateurs relativement aux engagements pris à l'égard d'immobilisations (voir la note 16).

V) ACTIFS INCORPORELS

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

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

W) DÉPRÉCIATION D'ACTIFS À LONG TERME

Les actifs à long terme sont soumis à un test de recouvrabilité lorsque des événements ou des changements de situation indiquent que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. Lorsqu'un événement ou un changement de situation indique que la valeur comptable d'actifs à long terme qui ne sont pas des actifs incorporels à durée de vie illimitée pourrait ne pas être recouvrée, on en teste la dépréciation éventuelle en comparant l'estimation des flux de trésorerie qu'on s'attend à tirer de ces actifs ou groupes d'actifs dans l'avenir à leur valeur comptable. Si la valeur comptable ne semble pas pouvoir être recouvrée à même les flux de trésorerie prévus, il faut calculer la perte de valeur comme l'excédent de la valeur comptable de l'actif sur sa juste valeur et la comptabiliser dans l'exercice considéré. La recouvrabilité est déterminée en fonction des flux de trésorerie non actualisés directement liés à l'utilisation du groupe d'actifs ou à sa sortie.

Les actifs incorporels à durée de vie indéfinie sont soumis à un test de dépréciation tous les ans ou lorsque les événements ou l'évolution de la situation indiquent une dépréciation possible. Si la valeur comptable des actifs excède leur juste valeur, on ramène la valeur de ces actifs à leur juste valeur.

X) VERSEMENTS AU TITRE DES LOCATIONS AVIONSSUPÉRIEURS OU INFÉRIEURS AUX FRAIS DE LOCATION

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

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

La Société constate un actif et le passif correspondant relativement aux coûts de retrait du service d'une immobilisation corporelle, lorsqu'il existe une obligation juridique de mettre cette immobilisation hors service. La juste valeur du passif lié à une obligation de mise hors service d'une immobilisation doit être constatée dans la période durant laquelle elle est engagée, à condition qu'il soit possible de faire une estimation raisonnable de cette juste valeur. Les coûts de mise hors service qui y sont associés sont capitalisés et augmentent la valeur comptable de l'immobilisation en cause, puis ils sont amortis sur la durée de sa vie utile. Au cours des périodes subséquentes, l'obligation est ajustée en fonction de l'écoulement du temps par passation en charges et les variations des flux de trésorerie sous-jacents par des augmentations ou des réductions de l'obligation liée à la mise hors service d'immobilisations ainsi que de la valeur de l'immobilisation correspondante. Un gain ou une perte peut devoir être constaté au règlement de l'obligation.

Z) OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

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

AA) ENTITÉS À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLESOpérations de location d'appareils ou de réacteurs

La Société a conclu des opérations de location d'appareils ou de réacteurs auprès d'un certain nombre de structures d'accueil, considérées comme entités à détenteurs de droits variables (« EDDV ») selon la note d'orientation concernant la comptabilité NOC-15, *Consolidation des entités à détenteurs de droits variables*, du Manuel de l'ICCA (la « NOC-15 »). Comme la Société est la principale bénéficiaire de ces EDDV, la Société a consolidé des entités de location, portant sur 44 appareils et 22 réacteurs.

Arrangements liés aux sociétés d'avitaillement

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

Au sens de la NOC-15, la Société est la principale bénéficiaire de trois des sociétés d'avitaillement canadiennes. Cinq des sociétés d'avitaillement au Canada dans lesquelles participe Air Canada, mais qui n'ont pas été consolidées, ont des actifs d'environ 141 \$ et des passifs de quelque 119 \$, soit le risque de perte maximal auquel s'expose la Société compte non tenu des autres coûts et obligations liés à la mise hors service d'immobilisations qu'elle pourrait avoir à partager avec les autres compagnies contractantes. La Société considère le risque qui s'y rattache comme minime.

BB) FUTURES MODIFICATIONS DE NORMES COMPTABLES

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

Informations à fournir concernant le capital et Instruments financiers – Informations à fournir et présentation

L'ICCA a publié trois nouvelles normes comptables : les chapitres 1535, « Informations à fournir concernant le capital », 3862, « Instruments financiers – Informations à fournir », et 3863, « Instruments financiers – Présentation ». Ces nouvelles normes s'appliqueront aux exercices ouverts à compter du 1^{er} octobre 2007 et la Société les adoptera le 1^{er} janvier 2008. La Société évalue actuellement les exigences des nouvelles normes en ce qui a trait aux informations à fournir et à la présentation de ces informations.

Le chapitre 1535 établit des normes à l'égard des informations 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, les politiques et les procédures de gestion du capital adoptés par l'entité.

Les chapitres 3862 et 3863 remplacent le chapitre 3861, « Instruments financiers – Informations à fournir et présentation », et modifient et renforcent les obligations en matière d'informations à fournir qu'il prescrit tout en maintenant ses exigences quant à la présentation. Ces nouveaux chapitres viennent accroître l'importance de fournir de l'information sur la nature et l'ampleur des risques inhérents aux instruments financiers et sur la façon dont l'entité 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 contient de nouvelles obligations à l'égard de l'information à fournir afin d'accroître la transparence. La méthode comptable relative aux stocks adoptée par la Société est conforme aux exigences en matière d'évaluation comprises dans la nouvelle norme et l'adoption de cette dernière ne devrait donc pas avoir d'incidence sur les résultats de la Société. Cependant, il faudra fournir davantage d'information à l'égard des stocks comptabilisés à la valeur de réalisation nette, du montant des stocks inscrit en charges et du montant de toute dépréciation des stocks.

CC) CHIFFRES CORRESPONDANTS

Certains chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés afin qu'ils soient conformes à la présentation des états financiers adoptée pour l'exercice considéré.

3. PREMIER APPEL PUBLIC À L'ÉPARGNE

Le PAPE d'Air Canada était composé du placement, par Air Canada, d'un total de 9 523 810 actions à droit de vote variable et actions à droit de vote pour un produit brut de 200 \$ (187 \$ après déduction des frais de placement de 13 \$) et du placement secondaire, par ACE, d'un total de 15 476 190 actions à droit de vote variable et actions à droit de vote pour un produit brut de 325 \$ pour ACE (304 \$ après déduction des frais de placement de 21 \$). Les frais de placement engagés ont été répartis entre ACE et Air Canada selon une estimation au prorata du montant global du placement. Air Canada n'a reçu aucun produit du placement secondaire d'ACE.

Les autres opérations effectuées en liaison avec le PAPE d'Air Canada, clos le 24 novembre 2006, sont les suivantes :

- Avant le PAPE d'Air Canada et dans le cadre d'une planification interne effectuée par le groupe d'entités d'ACE, Air Canada a versé environ 595 \$ à ACTS pour payer à l'avance l'équivalent estimé de 12 mois de services qu'ACTS devait fournir à Air Canada à compter du 1^{er} novembre 2006.

Ce paiement anticipé a été immédiatement prêté par ACTS à Air Canada sous la forme d'un prêt sans intérêt. Le prêt est remboursable par versements correspondant aux montants qu'Air Canada aurait autrement eu à payer à ACTS pour les services devant être rendus à compter du 1^{er} novembre 2006. En substance, cette opération représente une opération hors trésorerie et a été exclue de l'état consolidé des flux de trésorerie. La Société a remboursé le prêt au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2007.

- ACE a cédé à Air Canada la totalité de sa participation dans Services au sol Air Canada et Air Canada Cargo, ainsi que 51 % de sa participation dans Vacances Air Canada, en contrepartie de l'émission à ACE d'actions ordinaires supplémentaires d'Air Canada. De plus, ACE a échangé toutes les actions privilégiées d'Air Canada qu'elle détenait contre des actions ordinaires d'Air Canada selon un ratio d'échange égal au prix des actions vendues dans le cadre du PAPE d'Air Canada, ce qui a entraîné l'émission d'actions ordinaires supplémentaires. Aucune considération n'est accordée à cette opération dans les états financiers consolidés correspondants de 2006, puisque les actions privilégiées seraient classées dans les capitaux propres. Par suite de ces opérations, ACE détenait 90 476 190 actions ordinaires dans la société Air Canada restructurée immédiatement avant l'appel à l'épargne.
- Air Canada a cédé certains placements spéciaux qu'elle détenait dans ACTS à ACE pour une contrepartie de 673 \$; l'opération a été prise en compte dans le « Surplus d'apport » (voir le paragraphe portant sur les participations intersociétés non prises en compte ci-après).
- Les comptes intersociétés entre ACE et Air Canada ont été réglés, ce qui a donné lieu à une augmentation de 170 \$ de la « Trésorerie et équivalents de trésorerie », à une réduction de 269 \$ (comprenant une avance de 186 \$ et un billet à recevoir dans le cadre de la cession du placement Jazz de 83 \$) des « Dépôts et autres actifs », à une réduction de 41 \$ des « Débiteurs » et à une réduction de 140 \$ de la « Dette à long terme ».

Répartition des charges générales

Pour la période précédant le 24 novembre 2006, les états financiers consolidés tiennent compte de la quote-part de la Société dans les charges générales engagées par ACE, établie selon la proportion des produits consolidés de la Société par rapport aux produits consolidés d'ACE. La part des charges générales répercutée sur la Société correspond à sa quote-part des charges générales engagées par ACE en ce qui concerne, entre autres, la rémunération des hauts dirigeants, les honoraires juridiques, les relations avec les investisseurs, la trésorerie, les finances et l'information financière, les impôts, la vérification interne, les ressources humaines, ainsi que la gouvernance d'entreprise, les honoraires professionnels et les obligations de déclaration, qui se sont chiffrées au total à 11 \$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2006. Cette répartition des charges générales est constatée dans le secteur des Services Air Canada et est portée au crédit du surplus d'apport. Le 24 novembre 2006, la répartition des charges générales a cessé.

Pour la période antérieure au 24 novembre 2006, les états financiers consolidés ne tiennent pas compte de la répartition d'intérêts débiteurs additionnels sur les titres d'emprunt émis par ACE, dont le taux d'intérêt réel moyen pondéré s'élève à 12 % pour la période close le 24 novembre 2006. Dans le cadre du PAPE d'Air Canada décrit ci-dessus, la Société a réglé l'encours de 140 \$ des emprunts contractés auprès d'ACE et de ses apparentés. La moyenne pondérée des taux d'intérêt effectifs s'appliquant à ces dettes intersociétés s'élevait à 9,36 % pour la période close le 24 novembre 2006. La direction de la Société estime que la dette intersociétés et les taux appliqués étaient appropriés dans les circonstances.

Participations intersociétés non prises en compte

Avant le PAPE d'Air Canada, Air Canada détenait, à des fins de planification fiscale, certaines participations dans des sociétés en commandite dont ACE possédait directement ou indirectement toutes les parts. Ces participations, le bénéfice connexe et les incidences fiscales connexes ont été exclus des présents bilans, et résultats de la Société, car elles n'avaient rien à voir avec les activités de la Société. Certaines de ces participations ont été cédées à ACE en 2005 et en 2006 moyennant un montant en trésorerie et un billet à recevoir. Aux fins des états financiers consolidés, 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. En 2006, la Société a reçu d'ACE des montants en trésorerie de 673 \$ pour les placements dans ACTS et de 483 \$ pour les placements dans Jazz.

En 2006, Jazz a réglé l'encours du billet à payer de 200 \$ à une filiale d'ACE dans le cadre du premier appel public à l'épargne du Fonds de revenu Jazz Air (note 21).

Impôts sur les bénéfices

Dans le cadre de la stratégie d'utilisation de pertes fiscales prévue au moment du PAPE d'Air Canada et de la restructuration de l'entreprise, une charge d'impôts de 345 \$ a été créée en 2006. Cette charge d'impôts découle de la cession des actifs d'impôts de la Société à ACE. Ces impôts à payer étaient recouvrables à partir des actifs d'impôts futurs de la Société et ont été réglés au premier trimestre de 2007. La Société a inscrit dans les impôts exigibles, à l'état consolidé des résultats, des intérêts débiteurs de 6 \$ applicables au solde des impôts avant le recouvrement.

4. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

| | 2007 | 2006 |
|---|-----------------|-----------------|
| Coût | | |
| Matériel volant, y compris les réacteurs de rechange ^{a)} | 5 433 \$ | 3 666 \$ |
| Actifs visés par des contrats de location-acquisition ^{b)} | 1 899 | 1 813 |
| Bâtiments, y compris les améliorations locatives | 603 | 662 |
| Matériel au sol et autre équipement | 136 | 122 |
| | 8 071 | 6 263 |
| Amortissement cumulé | | |
| Matériel volant, y compris les réacteurs de rechange ^{a)} | 685 | 476 |
| Actifs visés par des contrats de location-acquisition ^{b)} | 438 | 285 |
| Bâtiments, y compris les améliorations locatives | 118 | 95 |
| Matériel au sol et autres équipements | 35 | 24 |
| | 1 276 | 880 |
| | 6 795 | 5 383 |
| Dépôts sur acquisitions, y compris les intérêts capitalisés ^{c)} | 1 124 | 563 |
| Immobilisations corporelles à la valeur comptable nette^{d)} | 7 919 \$ | 5 946 \$ |

- a) Sont compris dans le matériel volant au 31 décembre 2007 des articles durables, dont des moteurs de rechange d'un coût de 560 \$ (450 \$ en 2006), moins l'amortissement cumulé de 121 \$ (70 \$ en 2006) pour une valeur comptable nette de 439 \$ (380 \$ en 2006). Sont aussi inclus dans le matériel volant 33 appareils loués à Jazz (note 16) et à des tiers d'un coût de 753 \$ (763 \$ en 2006), moins l'amortissement cumulé de 152 \$ (100 \$ en 2006), pour une valeur comptable nette de 601 \$ (663 \$ en 2006).
- b) Sont compris dans les contrats de location-acquisition au 31 décembre 2007, 39 appareils (37 en 2006) d'un coût de 1 825 \$ (1 739 \$ en 2006), moins l'amortissement cumulé de 409 \$ (265 \$ en 2006) pour une valeur comptable nette de 1 416 \$ (1 474 \$ en 2006), du matériel informatique au coût de 28 \$ (28 \$ en 2006), moins l'amortissement cumulé de 23 \$ (16 \$ en 2006) pour une valeur comptable nette de 5 \$ (12 \$ en 2006), et des installations au coût de 46 \$ (46 \$ en 2006) moins l'amortissement cumulé de 6 \$ (4 \$ en 2006) pour une valeur comptable nette de 40 \$ (42 \$ en 2006).
- c) Comprend 867 \$ (287 \$ en 2006) au titre d'appareils 777 et 787 de Boeing et 26 \$ (66 \$ en 2006) au titre d'appareils d'Empresa Brasileira de Aeronautica S.A. (« Embraer »), 205 \$ (175 \$ en 2006) au titre du programme de réaménagement des cabines ainsi que 26 \$ (35 \$ en 2006) au titre d'achats de matériel et de projets internes. Voir la note 8 c) pour des informations sur le financement des acomptes avant livraison de Boeing.
- d) La valeur comptable nette des immobilisations corporelles comprend les sommes suivantes : 973 \$ (1 137 \$ en 2006) au titre de la consolidation d'entités de location d'avions et de réacteurs; 123 \$ (111 \$ en 2006) au titre de la consolidation de sociétés d'avitaillement et néant (199 \$ en 2006) au titre de la consolidation de Jazz; ces consolidations ont été effectuées conformément à la NOC-15 (Jazz n'est plus consolidée depuis le 24 mai 2007, comme il est décrit à la note 1).

Au 31 décembre 2007, le matériel volant comptait 12 appareils (28 en 2006) retirés du service, pour une valeur comptable nette de 5 \$ (5 \$ en 2006) qui équivaut à peu près à la juste valeur.

Les intérêts capitalisés pendant l'exercice 2007 s'élèvent à 108 \$ (61 \$ en 2006), dont 63 \$ à un taux d'intérêt égal au TIOL à trois mois des États-Unis, majoré de 3,0 %, 5 \$ à un taux d'intérêt égal au TIOL à 30 jours, majoré de 1,14 % et 40 \$ à un taux d'intérêt de 8,34 %.

En 2007 :

- La Société a vendu un appareil en service, d'une valeur comptable de 21 \$, pour un produit de 23 \$ qui a donné lieu à un gain à la vente de 2 \$ (perte de 2 \$ après impôts).
- La Société a vendu un immeuble à ACTS Aéro pour un produit de 28 \$ qui correspondait à la valeur comptable de l'immeuble (voir la note 20).
- Un appareil CRJ-100 appartenant à Air Canada et loué à Jazz a été gravement endommagé et n'est pas réparable. Après réception du produit de l'assurance de 21 \$, Air Canada a constaté un gain de 14 \$ (10 \$ après impôts) à la sortie de l'appareil.

- La Société a vendu un de ses biens immobiliers à vocation commerciale, d'une valeur comptable de 37 \$, pour un produit net de 42 \$ et un gain à la vente de 5 \$ (4 \$ après impôts).
- La Société a vendu 18 appareils retirés du service, d'une valeur comptable de néant, pour un produit de 2 \$ se traduisant par un gain de 2 \$ (1 \$ après impôts).

En 2006 :

- La Société a vendu un de ses bâtiments, ayant une valeur comptable de 35 \$, pour un produit de 40 \$, soit un gain de 5 \$.
- La Société a inscrit une perte de valeur de 7 \$ sur un de ses bâtiments destinés à la vente, bâtiment qui a été vendu à ACTS Aéro en 2007 (voir la note 20).

5. CHARGES REPORTÉES

| | | 2007 | 2006 |
|--|---------|--------------|---------------|
| Versements au titre des locations avions supérieurs aux frais de location – Air Canada | Note 2X | 47 \$ | 55 \$ |
| Frais de financement – Air Canada | | 4 | 18 |
| Versements au titre des locations avions supérieurs aux frais de location – Jazz | Note 2X | - | 28 |
| Frais de financement – Jazz | | - | 2 |
| | | 51 \$ | 103 \$ |

6. ACTIFS INCORPORELS

| | 2007 | 2006 |
|--|---------------|-----------------|
| Actifs à durée de vie indéfinie | | |
| Droits relatifs à des désignations et créneaux aéroportuaires internationaux | 327 \$ | 430 \$ |
| Marque de commerce Air Canada | 298 | 393 |
| Autres marques de commerce | 31 | 50 |
| | 656 | 873 |
| Actifs à durée de vie limitée | | |
| Affiliation à Star Alliance | 131 | 158 |
| Autres contrats ou relations clients | 144 | 157 |
| Actifs incorporels d'ordre technologique | 186 | 130 |
| | 461 | 445 |
| Amortissement cumulé | | |
| Affiliation à Star Alliance | (27) | (22) |
| Autres contrats ou relations clients | (81) | (65) |
| Actifs incorporels d'ordre technologique | (57) | (37) |
| | (165) | (124) |
| Actifs à durée de vie limitée, montant net | 296 | 321 |
| | 952 \$ | 1 194 \$ |

Par suite de la constatation, dans l'exercice clos le 31 décembre 2007, de l'avantage au titre des actifs d'impôts futurs qui existait au nouveau départ comptable et pour lequel une provision pour moins-value avait été constatée, les actifs incorporels ont été réduits proportionnellement de 252 \$ (554 \$ en 2006). De plus, l'amortissement des actifs incorporels s'est établi à 41 \$ (54 \$ en 2006).

