

AIR CANADA 

**Rapport de gestion
2007**



Le 6 février 2008

TABLE DES MATIÈRES

1. Points saillants	1
2. Introduction	3
3. Stratégie	6
4. Résultats d'exploitation – Comparaison des quatrièmes trimestres 2007 et 2006	13
5. Résultats d'exploitation – Comparaison des exercices 2007 et 2006	22
6. Parc aérien	31
7. Gestion financière et gestion du capital	33
7.1 Situation financière	33
7.2 Dette nette ajustée.....	34
7.3 Situation de trésorerie.....	35
7.4 Flux de trésorerie consolidés	36
7.5 Obligations contractuelles.....	38
7.6 Obligations de capitalisation des régimes de retraite	39
7.7 Dépenses en immobilisations et contrats de financement connexes	40
7.8 Capital social.....	43
8. Résultats financiers trimestriels	44
9. Information annuelle sélectionnée	47
10. Instruments dérivés et financiers	48
11. Arrangements hors bilan	52
12. Opérations entre apparentés	54
13. Estimations comptables critiques	62
14. Modifications de conventions comptables	67
15. Modifications comptables futures	69
16. Sensibilité des résultats	70
17. Facteurs de risque	71
18. Contrôles et procédures	82
19. Mesures financières hors PCGR	83
20. Glossaire	85

1. Points saillants

Le tableau ci-dessous présente les points saillants de nature financière et statistique d'Air Canada, exclusion faite de la consolidation des activités de Jazz Air SEC « Jazz » (auparavant les « Services Air Canada »), pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars, sauf les données par action)	Quatrième trimestre			Exercice		
	2007	2006	Variation (\$)	2007	2006	Variation (\$)
Données financières						
Produits d'exploitation	2 513	2 423	90	10 646	10 164	482
Bénéfice d'exploitation	72	(5)	77	433	114	319
Bénéfice d'exploitation, exclusion faite des charges exceptionnelles ¹⁾	72	(13)	85	433	236	197
Charges hors exploitation	(52)	(52)	-	(122)	(191)	69
Bénéfice (perte) avant participation sans contrôle, écart de change et impôts sur les bénéfices	20	(57)	77	311	(77)	388
Bénéfice (perte) de la période	35	(144)	179	429	(74)	503
Marge d'exploitation (%)	2,9 %	(0,2) %	3,1 p	4,1 %	1,1 %	3,0 p
Marge d'exploitation (%), exclusion faite des charges exceptionnelles ¹⁾	2,9 %	(0,5) %	3,4 p	4,1 %	2,3 %	1,8 p
BAILALA ²⁾	274	213	61	1 263	948	315
BAILALA, exclusion faite des charges exceptionnelles ^{1) 2)}	274	205	69	1 263	1 070	193
Marge de BAILALA (%)	10,9 %	8,8 %	2,1 p	11,9 %	9,3 %	2,6 p
Marge de BAILALA (%), exclusion faite des charges exceptionnelles ¹⁾	10,9 %	8,5 %	2,4 p	11,9 %	10,4 %	1,5 p
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	1 239	2 110	(871)	1 239	2 110	(871)
Flux de trésorerie disponibles	(892)	(365)	(527)	(2 233)	(652)	(1 581)
Ratio emprunts/capitaux propres ajusté, exclusion faite du financement d'acomptes avant livraison	65,4 %	65,7 %	(0,3) p	65,4 %	65,7 %	(0,3) p
Résultat de base par action ³⁾	0,35 \$	(1,55) \$	1,90 \$	4,29 \$	(0,83) \$	5,12 \$
Résultat dilué par action ³⁾	0,35 \$	(1,55) \$	1,90 \$	4,27 \$	(0,83) \$	5,10 \$

Statistiques d'exploitation			Variation (%)			Variation (%)
Passagers-milles payants (PMP) (en millions)	11 446	11 160	2,6	50 629	48 993	3,3
Sièges-milles offerts (SMO) (en millions)	14 715	14 343	2,6	62 814	61 083	2,8
Coefficient d'occupation	77,8 %	77,8 %	-	80,6 %	80,2 %	0,4 p
Rendement unitaire par PMP (en cents) ⁴⁾	18,9	18,5	2,1	18,4	18,1	1,6
Produits passages par SMO (PPSMO) (en cents) ⁴⁾	14,7	14,4	2,1	14,8	14,5	2,1
Produits d'exploitation par SMO (en cents) ⁴⁾	17,0	16,9	0,4	17,0	16,6	1,9
Charges d'exploitation par SMO (CESMO) (en cents)	16,6	16,9	(2,0)	16,3	16,5	(1,2)
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	12,4	12,9	(3,5)	12,2	12,3	(0,8)
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre (en cents) ¹⁾	12,4	12,9	(3,9)	12,2	12,3	(0,4)
Effectif moyen (en milliers d'équivalents temps plein)	23,9	23,3	2,5	23,9	23,6	1,3
Avions en service à la clôture de la période ⁵⁾	340	332	2,4	340	332	2,4
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour) ⁶⁾	9,3	9,1	2,2	9,8	9,5	3,2
Longueur moyenne des étapes (en milles) ⁶⁾	851	847	0,5	874	873	0,1
Prix du litre de carburant (en cents) ⁷⁾	67,5	64,1	5,3	65,6	66,2	(1,0)
Consommation de carburant (en millions de litres)	905	906	(0,1)	3 873	3 813	1,6

- 1) Une charge exceptionnelle de 28 M\$ liée à la restructuration de la main-d'œuvre a été constatée au premier trimestre de 2006. Au quatrième trimestre de 2006, un ajustement favorable de 8 M\$ a été constaté au titre de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre inscrite au premier trimestre de 2006. Une charge exceptionnelle de 102 M\$ a été constatée au troisième trimestre de 2006 relativement à l'obligation d'Air Canada liée à l'échange de milles Aéroplan d'avant 2002.
- 2) Il y a lieu de se reporter à la rubrique 19, Mesures financières hors PCGR, dans le présent Rapport de gestion pour un rapprochement du BAIIALA et du bénéfice d'exploitation.
- 3) Le résultat de base par action et le résultat dilué par action correspondent aux chiffres consolidés d'Air Canada déclarés selon les PCGR.
- 4) Les variations en pourcentage du rendement unitaire et des PPSMO pour le quatrième trimestre de 2007 font exclusion d'un ajustement favorable de 26 M\$ découlant de la révision des estimations comptables.
- 5) Le parc d'appareils en service ne comprend pas les avions-cargos affrétés en 2007 et 2006. Comprend les avions de Jazz visés par le CAC de Jazz.
- 6) À l'exclusion des transporteurs tiers exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité, sauf les avions de Jazz visés par le CAC de Jazz (lesquels sont inclus).
- 7) Compte tenu des charges de transport et frais de couverture du carburant.