La valeur comptable des actifs incorporels comprend un montant de néant (5 \$ en 2006) relativement à Jazz, qui n'est plus consolidée selon la NOC-15 depuis le 24 mai 2007.

7. DÉPÔTS ET AUTRES ACTIFS

| | 2007 | 2006 |
|--|---------------|---------------|
| Dépôts liés à des appareils ^{a)} | 150 \$ | 168 \$ |
| Liquidités soumises à restrictions ^{b)} | 84 | 83 |
| Dépôts liés aux régimes de retraite et avantages complémentaires | 101 | - |
| Papier commercial adossé à des actifs (« PCAA ») ^{c)} | 29 | - |
| Autres dépôts | 56 | 50 |
| Autres | 17 | 11 |
| | 437 \$ | 312 \$ |

- a) Dépôts versés aux bailleurs pour la location d'appareils et de simulateurs de vols.
- b) Les liquidités soumises à restrictions sont des fonds déposés dans divers établissements financiers en garantie de lettres de crédit et autres éléments.
- c) La Société a constaté, au titre des « dépôts et autres actifs », 37 \$ (29 \$ après un ajustement de la juste valeur) liés à un PCAA non bancaire qu'elle détient. Ces placements, dont l'échéance était prévue au troisième trimestre de 2007, étaient auparavant constatés au poste Trésorerie et équivalents de trésorerie; le transfert dans les Dépôts et autres actifs a été comptabilisé à titre d'activité d'investissement dans l'état consolidé des flux de trésorerie. Le 23 décembre 2007, une entente de principe visant à restructurer les investissements dans un PCAA a été approuvée par le comité pancanadien des investisseurs sur les effets de commerce structurés adossés à des créances (le « Comité »). L'approbation de la restructuration sera soumise au vote de tous les investisseurs, qui devrait avoir lieu d'ici mars 2008. Dans le cadre de la restructuration, l'intégralité du PCAA sera échangée contre des billets à long terme dont l'échéance correspondra à l'échéance des actifs sous-jacents de la structure projetée. Air Canada ne comptabilise pas par régularisation d'intérêts sur ces placements.

En 2007, Air Canada a inscrit au débit des produits (charges) hors exploitation un montant de 8 \$ (5 \$ après impôts) pour tenir compte de diverses hypothèses quant à la juste valeur des placements, notamment de facteurs comme les scénarios d'estimation des flux de trésorerie et les taux d'actualisation ajustés au risque. Les hypothèses utilisées pour estimer la juste valeur sont susceptibles de changer, ce qui pourrait se traduire par d'autres ajustements des résultats hors exploitation dans l'avenir.

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

| | Échéance définitive | Taux d'intérêt stipulé | 2007 | | 2006 | |
|---|------------------------|------------------------------|--------------|-----------|--------------|-----------|
| Financement des appareils Embraer ^{a)} | 2017-2021 | 6,61-8,49 | 1 138 | \$ | 776 | \$ |
| Financement des appareils Boeing ^{b)} | 2019 | 5,13-5,69 | 647 | | - | |
| Financement avant livraison ^{c)} | 2008-2013 | 6,16 | 521 | | - | |
| Contrats de vente conditionnelle ^{d)} | 2019 | 7,74-7,97 | 149 | | 184 | |
| Entente de coopération Air Canada-Lufthansa ^{e)} | 2009 | 6,50 | 25 | | 44 | |
| Prêt GE ^{f)} | 2015 | 10,58 | 38 | | 48 | |
| Facilité de crédit renouvelable ^{g)} | | | - | | - | |
| CRJ ^{h)} | 2012 | 6,43 | 33 | | - | |
| Autres | | | - | | 5 | |
| Dettes directes de la Société | | | 2 551 | | 1 057 | |
| Jazz – facilité de crédit consortiale de premier rang ⁱ⁾ | | | - | | 115 | |
| Entités de location d'avions et de réacteurs – dette ^{j)} | | | 771 | | 1 051 | |
| Sociétés d'avitaillement – dette ^{k)} | | | 125 | | 59 | |
| Dettes consolidées selon la NOC-15 | | | 896 | | 1 225 | |
| Obligations locatives^{l)} | | | 972 | | 1 281 | |
| Total de la dette et des obligations locatives | | | 4 419 | | 3 563 | |
| Part à moins d'un an | | | (413) | | (367) | |
| Dettes à long terme et obligations locatives | | | 4 006 | \$ | 3 196 | \$ |

Le taux d'intérêt stipulé figurant dans le tableau ci-dessus est celui qui est en vigueur au 31 décembre 2007.

Les obligations de remboursement du capital au 31 décembre 2007 sur la dette à long terme et les obligations locatives ainsi que la dette contractée pour les avions, les réacteurs et l'avitaillement, consolidées comme entités à détenteurs de droits variables conformément à la NOC-15, s'établissent comme suit :

| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | Par la suite | Total |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-----------------|-----------------|
| Dettes directes de la Société | 160 \$ | 152 \$ | 141 \$ | 153 \$ | 166 \$ | 1 779 \$ | 2 551 \$ |
| Dettes consolidées selon la NOC-15 | 105 | 51 | 100 | 288 | 73 | 279 | 896 |
| Obligations au titre du remboursement du capital des contrats de location-acquisition | 148 | 80 | 83 | 84 | 132 | 445 | 972 |
| Total | 413 \$ | 283 \$ | 324 \$ | 525 \$ | 371 \$ | 2 503 \$ | 4 419 \$ |

- a) Le financement des appareils d'Embraer s'établit à 1 151 \$ US au 31 décembre 2007 (666 \$ US au 31 décembre 2006). Le capital et les intérêts sont remboursés par versements trimestriels jusqu'à l'échéance. L'emprunt est garanti par les 57 appareils d'Embraer livrés, y compris ceux livrés entre 2005 et 2007, d'une valeur comptable de 1 651 \$.
- b) Le financement des appareils de Boeing s'établit à 655 \$ US au 31 décembre 2007 et provient du financement de garantie d'emprunt fourni par l'Export-Import Bank des États-Unis (« EXIM »), comme il est décrit ci-après. Le capital et les intérêts sont remboursés par versements trimestriels jusqu'à l'échéance. L'emprunt est garanti par les sept appareils livrés, d'une valeur comptable de 992 \$.

Le 19 avril 2007, la Société recevait d'EXIM 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 »). En 2007, la Société a pris livraison de huit appareils 777 de Boeing, dont sept 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 fournie par EXIM, le huitième faisant l'objet d'un contrat de location-exploitation conclu avec International Lease Finance Corporation (« ILFC »).

- c) Le 30 octobre 2007, la Société a conclu une entente avec un syndicat bancaire pour le financement d'acomptes avant livraison sur 10 des 16 appareils 777 de Boeing envisagés dans le cadre du contrat d'acquisition d'appareils conclu avec Boeing. Le financement des acomptes avant livraison consiste en une série de prêts propres aux appareils pour un engagement total maximal d'au plus 568 \$ (575 \$ US). Les

prêts liés aux acomptes avant livraison ont une durée de cinq ans, mais peuvent être remboursés par anticipation sans pénalités à la livraison des appareils. La Société a tiré 533 \$ (540 \$ US) en octobre 2007. La Société a remboursé par anticipation, en novembre 2007, le prêt de 64 \$ (65 \$ US) lié à des acomptes avant livraison sur le premier 777 de Boeing, livré en vertu de l'entente de financement des acomptes avant livraison. La Société a en outre avisé le consortium bancaire assurant le financement des acomptes avant livraison qu'elle rembourserait les prêts consentis à la livraison des appareils, du deuxième au huitième. Air Canada entend rembourser tous les prêts consentis relativement aux acomptes avant livraison dès la livraison des appareils concernés, au moyen du financement à long terme engagé pour les appareils devant être livrés. La livraison du dernier appareil visé par ce financement des acomptes avant livraison est actuellement prévue pour novembre 2008 et Air Canada compte avoir alors entièrement remboursé les prêts finançant les acomptes avant livraison. À la fin de l'exercice 2007, l'encours des prêts liés aux acomptes avant livraison s'élevait à 521 \$ (528 \$ US) et tenait compte de deux tirages additionnels de 26 \$ (26 \$ US) chacun. Le financement à long terme est inclus dans la dette à long terme et les obligations locatives, dans le bilan consolidé. Les intérêts capitalisés cumulés relativement à ce financement s'établissent à 5 \$ pour un taux d'intérêt correspondant au TIOL à 30 jours, majoré de 1,14 %, soit 6,16 % au 31 décembre 2007. Les emprunts ne sont pas exigibles avant 2013; les remboursements du capital exigibles par la suite sont présentés dans le tableau ci-dessous.

- d) Capital impayé de 151 \$ US sur l'achat de deux appareils A340-500 financés dans le cadre de contrats de vente conditionnelle. Le capital et les intérêts sont payés trimestriellement jusqu'à l'échéance en 2019. Les versements échelonnés sur le prix d'achat portent intérêt à un taux égal au TIOL à trois mois majoré de 2,9 % (7,74 % – 7,97 % au 31 décembre 2007 et 8,27 % au 31 décembre 2006). La valeur comptable des deux appareils A340-500 affectés en garantie des contrats de vente conditionnelle est de 265 \$ au 31 décembre 2007.
- e) Capital impayé de 25 \$ US échéant en 2009, remboursé par versements semestriels au taux d'intérêt fixe de 4,50 %, majoré de 2,0 % de commission de garantie annuelle.
- f) Capital impayé de 38 \$ US échéant en 2015, remboursé par versements trimestriels à un taux d'intérêt variable correspondant au TIOL de six mois majoré de 5,75 %, payable d'avance à toute date de versement d'intérêt après le 23 décembre 2007. La prochaine date de versement d'intérêt est le 20 mars 2008. L'emprunt est garanti par du matériel d'entraînement au vol d'une valeur comptable actuelle de 47 \$.
- g) La facilité de crédit renouvelable est une facilité de crédit renouvelable garantie de premier rang de 400 \$ (la « facilité de crédit »). La durée de trois ans de la facilité de crédit peut être prolongée au gré d'Air Canada pour des périodes d'un an supplémentaires à chaque anniversaire de la clôture du PAPE d'Air Canada, sur approbation préalable des prêteurs ayant avancé au moins les deux tiers des fonds disponibles aux termes de la facilité de crédit. Le montant global disponible en vertu de la facilité de crédit est assujéti à une restriction de la capacité d'emprunt établie en fonction de certains pourcentages de la valeur des comptes débiteurs et des biens immobiliers admissibles. La facilité de crédit est garantie par une sûreté de premier rang et par une hypothèque constituée sur les biens actuels et futurs d'Air Canada, sous réserve de certaines exclusions et charges autorisées, et par un droit de premier rang et une hypothèque grevant certains biens immobiliers détenus ou loués par Air Canada. Les obligations d'Air Canada sont garanties par 1209265 Alberta Ltd., filiale d'Air Canada, qui fournit une sûreté réelle de premier rang constituée sur ses biens actuels et futurs, sous réserve de certaines exclusions et charges autorisées, comme cautionnement. La facilité de crédit contient les déclarations et garanties habituelles et est assujéti aux conditions habituelles (concernant notamment les clauses restrictives, les engagements financiers et les cas de défaut). La marge de taux d'intérêt est fixée à des taux allant du TIOL majoré de 2,25 % à 3,25 % au taux préférentiel majoré de 1,25 % à 2,25 % (selon le bénéfice d'Air Canada avant intérêts, impôts, amortissement, désuétude et location avions). Au 31 décembre 2007, aucune somme n'avait été tirée sur cette facilité.
- h) En 2007, la Société a refinancé cinq avions à réaction régionaux (« CRJ »). Le refinancement comprenait un paiement de 36 \$ à des tiers au titre d'autres obligations aux termes du contrat de location. En 2007, la dette de 9 \$ grevant l'un des CRJ a été remboursée. Au 31 décembre 2007, le capital impayé sur les quatre CRJ s'établissait à 33 \$. Le principal et les intérêts sont payés par versements trimestriels jusqu'à l'échéance en 2012. Le financement porte intérêt à taux variable établi selon le taux des acceptations bancaires canadiennes à trois mois, majoré de 1,7 %. L'emprunt est garanti par les cinq appareils livrés, d'une valeur comptable de 29 \$.

- i) En date du 31 décembre 2006, Jazz a comptabilisé une facilité de crédit consortiale garantie de premier rang de 150 \$ (note 5). À la clôture du PAPE de Jazz, un montant de 115 \$ (113 \$ après commissions) a été tiré sur la facilité de crédit. La facilité, d'une durée de trois ans, porte intérêt à taux variables et vient à échéance en 2009. L'encours de la facilité de crédit était garanti par la quasi-totalité des actifs actuels et futurs de Jazz. Jazz avait conclu des contrats de swap avec des tiers d'une valeur notionnelle de 115 \$ pour recevoir des taux variables et payer des taux fixes de 7,09 %. Après le 31 décembre 2006, l'échéance initiale de cette facilité a été prolongée jusqu'à 2010. Depuis le 24 mai 2007, Air Canada ne consolide plus les résultats et la situation financière de Jazz (voir la note 1).
- j) La Société a conclu des opérations de location liées à des appareils ou des réacteurs auprès de plusieurs structures d'accueil considérées comme des EDDV. La dette était assortie d'un taux d'intérêt effectif moyen pondéré d'environ 8 % (8 % en 2006). Ces appareils et ces réacteurs ont une valeur comptable de 973 \$ et sont affectés en garantie des emprunts par leurs propriétaires. En vertu de ces contrats de location, les créanciers ont des recours contre la Société, en tant que locataire, en cas de non-paiement ou de résiliation anticipée du contrat de location. La dette liée aux appareils s'établit à 780 \$ US (771 \$ [902 \$ US (1 051 \$) en 2006]; elle est résumée comme suit :

| | Échéance définitive | | | 2006 |
|-------------------|---------------------|---------------|--|-----------------|
| | | 2007 | | |
| CRJ | 2010 - 2011 | 218 \$ | | 316 \$ |
| 767-300 de Boeing | 2011 - 2016 | 163 | | 211 |
| Réacteurs | 2008 | 54 | | 71 |
| A319 d'Airbus | 2011 - 2014 | 215 | | 304 |
| A321 d'Airbus | 2017 | 121 | | 149 |
| Total | | 771 \$ | | 1 051 \$ |

- k) Selon la NOC-15, la Société est le principal bénéficiaire de certaines sociétés d'avitaillement canadiennes. La dette est composée d'acceptations bancaires portant intérêt à des taux variant entre 5,72 % et 6,93 %, d'emprunts bancaires portant intérêt à des taux variant entre le taux préférentiel majoré de 0,25 % et le taux préférentiel majoré de 1,5 % et d'emprunts obligataires portant intérêt à 5,09 %. Une tranche de 110 \$ de la dette est exigible en 2032 et est remboursable par versements semestriels égaux portant sur le capital et les intérêts. La tranche résiduelle de la dette a des échéances diverses. La dette est garantie par un contrat de sûreté générale couvrant tous les actifs des sociétés d'avitaillement. La valeur comptable de la dette des sociétés d'avitaillement est de 123 \$ au 31 décembre 2007.
- l) Les obligations locatives, liées au matériel informatique, aux installations et à 39 appareils, totalisent 972 \$ (71 \$ et 912 \$ US) [en 2006, elles totalisaient 1 281 \$ (80 \$ et 1 030 \$ US)]. La dette porte intérêt à un taux effectif moyen pondéré d'environ 8 % et les échéances définitives sont échelonnées entre 2008 et 2027. En 2007, la Société a constaté des intérêts débiteurs de 96 \$ (101 \$ en 2006) sur les obligations locatives.

Certains contrats de locations avions prévoient un test de la juste valeur à partir du 1^{er} juillet 2009 et chaque année par la suite, jusqu'à l'échéance. Ce test porte sur les 26 appareils en location, dont 23 font l'objet de contrats de location-acquisition. Selon les résultats de ce test, la Société pourrait être tenue de payer certains loyers par anticipation en fonction de la juste valeur des appareils à la date du test. Tout montant payé par anticipation sera appliqué en réduction des obligations locatives. La Société est partie à des contrats conclus avec des tiers en vue de financer la valeur résiduelle de certains appareils. Si la Société est tenue, en vertu des clauses de l'emprunt, d'appliquer un test de valeur aux obligations locatives payées d'avance, ces montants pourront être recouverts auprès du tiers fournisseur du financement de la valeur résiduelle des appareils à l'échéance des contrats de location dans la mesure où l'obligation ajustée pour tenir compte des montants payés d'avance est inférieure au financement de la valeur résiduelle. Le montant maximal à payer le 1^{er} juillet 2009, en partant de l'hypothèse que les appareils correspondants ont une valeur de néant, est de 722 \$ (731 \$ US). Ce montant s'élimine progressivement jusqu'à l'échéance des contrats correspondants. Étant donné que la Société ne prévoit pas avoir à payer de loyers par anticipation compte tenu des prévisions concernant la juste valeur que pourront avoir les appareils dans l'avenir, le coût après amortissement de ces obligations locatives tient compte des paiements prévus sur la durée jusqu'à l'échéance.

Au 31 décembre 2007, les paiements minimaux futurs au titre des obligations locatives s'établissaient comme suit :

| | | |
|--|--------------|-----------|
| 2008 | 223 | \$ |
| 2009 | 147 | |
| 2010 | 142 | |
| 2011 | 136 | |
| 2012 | 177 | |
| Par la suite | 569 | |
| Total des paiements de loyer minimaux | 1 394 | |
| Moins le montant représentant les intérêts | (422) | |
| Total des obligations locatives | 972 | \$ |

Les paiements minimaux au titre des obligations locatives comprennent les garanties des valeurs résiduelles, sauf dans le cas où la Société a obtenu un financement des valeurs résiduelles.

En 2007, la Société a payé des intérêts sur la dette à long terme et les obligations locatives de 263 \$ (251 \$ en 2006).

9. IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES FUTURS

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

| | 2007 | 2006 |
|--|---------|----------|
| Actif d'impôts futurs constaté au titre de l'actif à court terme ^{a)} | - \$ | 345 \$ |
| Impôts exigibles ^{a)} | - \$ | (345) \$ |
| Impôts à payer à long terme ^{a)} | (10) \$ | - \$ |
| Passif d'impôts sur les bénéfices futurs ^{c)} | (88) \$ | (134) \$ |

a) Impôts exigibles

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 \$ a été prévu au titre des impôts exigibles en 2006. Ces impôts exigibles résultent du transfert des actifs d'impôts d'Air Canada à ACE. Ces impôts à payer étaient recouvrables à partir des actifs d'impôts futurs d'Air Canada et ont été réglés en 2007. La Société a constaté un montant de 6 \$ au titre des impôts exigibles en 2007, en raison des intérêts sur le solde fiscal avant le recouvrement.

En 2007, Air Canada a constaté une charge d'impôts de 10 \$ résultant de l'harmonisation des impôts sur les sociétés par les gouvernements fédéral et de l'Ontario. Air Canada aura 10 \$ en impôts à payer sur une période de cinq ans à compter de 2009. Ce montant est pris en compte dans les « Autres passifs à long terme ».

b) Provision pour moins-value

La Société a déterminé qu'il est plus probable qu'improbable que les actifs d'impôts futurs de 843 \$ ne soient pas recouvrables et ils ont été contrebalancés par une provision pour moins-value. Toutefois, les déductions fiscales futures à l'origine des actifs d'impôts futurs demeurent disponibles pour utilisation ultérieure en réduction du bénéfice imposable.

Après le PAPE d'Air Canada, en 2006, la comptabilisation des impôts sur les bénéfices futurs d'Air Canada a été dissociée de celle d'ACE. Par conséquent, les opérations d'ACE comptabilisables ne devraient plus avoir de répercussions sur les actifs incorporels et les capitaux propres d'Air Canada. Pour les périodes postérieures au PAPE d'Air Canada, l'avantage au titre des actifs d'impôts futurs qui existait au nouveau départ comptable, et pour lequel une provision pour moins-value est constatée, sera comptabilisé en premier lieu pour ramener à une valeur de néant les actifs incorporels, s'il en est, (sur une base proportionnelle) qui avaient été comptabilisés au moment du nouveau départ comptable. L'avantage au titre des actifs d'impôts futurs acquis après le nouveau départ sera présenté dans l'état des résultats.

Avant que n'ait lieu le PAPE d'Air Canada en 2006, il a été établi qu'une partie de la provision pour moins-value constatée par ACE devait être reprise puisqu'il était plus probable qu'improbable que certains actifs d'impôts futurs de 504 \$, au titre desquels a été constatée une provision pour moins-value au moment de passer à la comptabilité nouveau départ, seraient réalisés. Conformément à la méthode de comptabilisation des impôts sur les bénéfices d'Air Canada lorsqu'elle était détenue en propriété exclusive par ACE, la reprise de la provision pour moins-value par ACE s'est traduite par une réduction des actifs incorporels d'Air Canada (selon une estimation au prorata) de 374 \$ en 2006.

Pour les périodes au cours desquelles Air Canada était propriété exclusive d'ACE, l'avantage au titre des actifs d'impôts futurs qui existait au passage à la comptabilité nouveau départ, y compris l'avantage constaté par les apparentés de la Société, à l'égard duquel la provision pour moins-value a été reprise, est comptabilisé au prorata en diminution des actifs incorporels de la Société et est porté au débit ou au crédit des capitaux propres de la Société. La répartition au prorata de la reprise de la provision pour moins-value était fondée sur la valeur comptable globale des actifs incorporels de la Société et des autres entités d'ACE étant donné que, en vertu du plan d'arrangement aux termes de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies*, ces actifs incorporels ont été transférés d'Air Canada aux autres entités. Le débit cumulé porté aux capitaux propres de la Société s'établissait à 291 \$ au 31 décembre 2006.

Comme il est décrit à la note 3, les présents états financiers consolidés excluent le bénéfice de certaines participations intersociétés détenues par Air Canada. Les bénéfices dégagés par ces participations ont permis l'utilisation de pertes autres qu'en capital reportées prospectivement d'Air Canada et la charge d'impôts sur les bénéfices futurs a par conséquent été répercutée sur les capitaux propres de la Société. Le débit cumulé porté aux capitaux propres de la Société s'établissait à 282 \$ au 31 décembre 2006.

c) Passif d'impôts sur les bénéfices futurs

L'hypothèse a été retenue que certains actifs incorporels et autres, dont le coût fiscal nominal et la valeur comptable s'établissent à environ 661 \$, ont une durée de vie indéfinie et, en conséquence, le passif d'impôts futurs connexe ne devrait pas être retiré du bilan tant que les actifs n'auront pas été cédés ou qu'ils ne seront pas amortissables, ce qui entraîne la constatation d'un passif d'impôts futurs de 88 \$.

| | 2007 | 2006 |
|--|----------------|---------------|
| Actifs d'impôts futurs | | |
| Report de pertes prospectif | 52 \$ | 27 \$ |
| Obligations au titre des avantages complémentaires de retraite | 556 | 685 |
| Provisions comptables non déductibles actuellement aux fins fiscales | 129 | 180 |
| Amortissement comptable des immobilisations supérieur à l'amortissement fiscal | 187 | 278 |
| Dépenses en immobilisations admissibles | 2 | 10 |
| Produits constatés d'avance | 13 | 393 |
| Autres | 60 | 50 |
| Total des actifs d'impôts futurs | 999 | 1 623 |
| Passifs d'impôts futurs | | |
| Actifs incorporels | 135 | 210 |
| Autres | 109 | 33 |
| Total des actifs d'impôts futurs | 244 | 243 |
| Actifs d'impôts futurs, montant net | 755 | 1 380 |
| Moins provision pour moins-value ^{b)} | 843 | 1 169 |
| Actifs (passifs) d'impôts futurs constatés, montant net¹⁾ | (88) \$ | 211 \$ |

1) Au 31 décembre 2007, les passifs d'impôts futurs de 88 \$ sont inscrits dans les passifs à long terme. Au 31 décembre 2006, les actifs d'impôts futurs, en montant net, comptabilisés se composent d'actifs d'impôts futurs de 345 \$, inscrits dans les actifs à court terme (voir la note a) ci-dessus) et de passifs d'impôts futurs de 134 \$, inscrits dans les passifs à long terme.

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

| | 2007 | 2006 |
|---|---------------|---------------|
| Charge (économie) d'impôts selon les taux d'imposition fédéral et provincial combinés | 206 \$ | (25) \$ |
| Part non imposable des gains en capital | (32) | 1 |
| Charges non déductibles | 17 | 14 |
| Effet de la modification de taux d'imposition sur les impôts sur les bénéfices futurs | (3) | 2 |
| Effet des taux d'imposition réglementaires pratiquement en vigueur pendant l'exercice | 67 | 64 |
| Autres | 11 | 2 |
| | 266 | 58 |
| Provision pour moins-value | (76) | (61) |
| Charge (économie) d'impôts sur les bénéfices | 190 \$ | (3) \$ |

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

| | 2007 | 2006 |
|--|---------------|---------------|
| Charge d'impôts de l'exercice | 16 \$ | - |
| Charge (économie) d'impôts futurs liée aux variations des écarts temporaires | 183 | (6) |
| Charge d'impôts futurs liée à la modification des taux d'imposition | 67 | 64 |
| Provision pour moins-value | (76) | (61) |
| Charge (économie) d'impôts sur les bénéfices | 190 \$ | (3) \$ |

Outre l'incidence des éléments ci-dessus sur la charge d'impôts, une charge d'impôts futurs de 5 \$ a été incorporée au surplus d'apport relativement aux produits tirés de l'Entente de non-concurrence et de protocoles

de réparation conclue avec ACTS (voir la note 20). Voir la note 17 pour de plus amples informations sur les impôts futurs présentés dans les autres éléments du résultat étendu au titre des dérivés liés au carburant désignés en application de la comptabilité de couverture.

Les impôts sur les bénéfices payés par la Société en 2007 s'élèvent à 6 \$. En 2006, la Société n'a pas payé d'impôts sur ses bénéfices.

Les soldes des attributs fiscaux au 31 décembre 2007, à savoir les soldes des pertes autres qu'en capital reportées, varient selon le territoire fiscal. Les échéances des pertes fiscales, selon le régime fédéral, sont les suivantes :

| | Pertes fiscales |
|------|------------------------|
| 2010 | 8 \$ |
| 2014 | 16 |
| 2027 | 90 |
| | 114 \$ |

Des pertes fiscales de 61 \$ n'ont pas d'échéance.

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

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

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

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

Certains salariés de la Société travaillent pour ACE et d'autres sont détachés à ACTS Aéro et à Aéroplan aux termes de contrats de services. Ces salariés cotisent aux régimes de retraite à prestations déterminées dont la Société est le promoteur, et participent en outre à certains régimes d'avantages sociaux futurs d'Air Canada en matière de prévoyance maladie, d'assurance vie et d'assurance invalidité. Les présents états financiers consolidés comprennent tous les actifs et passifs des régimes dont la Société est le promoteur. La charge au titre des prestations comprend les charges relatives à l'ensemble des participants aux régimes, après déduction des coûts répercutés sur les parties apparentées au titre des employés qui travaillent pour leur compte. Le recouvrement de coûts porte sur les coûts des services rendus au cours de l'exercice, ainsi que la part qui leur revient du coût des avantages complémentaires de retraite et des avantages postérieurs à l'emploi, laquelle est établie à partir de calculs actuariels propres au groupe d'employés concernés. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2007, le recouvrement de coûts se chiffre à 40 \$ (56 \$ pour 2006).

La date d'évaluation retenue aux fins de l'information financière sur les obligations au titre des régimes de retraite et avantages complémentaires a été fixée au 30 novembre.

Comme il est décrit à la note 20, Air Canada a conclu avec ACTS Aéro une Entente sur les régimes de retraite et les avantages complémentaires selon laquelle certaines obligations au titre des régimes de retraite et d'avantages complémentaires seront transférées à ACTS Aéro.

Obligation au titre des prestations et actif des régimes

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

| | Prestations de retraite | | Avantages complémentaires de retraite | |
|---|-------------------------|-----------------|---------------------------------------|---------------|
| | 2007 | 2006 | 2007 | 2006 |
| Variation de l'obligation au titre des prestations | | | | |
| Obligation au titre des prestations au début de l'exercice | 13 235 \$ | 12 921 \$ | 966 \$ | 940 \$ |
| Coûts des services rendus au cours de l'exercice | 254 | 254 | 69 | 77 |
| Coûts financiers | 649 | 640 | 49 | 48 |
| Cotisations salariales | 88 | 89 | - | - |
| Prestations versées | (648) | (627) | (51) | (60) |
| Autres prestations | 2 | - | - | - |
| Perte actuarielle (gain) | (1 278) | (74) | (119) | (38) |
| Déconsolidation de Jazz | (100) | - | - | - |
| Écart de change | (52) | 32 | (15) | (1) |
| | 12 150 | 13 235 | 899 | 966 |
| Variation de l'actif des régimes | | | | |
| Juste valeur de l'actif des régimes au début de l'exercice | 11 858 | 10 421 | 8 | 14 |
| Rendement réel de l'actif des régimes | 197 | 1 493 | - | 1 |
| Cotisations patronales | 382 | 455 | 43 | 47 |
| Cotisations salariales | 88 | 89 | - | - |
| Prestations versées | (648) | (627) | (51) | (54) |
| Déconsolidation de Jazz | (81) | - | - | - |
| Écart de change | (49) | 27 | - | - |
| | 11 747 | 11 858 | - | 8 |
| Déficit à la fin de l'exercice | 403 | 1 377 | 899 | 958 |
| Cotisations patronales après la date d'évaluation | (7) | (7) | (5) | (6) |
| Gain actuariel net non constaté (perte) | 497 | (221) | 149 | 46 |
| Provision pour moins-value sur les prestations constituées | 1 | - | - | - |
| Obligation nette au titre des prestations | 894 \$ | 1 149 \$ | 1 043 \$ | 998 \$ |
| Hypothèses actuarielles moyennes pondérées ayant servi au calcul de l'obligation au titre des prestations constituées | | | | |
| Taux d'actualisation | 5,75 % | 5,00 % | 5,75-6,00 % | 5,00-5,50 % |
| Taux d'accroissement de la rémunération ^{a)} | 2,50 % | 2,50 % | | |

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

En vertu des conditions des régimes agréés canadiens et des régimes complémentaires, aucune indexation n'est prévue après le 1^{er} janvier 2007.

Le déficit des régimes de retraite qui ne sont pas entièrement capitalisés à la fin de l'exercice est le suivant :

| | 2007 | 2006 |
|--|---------------|-----------------|
| Régimes agréés canadiens ^{a)} | 35 \$ | 556 \$ |
| Régimes des États-Unis, du Royaume-Uni et du Japon | 17 | 55 |
| Régimes complémentaires | 665 | 766 |
| | 717 \$ | 1 377 \$ |

- a) Y compris un montant nul (19 \$ en 2006) relativement à Jazz, qui était consolidé jusqu'au 24 mai 2007 selon la NOC-15.

Sur une base comptable, le déficit net des régimes de retraite au 31 décembre 2007 était de 403 \$, contre 1 377 \$ au 31 décembre 2006. La diminution du déficit comptable est principalement attribuable à une augmentation du taux d'actualisation et à la capitalisation de cotisations patronales au titre des services passés d'un montant de 134 \$, compensées par un rendement négligeable de l'actif du régime.

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

| | 2007 | 2006 |
|---|-----------------|-----------------|
| Prestations de retraite | 894 \$ | 1 149 \$ |
| Avantages complémentaires de retraite | 1 043 | 998 |
| Obligation nette au titre des prestations | 1 937 | 2 147 |
| Partie à moins d'un an | (113) | (271) |
| Passif au titre des prestations de retraite et avantages complémentaires | 1 824 \$ | 1 876 \$ |

La partie à moins d'un an liée aux prestations de retraite représente les cotisations au titre des services passés pour les régimes agréés canadiens devant être versées en 2008, tandis que la part à moins d'un an liée aux avantages complémentaires de retraite est une estimation des réclamations qui devront être engagées en 2008. La part à moins d'un an de l'obligation est incluse dans les « Crédoiteurs et charges à payer ».

Pour l'exercice 2007, les paiements en trésorerie, constitués des cotisations de la Société aux régimes à prestations déterminées, des versements aux bénéficiaires des régimes de retraite et d'avantages complémentaires de retraite, et des cotisations aux régimes de retraite à cotisations déterminées, s'élevaient à 428 \$ (520 \$ en 2006).

Charges de retraite et d'avantages complémentaires

La Société a constaté les charges nettes de retraite et d'avantages complémentaires suivantes :

| | Prestations de retraite | | Avantages complémentaires de retraite | |
|---|----------------------------|---------------|---|--------------|
| | 2007 | 2006 | 2007 | 2006 |
| Ventilation de la charge de retraite périodique nette | | | | |
| Coûts des services rendus au cours de l'exercice | 254 \$ | 254 \$ | 69 \$ | 77 \$ |
| Coûts financiers | 649 | 640 | 49 | 48 |
| Rendement réel de l'actif des régimes | (148) | (1 515) | - | (1) |
| Perte actuarielle (gain) | (1 278) | (47) | (119) | (43) |
| Autres prestations | 2 | - | - | - |
| Coûts engagés pendant l'exercice | (521) | (668) | (1) | 81 |
| Écart entre les coûts engagés et les coûts constatés pendant l'exercice en ce qui concerne : | | | | |
| Rendement de l'actif des régimes | (622) | 774 | - | - |
| Perte actuarielle (gain) | 1 285 | 65 | 103 | 26 |
| Augmentation (diminution) de la provision sur moins-value sur l'actif des prestations constituées | 1 | - | - | - |
| Charge de retraite nette liée aux régimes | 143 | 171 | 102 | 107 |
| Montant répercuté sur les apparentés | (23) | (33) | (17) | (23) |
| Charge nette de retraite et d'avantages complémentaires^{a)} | 120 \$ | 138 \$ | 85 \$ | 84 \$ |
| Hypothèses actuarielles moyennes pondérées ayant servi au calcul de l'obligation au titre des prestations constituées | | | | |
| Taux d'actualisation | 5,00 % | 5,00 % | 5,00-5,50 % | 5,00-5,50 % |
| Taux de rendement à long terme attendu de l'actif des régimes | 7,15 % | 7,50 % | s.o. | 7,50 % |
| Taux d'accroissement de la rémunération b) | 2,50 % | 4,00 % | | |

a) Comprend des prestations de retraite de 4 \$ (10 \$ en 2006) relativement à Jazz, qui est consolidée jusqu'au 24 mai 2007 selon la NOC-15.

b) Un taux d'accroissement de la rémunération de 2 % en 2006, de 2 % en 2007 et de 4 % pour les exercices restants a été utilisé pour déterminer la charge nette de retraite.

Avantages complémentaires — Analyse de sensibilité

Les taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé ont une incidence importante sur les sommes déclarées relativement aux régimes d'assurance-maladie complémentaire. En 2007, un taux d'augmentation annuel de 9,25 % du coût par personne des prestations de santé couvertes a été retenu pour hypothèse (9,75 % retenu pour hypothèse en 2006). On prévoit que le taux devrait diminuer progressivement pour s'établir à 5 % d'ici 2013. Une augmentation de un point des taux aurait fait monter de 1 \$ le total des coûts des services rendus et des coûts financiers, et de 16 \$ l'obligation. Une diminution de un point de ces taux aurait fait baisser de 1 \$ le total des coûts des services rendus et des coûts financiers et de 16 \$ l'obligation correspondante.

Obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite

Le tableau ci-dessous présente les projections relatives aux obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite de la Société pour 2008 au 31 décembre 2007, et à la lumière de l'évaluation de la solvabilité au 1^{er} janvier 2007. Les obligations finales au titre de la capitalisation pour 2008 seront déterminées après l'évaluation au 1^{er} janvier 2008.

| | 2008 |
|---|---------------|
| Régimes agréés canadiens – services passés | 91 \$ |
| Régimes agréés canadiens – services rendus au cours de l'exercice | 166 |
| Autres conventions de retraite | 86 |
| | 343 \$ |

L'évaluation actuarielle la plus récente est en date du 1^{er} janvier 2007 et la date de la prochaine évaluation actuarielle est le 1^{er} janvier 2008. En ce qui concerne les régimes agréés canadiens, les obligations de capitalisation sont basées sur le minimum de cotisations au titre des services passés établi à partir des évaluations actuarielles au 1^{er} janvier 2007, auquel s'ajoute une projection des cotisations pour les services rendus au cours de l'exercice établie à partir des évaluations actuarielles au 1^{er} janvier 2007. Selon les prévisions de capitalisation, les cotisations patronales déterminées aux termes de la réglementation devraient augmenter d'environ 90 \$ en 2008.