2. Introduction

Aux fins du présent Rapport de gestion, « nous », « nos », « notre », « Air Canada » et la « Société » s'entendent d'Air Canada ou de l'une ou plusieurs de ses filiales, sauf indication contraire.

Le Rapport de gestion de 2007 présente la situation d'Air Canada telle que perçue par sa direction ainsi qu'un aperçu général de sa stratégie commerciale, une analyse de ses résultats financiers du quatrième trimestre de 2007 et l'exercice 2007, les facteurs de risque et d'incertitude liés à ses activités, ainsi qu'une analyse de ses contrôles et procédures. Ce Rapport de gestion doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés vérifiés de l'exercice 2007 d'Air Canada et les notes complémentaires. Sauf indication contraire, l'information financière est conforme aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada. Les états financiers consolidés vérifiés d'Air Canada ont été dressés selon les conventions comptables présentées à la note 2 afférente aux états financiers consolidés vérifiés de l'exercice 2007 de la Société.

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 M\$ (187 M\$, une fois déduits des frais de placement de 13 M\$), ainsi qu'un placement secondaire par Gestion ACE Aviation Inc. (« 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 M\$ (304 M\$, une fois déduits des frais de placement de 21 M\$).

Jusqu'au 24 mai 2007, les états financiers consolidés d'Air Canada comprenaient également la situation financière, le résultat d'exploitation et les flux de trésorerie de Jazz, car Air Canada était réputée être le principal bénéficiaire de Jazz selon la note d'orientation concernant la comptabilité n° 15 « Consolidation des entités à détenteurs de droits variables » (la « NOC-15 »). La distribution par ACE de parts du Fonds de revenu Jazz Air le 24 mai 2007 a remis en question l'entité qui devrait consolider Jazz et, ainsi, Fonds de revenu Jazz Air a été réputé être le principal bénéficiaire de Jazz selon la NOC-15. Jazz est toujours considéré comme une entité à détenteurs de droits variables, cependant Air Canada n'en est plus le principal bénéficiaire aux termes de la NOC-15.

Depuis le 24 mai 2007, les résultats et la situation financière de Jazz sont exclus du périmètre de consolidation d'Air Canada. Avant le 24 mai 2007, Air Canada regroupait deux secteurs isolables : Services Air Canada (maintenant appelé Air Canada), les services de transport de passagers et de fret exploités par Air Canada ainsi que les services connexes, et Jazz, le fournisseur de services régionaux d'Air Canada. L'information sectorielle permettait de présenter de façon distincte les résultats financiers d'Air Canada car ce secteur constituait la principale préoccupation des actionnaires d'Air Canada. Voir la note 15 afférente aux états financiers consolidés vérifiés de l'exercice 2007 d'Air Canada, intitulée « Informations sectorielles », pour obtenir un complément d'information à cet égard. La rubrique 12 du présent Rapport de gestion, *Opérations entre apparentés*, présente une description des opérations entre la Société et Jazz.

Certaines données comparatives ont été retraitées en vue de se conformer à la présentation des états financiers adoptée pour l'exercice écoulé. Notamment, Air Canada a reclassé la présentation de certains produits tirés de la sous-location d'appareils de Jazz. En l'occurrence, le changement porte sur des appareils qu'Air Canada comptabilise comme des avions lui appartenant en propre, alors qu'ils étaient, chez Jazz, comptabilisés en tant que contrats de location-exploitation. Cette modification ne se répercute pas sur les résultats consolidés de quelque période comptable que ce soit, mais elle donne lieu à une augmentation des produits intersectoriels d'Air Canada et des locations d'avions de 5 M\$ pour le trimestre clos le 31 décembre 2007 et de 22 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2007 (8 M\$ pour le trimestre clos le 31 décembre 2006 et 27 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2006).

Sauf indication du contexte, tous les montants sont exprimés en millions de dollars canadiens. La rubrique 20, *Glossaire*, donne l'explication des principaux termes utilisés. À moins de mention contraire, le présent Rapport de gestion est actuel au 6 février 2008.

Le Rapport de gestion comprend également des énoncés prospectifs. Voir ci-après la *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs* pour une analyse des risques, incertitudes et hypothèses liés à ces énoncés. La rubrique 17, intitulée *Facteurs de risque*, du Rapport de gestion décrit de façon plus détaillée les risques auxquels est exposée Air Canada.

Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa notice annuelle établie au 27 mars 2007, il y a lieu de consulter le site de SEDAR au www.sedar.com ou celui d'Air Canada au www.aircanada.com.

MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Les communications d'Air Canada au public peuvent contenir des énoncés prospectifs écrits ou oraux au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. De tels énoncés sont compris dans le présent Rapport de gestion et les autres documents déposés auprès des organismes de réglementation des valeurs mobilières peuvent également en contenir. Ces énoncés découlent d'analyses et d'autres renseignements fondés sur la prévision de résultats à venir et l'estimation de montants qu'il est actuellement impossible de déterminer. Ils peuvent porter sur des observations concernant, entre autres, des stratégies, des attentes, des opérations projetées ou des actions futures. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes tels que « prévoir », « projeter », « pouvoir », « planifier » et « estimer », employés au futur et au conditionnel, et d'autres termes semblables, ainsi qu'à l'évocation de certaines hypothèses.