Le 9 août 2004, le gouvernement du Canada a entériné le *Règlement sur la capitalisation du déficit de solvabilité des régimes de pension d'Air Canada* (le « Règlement sur les retraites »). Le Règlement sur les retraites permet à Air Canada de combler les déficits de solvabilité de ses régimes agréés canadiens au 1^{er} janvier 2004 sur dix ans, au lieu des cinq années requises en vertu des règles habituelles, et selon un calendrier convenu de cotisations annuelles variables plutôt qu'au moyen de versements égaux annuels prévus dans les règles habituelles. Le Règlement sur les retraites est entré en vigueur à la levée de la protection dont jouissait Air Canada au titre de la LACC, le 30 septembre 2004, date à laquelle Air Canada a émis, au bénéfice des fiduciaires des caisses de retraite, des billets subordonnés garantis d'une valeur globale d'environ 347 \$. La valeur des billets diminuera à mesure que les versements visant à combler les déficits seront effectués selon l'échéancier convenu et ne pourra devenir exigible en entier qu'à la survenance de certaines défaillances prévues. Au 31 décembre 2007, la valeur des billets garantis en circulation était de 89 \$ (219 \$ en 2006). La valeur de l'obligation au titre des prestations de retraite inscrite au bilan de la Société tient compte de l'incidence de l'émission de billets subordonnés garantis. La capitalisation des billets est incluse, en montant actualisé, dans tous les flux de trésorerie futurs attendus nécessaires pour financer l'obligation liée aux prestations.

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

| | 2007 | 2006 | Répartition visée |
|--|----------------|----------------|------------------------------|
| Actions | 58,9 % | 59,1 % | 59,0 % |
| Obligations et hypothèques | 36,1 % | 34,7 % | 41,0 % |
| Trésorerie et placements à court terme | 5,0 % | 6,2 % | 0,0 % |
| | 100,0 % | 100,0 % | 100,0 % |

Régimes agréés canadiens

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

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

- Les placements en actions peuvent comprendre des titres convertibles, et ils doivent être répartis de façon diversifiée entre plusieurs secteurs d'activité industrielle ou économique. Les titres étrangers peuvent constituer de 37 % à 43 % de la valeur de marché totale de la fiducie. Des limites sont fixées quant à la pondération globale de chaque titre, en fonction tant du coût que du cours. Les dérivés sont autorisés dans la mesure où ils ne servent ni à des fins spéculatives ni à créer un effet de levier.
- Les placements dans des obligations ou des prêts hypothécaires sont des placements prudents à long terme dans des titres ayant au moins la note « A ». Hormis les titres du gouvernement ou des provinces du Canada, où la fiducie est autorisée à investir la totalité de ses placements à taux fixe, les placements doivent être diversifiés individuellement et par secteur. L'indice de référence est composé à 40 % du rendement global de l'indice obligataire universel Scotia Capitaux et à 60 % du rendement global de l'indice obligataire à long terme Scotia Capitaux.

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

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

Régimes à cotisations déterminées

Les cadres, le personnel administratif et certains employés syndiqués de la Société peuvent participer à des régimes à cotisations déterminées. Les cotisations varient de 3 % à 6 % pour les employés au Canada et de 3 % à 7 % pour les participants au Royaume-Uni. La Société verse une cotisation d'un montant équivalent. La charge au titre des régimes à cotisations déterminées de la Société s'élève à 4 \$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2007 (7 \$ en 2006).

11. AUTRES PASSIFS À LONG TERME

| | 2007 | | 2006 |
|--|------------|-----------|------------|
| Obligation au titre des milles Aéroplan ^{a)} | 29 | \$ | 105 |
| Passif au titre des contrats de locations avions défavorables ^{b)} | 54 | | 77 |
| Excédent des versements au titre des locations avions sur les frais de location ^{c)} | 54 | Note 2X | 121 |
| Passif à long terme lié au personnel ^{d)} | 47 | | 54 |
| Passif au titre de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail | 45 | | 45 |
| Autres ^{e)} | 107 | | 70 |
| | 336 | \$ | 472 |

- a) Air Canada a un passif à l'égard des milles Aéroplan qui ont été émis par elle avant le 1^{er} janvier 2002. Voir la note 22 pour une description de la charge exceptionnelle relative aux milles Aéroplan en 2006. Au 31 décembre 2007, Air Canada affichait toujours à cet égard un passif d'environ 7 milliards de milles, soit 84 \$, dont une tranche de 55 \$ était comprise dans les passifs à court terme (15 milliards de milles, soit 163 \$, au 31 décembre 2006). Le montant du passif supplémentaire a été déterminé en fonction de la juste valeur actuelle du nombre de milles supplémentaires.
- b) Le passif au titre des contrats de location d'avions défavorables représente l'excédent de la valeur actualisée nette des versements au titre des locations d'avions sur le montant estimatif des frais de location sur le marché, relativement à des locations qui existaient au moment du passage à la comptabilité nouveau départ.
- c) Y compris un montant nul au 31 décembre 2007 (59 \$ en 2006) relativement à Jazz, qui est consolidée en vertu de la NOC-15 jusqu'au 24 mai 2007.
- d) Le tableau ci-dessous indique les changements apportés aux provisions liées à la main-d'œuvre, comprises dans le passif à long terme lié au personnel, en vue de rendre compte des soldes qui existaient au passage à la comptabilité nouveau départ, le 30 septembre 2004 :

| | 2007 | | 2006 |
|------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Solde au début de l'exercice | 77 | \$ | 121 |
| Accroissement des intérêts | 5 | | 8 |
| Charges engagées | (38) | | (52) |
| Déconsolidation de Jazz | (4) | | - |
| Fin de l'exercice | 40 | | 77 |
| Part à moins d'un an | (6) | | (32) |
| | 34 | \$ | 45 |

Le tableau ci-dessous indique les changements apportés aux provisions liées à la main-d'œuvre, comprises dans le passif à long terme lié au personnel, en vue de rendre compte des soldes créés à la suite du passage à la comptabilité nouveau départ, le 30 septembre 2004 (la Part à moins d'un an est incluse dans les créiteurs et charges à payer) :

| | 2007 | | 2006 |
|--|-----------|-----------|----------|
| Solde au début de l'exercice | 29 | \$ | 13 |
| Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre | - | | 20 |
| Charges constatées au titre des salaires et charges sociales | 14 | | 7 |
| Charges engagées | (17) | | (11) |
| Solde à la fin de l'exercice | 26 | | 29 |
| Partie à moins d'un an | (13) | | (20) |
| | 13 | \$ | 9 |

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

En 2006, un plan de réduction de 20 % de l'effectif non syndiqué a été annoncé. En 2006, une charge exceptionnelle de 20 \$ a été constatée dans le secteur des Services Air Canada relativement à ce plan.

- e) Le poste « Autres » comprend les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations. Aux termes des baux fonciers respectifs auxquels elles sont parties, chaque société d'avitaillement a l'obligation, à l'échéance du bail, de restaurer les biens loués à l'état de terrain vacant et de réparer tous dommages causés à l'environnement dont elles sont responsables. S'il devait s'avérer que des sociétés d'avitaillement sont tenues de participer aux coûts de restauration des lieux, chaque compagnie aérienne contractante y participerait d'une manière proportionnelle à l'utilisation qu'elle a faite du réseau. Pour toutes les sociétés d'avitaillement canadiennes dans lesquelles la Société détient une participation, la Société a constaté une obligation de 7 \$ (montant non actualisé de 44 \$) représentant la valeur actualisée des obligations estimatives de remise en état et de restauration qu'elle pourrait devoir engager, à un taux de 8 %, aux diverses échéances des baux, qui s'étalent de 2032 à 2039. Cette estimation est fondée sur diverses hypothèses, y compris le coût global de désaffectation et de restauration et la sélection de différentes approches relatives à la désaffectation et à la restauration. La juste valeur estimative de l'obligation est de néant.

12. RÉMUNÉRATION À BASE D' ACTIONS

Régime d'options sur actions d'ACE

Certains employés de la Société participent au régime d'options sur actions d'ACE. La participation au régime est limitée aux employés détenant des postes qui, de l'avis du conseil d'administration d'ACE (ou d'un comité désigné par le conseil d'ACE), ont une incidence notable sur les résultats d'ACE à long terme. Le régime d'options sur actions prévoit un prix d'exercice représentant pas moins de 100 % du cours des actions sous-jacentes au moment de l'attribution. Aux termes du régime d'options sur actions, 50 % de toutes les options sont acquises sur une période de quatre ans. Les options restantes s'acquièrent en fonction des rendements obtenus à l'égard des objectifs de bénéfice net établis par le conseil d'ACE pour la même période. Toutes les options expirent au bout de sept ans. Les conditions du régime d'options sur actions d'ACE précisent que, au départ à la retraite d'un employé, les options attribuées à cet employé peuvent être exercées pourvu qu'elles aient été acquises dans les trois ans précédant la date du départ à la retraite.

Conformément aux termes du régime d'options sur actions d'ACE, en novembre 2007, le conseil d'administration d'ACE s'est prononcé en faveur de l'acquisition immédiate des options sur actions d'ACE non acquises. Cette mesure s'est traduite par la passation immédiate en charges de toute la rémunération à base d'actions reportée sur les options d'ACE en cours attribuées à des employés d'Air Canada, après déduction des montants inscrits antérieurement à titre de charge de rémunération. Cette charge de 6 \$ est incluse dans le montant ci-dessous en 2007. Par suite de l'acquisition immédiate de toutes les options d'ACE attribuées à des employés d'Air Canada, aucune charge au titre de la rémunération à base d'actions ne sera comptabilisée relativement au régime d'options sur actions d'ACE.

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

| | 2007 | 2006 |
|--|------|----------|
| Charge de rémunération (en millions de dollars) | 9 \$ | 3 \$ |
| Nombre d'options sur actions attribuées à des employés d'Air Canada | - | 186 006 |
| Moyenne pondérée de la juste valeur par option attribuée (en dollars) | - \$ | 10,39 \$ |
| Juste valeur globale des options sur actions attribuées (en millions de dollars) | - \$ | 2 \$ |
| Hypothèses relatives à la moyenne pondérée : | | |
| Taux d'intérêt sans risque | - | 4,02 % |
| Volatilité prévue | - | 35 % |
| Rendement des actions | - | 0 % |
| Durée de vie prévue des options (en années) | - | 4,50 |

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

| | 2007 | | 2006 | |
|--|-----------------------------|--|-----------------------------|--|
| | Options (en milliers) | Prix d'exercice moyen pondéré par action | Options (en milliers) | Prix d'exercice moyen pondéré par action |
| Au début de l'exercice | 1 610 | 24,42 \$ | 1 550 | 24,37 \$ |
| Options attribuées | - | - | 26 | 34,78 |
| Options exercées | (20) | 18,70 | (80) | 20,00 |
| Options éteintes | - | - | (30) | 20,00 |
| Options en cours avant distribution spéciale le 10 janvier 2007 (3 mars 2006) | 1 590 | 24,49 | 1 466 | 24,88 |
| Ajustement – distribution spéciale ACE ^{a)} | 386 | - | 101 | - |
| Options en cours après distribution spéciale ^{a)} | 1 976 | 19,71 | 1 567 | 23,26 |
| Options attribuées | - | - | 160 | 32,08 |
| Options exercées | (410) | 17,15 | (96) | 19,07 |
| Options éteintes | (2) | 26,16 | (21) | 20,73 |
| Options en cours avant distribution spéciale le 14 mars 2007 | 1 564 | 20,37 | 1 610 | 24,42 |
| Ajustement – distribution spéciale ACE ^{a)} | 272 | - | - | - |
| Options en cours après distribution spéciale ^{a)} | 1 836 | 17,35 | 1 610 | 24,42 |
| Options attribuées | - | - | - | - |
| Options exercées | (10) | 18,53 | - | - |
| Options éteintes | (123) | 26,00 | - | - |
| Options en cours avant distribution spéciale le 24 mai 2007 | 1 703 | 16,73 | 1 610 | 24,42 |
| Ajustement – distribution spéciale ACE ^{a)} | 270 | - | - | - |
| Options en cours après distribution spéciale ^{a)} | 1 973 | 14,43 | 1 610 | 24,42 |
| Options attribuées | - | - | - | - |
| Options exercées | (1 433) | 13,12 | - | - |
| Options éteintes | (216) | 20,95 | - | - |
| Options en cours à la fin de l'exercice | 324 | 15,90 \$ | 1 610 | 24,42 \$ |
| Options pouvant être exercées à la fin de l'exercice | 324 | 15,90 \$ | 291 | 24,27 \$ |

- a) Conformément aux modalités du régime d'options sur actions d'ACE, chaque distribution de parts d'Aéroparc et de Jazz par ACE en 2007 et en 2006 a provoqué un ajustement du prix d'exercice moyen pondéré et du nombre d'options en circulation. Aux dates applicables des distributions, les ajustements ont été appliqués à toutes les options sur actions d'ACE non exercées, détenues par des employés d'Air Canada, qu'elles aient été acquises ou non.

| Fourchette des prix d'exercice | Dates d'échéance | Options en cours – 2007 | | | Options pouvant être exercées – 2007 | |
|--------------------------------|------------------|---------------------------|---|--|--|--|
| | | Nombre d'options en cours | Durée résiduelle moyenne pondérée (en années) | Prix d'exercice moyen pondéré par action | Nombre d'options pouvant être exercées | Prix d'exercice moyen pondéré par action |
| 11,05 \$ | 2011 | 129 077 | 4 | 11,05 \$ | 129 077 | 11,05 \$ |
| 19,10 \$ - 20,04 \$ | 2013 | 194 677 | 6 | 19,12 | 194 677 | 19,12 |
| | | 323 754 | | 15,90 \$ | 323 754 | 15,90 \$ |

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

Régime d'intéressement à long terme d'Air Canada

Ainsi qu'il a été approuvé par le conseil d'administration et parallèlement au PAPE d'Air Canada décrit à la note 3, certains des employés de la Société participent au régime d'intéressement à long terme d'Air Canada (le « régime d'intéressement à long terme ») administré par le conseil d'administration de celle-ci. Le régime d'intéressement à long terme prévoit l'attribution d'options et d'unités d'actions liées au rendement à tous les dirigeants et membres de la haute direction d'Air Canada.

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

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

| | 2007 | | 2006 | |
|--|-------------|----|-----------|----|
| Charge de rémunération (en millions de dollars) | 4 | \$ | 3 | \$ |
| Nombre d'options sur actions attribuées | 482 870 | | 1 699 678 | |
| Moyenne pondérée de la juste valeur par option attribuée (en dollars) | 4,32 | \$ | 5,40 | \$ |
| Juste valeur globale des options sur actions attribuées (en millions de dollars) | 2 | \$ | 9 | \$ |
| Hypothèses relatives à la moyenne pondérée : | | | | |
| Taux d'intérêt sans risque | 3,94 %-4,43 | % | 4,07 | % |
| Volatilité prévue | 34 %-35 | % | 35 | % |
| Rendement des actions | 0 | % | 0 | % |
| Durée de vie prévue des options (en années) | 4,50 | | 4,50 | |

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

| | 2007 | | 2006 | |
|---|-----------------------------|--|-----------------------------|--|
| | Options (en milliers) | Prix d'exercice moyen pondéré par action | Options (en milliers) | Prix d'exercice moyen pondéré par action |
| Options au début de l'exercice | 1 700 | 21,00 \$ | - | - |
| Options attribuées | 483 | 14,74 | 1 700 | 21,00 |
| Options exercées | - | - | - | - |
| Options éteintes | (463) | 21,00 | - | - |
| Options en cours à la fin de l'exercice | 1 720 | 19,24 \$ | 1 700 | 21,00 \$ |
| Options pouvant être exercées à la fin de l'exercice | 155 | 21,00 \$ | - | - \$ |

| Options en cours – 2007 | | | | | | Options pouvant être exercées – 2007 | |
|--------------------------------|------------------|---------------------------|---|--|--|--|--|
| Fourchette des prix d'exercice | Dates d'échéance | Nombre d'options en cours | Durée résiduelle moyenne pondérée (en années) | Prix d'exercice moyen pondéré par action | Nombre d'options pouvant être exercées | Prix d'exercice moyen pondéré par action | |
| 21,00 \$ | 2013 | 1 237 222 | 6 | 21,00 \$ | 154 653 | 21,00 \$ | |
| 11,08 \$-18,60 \$ | 2014 | 482 870 | 7 | 14,74 | - | - | |
| | | 1 720 092 | | 19,24 \$ | 154 563 | 21,00 \$ | |

| Options en cours – 2006 | | | | | | Options pouvant être exercées – 2006 | |
|--------------------------------|------------------|---------------------------|---|--|--|--|--|
| Fourchette des prix d'exercice | Dates d'échéance | Nombre d'options en cours | Durée résiduelle moyenne pondérée (en années) | Prix d'exercice moyen pondéré par action | Nombre d'options pouvant être exercées | Prix d'exercice moyen pondéré par action | |
| 21,00 \$ | 2013 | 1 699 678 | 7 | 21,00 \$ | - | - \$ | |

Unités d'actions liées au rendement

Le régime d'intéressement à long terme prévoit aussi l'attribution d'unités d'actions liées au rendement. La valeur des unités d'actions liées au rendement est basée sur la juste valeur de marché des actions au moment de l'attribution. La période d'acquisition des unités d'actions liées au rendement est de trois ans, généralement à compter du 1^{er} janvier de l'exercice qui suit l'attribution, et elle est assortie de critères d'acquisition en fonction du rendement basés sur l'atteinte du bénéfice moyen par action ciblé au terme de la période d'acquisition. À son acquisition et dans la mesure où elle remplit d'autres conditions, chaque unité d'action confère à l'employé qui la détient le droit de recevoir, soit une action ordinaire, soit un montant en espèces équivalent à la valeur de marché d'une action ordinaire, ou une combinaison des deux, au gré du conseil d'administration. Les conditions du régime prévoient qu'au moment où l'employé prend sa retraite, le nombre d'unités d'actions liées au rendement qui lui seront acquises sera établi au pro rata du nombre total de mois complets de service actif de l'employé au cours de la période d'acquisition.

Le nombre d'unités d'actions liées au rendement attribuées aux salariés et la charge de rémunération connexe s'établissent comme suit :

| | 2007 | 2006 |
|---|----------|----------|
| Charge de rémunération (en millions de dollars) | 2 \$ | - \$ |
| Nombre d'unités d'actions liées au rendement attribuées | 232 760 | 345 805 |
| Moyenne pondérée de la juste valeur par unité d'action liée au rendement attribuée (en dollars) | 16,46 \$ | 19,40 \$ |
| Juste valeur totale des unités d'actions liées au rendement accordées | 4 \$ | 7 \$ |

Au cours de l'exercice, 27 314 unités d'actions liées au rendement ont été éteintes (néant en 2006).

Régime d'intéressement à long terme de Jazz

Jazz propose à certains de ses employés des régimes de rémunération à base de parts. La charge de rémunération au titre de ce régime constatée par le secteur Jazz est de 1 \$ pour la période terminée le 24 mai 2007 (2 \$ pour l'exercice 2006). Les parts attribuées par le régime sont des parts du Fonds de revenu Jazz Air. Depuis le 24 mai 2007, Jazz n'est plus consolidée.

Régimes d'actionnariat des employés

Des régimes d'actionnariat ont été établis afin de permettre aux employés admissibles d'acheter des actions d'ACE et d'Air Canada. Les employés admissibles peuvent investir jusqu'à 6 % de leur salaire de base pour l'achat d'actions sur le marché secondaire. Air Canada et Jazz cotiseront 33,3 % des placements de l'employé. En 2007, la Société a comptabilisé une charge de rémunération de 1 \$ (2 \$ en 2006).

13. CAPITAUX PROPRES

Le capital social (après déduction des frais de placement) se présente comme suit :

| | 2007 | 2006 |
|---|---------------|---------------|
| Capital social | | |
| Actions ordinaires | 562 \$ | 562 \$ |
| Ajustement aux capitaux propres ^{a)} | (288) | (288) |
| | 274 \$ | 274 \$ |

- (a) Par suite de la réorganisation financière en vertu de la LACC, les actifs et les passifs de l'entité consolidée, à l'exclusion de l'écart d'acquisition, ont été intégralement évalués à leur juste valeur et un écart de réévaluation de 4 234 \$ a été inscrit au crédit du capital social. Les PCGR ne permettent pas la comptabilisation de l'écart d'acquisition même si la juste valeur de l'actif net est inférieure à la juste valeur de l'entreprise dans son ensemble.

Actions ordinaires

Au 31 décembre 2007, les actions ordinaires pouvant être émises par Air Canada se composent d'un nombre illimité d'actions à droit de vote variable de catégorie A (les « actions à droit de vote variable ») et d'un nombre illimité d'actions à droit de vote de catégorie B (les « actions à droit de vote »). Les porteurs des actions ordinaires des deux catégories ont des droits équivalents, sauf pour le droit de vote. Les porteurs d'actions à droit de vote variable ont droit à une voix par action, sauf si le pourcentage des voix rattachées aux actions à droit de vote variable en circulation, par rapport à toutes les voix rattachées aux actions d'Air Canada en circulation, est supérieur à 25 % ou si le total des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote variable ou en leur nom lors d'une assemblée est supérieur à 25 % du nombre total de voix pouvant être exprimées à cette assemblée. Si le seuil des 25 % devait être dépassé, le droit de vote rattaché à chaque action à droit de vote variable diminuera proportionnellement. Les actions à droit de vote variable seront converties automatiquement en actions à droit de vote si elles sont détenues et contrôlées, directement ou indirectement, par un Canadien au sens de la *Loi sur les transports au Canada* et lui appartiennent à titre de bénéficiaire réel. Les actions à droit de vote seront converties automatiquement en actions à droit de vote variable si les actions sont détenues ou contrôlées, directement ou indirectement, par une partie qui n'est pas un Canadien au sens de la *Loi sur les transports au Canada* ou lui appartiennent à titre de bénéficiaire réel.

Le tableau ci-dessous présente les actions ordinaires émises et en circulation d'Air Canada, ainsi que les actions ordinaires pouvant être émises :

| | 2007 | 2006 |
|---|--------------------|--------------------|
| Actions ordinaires en circulation | | |
| Actions émises et en circulation | | |
| Actions à droit de vote variable de catégorie A | 16 654 049 | 18 343 095 |
| Actions à droit de vote de catégorie B | 83 345 951 | 81 656 905 |
| Total des actions émises et en circulation | 100 000 000 | 100 000 000 |
| Actions ordinaires éventuelles | | |
| Options sur actions | 1 720 092 | 1 695 035 |
| Unités d'actions liées au rendement | 551 251 | 345 805 |

Cumul des autres éléments du résultat étendu

Le tableau qui suit présente les composantes du cumul des autres éléments du résultat étendu :

| (en millions de dollars) | 2007 | 2006 |
|--|--------------|-------------|
| Cumul des autres éléments du résultat étendu | | |
| Variation latente de la juste valeur des dérivés au cours de l'exercice (après impôts de 28 \$) | 56 \$ | - \$ |
| | 56 \$ | - \$ |

14. RÉSULTAT PAR ACTION

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

| (en millions, sauf les montants par action) | 2007 | 2006 |
|--|----------------|------------------|
| Numérateur : | | |
| Numérateur utilisé pour le calcul du résultat de base et dilué par action : | | |
| Bénéfice (perte) de l'exercice | 429 \$ | (74) \$ |
| Numérateur ajusté servant au calcul du résultat dilué par action | 429 \$ | (74) \$ |
| Dénominateur : | | |
| Dénominateur utilisé pour le calcul du résultat de base par action : | | |
| Nombre moyen pondéré d'actions | 100 | 89 |
| Effet des titres potentiellement dilutifs : | | |
| Unités d'actions liées au rendement | 1 | - |
| Dénominateur ajusté servant au calcul du résultat dilué par action | 101 | 89 |
| Bénéfice (perte) par action – de base | 4,29 \$ | (0,83) \$ |
| Bénéfice (perte) par action – dilué | 4,27 \$ | (0,83) \$ |

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

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

N'entrent pas dans le calcul du résultat dilué par action les 1 606 820 options en cours, étant donné que les prix d'exercice des options étaient supérieurs au cours moyen des actions ordinaires pour l'exercice (1 699 678 en 2006).

15. INFORMATIONS SECTORIELLES

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

| | 2007 | | | | 2006 | | | |
|---|--------------------|--------------|----------------|-----------------|--------------------|---------------|-----------------|-----------------|
| | Secteur Air Canada | Jazz | Élimination | Total consolidé | Secteur Air Canada | Jazz | Élimination | Total consolidé |
| Produits passages | 9 329 \$ | - \$ | - \$ | 9 329 \$ | 8 887 \$ | - \$ | - \$ | 8 887 \$ |
| Produits fret | 550 | - | - | 550 | 629 | - | - | 629 |
| Autres produits | 717 | 3 | - | 720 | 644 | 7 | - | 651 |
| Produits externes | 10 596 | 3 | - | 10 599 | 10 160 | 7 | - | 10 167 |
| Produits intersectoriels | 50 | 610 | (660) | - | 106 | 1 374 | (1 480) | - |
| | 10 646 | 613 | (660) | 10 599 | 10 266 | 1 381 | (1 480) | 10 167 |
| Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan | - | - | - | - | (102) | - | - | (102) |
| Total des produits | 10 646 | 613 | (660) | 10 599 | 10 164 | 1 381 | (1 480) | 10 065 |
| Salaires et charges sociales | 1 920 | 139 | - | 2 059 | 1 816 | 311 | - | 2 127 |
| Carburant avions | 2 552 | 125 | (124) | 2 553 | 2 544 | 285 | (284) | 2 545 |
| Location avions | 282 | 57 | (16) | 323 | 341 | 134 | (34) | 441 |
| Redevances aéroportuaires et de navigation | 1 022 | 80 | (81) | 1 021 | 982 | 178 | (178) | 982 |
| Maintenance, matières et fournitures avions | 757 | 50 | (8) | 799 | 768 | 98 | (11) | 855 |
| Communications et technologies de l'information | 275 | 2 | - | 277 | 273 | 8 | (3) | 278 |
| Restauration et fournitures connexes | 313 | 6 | - | 319 | 322 | 15 | (2) | 335 |
| Amortissement et désuétude | 548 | 9 | - | 557 | 493 | 21 | - | 514 |
| Commissions | 201 | - | - | 201 | 237 | - | - | 237 |
| Achat de capacité à Jazz | 923 | - | (386) | 537 | 871 | - | (871) | - |
| Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre | - | - | - | - | 20 | - | - | 20 |
| Autres charges d'exploitation | 1 420 | 83 | (45) | 1 458 | 1 383 | 187 | (98) | 1 472 |
| Total des charges d'exploitation | 10 213 | 551 | (660) | 10 104 | 10 050 | 1 237 | (1 481) | 9 806 |
| Bénéfice d'exploitation | 433 | 62 | - | 495 | 114 | 144 | 1 | 259 |
| Intérêts créditeurs | 92 | 2 | - | 94 | 82 | 6 | (1) | 87 |
| Intérêts débiteurs | (348) | (3) | - | (351) | (313) | (8) | - | (321) |
| Intérêts capitalisés | 108 | - | - | 108 | 62 | (1) | - | 61 |
| Gain (perte) à la cession d'actifs | 19 | - | - | 19 | (6) | - | - | (6) |
| Gain (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur | 26 | - | - | 26 | (18) | - | - | (18) |
| Autres produits (charges) hors exploitation | (19) | 1 | - | (18) | 2 | (1) | - | 1 |
| Participation sans contrôle | (9) | - | (62) | (71) | (12) | - | (140) | (152) |
| Gain de change | 317 | - | - | 317 | 12 | - | - | 12 |
| (Économie) charge d'impôts sur les bénéfices | (190) | - | - | (190) | 3 | - | - | 3 |
| | (4) | - | (62) | (66) | (188) | (4) | (141) | (333) |
| Bénéfice sectoriel (perte) | 429 \$ | 62 \$ | (62) \$ | 429 \$ | (74) \$ | 140 \$ | (140) \$ | (74) \$ |

En 2007, le poste Amortissement et désuétude comprend un montant de 514 \$ (458 \$ en 2006) au titre de l'amortissement d'immobilisations corporelles, ventilé par secteur comme suit : Air Canada : 505 \$ (437 \$ en 2006); Jazz : 9 \$ (21 \$).

| Produits passages | 2007 | 2006 |
|--------------------------|-----------------|-----------------|
| Lignes canadiennes | 3 970 \$ | 3 680 \$ |
| Lignes transfrontalières | 1 884 | 1 825 |
| Lignes transatlantiques | 1 806 | 1 795 |
| Lignes transpacifiques | 967 | 946 |
| Autres | 702 | 641 |
| | 9 329 \$ | 8 887 \$ |

| Produits fret | 2007 | 2006 |
|--------------------------|---------------|---------------|
| Lignes canadiennes | 108 \$ | 119 \$ |
| Lignes transfrontalières | 25 | 28 |
| Lignes transatlantiques | 219 | 222 |
| Lignes transpacifiques | 159 | 218 |
| Autres | 39 | 42 |
| | 550 \$ | 629 \$ |

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

Informations sur les actifs sectoriels

Au 31 décembre 2007, la Société compte un seul secteur isolable. Le tableau qui suit présente les informations sur les actifs sectoriels des deux secteurs isolables de la Société au 31 décembre 2006.

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

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'exploite la Société et les services connexes.

Le secteur Jazz compris jusqu'au 24 mai 2007 est exploité en vertu du CAC de Jazz conclu avec la Société. Depuis le 24 mai 2007, Air Canada ne consolide plus les résultats de Jazz. Voir la note 1. Les coûts refacturés de Jazz, pris en charge par la Société sans majoration, comprennent la charge de carburant, les redevances aéroportuaires et de navigation et les autres frais. Ces charges sont constatées dans la catégorie pertinente des charges d'exploitation, dans les résultats d'Air Canada pour 2007.

Voir aussi la note 19, *Opérations entre apparentés*.

16. ENGAGEMENTS

En 2004, la Société a signé des contrats d'achat définitifs avec Embraer relativement à l'achat de biréacteurs régionaux. En novembre 2005, la Société a également conclu des contrats avec The Boeing Company (« Boeing ») portant sur l'acquisition d'appareils 777 et 787 de Boeing.

Boeing

En novembre 2005, la Société a conclu des marchés avec Boeing visant l'acquisition d'au plus 36 appareils 777 de Boeing et 60 appareils 787 Dreamliner. Dix-huit des 36 appareils font l'objet de commandes fermes, tandis que les 18 autres appareils sont visés par des droits d'achat. La commande initiale de 777 de Boeing visait 14 appareils en commande ferme et des droits d'achat, options et options glissantes sur 46 appareils. Parallèlement à ces marchés, la Société a reçu de Boeing et du motoriste des engagements de financement relativement à toutes les commandes fermes, à hauteur d'environ 90 % des dépenses en immobilisations. Ce financement porte intérêt à taux variable ou équivalent taux fixe, qui était de 8,70 % au 31 décembre 2007. L'échéance est de 15 ans, et les modalités de remboursement sont assimilables à celles d'un emprunt hypothécaire avec versements égaux de capital et d'intérêts échelonnés jusqu'à échéance.

En 2007, la Société Air Canada a modifié les marchés conclus avec Boeing afin de retrancher de la commande ferme la livraison de deux 777 prévue pour 2009. En outre, Air Canada a augmenté sa commande ferme de 23 appareils 787 pour la porter à 37 appareils 787 au total. La première livraison de 787 en commande ferme est prévue pour 2010, et la totalité des avions devraient avoir été livrés d'ici 2014. Au 31 décembre 2007, 18 droits d'achat visant des appareils 777 et 23 options visant des appareils 787 pouvaient encore être exercés. En janvier 2008, Boeing a annoncé avoir reporté de la fin du premier trimestre de 2008 à la fin du deuxième trimestre de 2008 le vol inaugural du 787 par suite de retards de production. La Société n'a pas été avisée que ces retards se répercuteraient sur le calendrier de ses livraisons de 787. La Société s'attend toutefois à recevoir un état de la situation vers la fin du premier trimestre de 2008.

Parallèlement aux marchés modifiés, la Société a reçu des engagements de financement supplémentaires de Boeing à l'égard de sept autres 787 (pour un total de 21 appareils 787) aux mêmes conditions que celles décrites plus haut. Si la Société n'a pas recours aux financements engagés sur les 777 de Boeing, les engagements de financement à l'égard des 787 sera augmenté à 31 appareils, les conditions de 28 d'entre eux sont révisées de manière à couvrir 80 % du prix de livraison des avions, et l'échéance en sera ramenée à 12 ans, les remboursements de principal étant effectués linéairement sur la durée du financement jusqu'à échéance.

Au 31 décembre 2007, sept des 777 de Boeing en commande ferme avaient été livrés, alors que les neuf autres en commande ferme devraient être livrés d'ici la fin de 2008. Les sept premiers appareils ont été financés en vertu d'une garantie d'emprunt de la part d'EXIM. Les neuf appareils 777 de Boeing en commande ferme dont la livraison est prévue en 2008 sont visés par des engagements à l'égard d'une garantie de prêt qui sera consentie par EXIM et qui a été conclue en janvier 2008. La garantie de prêt, assortie de certaines réserves, couvre les 12 années de l'emprunt, à hauteur de 85 % des dépenses en immobilisations, à un taux d'intérêt basé sur un taux variable. Cette garantie de prêt fournie par EXIM devrait être utilisée à la place des engagements de financement fournis par Boeing et par le motoriste décrits ci-dessus. Les engagements de financement fournis par Boeing et par le motoriste pour les appareils 777 de Boeing ne devraient donc pas être utilisés. L'engagement de financement ferme sur les immobilisations présenté ci-dessus tient compte de ce financement de garantie pour cinq seulement des appareils en 2008, la Société prévoyant réaliser une opération de cession-bail sur les quatre autres appareils (voir ci-dessous).

En janvier 2008, la Société a signé des lettres d'intention visant la cession-bail de quatre des neuf appareils 777 de Boeing dont la livraison est prévue pour 2008. Les baux pour deux des 777 de Boeing ont une durée de 12 ans. Les autres deux 777 de Boeing ont chacun un bail d'une durée de 10,5 ans et la Société a des options afin de prolonger chacun d'entre eux de 18 mois supplémentaires. Les quatre contrats sont aux taux locatifs en vigueur sur le marché. Cette opération remplace les engagements de financement de garantie de prêt consentis par EXIM visant un nombre équivalent d'appareils de location. Aussi les prévisions de dépenses en immobilisations du tableau ci-dessous ne prévoient-elles aucun montant relié à ces appareils. Les livraisons de ces quatre appareils sont prises en compte dans les engagements au titre des contrats de location-exploitation présentés dans le tableau ci-dessous. Cette opération de cession-bail se traduit par une réduction importante

des dépenses en immobilisations par rapport à celles qui avaient été présentées antérieurement. Les engagements au titre des contrats de location-exploitation ont augmenté du fait de ce changement.

Embraer

Le marché conclu avec Embraer porte sur des commandes fermes de 45 appareils de série 190. Il prévoit en outre des options visant l'acquisition d'au plus 60 appareils Embraer de série 190 supplémentaires et des droits de conversion à d'autres modèles d'Embraer. Au 31 décembre 2007, 31 options pouvaient encore être exercées.

La livraison des Embraer 190 a débuté en décembre 2005. Au 31 décembre 2007, 42 des Embraer 190 en commande ferme avaient été livrés et un autre appareil a été livré en janvier 2008. Les deux derniers exemplaires devraient être livrés au premier trimestre de 2008.

La Société a aussi reçu de la part de tiers des engagements de financement pour les trois derniers appareils en commande ferme, à hauteur d'environ 80 % des dépenses en immobilisations prévues, à rembourser par versements trimestriels étalés sur 12 ans. Le financement de deux de ces appareils sera à taux variable, à un taux égal au TIOL à 90 jours aux États-Unis majoré de 1,90 %. L'emprunt finançant l'appareil restant porte intérêt à un équivalent taux fixe égal au TIOL à 90 jours aux États-Unis, majoré de 1,70 %.

Programme de réaménagement des cabines des appareils

Outre l'acquisition d'appareils neufs, la Société a entrepris, en avril 2006, un important programme de réaménagement des cabines de ses appareils existants. La Société a ainsi achevé à ce jour le réaménagement de 26 A319, de 30 A320 et de 10 A321 d'Airbus et de 15 767-300 de Boeing, pour un total de 81 appareils. Les nouveaux Embraer et les 777 de Boeing sont livrés déjà équipés de nouveaux sièges et systèmes de divertissement. Les dépenses en immobilisations liées à ce programme, qui font l'objet d'engagements, sont amorties sur cinq ans. Une partie importante des autres dépenses en immobilisations liées à ce programme sont présentées dans le tableau sur les engagements d'immobilisations, ci-après.