Comme, de par leur nature, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, y compris celles décrites ci-dessous, ils sont sujets à d'importants risques et incertitudes. Les prévisions ou projections ne sont donc pas entièrement assurées en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise le secteur. À terme, les résultats réels peuvent donc différer sensiblement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs du fait de l'action de divers facteurs, dont les prix de l'énergie, l'état du secteur, du marché et de la conjoncture en général, les taux de change et d'intérêt, la concurrence, des conflits armés, des attentats terroristes, les épidémies, les questions et les coûts liés aux assurances, l'évolution de la demande en fonction du caractère saisonnier du secteur, la capacité de réduire les coûts d'exploitation, les relations de travail, les questions de retraite et d'approvisionnement, l'évolution de la législation, des nouveautés ou procédures réglementaires, les litiges actuels et éventuels avec des tiers ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le présent Rapport de gestion et, notamment, à la rubrique 17, *Facteurs de risque*. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent Rapport de gestion représentent les attentes d'Air Canada en date de celui-ci et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

Air Canada a formulé des hypothèses dans l'élaboration et la formulation des énoncés prospectifs. Outre les hypothèses présentées dans ce rapport de gestion, Air Canada a supposé que la croissance en Amérique du Nord et dans le monde ralentira en 2008, sans qu'il y ait pour autant récession, malgré le risque accru d'une récession économique aux États-Unis. Air Canada a supposé en outre que le dollar canadien se négociera en moyenne au pair avec le dollar US au premier trimestre de 2008 ainsi que tout au long de l'exercice 2008, et que le cours moyen du carburant s'établira à 0,76 \$ le litre pour le premier trimestre de 2008, et à 0,74 \$ le litre pour l'ensemble de l'exercice 2008 (dans les deux cas, compte tenu des positions de couverture en place).

3. Stratégie

Nos activités

Air Canada est le plus important transporteur aérien du Canada à proposer des services intérieurs et internationaux et le plus grand fournisseur de services passagers réguliers sur le marché canadien, sur le marché transfrontalier avec les États-Unis et sur le marché international au départ et à destination du Canada.

Air Canada a donné plus d'envergure à son réseau en concluant avec Jazz un contrat d'achat de capacité (« CAC ») aux termes duquel elle achète la quasi-totalité de la capacité du parc aérien de Jazz à des tarifs prédéterminés et en établit les liaisons et les horaires. Jazz exploite un parc de petits biréacteurs et avions à turbopropulseurs aux coûts par trajet inférieurs à ceux des gros-porteurs classiques, ce qui lui permet de proposer des services à la clientèle d'Air Canada sur les marchés moins denses, ainsi que sur les marchés à plus grande densité de trafic pendant les périodes hors pointe, à l'échelle du Canada et des États-Unis.

En 2007, conjointement avec Jazz, Air Canada a assuré en moyenne 1 370 vols réguliers par jour et transporté au total plus de 33 millions de passagers. Conjuguées, Air Canada et Jazz ont fourni des services passagers directs sur 158 destinations et, par la voie d'ententes commerciales avec d'autres transporteurs régionaux non affiliés, sur 14 autres destinations, portant à 172 le nombre de destinations directement desservies sur les cinq continents.

Air Canada est membre fondateur du réseau Star Alliance^{MD}. Le réseau Star Alliance^{MD} compte actuellement parmi ses membres 19 compagnies aériennes nationales et trois transporteurs régionaux. L'affiliation à ce réseau permet à Air Canada de proposer à sa clientèle environ 897 destinations dans 160 pays, ainsi que la réciprocité de leurs programmes de fidélisation et l'accès à leurs salons dans les aéroports.

Grâce à sa relation durable avec Société en commandite Aéroplan (« Aéroplan »), son programme pour grands voyageurs, Air Canada fidélise sa clientèle en offrant aux membres d'Aéroplan la possibilité d'amasser des milles Aéroplan chaque fois qu'ils voyagent par Air Canada. Aéroplan est aussi le plus grand client d'Air Canada. Air Canada tire de sa relation commerciale avec Aéroplan une source stable, durable et renouvelable de revenus, qui lui viennent de l'achat, par Aéroplan, de places sur ses vols qu'elle destine aux membres d'Aéroplan qui choisissent d'échanger leurs milles Aéroplan contre des primes-voyages.

La Société tire aussi une part de son chiffre d'affaires des services de fret fournis par Air Canada et par AC Cargo SEC (« Air Canada Cargo »), des services de voyageur de Touram SEC (« Vacances Air Canada ») et des services d'escale de ACGHS SEC (« Services au sol Air Canada »).

Air Canada et Air Canada Cargo assurent des services de transport de fret sur les lignes intérieures, transfrontalières et internationales. Air Canada Cargo est un important transporteur de fret aérien intérieur et transfrontalier, et utilise l'ensemble du trafic marchandises acheminé sur des vols intérieurs ou transfrontaliers des appareils d'Air Canada ou de Jazz. Air Canada propose en outre des services de transport de fret sur ses vols internationaux et utilise actuellement un avion tout-cargo MD-11 nolisé pour compléter les services offerts sur les trajets Canada-Europe.

Vacances Air Canada est l'un des principaux voyagistes au Canada. Avec des bureaux à Montréal et à Toronto, Vacances Air Canada exerce ses activités dans le secteur des voyages d'agrément (Antilles, Mexique, Europe, Amérique du Sud et États-Unis) en élaborant, en commercialisant et en distribuant des forfaits vacances et des services par le moyen d'un réseau indépendant d'agences de voyage au Canada ainsi que par son site Web, « vacancesaircanada.com ».

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

Notre stratégie commerciale

Nous avons fait d'importants progrès dans l'amélioration de la façon dont nous conduisons nos affaires. En nous concentrant sur notre modèle commercial novateur axé sur le client, sur le renouvellement de notre parc aérien et sur la plus grande productivité de notre personnel, nous sommes parvenus à construire une nouvelle Air Canada. Nos taux d'occupation records, la croissance de nos produits passages par siège-mille offert (« PPSMO ») et la réduction de nos charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO ») sont tous des preuves éloquentes que notre nouveau modèle commercial porte fruit.

Nous avons gagné en 2007 de nombreuses distinctions pour la qualité de notre service clientèle et nos produits innovateurs.

- Air Canada a notamment été élue « Meilleure société aérienne d'Amérique du Nord » pour la deuxième fois en trois ans dans le cadre d'un sondage réalisé par la maison Skytrax auprès de 14 millions de voyageurs.
- Air Canada été désignée transporteur aérien de prédilection dans le cadre de la 8^e édition annuelle des *Agents' Choice Awards*, à partir des résultats d'un sondage réalisé par Baxter Travel Media auprès d'agents de voyage canadiens.
- Air Canada a par ailleurs été élue « Meilleur transporteur aérien d'Amérique du Nord » et « Meilleure société aérienne au Canada » par les lecteurs de la revue américaine pour grands voyageurs *Global Traveler* ainsi que « Transporteur offrant la meilleure classe Affaires au Canada » par les lecteurs de *Business Traveler*.
- Air Canada a reçu le prix d'excellence de l'industrie du transport aérien de 2007 pour son leadership commercial, décerné par le magazine *Air Transport World*.
- Air Canada s'est aussi vu décerner le prix de l'innovation au Concours de l'informatique et de la productivité pour l'avenir (« CIPA »), pour ses *Passes Entreprise* et ses fonctionnalités Enregistrement en ligne et Borne d'enregistrement libre-service.

Pour rentabiliser davantage ses affaires, Air Canada fera porter son action en 2008 sur les priorités suivantes :

- **Mise du nouveau modèle tarifaire au service du client**

La structure tarifaire transparente et simplifiée d'Air Canada donne aux clients la possibilité de choisir soit des tarifs de marque situés au haut de la gamme en vue de profiter pleinement de tous les attraits dont ils sont assortis, soit des tarifs de bas de gamme qu'ils valoriseront ensuite en les complétant de certains des attraits généralement associés au haut de la gamme. Cette démarche nous a permis d'égaliser certains des plus bas tarifs pratiqués sur les marchés où nous sommes présents, tout en préservant les revenus différentiels que nous rapportent ceux-là de nos clients qui recherchent ouvertement des produits de haut rapport. En 2007, 45 % de nos clients ayant effectué un vol intra-Canada ont jeté leur dévolu sur un tarif de marque plus élevé que celui de Tango, qui est notre tarif le plus bas.

Nous entendons bien continuer de proposer à nos clients des prix compétitifs et, dès le deuxième trimestre de 2008, de nouveaux services à valeur ajoutée et d'autres options à la carte devraient s'ajouter à notre offre afin de l'étendre à de nouveaux marchés à l'international.

- **Poursuite de notre stratégie commerciale inédite**

Dans notre démarche visant à proposer à nos clients des produits aussi nouveaux que singuliers, en 2007, nous avons continué d'élargir l'éventail de nos « passes de vol » et de nos formules de paiement par « abonnements », pour les passes à crédits de vol fixes et les forfaits à déplacements illimités, respectivement. Le lancement de la *Passe Hong Kong & Chine* et l'extension de la gamme de *Passes soleil* ont considérablement étendu la portée géographique de nos passes. De plus, le lancement de nouvelles passes, conjugué à la popularité croissante de ces produits auprès des entreprises petites, moyennes et grandes, nous a rapporté des revenus supplémentaires en raison du niveau élevé de satisfaction qu'elles engendrent chez les clients, des préférences à l'égard des marques et de la possibilité de partager les crédits de déplacement entre des usagers multiples.

Les passes de vol permettent aux clients de stabiliser leurs frais de voyage en achetant à l'avance des segments de vol multiples applicables à une zone géographique donnée.

À la faveur du lancement, en janvier 2008, d'une nouvelle plateforme de commande des passes de vols sur www.aircanada.com, nous prévoyons proposer plusieurs nouveaux produits et services qui donneront aux voyageurs accès à un plus grand nombre encore d'options de déplacement, à de nouvelles zones géographiques et à plus de flexibilité sur le plan des modalités d'achat.

- **Accent sur la réduction de la base de coûts**

Notre stratégie commerciale repose notamment sur une recherche continue d'évaluation et d'amélioration de notre base de coûts en vue de maintenir notre grande compétitivité.

Au quatrième trimestre de 2007 ainsi que pour l'exercice 2007 dans son ensemble, nous avons réduit nos charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO ») de 2,0 % et de 1,2 %, respectivement, par rapport à la période correspondante de 2006. Exclusion faite de la charge de carburant et des charges exceptionnelles, les CESMO se sont repliées de 3,9 % par rapport au quatrième trimestre de 2006 et de 0,4 % par rapport à l'exercice 2006. Ce progrès a été réalisé en dépit des pressions accrues qu'a exercées la flambée des prix du carburant, tout particulièrement au deuxième semestre. Nous avons continué de chercher à alléger notre lourde facture de carburant en négociant avec nos fournisseurs des prix compétitifs et en mettant en œuvre des mesures d'économie de consommation à l'échelle de notre entreprise. En outre, de manière à nous protéger contre les fluctuations des prix du carburéacteur et à réduire la volatilité de nos flux de trésorerie d'exploitation, nous avons mis en place un programme structuré de couverture du carburant, décrit plus en détail ci-après, à la rubrique 10.

Pour 2008, en vue de réduire encore davantage nos charges d'exploitation de manière à préserver notre compétitivité, notre plan prévoit :

- la renégociation d'autres contrats d'approvisionnement;
- la révision du barème de commissions de base applicable à diverses lignes;
- la poursuite de notre programme d'efficacité énergétique, qui passe notamment par des mesures de réduction de la masse des appareils et des directives d'optimisation de leur vitesse et de leur altitude de croisière, en vue de maximiser les économies de carburant sans que cela ne nuise à la ponctualité des vols ou ne se répercute sur les correspondances des passagers.

Notre programme de renouvellement du parc nous rapporte déjà des économies sur le plan de la consommation de carburant et de la réduction des frais de maintenance, vu la plus grande efficacité énergétique des nouveaux appareils qui rallient progressivement le parc. Par exemple, les 777-300 de Boeing sont de 15 % plus économiques par siège que les A340-300 d'Airbus. À mesure que de nouveaux appareils se joignent à notre parc, nous en profitons par ailleurs pour nous départir de nos appareils les plus vieux et les moins économiques. Voir la rubrique 6, ci-après, pour un complément d'information sur notre parc.

- **Maintien d'un niveau élevé de pénétration et de distribution directe via Internet**

La transparence de notre stratégie tarifaire et la convivialité de notre plateforme électronique ont contribué à une plus grande pénétration sur le Web, laquelle nous a en retour permis de réduire nos coûts de distribution.

Air Canada gère deux sites Web, l'un pour les consommateurs et l'autre pour les agences de voyage – les deux sites proposant les mêmes produits exclusifs. Les clients peuvent aussi, grâce à la fonction d'enregistrement en ligne accessible sur le site Web d'Air Canada, s'enregistrer dans les 24 heures précédant leur vol d'Air Canada au départ de n'importe quelle ville du Canada, ainsi qu'à partir de plusieurs villes des États-Unis ou d'ailleurs à destination du Canada, ce qui permet à la Société de rogner sur ses frais tout en améliorant la satisfaction de ses clients.