Engagements d'immobilisations

Au 31 décembre 2007, le coût global estimatif des appareils en commande ferme et des autres immobilisations faisant l'objet d'un engagement, compte tenu de l'incidence de l'opération de cession-bail décrite ci-dessus et de la garantie d'emprunt signée en janvier 2008, était d'environ 4 739 \$ (dont 2 698 \$ au titre d'engagements de financement fermes, sous réserve du respect de certaines conditions). Les montants en dollars US ont été convertis au cours du change en vigueur le 31 décembre 2007 à midi, soit 0,9881 \$ CA. Les prix définitifs de livraison des appareils comprennent les augmentations estimatives et, s'il y a lieu, les intérêts reportés sur le paiement à la livraison calculés selon le TIOL à 90 jours aux États-Unis au 31 décembre 2007.

| | | |
|---|--------------|-----------|
| Exercice se terminant le 31 décembre 2008 | 555 | \$ |
| Exercice se terminant le 31 décembre 2009 | 102 | |
| Exercice se terminant le 31 décembre 2010 | 760 | |
| Exercice se terminant le 31 décembre 2011 | 891 | |
| Exercice se terminant le 31 décembre 2012 | 692 | |
| Par la suite | 1 739 | |
| | 4 739 | \$ |

Engagements au titre de contrats de location-exploitation

Au 31 décembre 2007, les paiements minimaux futurs au titre de contrats de location-exploitation en cours portant sur du matériel volant et d'autres immobilisations se chiffrent à 2 108 \$ (2 957 \$ au 31 décembre 2006) aux taux de change en vigueur à la fin de l'exercice. Cela inclut aussi les paiements sur les appareils ciblés par des lettres d'intention signées en janvier 2008 visant la cession-bail de quatre appareils 777 de Boeing, comme il est décrit ci-dessus.

| | Engagements au titre de contrats de location- exploitation | | |
|---|--|--------------------------------|-----------------|
| | Matériel volant | Autres immobili- sations | Total |
| Exercice se terminant le 31 décembre 2008 | 280 \$ | 59 \$ | 339 \$ |
| Exercice se terminant le 31 décembre 2009 | 271 | 42 | 313 |
| Exercice se terminant le 31 décembre 2010 | 255 | 36 | 291 |
| Exercice se terminant le 31 décembre 2011 | 197 | 33 | 230 |
| Exercice se terminant le 31 décembre 2012 | 180 | 32 | 212 |
| Par la suite | 602 | 121 | 723 |
| | 1 785 \$ | 323 \$ | 2 108 \$ |

Comme il est indiqué à la note 19, la Société sous-loue certains appareils à Jazz selon la méthode de l'imputation à l'exercice, qui sont pris en compte, en montant net, dans l'état des résultats. Ces contrats de sous-location portent sur 33 CRJ-200 de Bombardier et 15 CRJ-705 de Bombardier. Les engagements au titre des contrats de location-exploitation pour ces appareils, qui ont été récupérés auprès de Jazz, ne sont pas pris en compte dans les engagements au titre des contrats de location-exploitation avions présentés dans le tableau ci-dessus, mais ils sont ventilés comme suit :

| | |
|---|-----------------|
| Exercice se terminant le 31 décembre 2008 | 84 \$ |
| Exercice se terminant le 31 décembre 2009 | 84 |
| Exercice se terminant le 31 décembre 2010 | 76 |
| Exercice se terminant le 31 décembre 2011 | 75 |
| Exercice se terminant le 31 décembre 2012 | 75 |
| Par la suite | 673 |
| | 1 067 \$ |

Les contrats de sous-location conclus avec Jazz ont les mêmes conditions et la même durée que les engagements de location correspondants pris par la Société auprès des bailleurs.

La note 8 présente les paiements effectués relativement à des appareils relevant, aux fins comptables, de contrats de location-acquisition et d'entités à détenteurs de droits variables.

Au 31 décembre 2007, les engagements non résiliables minimaux futurs pour les 12 mois subséquents au titre des contrats d'achat de capacité avec Jazz et avec des transporteurs régionaux non apparentés se chiffraient respectivement à quelque 650 \$ et à 20 \$. Comme il est décrit à la note 19, l'échéance initiale du CAC de Jazz est le 31 décembre 2015, mais le contrat peut être reconduit automatiquement deux fois pour des périodes de cinq ans, à moins que l'une des deux parties n'exerce son droit de ne pas renouveler avec préavis d'au moins un an avant l'échéance de la période contractuelle en vigueur. Les tarifs prévus au CAC de Jazz devant faire l'objet d'ajustements à compter de 2009, la Société n'est pas en mesure d'établir les engagements non résiliables minimaux au-delà de 2008. Ils ne devraient toutefois pas changer de façon significative par rapport à ceux de 2008.

17. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE

La Société a pour ligne de conduite de gérer le risque de change, le risque de taux d'intérêt et le risque de marché en recourant à divers instruments financiers dérivés sur devises, taux d'intérêt et carburant. La Société ne recourt aux instruments financiers dérivés qu'aux fins de la gestion des risques et non à des fins spéculatives.

Gestion du risque de taux d'intérêt

La Société conclut des contrats de garantie de taux d'intérêt pour gérer le risque associé aux fluctuations des taux d'intérêt sur ses emprunts et placements à taux variable libellés en dollars américains ou canadiens. En 2006, la Société a conclu 19 swaps de taux d'intérêt d'une valeur notionnelle de 414 \$ US en vue de recevoir des taux variables et de payer un taux fixe moyen pondéré de 5,81 % sur la dette liée au financement d'appareils 190 d'Embraer de juin 2006 à février 2008. Les swaps ont une durée de 15 ans à compter de la date de livraison prévue des appareils et viennent à échéance à des dates différentes entre juin 2021 et décembre 2022. La Société règle les swaps de taux d'intérêt à la livraison des appareils pour lesquels ils ont été contractés. La Société n'a pas appliqué la comptabilité de couverture à ces instruments dérivés. Au 31 décembre 2007, un contrat restait en cours et avait une juste valeur de 2 \$ avec position favorable à la contrepartie (12 contrats en cours au 31 décembre 2006, d'une juste valeur de 13 \$, avec position favorable à la contrepartie). En 2007, 11 contrats ont été réglés moyennant une perte de 10 \$.

La Société a conclu des contrats de swaps de taux d'intérêt qui viennent à échéance en janvier 2024 et convertissent en taux variables les taux fixes assortis aux versements relatifs à deux contrats de location d'appareils 767 de Boeing consolidés selon la NOC-15. Ces swaps n'ont pas été désignés comme des éléments de couverture aux fins comptables. Au 31 décembre 2007, ces deux swaps avaient une juste valeur de 7 \$, avec une position favorable à la Société (4 \$ au 31 décembre 2006, avec une position favorable à la Société). Le notionnel sous-jacent à ces deux swaps s'élève à 103 \$ (104 \$ US) au 31 décembre 2007 (131 \$ (112 \$ US) au 31 décembre 2006).

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 31 décembre 2007, la Société avait passé des contrats de change à terme et contrats d'options sur devises relativement à 2 132 \$ (2 158 \$ US) et à 26 \$ (18 €) de ses achats à venir en 2008 et en 2009. La juste valeur de ces contrats sur devises au 31 décembre 2007 était de 124 \$ avec position favorable aux tiers (25 \$ au 31 décembre 2006, avec position favorable à la Société relativement à 586 \$ (503 \$ US) des achats à venir en 2007). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couvertures aux fins comptables.

La Société a conclu des swaps de devises à l'égard de 16 CRJ dont les contrats de location-exploitation viennent à échéance entre 2007 et 2011. En 2007, cinq swaps de devises ont été réglés à une juste valeur de 10 \$, soit l'équivalent de leur valeur comptable (10 \$, au 31 décembre 2006, avec position favorable aux tiers). La Société a encore onze swaps de devises en cours. Passés auprès de tiers, ces swaps ont une juste valeur négligeable au 31 décembre 2007, avec position favorable à la Société (3 \$, au 31 décembre 2006, avec position favorable à la Société). Le notionnel sous-jacent à ces deux swaps s'élève à 78 \$ (79 \$ US) au 31 décembre 2007 (103 \$ (88 \$ US) au 31 décembre 2006). Ces swaps n'ont pas été désignés comme couvertures aux fins de la comptabilité de couverture.

Gestion du risque lié au prix du carburant

Les activités de la Société étant tributaires du secteur de l'énergie, les variations du prix du carburant ont une incidence sur les résultats financiers de la Société. Pour gérer le risque lié au prix du carburant et atténuer le plus possible la volatilité des flux de trésorerie d'exploitation, Air Canada conclut des contrats d'instruments dérivés avec des intermédiaires financiers. Cependant, comme le kérosène ne se négocie pas sur un marché à terme organisé, la liquidité de cette marchandise est relativement limitée à long terme. Air Canada utilise le pétrole brut et le mazout pour se couvrir à l'égard du risque de volatilité des cours du carburant. Air Canada n'achète ni ne détient aucun instrument financier dérivé à des fins de transaction.

Au 31 décembre 2007, Air Canada avait couvert 20 % de ses besoins prévus en carburant pour 2008. Les contrats de la Société destinés à couvrir les achats prévus de carburéacteur pour l'exercice 2008 portent sur le kérosène, le mazout et le pétrole brut. La Société avait aussi couvert environ 3 % de ses besoins prévus en carburant pour 2009 au moyen de contrats portant sur le mazout et 2 % de ses besoins prévus en carburant pour 2010 au moyen de contrats portant sur le pétrole brut.

Le tableau ci-dessous présente les volumes notionnels par baril ainsi que les moyennes pondérées des prix plancher et plafond pour chaque exercice actuellement couvert. Ces prix contractuels moyens correspondent au prix équivalent du pétrole West Texas Intermediate (« WTI »), étant donné les cours à terme du pétrole WTI, du mazout et du kérosène au 31 décembre 2007 :

| Volumes notionnels (en barils) | Échéance | Prix plancher moyen équivalent – WTI (en \$ US/b) | Prix plafond moyen équivalent – WTI (en \$ US/b) |
|--------------------------------|----------|--|---|
| 4 890 000 | 2008 | 77,97 \$ | 81,58 \$ |
| 840 000 | 2009 | 76,03 \$ | 80,92 \$ |
| 480 000 | 2010 | 84,20 \$ | 88,00 \$ |

La Société désigne certains de ses dérivés liés au carburant comme des couvertures de flux de trésorerie et applique la comptabilité de couverture conformément aux dispositions du chapitre 3865 du Manuel de l'ICCA, « Couvertures ». Les dérivés liés au carburant désignés au titre de la comptabilité de couverture donnent lieu à la constatation, à chaque période, au titre du « cumul des autres éléments du résultat étendu », de la variation de la juste valeur des éléments de couverture considérés comme efficaces jusqu'à ce que le carburéacteur sous-jacent ait été consommé. À l'échéance de l'élément de couverture, la partie efficace des gains et des pertes est incorporée à la charge de carburant, tandis que la partie inefficace de la variation de la juste valeur est constatée dans les « produits (charges) hors exploitation ».

L'efficacité est définie comme la mesure dans laquelle il y a compensation des variations des justes valeurs de l'élément couvert et de l'élément de couverture attribuables au risque couvert pendant la durée de la relation. 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). Comme la méthode actuelle de la Société ne tient pas compte des variables susceptibles de se répercuter sur la juste valeur, telles que la volatilité et la valeur temporelle de l'argent, une partie importante de la variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant en cours pourrait être constatée comme inefficace en vertu de la méthode actuelle.

L'inefficacité est inhérente à la couverture d'achats diversifiés de carburéacteur par l'utilisation d'instruments dérivés liés au pétrole brut et aux produits apparentés ainsi qu'aux écarts entre les valeurs intrinsèques et les justes valeurs de marché des instruments dérivés, vu notamment la forte volatilité observée dans les cours du pétrole. En conséquence, la Société ne peut prédire la valeur de l'inefficacité pouvant être constatée à chaque période – ce qui peut accentuer encore davantage la volatilité de ses résultats comptables, comme cela s'est d'ailleurs déjà produit dans le passé, 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, les variations de la juste valeur de l'instrument dérivé survenues au cours de la période, s'il en est, sont prises en compte dans les produits (charges) hors exploitation. En ce qui concerne les instruments dérivés liés au carburant pour lesquels on ne peut plus appliquer la comptabilité de couverture, les variations de la juste valeur du dérivé lié au carburant survenues au cours de la période sont prises en compte dans les produits (charges) hors exploitation.

En 2007, la comptabilité de couverture a cessé d'être appliquée à certains contrats de couverture du carburant, qui ne remplissent plus les conditions d'application de la comptabilité de couverture. À l'échéance de ces contrats, le montant incorporé au cumul des autres éléments du résultat relativement à ces instruments dérivés sera pris en compte dans la charge de carburant. La Société détient toujours ces instruments dérivés, car elle croit qu'ils constituent de bonnes couvertures économiques pour ce qui est de la gestion du risque lié au prix du carburéacteur auquel elle est exposée.

Suit l'incidence sur les états financiers des dérivés liés au carburant remplissant les conditions d'application de la comptabilité de couverture, avant prise en compte des incidences fiscales :

- la juste valeur des dérivés liés au carburant aux fins de la comptabilité de couverture en cours au 31 décembre 2007 se chiffre à 67 \$, avec position favorable pour la Société;
- l'avantage constaté à la charge de carburant de 2007, pour l'exercice clos le 31 décembre 2007, s'établit à 31 \$;
- le bénéfice (la perte) hors exploitation pour l'exercice clos le 31 décembre 2007 est de 12 \$; le montant du résultat hors exploitation correspond à la partie inefficace de la variation de la juste valeur des éléments visés par la comptabilité de couverture;
- la partie efficace de la variation de la juste valeur des dérivés comptabilisée dans les autres éléments du résultat étendu s'établit à 110 \$ pour l'exercice, avant charge fiscale de 28 \$; les autres éléments du résultat étendu de l'exercice clos le 31 décembre 2007 sont présentés, nets de cette charge d'impôts, dans l'état consolidé du résultat étendu.

Le montant net estimatif des gains et des pertes présentés dans le cumul des autres éléments du résultat étendu qui devraient être reclassés au bénéfice net en 2008 est de 68 \$.

Suit l'incidence sur les états financiers des dérivés liés au carburant qui n'ont pas été désignés comme couvertures selon la comptabilité de couverture, mais qui sont détenus comme couvertures économiques, avant prise en compte des incidences fiscales :

- la juste valeur des instruments dérivés liés au carburant en cours auxquels la comptabilité de couverture n'est pas appliquée est de 10 \$ au 31 décembre 2007, avec position favorable pour la Société;
- le bénéfice hors exploitation de l'exercice clos le 31 décembre 2007 se chiffre à 26 \$. Le montant du résultat hors exploitation comptabilisé représente la variation (réalisée et latente) de la juste valeur de ces contrats au cours de l'exercice.

Concentration du risque de crédit

La Société estime ne pas être exposée à une concentration importante du risque de crédit. Sa trésorerie et ses placements à court terme sont placés dans de grands établissements financiers, auprès de gouvernements au Canada et au sein de grandes sociétés. Les débiteurs proviennent généralement de la vente de billets à des particuliers par l'entremise d'agences de voyages, d'agences d'entreprise ou d'autres compagnies aériennes géographiquement dispersées, souvent réglés au moyen des principales cartes de crédit. Voir la note 7 pour une description du PCAA que détient la Société.

Juste valeur des instruments financiers inscrits au bilan consolidé

En raison de l'échéance très rapprochée ou à court terme qui les caractérise, les instruments financiers formant la trésorerie et les placements à court terme, les débiteurs et les créditeurs ont une valeur comptable au bilan consolidé proche de leur juste valeur. Les équivalents de trésorerie et les placements à court terme sont classés comme étant détenus à des fins de transaction et sont par conséquent constatés à la juste valeur.

La valeur comptable des swaps de devises, des swaps de taux d'intérêt et des dérivés sont égales à leur juste valeur, qui est basée sur le montant auquel ils pourraient être réglés étant donné les taux en vigueur estimés.

Suit une comparaison de la juste valeur et de la valeur comptable de la dette à long terme et des obligations locatives au 31 décembre 2007; la juste valeur est estimée au moyen de méthodes d'évaluation basées sur les taux en vigueur sur le marché pour des passifs financiers similaires :

| | Valeur comptable | Juste valeur estimée |
|----------------------------------|-----------------------------|---------------------------------|
| Dette directe de la Société | 2 551 \$ | 2 611 \$ |
| Dette consolidée selon la NOC-15 | 896 | 933 |
| Obligations locatives | 972 | 1 127 |
| | 4 419 \$ | 4 671 \$ |

18. ÉVENTUALITÉS, GARANTIES ET INDEMNITÉS**Éventualités***Enquête des autorités en matière de concurrence sur le transport de fret*

La Commission européenne, le département 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 suppléments carburant par un certain nombre de transporteurs aériens et d'exploitants de services de fret, y compris la Société. Certains d'entre eux, dont la Société, ont reçu un énoncé des objections de la Commission européenne qui présente l'évaluation préliminaire de son enquête à cet égard. 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 sont susceptibles d'entraîner des actions en justice à son encontre et à l'encontre d'un certain nombre de compagnies aériennes et de transporteurs de fret de divers territoires de compétence. 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. La direction a déterminé qu'il est actuellement impossible de prédire avec certitude l'issue de ces procédures, mais elles pourraient se traduire par une responsabilité civile importante pour la Société.

Porter Airlines Inc.

En février 2006, Jazz a engagé une action en justice devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario contre Porter Airlines Inc. (« Porter ») et d'autres parties défenderesses (collectivement, les « défenderesses Porter ») après avoir appris que Jazz se verrait interdire l'accès à l'aéroport du centre-ville de Toronto (le Toronto City Centre Airport ou « TCCA »). Le 26 octobre 2007, les défenderesses Porter ont déposé une demande reconventionnelle à l'encontre de Jazz et d'Air Canada invoquant diverses violations de la loi sur la concurrence, à savoir notamment que la relation commerciale entre Jazz et Air Canada contrevient à la législation canadienne en matière de concurrence, et réclamant 850 \$ en dommages-intérêts. Parallèlement à l'action engagée devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario, Jazz a engagé devant la Cour fédérale du Canada une procédure d'examen judiciaire à l'encontre de la Toronto Port Authority (« TPA »), portant sur l'accès de Jazz au TCCA. Les défenderesses Porter ont obtenu le statut d'intervenant et de partie à cette procédure. En janvier 2008, Porter a déposé une défense et une demande reconventionnelle à l'encontre de Jazz et d'Air Canada, alléguant des torts et recherchant des conclusions du même ordre que ceux de la demande reconventionnelle déposée devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario. La direction considère les demandes reconventionnelles de Porter devant ces deux tribunaux comme étant sans fondement.

Parité salariale

Le Syndicat canadien de la fonction publique (« SCFP »), qui représente les agents de bord de la Société, a déposé devant la Commission canadienne des droits de la personne une plainte de disparité salariale basée sur le sexe. Le SCFP allègue que le groupe des agents de bord, à prédominance féminine, devrait toucher le même salaire que les groupes des mécaniciens et des pilotes, à prédominance masculine, car ils exécutent du travail de même valeur. La plainte remonte à 1991, mais elle n'a pas été instruite en raison d'un litige quant à savoir si les trois groupes de salariés relevaient du même « établissement » au sens où l'entend la *Loi canadienne sur les droits de la personne*. Le 26 janvier 2006, la Cour suprême du Canada a statué que les trois groupes relevaient effectivement du même établissement et renvoyé l'affaire devant la Commission canadienne des droits de la personne, qui peut maintenant procéder à l'évaluation des plaintes du SCFP. Le 16 mars 2007, la Commission canadienne des droits de la personne a demandé la tenue d'une enquête au sujet de cette plainte. La Société estime que l'enquête révélera qu'elle se conforme aux dispositions de la *Loi canadienne sur les droits de la personne* en matière de parité salariale. Cependant, la direction a déterminé qu'il n'est pas possible actuellement de prédire avec un quelconque degré de certitude l'issue définitive de l'enquête de la Commission.