L'interface d'application d'Air Canada, connue sous le nom *ac2u*, permet à des plateformes de réservation de tiers d'accéder à toute la gamme des produits et caractéristiques d'Air Canada, dont les passes de vol et la tarification « à la carte », dans un format simple et normalisé, tout en préservant l'intégrité de la marque des produits. Concrètement, cette interface étendra la portée du modèle tarifaire d'Air Canada encore plus loin que ne serait arrivé à le faire à lui seul le site www.aircanada.com. La mise en œuvre de l'accord de plusieurs années que Galileo International LLC (« Galileo ») et Air Canada ont annoncé avoir conclu le 17 août 2007 et qui donnera accès à la gamme complète de produits et services d'Air Canada par l'intermédiaire d'*ac2u* aux agents de voyage canadiens reliés à Galileo augmentera encore davantage la capacité de distribution directe des produits d'Air Canada auprès des voyageurs comme des agences de voyage.

- **Valorisation de l'offre de produits grâce à un réseau repensé et à un parc renouvelé**

En Amérique du Nord, Air Canada a adopté une stratégie de réseau basée sur la demande. Elle cherche ainsi à augmenter les fréquences sur certaines liaisons clés, à maintenir des fréquences compétitives sur d'autres lignes et à lancer de nouveaux services sans escale sur des destinations où une demande s'est fait sentir. Nous avons mis en œuvre notre réseau nord-américain repensé en fonction de biréacteurs régionaux plus gros, dont les coûts par trajet sont moindres que les moyens-porteurs classiques.

Pour soutenir l'expansion de ses activités à l'international et proposer à ses clients des avions de qualité supérieure sur les lignes internationales au départ et à destination du Canada, Air Canada a commencé à introduire progressivement dans son parc des appareils 777 de Boeing. En 2007, Air Canada a ajouté huit appareils 777 de Boeing à son parc. En 2008, elle compte en recevoir neuf autres, et un de ces appareils a été reçu en janvier 2008. Le nouvel appareil 777 de Boeing contribuera à moderniser et à redimensionner le parc, tout en réduisant les coûts d'exploitation, notamment sur les plans du carburant et de la maintenance, outre les économies d'échelle et les gains de productivité de la main-d'œuvre qu'il rendra possibles. Ce nouvel appareil permettra en outre à Air Canada de percer sur de nouveaux créneaux qu'elle ne pouvait auparavant desservir de façon rentable.

Pour rester concurrentielle, Air Canada doit, outre l'achat de nouveaux appareils, proposer à ses clients un produit de calibre mondial. Les nouveaux appareils Embraer et 777 de Boeing qui sont en train d'être livrés sont équipés des nouveaux sièges et systèmes de divertissement. Nous continuerons de réaménager les appareils affectés au service international afin que tous les sièges du Service Super Affaires soient complètement inclinables à l'horizontale. L'intérieur des appareils 767-300 de Boeing devrait être réaménagé d'ici juin 2008. Sur nos autres appareils, la cabine devrait être renouvelée d'ici la fin de 2008, à l'exception des appareils Airbus A330 dont le réaménagement devrait être terminé au début de 2009. L'intérieur de tous les avions sera être réaménagé avec l'installation de sièges neufs et, pour chaque place en Classe économique, en Classe Affaires et en Service Super Affaires, d'un système de divertissement et d'une prise de courant individuels. Sur le segment intérieur, Air Canada jouira d'un produit de classe mondiale pour enrichir encore davantage l'éventail déjà large des prix prestigieux qui lui ont été décernés par le secteur du voyage. Au premier trimestre de 2008, nous devrions aussi avoir achevé le passage à la flotte de 60 Embraer, déployée en vue de percer sur de nouveaux créneaux ou d'augmenter la fréquence de dessertes qui avaient été jusque-là limitées à une fois par jour. Nous prévoyons ajouter sept nouvelles lignes en Amérique du Nord à l'été de 2008.

Nous estimons que la grande diversité ethnique de la population canadienne compte pour beaucoup dans la demande de liaisons internationales. Compte tenu du grand nombre de routes auxquelles elle a accès, Air Canada présente un bon potentiel de croissance en ce qui concerne son service international.

En 2007, comparativement à 2006, nous avons accru de 3 % nos vols à l'international, augmentation qui est venue surtout du lancement de nouvelles lignes sans escale et de l'expansion des lignes transatlantiques entre les provinces de l'Ouest et les Maritimes et Londres, ainsi qu'entre Montréal et Rome pendant l'été, et augmenté de 10 % les vols vers les destinations soleil comme la République dominicaine et le Mexique. En ce qui concerne les lignes transpacifiques, notre stratégie a été d'affecter nos nouveaux 777 de Boeing, plus volumineux, aux grandes lignes entre Toronto et des destinations comme le Japon, Hong Kong et la Chine. Nous devrions avoir pris livraison d'ici à la fin de 2008 de 17 des 18 appareils 777 commandés à Boeing, qui devraient nous aider à continuer d'étendre notre présence à l'étranger. Les projets d'Air Canada à l'égard de la Chine et du marché asiatique en général consistent à affecter les appareils 777 de Boeing à tous les vols en partance de Toronto et d'en augmenter graduellement la fréquence de ces vols. Nous prévoyons actuellement offrir jusqu'à cinq vols par semaine à l'hiver 2008-2009 entre Toronto et Beijing et quatre vols par semaine entre Toronto et Shanghai. Les lignes actuelles entre le Canada et la Chine permettraient à Air Canada d'ajouter des lignes sans escale supplémentaires et, avec la livraison prévue des appareils 787 de Boeing en 2010, la Société examinera la possibilité d'ajouter de nouvelles destinations dans la région Asie-Pacifique. De concert avec notre partenaire Lufthansa, nous prévoyons augmenter notre capacité sur l'important marché allemand pendant la saison de pointe estivale. Nous avons aussi lancé sur les grandes destinations commerciales d'Europe de nouveaux services, comme Ottawa-Francfort et Toronto-Madrid, en vue d'y renforcer notre présence à long terme.

Au Canada, nos lignes intérieures, transfrontalières et internationales passent par trois grandes plaques tournantes : Toronto, Montréal et Vancouver pour servir les voyageurs qui y transitent dans leurs déplacements entre les États-Unis et l'Asie ou l'Europe. Toutes nos activités à Toronto ont été regroupées dans une seule et même aéroport, ce qui nous permet d'assurer des correspondances intercontinentales en parfaite continuité et, du coup, d'augmenter leur attrait pour le client tout en faisant des économies.

- **Mise de la technologie au service des relations client et de la réduction des coûts**

- **Nouveau système de réservation**

- Un nouveau système de réservation sur le Web est en cours de développement. À terme, ce système viendra remplacer les systèmes qu'Air Canada utilisait jusqu'alors pour les réservations passagers et le traitement de la clientèle dans les aéroports. Appelé POLARIS, le nouveau système a été conçu pour être à la fois innovateur, adaptable et économique. Il permet notamment à Air Canada de rationaliser et de faciliter le processus de réservation et de voyage tant pour ses clients que pour ses employés, et d'intégrer plus rapidement les produits nouveaux et inédits mis sur le marché en vue d'améliorer l'expérience client. Le système POLARIS sera mis en œuvre par étapes.

- Le système sera notamment doté d'une base de données réunissant les profils clients, laquelle base servira de registre central d'information sur les passagers et fournira autant de nouvelles occasions pour la Société d'améliorer ses prestations ou encore de rétablir le service normal. Une autre application du système actuellement en cours de développement est une base de données sur les comptes clients, où seront comptabilisés leurs crédits de vol et leurs débits. Cette application sera notamment utile pour mettre en évidence les crédits inutilisés et contribuera à fidéliser davantage les clients.

- Ces nouvelles fonctions et d'autres aideront à valoriser l'expérience du système de réservation tant pour les clients que pour les employés. Du point de vue du client, cela se traduira entre autres par une simplification de la démarche, des options libre-service, un choix élargi et individualisé, une valeur plus évidente et transparente et plus de cohérence d'un point de service, aéroport ou pays à l'autre. Du point de vue des employés, le système amènera également une démarche simplifiée, une interface intuitive et facile à maîtriser et à utiliser et plus de constance d'un point de service à l'autre. Au final, le système permettra de gagner du temps et de réduire les formalités, ce qui libérera le personnel pour mieux servir directement le client.

La première phase, qui prévoit l'implantation du système de gestion documentaire sur le Web, est actuellement en cours de mise en œuvre pour l'ensemble des politiques et procédures et le projet-pilote de cette première étape, réalisé à l'un de nos centres d'appel, s'est révélé concluant. La mise en œuvre de ce nouvel outil se déroulera tout au long des premier et deuxième trimestres de 2008. Les deux phases subséquentes verront la mise en service du système de réservation et d'un système de gestion aéroportuaire. La Société évalue actuellement le calendrier d'achèvement de ces deux phases.

Enregistrement libre-service

En 2007, nous avons continué d'offrir aux clients des outils libre-service, comme l'enregistrement mobile, l'enregistrement en ligne et l'impression des étiquettes de bagage aux bornes libre-service. Ce faisant, nous avons simplifié toute la démarche et rehaussé l'expérience de voyage pour nos clients, tout en rognant sur nos coûts. L'enregistrement mobile et l'enregistrement en ligne sont offerts pour tous les aéroports canadiens ainsi que 26 de nos escales à l'étranger et 32 de nos escales aux États-Unis. L'impression des étiquettes de bagages aux bornes libre-service est offerte dans trois aéroports au Canada. Fin 2007, Air Canada est devenue l'une des premières compagnies aériennes dans le monde à proposer des cartes d'accès à bord mobiles, et elle vise toujours à éliminer complètement de son exploitation les billets d'avion en papier.

Pour 2008, nous prévoyons étendre le service d'impression des étiquettes de bagage par les voyageurs à tous les grands aéroports du Canada ainsi qu'à certaines escales internationales choisies. Nous prévoyons aussi étendre nos applications libre-service en vue de rendre possible la perception des suppléments en cas d'excès de bagages, et introduirons de nouvelles langues d'interaction aux bornes libre-service. D'autres escales canadiennes verront quant à elles l'arrivée de bornes libre-service et de nouveaux postes de dépôt des bagages. Nous prévoyons poursuivre par ailleurs l'extension de nos produits d'enregistrement mobile et en ligne et, au cours du premier semestre de 2008, lancer un projet-pilote de carte d'accès à bord mobile aux États-Unis. Finalement, grâce aux nouvelles fonctions d'avis sur les vols, nos clients pourront être mieux informés de tout changement à leur plan de voyage.

NetLine

L'ancienne technologie des systèmes d'exploitation actuels d'Air Canada est en voie d'être remplacée par NetLine, suite d'applications intégrée. Ce nouveau système rendra possibles des gains de productivité sur le plan de l'exploitation en fournissant en temps réel des informations de meilleure qualité. De plus, NetLine permettra à la Société de s'adapter plus facilement et à moindre coût à l'évolution de ses besoins d'exploitation, du fait qu'il pourra accueillir les technologies de nouvelle génération.

OASIS

OASIS (*Online Aircraft Support Integrated Solution*) est une initiative menée à l'échelle de la compagnie aérienne visant à moderniser le système classique d'ingénierie et de maintenance d'Air Canada, appelé ARTOS. Ce système fournit des informations sur l'état des appareils et leur maintenance programmée, les dossiers techniques des appareils, les données de gestion des configurations et de conformité aux normes de navigabilité, ainsi que les données de gestion et de planification des stocks.

Étant donné la complexité croissante des opérations d'aujourd'hui, il a été décidé de remplacer les applications actuelles par une plateforme intégrée au coût avantageux. La nouvelle plateforme, à laquelle on pourra apporter facilement des améliorations à l'avenir, a été conçue pour fournir à la division de maintenance d'Air Canada toutes les fonctionnalités dont elle a besoin et pour aider la Société à améliorer la disponibilité de ses appareils, à faire des gains dans la gestion de ses ressources et de son parc, et à mieux gérer son information, tout en réduisant globalement sa facture informatique.

L'élaboration commencera en 2008 et la mise en œuvre devrait se faire au début de 2009 puis se poursuivre par étapes tout au long de l'année.