Revendication de l'Association des pilotes d'Air Canada

En octobre 2006, l'APAC a intenté une action en justice devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario visant Air Canada, ACE et certains membres du conseil d'administration d'Air Canada, au motif que certaines mesures passées et futures lèsent ses membres. Divers recours ont été intentés contre les parties, notamment celui de limiter les distributions de la Société, y compris celles qui sont prévues dans le cadre du Plan d'arrangement d'ACE, entré en vigueur le 10 octobre 2006. À la suite d'une audience tenue en décembre 2006, le juge Cumming de la Cour supérieure de justice de l'Ontario a rejeté la demande d'injonction de l'APAC et appuyé la requête d'Air Canada de rejeter la demande de l'APAC. L'APAC n'a pas porté le rejet de la demande d'injonction en appel, mais a interjeté appel de l'ordonnance rejetant sa demande, cause qui sera entendue par la Cour d'appel de l'Ontario, en mars 2008. La direction considère que la revendication de l'APAC est sans fondement.

Autres éventualités

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

En ce qui concerne les contrats de location de 45 appareils, la différence entre les loyers révisés par suite de l'instauration du plan de réorganisation, de transaction et d'arrangement (le « plan d'arrangement ») au titre de la *Loi avec les arrangements avec les créanciers des compagnies* (« LACC ») le 30 septembre 2004 et les montants qu'exigeaient les contrats de location originaux se résorbera à l'échéance de ces contrats si aucun manquement important à ces contrats ne s'est produit d'ici là. En cas de défaillance majeure, cette différence ainsi que les intérêts s'y rattachant deviendront exigibles, et tous les loyers futurs seront ramenés aux taux de location originels. Les charges locatives sont inscrites aux valeurs renégociées dans les contrats de location, et les éventuelles obligations ne sont constatées que lorsque la direction estime qu'elles sont susceptibles de se matérialiser.

Garanties

Garanties au titre d'ententes d'avitaillement

De concert avec d'autres compagnies aériennes, la Société est partie à des ententes d'avitaillement avec des sociétés d'avitaillement (les « sociétés d'avitaillement ») dans divers grands aéroports du Canada. Ces sociétés d'avitaillement fonctionnent selon le principe du recouvrement des coûts. Elles possèdent et financent le réseau qui approvisionne les compagnies contractantes, tout comme elles s'acquittent des droits liés aux baux fonciers sous-jacents. La dette globale des cinq sociétés d'avitaillement au Canada, qui n'ont pas été consolidées au titre de la NOC-15, était d'environ 119 \$ au 31 décembre 2007 (108 \$ en 2006), ce qui correspond au risque de perte maximal auquel s'expose la Société, compte non tenu de tout partage de coûts éventuel avec les autres compagnies contractantes. La Société considère le risque en découlant comme étant minime. Chaque compagnie aérienne contractante qui fait partie d'une société d'avitaillement participe à la garantie de sa dette d'une manière proportionnelle à l'utilisation qu'elle fait du réseau.

Conventions d'indemnisation

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

Dans le cadre des contrats de financement ou de location d'avions qu'elle est appelée à conclure, la Société garantit généralement les bailleurs de fonds, leurs mandataires et d'autres tiers apparentés ou bailleurs contre les dommages découlant de la construction, de la conception, de la propriété, du financement, de l'utilisation, de l'exploitation et de la maintenance des avions ainsi que contre toute responsabilité civile délictuelle, que les dommages ou responsabilités découlent ou non de la négligence des tiers à qui sont données ces garanties, sauf en cas de faute lourde ou délibérée. En outre, dans les opérations de financement ou de location d'avions, notamment celles qui sont structurées comme des baux adossés, la Société prévoit généralement des indemnités relativement à diverses répercussions d'ordre fiscal, notamment en ce qui concerne les avions loués ou financés, l'utilisation, la possession, l'exploitation, la maintenance, la location, la sous-location, les réparations, les assurances, la livraison, l'importation et l'exportation de ces avions, les contrats de location ou de financement conclus à leur égard, les changements législatifs et certaines conséquences fiscales en matière d'impôt sur le revenu, de taxe à la consommation et de retenue d'impôt.

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

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

La Société n'est pas en mesure d'estimer d'une façon raisonnable le montant maximal qu'elle peut être tenue de payer au titre des indemnisations. Elle s'attend à être protégée par ses assurances dans la plupart des cas de responsabilité civile délictuelle et certaines des obligations contractuelles connexes susmentionnées.

19. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

Au 31 décembre 2007, ACE détient une participation de 75 % dans Air Canada. Air Canada est appelée à conclure diverses opérations entre apparentés avec ACE et avec d'autres entités liées à ACE, notamment Aéroplan, Jazz et ACTS Aéro. ACTS Aéro exerce les activités qu'exerçait ACTS SEC avant la vente d'ACTS SEC annoncée par ACE et finalisée le 16 octobre 2007 (voir la note 20). Voir également la note 3 pour de l'information sur certaines opérations entre apparentés effectuées parallèlement au PAPE d'Air Canada.

Les soldes d'opérations entre apparentés présentés ci-dessous concernent principalement la prestation de services, y compris la répartition des coûts liés aux employés (voir la note 10), la répartition des charges générales (voir la note 3) et les activités de gestion de trésorerie centralisée. Les soldes d'opérations commerciales entre apparentés sont assortis de modalités prévoyant le paiement dans les 30 jours suivant la réception de la facture.

Les soldes d'opérations entre apparentés attribuables à l'application des ententes entre apparentés s'établissent comme suit :

| | 2007* | 2006 |
|--------------------------------------|---------------|---------------|
| Débiteurs | | |
| ACE | 9 \$ | - \$ |
| Aéroplan | 20 | 6 |
| ACTS/ ACTS Aéro | 75 | 97 |
| Jazz | 85 | - |
| | 189 \$ | 103 \$ |
| Maintenance payée d'avance | | |
| ACTS Aéro | 24 \$ | \$ |
| | 24 \$ | - \$ |
| Créditeurs et charges à payer | | |
| ACE | - \$ | 12 \$ |
| ACTS/ ACTS Aéro | 88 | 111 |
| Jazz | 71 | - |
| | 159 \$ | 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 découlant d'opérations avec des apparentés :

| | 2007* | 2006 |
|--|-----------------|---------------|
| Produits | | |
| Produits passages tirés d'Aéroplan liés aux primes Aéroplan, après déduction de l'achat de milles Aéroplan | 154 \$ | 115 \$ |
| Produits de location d'immeubles provenant d'apparentés | 46 | 46 |
| Produits tirés de services de technologie de l'information fournis aux apparentés | 28 | 27 |
| Produits tirés de services généraux et autres | 25 | 14 |
| Produits tirés de la sous-location d'appareils à Jazz | 14 | - |
| Produits de tiers constatés par services au sol Air Canada | 33 | - |
| Produits fret provenant des apparentés | 3 | 4 |
| | 303 \$ | 206 \$ |
| Charges | | |
| Charges de maintenance liées aux services d'ACTS/ ACTS Aéro | 631 \$ | 614 \$ |
| Frais au titre du CAC de Jazz | 537 | - |
| Coûts refacturés de Jazz pour le carburant | 197 | - |
| Coûts refacturés de Jazz au titre des redevances aéroportuaires | 120 | - |
| Autres coûts refacturés de Jazz | 17 | - |
| Autres charges | 12 | 49 |
| Recouvrement des salaires et charges sociales liés aux employés détachés auprès d'apparentés | (412) | (413) |
| | 1 102 \$ | 250 \$ |
| Intérêts débiteurs (créditeurs) nets liés à des apparentés, montant net | (1) \$ | 6 \$ |

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

En plus des produits et charges liés à Jazz mentionnés 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.

La Société détenait certains placements dans Aéroplan, Jazz et ACTS. Comme le décrit la note 3, certains paiements en trésorerie et billets reçus d'ACE au moment de 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 avec des apparentés

Liens entre la Société et Aéroplan

Au 31 décembre 2007, ACE a déclaré détenir une participation de 20,1 % dans Fonds de revenu Aéroplan. Aéroplan exploite le programme de fidélisation qui assure des services de commercialisation à ses clients assidus. Les opérations entre la Société et Aéroplan décrites ci-après sont comptabilisées à la valeur d'échange et réglées en compensant les montants à payer avec les montants à recevoir selon les modalités prévues aux accords de compensation intersociétés – le reliquat, s'il en est, devant être réglé à la période subséquente. En conséquence, en date des 31 décembre 2007 et 2006, les montants ont été présentés selon un montant net, vu que les parties souhaitent régler leurs comptes sur un montant net.

Contrat de participation et de services commerciaux d'Aéroplan (« CPSC d'Aéroplan »)

Air Canada et Aéroplan sont parties au CPSC d'Aéroplan du 9 juin 2004. Aux termes du CPSC d'Aéroplan, la Société alloue 8 % de ses places à Aéroplan sur les vols exploités par Air Canada, Jazz et certains autres transporteurs aériens sous le code Air Canada (collectivement les « vols AC ») à des frais d'échange fixes. Conformément au CPSC d'Aéroplan, le tarif applicable à cette capacité a été renégocié en 2007 pour la période du 1^{er} janvier 2008 au 31 décembre 2010. Aéroplan peut aussi acheter un nombre illimité de places disponibles au tarif publié assorti d'un escompte variable selon le tarif du produit. Tout ajustement de cet escompte variable est fondé sur des paramètres déterminés. En outre, le CPSC d'Aéroplan prévoit que le tarif facturé à Aéroplan sera le tarif le plus faible imposé à tout autre programme de fidélisation, compte tenu du volume de places d'avion qu'Aéroplan achète à la Société. Le CPSC d'Aéroplan vient à échéance le 29 juin 2020 et prévoit quatre reconductions automatiques de cinq ans chacune, sous réserve du droit que détient chaque partie de ne pas le renouveler moyennant préavis d'au moins 12 mois avant l'expiration de la durée visée.

Air Canada est l'un des principaux partenaires d'Aéroplan et elle paie des frais pour participer au programme Aéroplan, selon le nombre de milles Aéroplan accordés aux clients d'Air Canada qui prennent un vol AC. Aéroplan est tenue d'acheter chaque année un nombre minimal de places d'avion sur les vols AC (171 \$ en 2007 (170 \$ en 2006)), le nombre étant fonction du nombre de places achetées au cours des trois années civiles précédentes. Quant à la Société, elle doit acheter annuellement un nombre minimal de milles Aéroplan.

Le CPSC d'Aéroplan prévoit également qu'Aéroplan gèrera, contre rémunération, le programme hiérarchisé pour grands voyageurs de la Société destiné à ses clients Super Élite^{MD}, Élite^{MD} et Prestige^{MD}. Aéroplan doit aussi fournir certains services de commercialisation et de promotion à la Société, notamment des services de centres d'appels ayant trait au programme hiérarchisé pour grands voyageurs.

Contrat de services cadre d'Aéroplan (« CSC d'Aéroplan »)

Air Canada et Aéroplan sont parties au CSC d'Aéroplan depuis le 1^{er} janvier 2005. Aux termes du CSC d'Aéroplan, la Société fournit certains services à Aéroplan en contrepartie d'un montant correspondant à ses coûts intégralement répartis, majorés pour tenir compte des frais généraux et administratifs. La Société fournit à Aéroplan un appui sur le plan des infrastructures de nature principalement administrative et concernant notamment les technologies de l'information, les ressources humaines, ainsi que les services financiers, comptables et juridiques. Les montants liés au CSC d'Aéroplan sont présentés dans le tableau qui résume les produits et les charges découlant d'opérations entre apparentés, au poste « Produits tirés de services généraux et autres ».

Contrat de services généraux d'Aéroplan (« CSG d'Aéroplan »)

Air Canada et Aéroplan sont parties au CSG d'Aéroplan depuis le 1^{er} janvier 2005. Aux termes du CSG d'Aéroplan, la Société fournit à Aéroplan les services d'un groupe d'employés de ses centres d'appels. En retour, Aéroplan défraie Air Canada, après répartition, de tous les coûts, dont les salaires et charges sociales, à l'égard de ce groupe d'employés. En ce qui concerne le déficit actuariel du régime de retraite de la Société qui couvre entre autres ces employés de centres d'appels, Aéroplan a convenu de payer à la Société, sur une période de six ans se terminant en 2013, un maximum de 11 \$ pour compenser la part de l'obligation de la Société au titre de l'obligation de capitalisation du régime de retraite attribuable à ces employés. Sous réserve des conventions collectives visant les employés affectés à Aéroplan, le CSG d'Aéroplan peut être résilié à six mois de préavis par l'une ou l'autre des parties.

Contrat de licence d'exploitation de marques

Aux termes d'un contrat de licence d'exploitation de marques entré en vigueur le 13 mai 2005, Air Canada et Aéroplan se sont mutuellement accordé un droit incessible, ne pouvant donner lieu à l'octroi d'une sous-licence, non exclusif et libre de redevances d'utiliser, dans le monde entier, certaines marques déposées par l'autre partie incorporant leur appellation commerciale ou leur logo, dans le cadre exclusif du programme Aéroplan. Aucun droit n'a été facturé ou perçu en vertu de ce contrat en 2007 et 2006.

Liens entre la Société et Jazz

En date du 31 décembre 2007, ACE a déclaré détenir une participation de 20,1 % dans Fonds de revenu Jazz Air. Le 24 janvier 2008, ACE a déclaré avoir ramené à 9,5 % sa participation dans Fonds de revenu Jazz Air. Air Canada ne détient aucune participation dans Jazz. Jazz entre dans le périmètre de consolidation d'Air Canada au titre de la NOC-15 jusqu'au 24 mai 2007. Par rapport à la Société, Jazz est toujours considérée comme une entité à détenteurs de droits variables (« EDDV »), même si celle-ci n'en est plus le principal bénéficiaire selon les dispositions de la NOC-15 (voir la note 1). La déconsolidation de Jazz n'a aucune incidence sur les ententes contractuelles entre Air Canada et Jazz.

Outre les ententes résumées ci-dessous, Air Canada et Jazz sont également parties à divers contrats de location au titre desquels Jazz loue ou sous-loue certains locaux de la Société dans des aéroports du Canada. Voir la note 16, *Engagements*, pour de plus amples renseignements.

Contrat d'achat de capacité de Jazz (CAC de Jazz)

Air Canada et Jazz sont parties au CAC de Jazz depuis le 1^{er} janvier 2006. Aux termes de ce contrat, la Société achète la quasi-totalité de la capacité du parc aérien de Jazz à des tarifs prédéterminés, et rembourse à Jazz, sans majoration, certains coûts refacturés visés par le CAC de Jazz, comprenant la charge de carburant ainsi que les redevances aéroportuaires et de navigation. Les frais comportent un volet variable, qui est fonction de l'utilisation des appareils de Jazz, et un volet fixe. La durée initiale du CAC de Jazz vient à expiration le 31 décembre 2015. Le contrat prévoit deux reconductions automatiques de cinq ans chacune, sous réserve du droit que détient chaque partie de ne pas le renouveler moyennant préavis d'au moins un an avant l'expiration de la durée visée. Les taux prévus au contrat de Jazz font l'objet d'ajustements périodiques, le prochain ajustement étant prévu pour le début de 2009. Les montants liés au CAC sont intégrés aux « Frais au titre du CAC de Jazz » présentés dans le tableau ci-dessus.

Contrat de services cadre de Jazz (CSC de Jazz)

Air Canada et Jazz sont parties au CSC de Jazz, selon lequel la Société fournit des services à Jazz moyennant une rémunération fondée sur la juste valeur de marché des services fournis. Aux termes du CSC de Jazz, la Société fournit à Jazz un appui sur le plan des infrastructures de nature principalement administrative, concernant notamment les technologies de l'information, l'immobilier, les questions environnementales et les services juridiques. Jazz profite des technologies de l'information mises à la disposition de la Société par des tiers, de même que des ressources informatiques internes de la Société.

Air Canada et Jazz peuvent résilier certains services aux termes du CSC de Jazz (sans résilier le CSC de Jazz dans son intégralité) ou résilier le CSC de Jazz dans son intégralité sur préavis écrit de un an. Le CSC de Jazz est résilié dès qu'il est mis fin au CAC de Jazz.

Contrat de licence d'exploitation de marques de Jazz

Aux termes du contrat de licence d'exploitation de marques de Jazz, la Société a accordé à Jazz un droit non cessible, ne pouvant donner lieu à l'octroi d'une sous-licence, non exclusif et libre de redevances d'utiliser certaines marques qui appartiennent à la Société ou que la Société a enregistrées dans le monde, dont « Jazz » et celles qui intègrent la dénomination Air Canada ou la cocarde d'Air Canada, uniquement en association avec les activités de Jazz. Le contrat de licence d'exploitation de marques de Jazz peut être résilié dès qu'il est mis fin au CAC de Jazz. Toutefois, Air Canada et Jazz ont également conclu le contrat spécial de marques de Jazz qui accorde à Jazz tous les droits de la Société sur la marque de commerce Jazz (et interdit à la Société de l'utiliser ou de l'octroyer sous licence à des tiers) dans les cas suivants : i) la résiliation ou l'expiration du CAC de Jazz si, à ce moment, Jazz n'est plus une affiliée de la Société; ii) la survenance d'un changement de contrôle par suite duquel Jazz cesse d'être affiliée de la Société si, au plus tard à ce moment, le CAC de Jazz a expiré ou a été résilié, ou iii) la vente ou le transfert de la totalité ou de la quasi-totalité des actifs ou des activités de Jazz à un tiers qui n'est pas affiliée de la Société si, au plus tard à ce moment, le CAC de Jazz a expiré ou a été résilié.

Liens entre la Société et ACTS

Comme il est décrit à la note 20, le 16 octobre 2007, ACE a annoncé la réalisation de la vente d'ACTS SEC. Dans le cadre de cette opération, ACTS SEC a vendu la quasi-totalité de ses actifs, de ses passifs et de ses activités à ACTS Aéro. ACTS Aéro exerce les activités qu'exerçait auparavant ACTS SEC.