- **Maintien de bonnes relations du travail**

Air Canada a conclu, en 2003 et 2004, avec ses pilotes, ses agents de bord, ses ouvriers de maintenance, certains employés de bureau et des finances, des agents service clientèle, des employés des aires de service et du fret, des répartiteurs et des préposés à l'affectation des équipages, des conventions collectives qui viennent à expiration en 2009. Pendant toute la durée d'effet de ces conventions, il est illégal de faire la grève ou de mettre le personnel en lockout. Le 10 avril 2007, nous avons annoncé que le processus de révision salariale convenu avec tous les syndicats en 2003 avait été mené à terme. En moyenne, les ententes de majorations salariales et les attributions représentent une augmentation d'environ 5 % sur trois ans, soit de la mi-2006 à la mi-2009.

En 2005, nous avons lancé des programmes incitatifs et de participation aux bénéfices visant à reconnaître le rôle primordial joué par le personnel dans le succès d'Air Canada. Le programme *Une réussite partagée* visait à faire ressortir le lien entre un bon rendement et la rémunération, en versant aux employés des primes chaque mois où les cibles de rendement d'exploitation étaient atteintes. Les programmes leur donnaient en outre la possibilité de participer aux bénéfices de fin d'exercice avant impôts, à condition que les objectifs généraux de l'entreprise ainsi que ses objectifs financiers et opérationnels aient été atteints. Dans chaque cas, les employés touchaient les montants prévus par *Une réussite partagée* ou le plan annuel de participation aux bénéfices, selon ce qui était le plus élevé. En 2007, un total de 29,2 M\$ a été versé en avance au titre du cadre du programme *Une réussite partagée*.

Dans le cadre de notre objectif permanent d'améliorer les relations avec le personnel dans l'ensemble de notre entreprise, nous avons mené à bien un programme de formation de deux jours à l'intention de quasi-totalité du personnel cadre, dont les cadres supérieurs et dirigeants de la Société. Appelé *Les relations, ça compte*, ce programme visait l'acquisition par le personnel des habiletés requises en matière de leadership, de communication efficace et de responsabilisation personnelle. D'après un sondage, la majorité du personnel cadre affirme que la formation leur a permis de perfectionner leurs compétences en matière de leadership et de communication et d'améliorer la communication dans l'ensemble de la Société. Nous prévoyons offrir ce programme aux employés syndiqués de première ligne occupant des fonctions de commandement au premier trimestre de 2008.

Vers la fin de l'année 2007, nous avons amorcé un deuxième programme de formation, cette fois autour du thème des relations institutionnelles entre Air Canada et ses syndicats. Intitulé *Les relations du travail, ça compte*, ce programme vise à procurer aux participants les connaissances, habiletés et outils nécessaires pour construire et entretenir, avec les représentants syndicaux et le personnel syndiqué, des relations sincères, constructives et conformes à la philosophie d'Air Canada en matière de relations du travail. Les cadres supérieurs ont terminé la formation et, au cours des deux premiers trimestres de 2008, tout le personnel de gestion, y compris les cadres supérieurs, participera au programme.

En outre, nous avons effectué un vaste sondage de notre personnel, dans le cadre de groupes de discussion et d'entretiens téléphoniques réalisés par la maison The Strategic Counsel. Ce sondage vise à mettre en évidence les principaux sujets de préoccupation des salariés, de manière à pouvoir aller au-devant des problèmes recensés dans la mesure du possible afin que notre personnel en bénéficie et que nos relations de travail et notre fonctionnement s'en trouvent améliorés.

Dans le cadre de notre objectif d'amélioration des communications avec le personnel, Air Canada a mis sur pied un nouveau moyen de communication avec le personnel. En effet, le Rapport semestriel aux employés, supplément du Rapport annuel aux employés lancé en 2006, fournit à tout le personnel un compte-rendu opportun de l'avancement de tous les aspects de la stratégie d'affaires d'Air Canada.

4. Résultats d'exploitation – Comparaison des quatrièmes trimestres 2007 et 2006

Pour le quatrième trimestre de 2007, Air Canada a inscrit un bénéfice d'exploitation de 72 M\$ et un bénéfice net de 35 M\$. Pour la période correspondante de 2006, Air Canada, qui consolidait alors les comptes de Jazz, avait déclaré un bénéfice d'exploitation consolidé de 29 M\$ et une perte de 144 M\$.

Avant le 24 mai 2007, Air Canada avait deux secteurs isolables : Services Air Canada et Jazz. En date du 24 mai 2007, Air Canada a cessé d'inclure dans son périmètre de consolidation les activités de Jazz. En conséquence, les résultats consolidés d'Air Canada pour le quatrième trimestre de 2007 ne sont pas directement comparables aux résultats consolidés du quatrième trimestre de 2006. **Pour les fins de la comparaison, le tableau et l'analyse ci-après présentent les résultats d'Air Canada pour le quatrième trimestre de 2007, qui ne comprennent plus les activités de Jazz, et les résultats d'Air Canada exclusion faite des résultats de Jazz (alors nommé le secteur « Services Air Canada ») pendant le quatrième trimestre de 2006.**

Non vérifiés (en millions de dollars)	Quatrième trimestre		Variation	
	2007	2006	\$	%
Produits d'exploitation				
Passages	2 196 \$	2 071 \$	125 \$	6
Fret	142	166	(24)	(14)
Autres	175	186	(11)	(6)
	2 513	2 423	90	4
Charges d'exploitation				
Salaires et charges sociales	468	443	25	6
Carburant avions	615	583	32	5
Locations avions	62	83	(21)	(25)
Redevances aéroportuaires et de navigation	238	232	6	3
Maintenance, matières et fournitures	173	205	(32)	(16)
Communications et technologies de l'information	67	68	(1)	(1)
Restauration et fournitures connexes	67	76	(9)	(12)
Amortissement et désuétude	140	135	5	4
Commissions	37	49	(12)	(24)
CAC conclu avec Jazz	227	224	3	1
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	(8)	8	(100)
Autres	347	338	9	3
	2 441	2 428	13	1
Bénéfice d'exploitation (perte)	72	(5)	77	
Produits (charges) hors exploitation				
Intérêts créditeurs	22	24	(2)	
Intérêts débiteurs	(89)	(88)	(1)	
Intérêts capitalisés	20	22	(2)	
Gain (perte) à la cession d'actifs	-	(10)	10	
Gain (perte) sur instruments financiers constatés à la juste valeur	(1)	1	(2)	
Autres	(4)	(1)	(3)	
	(52)	(52)	-	
Bénéfice (perte) avant les éléments suivants	20	(57)	77	
Participation sans contrôle	(3)	(3)	-	
Gain (perte) de change	20	(107)	127	
Économie (charge) d'impôts sur les bénéfices	(2)	23	(25)	
Bénéfice (perte) de la période	35 \$	(144) \$	179 \$	
BAIIALA¹⁾	274 \$	213 \$	61 \$	
BAIIALA¹⁾, exclusion faite de la charge exceptionnelle	274 \$	205 \$	69 \$	
Résultat de base et dilué par action²⁾	0,35 \$	(1,55) \$	1,90 \$	