Les Contrats de maintenance d'ACTS, le Contrat de services cadre d'ACTS, le Contrat de licence d'exploitation de marques d'ACTS, l'Entente de non-concurrence et de transfert des protocoles de réparation et les Contrats de services généraux d'ACTS, contrats qui lient tous Air Canada à ACTS SEC et qui sont décrits ci-après et à la note 20, ont été cédés par ACTS SEC à ACTS Aéro à la clôture de la monétisation d'ACTS. À la clôture de la vente d'ACTS, Air Canada a constaté des produits de 28 \$ liés à la vente d'un immeuble à ACTS Aéro, de 17 \$ enregistrés par suite du règlement d'un billet intersociétés avec ACTS SEC, et de 20 \$ au titre de l'entente de non-concurrence et de transfert de protocoles de réparation. Elle a aussi pris en compte le financement d'une lettre de crédit de 101 \$ liée à une « Entente sur les régimes de retraite et les avantages complémentaires », comme il est décrit à la note 20. ACTS Aéro est un apparenté d'Air Canada en raison de la participation que détient ACE dans les deux entités.

Contrats de maintenance d'ACTS

ACTS Aéro et Air Canada sont parties à des contrats généraux de services de maintenance depuis le 1^{er} octobre 2006, aux termes desquels ACTS Aéro fournit à la Société divers services techniques, dont des services d'entretien moteur et de maintenance des groupes auxiliaires de bord, des services de révision générale d'appareils (exception faite des services de maintenance en ligne et d'entretien cabine, assurés par la Société), des services de maintenance de composants, des services de peinture, des services de formation ainsi que d'autres services connexes. ACTS Aéro est l'entreprise de maintenance, réparation et révision (« MRR ») exclusive de la Société pour la prestation des services de révision générale, de maintenance des groupes auxiliaires et de maintenance de certains composants. ACTS Aéro assure également à la Société divers autres services non exclusifs. Exception faite du contrat de services de révision général qui expire en octobre 2011 et du contrat de services de peinture qui expire en octobre 2009, chacun des contrats susmentionnés expire en octobre 2013.

ACTS Aéro et Jazz sont également partie à un contrat de maintenance des composants (le « Contrat ACTS-Jazz ») daté du 1^{er} août 2005, aux termes duquel ACTS Aéro assure certains services de MRR à la flotte de CRJ de Jazz. Selon le Contrat ACTS-Jazz, ACTS Aéro est l'entreprise de MRR exclusive de Jazz pour ce qui est des travaux de maintenance des composants et de révision des pièces pouvant être démontées des appareils CRJ100/200 et des pièces courantes des CRJ-705 dont l'entretien n'est pas assuré à l'interne par du personnel de Jazz. Pour sa durée initiale, le Contrat ACTS-Jazz est en vigueur jusqu'en août 2015, après quoi il est peut être reconduit pour trois périodes successives de deux ans chacune. Les montants liés aux Contrats de maintenance d'ACTS et aux autres contrats de maintenance conclus avec Jazz sont inclus dans le tableau ci-dessus, qui résume les produits et les charges entre parties apparentées, au poste « Charges de maintenance d'ACTS ». Les montants de Jazz à l'égard d'ACTS ne sont pas indiqués pour la période suivant la déconsolidation de Jazz, le 24 mai 2007.

Contrat de services cadre (« CSC d'ACTS »)

ACTS Aéro et Air Canada sont parties au CSC d'ACTS, en sa version révisée et reformulée du 1^{er} janvier 2007, aux termes duquel la Société fournit à ACTS Aéro, contre rémunération, un soutien d'infrastructure, de nature surtout administrative, concernant les technologies de l'information, les ressources humaines, les services financiers et comptables et des services liés aux réclamations. ACTS Aéro peut résilier certains services visés par le CSC d'ACTS ou résilier le CSC d'ACTS dans son intégralité sur préavis écrit de six mois, à l'exception des services concernant les technologies de l'information, qu'ACTS Aéro ne peut résilier avant l'expiration du CSC d'ACTS. Air Canada peut résilier certains services aux termes du CSC d'ACTS ou résilier le CSC d'ACTS dans son intégralité sur préavis écrit de 18 mois. Ces montants sont inclus dans le tableau ci-avant, qui résume les produits et les charges entre les parties apparentées, au poste « Produits tirés de services généraux et autres ».

Contrat de licence d'exploitation de marques d'ACTS

ACTS Aéro et Air Canada sont parties à un contrat de licence d'exploitation de marques (le « Contrat de licence d'exploitation de marques d'ACTS ») depuis le 30 septembre 2004, aux termes duquel la Société a accordé à ACTS Aéro le droit incessible, ne pouvant donner lieu à l'octroi d'une sous-licence, non exclusif et libre de redevances, d'utiliser certaines marques d'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 de composants et de services reliés à la chaîne d'approvisionnement. À la clôture de la vente d'ACTS SEC, le Contrat de licence d'exploitation de marques d'ACTS a été modifié de manière à prévoir sa résiliation en date du 16 octobre 2008.

Contrats de services généraux d'ACTS (« CSG d'ACTS »)

ACTS Aéro et Air Canada sont parties à un contrat de services généraux modifié et reformulé en date du 22 juin 2007 (le « CSG d'ACTS »), aux termes duquel la Société fournit à ACTS Aéro des services liés à un groupe d'employés syndiqués pour lequel ACTS Aéro rembourse à la Société, après répartition, tous les coûts, dont les salaires et charges sociales. Le CSG d'ACTS peut être résilié par l'une ou l'autre partie en tout temps sur préavis écrit de 30 jours.

Contrats immobiliers

Dans le cadre de la clôture de la monétisation d'ACTS SEC, en date du 16 octobre 2007, Air Canada a vendu un bâtiment à ACTS Aéro pour un produit de 28 \$. Dans le cadre de cette vente, Air Canada et ACTS Aéro ont passé un contrat de sous-location de certains terrains jouxtant le bâtiment ainsi qu'un contrat de services en vertu duquel la Société fournira à ACTS Aéro certains services liés au fonctionnement général du bâtiment.

Ententes de prêts et de paiements par anticipation entre ACTS et Air Canada

Aux termes d'une entente de paiement par anticipation datée du 26 octobre 2006, Air Canada a payé à l'avance un montant de 595 \$ à ACTS SEC (à titre de successeur de Société en commandite ACTS) dans le cadre des Contrats de maintenance d'ACTS à titre d'équivalent estimé de 12 mois de services qu'ACTS devait fournir à Air Canada en vertu des Contrats de maintenance d'ACTS à compter du 1^{er} novembre 2006. Le montant de ce paiement anticipé a été immédiatement prêté par ACTS SEC à Air Canada en vertu d'une entente de prêts datée du 26 octobre 2006. Le prêt, qui ne porte pas intérêt, est remboursable en plusieurs versements à compter du 1^{er} novembre 2006. Le montant des versements correspond aux montants d'Air Canada aurait autrement eu à payer à ACTS SEC en vertu des Contrats de maintenance d'ACTS et est devenu exigible et payable le jour auquel le montant est devenu payable aux termes des Contrats de maintenance d'ACTS. Le prêt a été intégralement remboursé en 2007.

Depuis le 1^{er} octobre 2006, ACTS Aéro et Air Canada sont parties à un bail cadre aux termes duquel ACTS Aéro loue auprès de la Société certains locaux aux aéroports de Vancouver, Winnipeg, Toronto et Montréal.

Comme il a été décrit à la note 20, le personnel non syndiqué a été transféré à ACTS en date du 16 octobre 2007. À compter de cette date, les employés non syndiqués d'ACTS ne sont plus visés par le CSG d'ACTS.

Système de gestion de la trésorerie

Air Canada a géré la trésorerie d'ACTS jusqu'au 16 octobre 2007. Air Canada comptabilise sur une base quotidienne toutes les rentrées de fonds provenant de la facturation et d'autres sources qu'Air Canada. Tout paiement effectué en vue de s'acquitter d'une obligation liée à des frais d'exploitation ou de financement ainsi qu'à des dépenses en immobilisations autres qu'une obligation à l'égard de la Société et d'autres filiales d'ACE a été effectué dans le cadre du système de gestion de la trésorerie d'Air Canada. 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.

Liens entre la Société et ACE

Contrat de services cadre

Air Canada assure pour ACE contre rémunération, certains services administratifs, entre autres des services financiers et comptables, des services liés aux technologies de l'information et des services liés aux ressources humaines.

Droits d'achat d'actions vendus par Air Canada à ACE

En 2007, Air Canada a réalisé avec un tiers non apparenté une opération portant sur des appareils pour laquelle elle a reçu une contrepartie sous forme du droit d'acquisition d'actions du tiers non apparenté. La Société a comptabilisé les droits d'achat d'actions à la juste valeur de 1 \$. L'opération a consisté en la vente par la Société de deux appareils A319 et en la sous-location, par la Société, de deux autres A319. L'opération a été réalisée intégralement en 2007, à l'exception de la vente de l'un des A319 appartenant en propre à la Société, qui a été finalisée en 2008. La Société a vendu à ACE le droit d'acquies les actions reçues du tiers non apparenté pour un produit de 1 \$.

Bons de souscription achetés à ACE

Le 26 novembre 2007, Air Canada a acheté certains bons de souscription sur actions détenus par ACE pour une contrepartie de 4 \$, versée au cours de l'exercice et inscrite en diminution du surplus d'apport. Ces bons de souscription visent l'achat d'actions d'un tiers non apparenté qui fournit des services à la Société. Les actions du tiers non apparenté ne sont pas cotées sur un marché actif et il n'est par conséquent pas possible de mesurer leur juste valeur de façon fiable. L'instrument financier est donc comptabilisé au coût, étant donné leur valeur comptable de néant pour ACE.

Acquisition de Vacances Air Canada

En 2007, Air Canada a fait l'acquisition de la participation de 49 % d'ACE dans Vacances Air Canada, ce qui fait de Vacances Air Canada une entreprise en propriété exclusive de la Société. La contrepartie, soit 10 \$, a été inscrite au surplus d'apport dans le bilan consolidé. Vacances Air Canada reste dans le périmètre de consolidation de la Société.

20. VENTE D'ACTS

Le 16 octobre 2007, ACE a annoncé la réalisation de la vente d'ACTS SEC, sa filiale en propriété exclusive de maintenance, réparation et révision. Dans le cadre de cette opération, ACTS SEC a vendu la quasi-totalité de ses actifs, de ses passifs et de ses activités à ACTS Aéro, une nouvelle entité établie pour acheter les actifs d'ACTS SEC. ACE a conservé une participation de 23 % dans ACTS Aéro.

À la clôture 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 ACTS Aéro (voir la note 4);
- 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 protocoles de réparation décrite ci-dessous;
- financement d'une lettre de crédit de 101 \$ liée à l'Entente sur les régimes de retraite et les avantages complémentaires décrite ci-après.

À la conclusion de la vente d'ACTS, les Contrats de maintenance d'ACTS, le Contrat de services cadre d'ACTS, le Contrat de licence d'exploitation de marques d'ACTS et les Contrats de services généraux, tous conclus entre Air Canada et ACTS et décrits à la note 19, et l'Entente de non-concurrence et de transfert des protocoles de réparation décrite ci-dessous, ont été transférés d'ACTS à ACTS Aéro.

Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires

Le 16 octobre 2007, la Société, ACTS et ACTS Aéro ont conclu une entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires (l'« Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires ») portant sur les régimes de retraite et d'avantages complémentaires relatifs i) aux employés non syndiqués et syndiqués d'Air Canada détachés auparavant auprès d'ACTS SEC qui sont devenus des employés d'ACTS Aéro le 16 octobre 2007 et ii) aux employés syndiqués d'Air Canada détachés auprès d'ACTS Aéro, conformément aux contrats de services généraux conclus entre Air Canada et ACTS visant le détachement d'employés syndiqués d'Air Canada à ACTS (ces contrats ont été attribués à ACTS Aéro à la clôture de la vente d'ACTS). De nouveaux régimes de retraite à prestations déterminées et à cotisations déterminées ainsi que d'autres conventions d'avantages sociaux destinés au personnel actif et d'avantages complémentaires de retraite (dont des régimes d'assurance-maladie complémentaire, d'assurance invalidité et d'assurance vie) devront être établis par ACTS Aéro (les « 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 actifs et passifs dans le cadre des Conventions d'avantages complémentaires d'Air Canada qui sont touchés par le transfert des employés non syndiqués seront transférés à ACTS Aéro 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 ACTS Aéro 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 ACTS Aéro jusqu'en 2012. La valeur actualisée de ces paiements trimestriels est aussi appelée « charge de rémunération ». D'ici à ce que les actifs et passifs au titre des Conventions d'avantages complémentaires d'Air Canada liés aux employés non syndiqués puissent être transférés à ACTS Aéro, le coût des prestations de retraite au titre des services rendus au cours de l'exercice ainsi que le coût des services rendus au cours de l'exercice et les coûts financiers liés aux prestations complémentaires seront passés en charges par Air Canada, avec pleine répercussion sur les entreprises affiliées (ACTS Aéro).

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 ACTS Aéro. 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 ACTS Aéro, seulement si un tel transfert a lieu. D'ici à ce que les actifs et passifs au titre des Conventions d'avantages complémentaires d'Air Canada liés aux employés syndiqués puissent être transférés à ACTS Aéro, le coût des prestations de retraite au titre des services rendus au cours de l'exercice ainsi que le coût des services rendus au cours de l'exercice et les coûts financiers liés aux prestations complémentaires des employés d'Air Canada assurant des services à ACTS Aéro seront répercutés à ACTS Aéro.

L'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires prévoit également qu'Air Canada remette des lettres de crédit à ACTS Aéro, le 16 octobre 2007, en vue de garantir les obligations de paiement liées aux déficits de solvabilité au titre des régimes de retraite à prestations déterminées et aux passifs comptables liés aux autres conventions de retraite et d'assurance invalidité. Les lettres de crédit s'élèvent à 101 \$. Ce montant pourrait être ajusté une fois que des évaluations actuarielles auront permis de déterminer les montants exacts des déficits de solvabilité et des passifs comptables applicables en date du 16 octobre 2007. La valeur nominale de la lettre de crédit portant sur le déficit de solvabilité du régime destiné aux employés syndiqués est aussi ajustée une fois par an pour tenir compte des coûts des services passés payés par Air Canada au régime relativement aux employés syndiqués affectés à ACTS Aéro. 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, ACTS Aéro peut rappeler les lettres de crédit en partie ou en totalité en cas de non-respect des conditions. Le montant des lettres de crédit est garanti par la trésorerie financée par les actifs comptabilisés dans « Dépôts et autres actifs ».

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

ACTS Aéro et Air Canada sont parties à une entente de non-concurrence et de transfert des protocoles de réparation (l'« Entente de non-concurrence et de transfert de protocoles de réparation ») depuis le 16 octobre 2007. D'une manière générale, les protocoles de réparation désignent les processus et méthodes utilisés dans la maintenance et la réparation du matériel volant et des équipements connexes. L'Entente de non-concurrence et de transfert des protocoles de réparation a confirmé un arrangement et prévoit la vente, par Air Canada, à ACTS Aéro (qui succède à ACTS SEC) d'un intérêt conjoint indivis dans les protocoles de réparation qu'elle possède ou qui ont été approuvés par l'organisme agréé d'ingénierie de navigabilité d'Air Canada, tandis qu'ACTS Aéro vend à Air Canada un intérêt conjoint indivis dans les protocoles de réparation détenus ou conçus par ACTS Aéro et utilisés dans le cadre des services de révision générale des cellules d'appareils qu'ACTS fournit à Air Canada en vertu de l'entente relative aux services de révision générale des cellules d'appareils conclues par les parties. Cependant, en septembre 2004, dans le cadre de la mise en œuvre du Plan d'arrangement de la Société au titre de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (la « LACC »), la Société avait déjà octroyé à ACTS l'accès intégral et exclusif à ces protocoles sans obligation de versement de redevances.

En outre, en vertu de l'Entente de non-concurrence et de transfert des protocoles de réparation, des restrictions limitent 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 MRR, à savoir, les services de révision générale des cellules 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 le 1er 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 1er octobre 2015;

- En ce qui concerne la maintenance des composants, la période de non-concurrence se terminera le 1er octobre 2016;

L'entente de non-concurrence et de transfert des protocoles de réparation 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.

En contrepartie du transfert des protocoles de réparation, Air Canada a reçu 20 \$. Ce produit a été enregistré dans les activités de financement présentées dans l'état consolidé des flux de trésorerie et un crédit de 20 \$ a été porté au surplus d'apport (15 \$ après impôts futurs), l'opération ayant été comptabilisée à une valeur comptable de néant pour la Société.

L'Entente de non-concurrence et de transfert des protocoles de réparation a été attribuée à ACTS Aéro à la clôture de la vente d'ACTS.

21. PAPE DE JAZZ

Le 2 février 2006, le Fonds de revenu Jazz Air (le « Fonds Jazz ») a réalisé un premier appel public à l'épargne visant ses parts. Le Fonds Jazz est une fiducie à capital variable sans personnalité morale. Avec le produit du premier appel public à l'épargne, le Fonds Jazz a souscrit 23,5 millions de parts de Jazz au prix de 10,00 \$ la part pour un produit net de 218 \$, déduction faite de frais de placement de 17 \$ payés pendant le premier trimestre 2006. Au moment de la clôture du placement initial, Jazz a tiré un produit de 113 \$, déduction faite de 2 \$ de frais, d'une nouvelle facilité de crédit à terme (voir la note 8).

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

Dans le cadre du premier appel public à l'épargne, Société en commandite Jazz Air a cédé la quasi-totalité de ses actifs et de ses passifs à la nouvelle entité Jazz Air SEC qu'ACE détenait en propriété exclusive. En échange, ACE a reçu 99 365 143 parts de Jazz Air SEC et un billet relatif à l'acquisition de 424 \$. Jazz Air SEC a remboursé à ACE le billet relatif à l'acquisition au moyen du produit tiré du placement, d'une reprise de la nouvelle facilité de crédit à terme (note 8) et du fonds de roulement de Jazz Air SEC.

22. CHARGE EXCEPTIONNELLE LIÉE AUX MILLES AÉROPLAN

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

Aux termes du contrat de participation et de services commerciaux (CPSC) 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 tous les milles émis à compter du 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, 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, la direction d'Air Canada et celle Aéroplan ont convenu d'apporter une nouvelle modification aux conditions du CPSC. Depuis le 13 octobre 2006, par suite d'une modification, Air Canada a assumé la responsabilité des milles échangés jusqu'à concurrence de 112 milliards de milles, et en conséquence, elle a inscrit une charge exceptionnelle de 102 \$ en déduction des « Produits d'exploitation » de l'exercice clos le 31 décembre 2006, au titre des 9 milliards de milles supplémentaires, et a augmenté les produits différés d'Aéroplan. Cette modification au CPSC représente un règlement total et définitif des obligations qu'Air Canada avait envers Aéroplan pour échanger les milles datant d'avant 2002. Aéroplan est responsable de tout échange de milles excédant la nouvelle estimation de 112 milliards de milles. Le montant du passif supplémentaire a été déterminé en fonction de la juste valeur du nombre de milles supplémentaires.