- 1) Voir la rubrique 19, Mesures financières hors PCGR, ci-après pour un rapprochement du BAIIALA et du bénéfice d'exploitation.
- 2) Le résultat de base par action et le résultat dilué par action correspondent aux chiffres consolidés d'Air Canada déclarés selon les PCGR.

Pour son quatrième trimestre de 2007, Air Canada a déclaré un bénéfice d'exploitation de 72 M\$ contre une perte d'exploitation de 5 M\$ au quatrième trimestre de 2006, en hausse de 77 M\$. Le quatrième trimestre de 2007 comprenait un ajustement favorable de 26 M\$ au titre des produits d'exploitation à la suite de la révision des estimations comptables.

Le BAIIALA de 274 M\$ du quatrième trimestre de 2007 rend compte d'une amélioration de 61 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2006.

Au premier trimestre de 2006, Air Canada avait inscrit une charge exceptionnelle de 28 M\$ liée à la restructuration de la main-d'œuvre, dans le cadre de son programme de réduction des effectifs non syndiqués. Au quatrième trimestre de 2006, le coût estimatif de ce programme a été révisé, ce qui a permis à Air Canada d'inscrire un ajustement favorable de 8 M\$ à la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre.

Si l'on fait exclusion de l'ajustement favorable de 8 M\$ à la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre du quatrième trimestre de 2006, le bénéfice d'exploitation et le BAIIALA se sont améliorés respectivement de 85 M\$ et 69 M\$.

Augmentation de 6,0 % des produits passages réseau par rapport au 4^e trimestre de 2006

Les produits passages se sont accrus de 125 M\$, ou 6,0 %, pour se fixer à 2 196 M\$ au quatrième trimestre de 2007, par suite d'une croissance à la fois du trafic et du rendement unitaire. Un ajustement favorable de 26 M\$ a été inscrit au titre des produits d'exploitation au quatrième trimestre de 2007 à la suite de la révision des estimations comptables. Comme ce changement d'estimations vise les produits constatés pour les trimestres précédents de 2007, les variations en pourcentage des produits passages, du rendement unitaire et des PPSMO indiquées dans le tableau ci-après ne tiennent pas compte de cet ajustement favorable. Les facteurs ci-dessous ont contribué à la variation des produits passages réseau du quatrième trimestre par rapport à un an plus tôt :

- Une croissance de 2,6 % du trafic en regard d'une augmentation de 2,6 % de la capacité, ce qui a donné lieu à un coefficient d'occupation inchangé par rapport au quatrième trimestre de 2006.
- Une amélioration du rendement réseau de 2,1 % (exclusion faite de l'ajustement favorable de 26 M\$), qui rend compte de la hausse des tarifs des segments intérieur et transfrontalier.
- Une hausse de 2,1 % des PPSMO (exclusion faite de l'ajustement favorable de 26 M\$) attribuable à l'augmentation du rendement sur un coefficient d'occupation constant. Les PPSMO sont calculés en multipliant le rendement par le coefficient d'occupation.
- L'inclusion de certains droits auxiliaires liés aux passages à compter du 1^{er} janvier 2007, qui se sont élevés à 19 M\$ au quatrième trimestre de 2007. En 2006, ces droits avaient été inclus dans les « autres produits ».
- L'appréciation du dollar canadien, qui s'est répercutée sur les produits libellés en devises, donnant lieu à une baisse de 37 M\$ des produits passages au quatrième trimestre 2007.

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage sur 12 mois pour le quatrième trimestre en ce qui concerne les produits passages, la capacité, le trafic, le coefficient d'occupation, le rendement unitaire et les PPSMO.

4^e trimestre 2007 par rapport au 4^e trimestre 2006	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (pp)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	8,0	3,0	2,5	(0,4)	5,3	4,8
Lignes transfrontalières	5,4	0,1	1,0	0,7	4,3	5,3
Lignes transatlantiques	0,3	4,4	4,1	(0,2)	(3,7)	(4,0)
Lignes transpacifiques	(4,2)	0,3	(2,0)	(1,9)	(2,3)	(4,5)
Autres lignes	25,3	6,2	11,2	3,5	12,8	18,0
Autres lignes ¹⁾	7,9	6,2	11,2	3,5	(2,9)	1,6
Réseau	6,0	2,6	2,6	-	3,3	3,3
Réseau¹⁾	4,8	2,6	2,6	-	2,1	2,1

1) Les variations en pourcentage des produits passages, du rendement unitaire et des PPSMO pour les Autres lignes et le Réseau ne tiennent pas compte de l'ajustement favorable de 26 M\$ lié à une révision des estimations comptables.

Hausse de 8,0 % des produits passages intérieurs par rapport au 4^e trimestre de 2006

À hauteur de 972 M\$ au quatrième trimestre de 2007, les produits passages intérieurs se sont accrus de 72 M\$, ou 8,0 %, par rapport au quatrième trimestre de 2006, en raison de la croissance du rendement et du trafic. Les facteurs ci-dessous ont contribué à la variation des produits passages intérieurs du quatrième trimestre par rapport à un an plus tôt :

- Une croissance de 2,5 % du trafic en regard d'une augmentation de 3,0 % de la capacité, faisant baisser de 0,4 point le coefficient d'occupation par rapport au quatrième trimestre de 2006. Les hausses de capacité ont principalement été opérées sur les lignes transcontinentales ainsi que les services au départ de l'Atlantique ainsi que dans l'Ouest du Canada.
- Une augmentation de 5,3 % du rendement en raison surtout du dynamisme du marché, ce qui a permis la majoration des tarifs.
- Une croissance de 4,8 % des PPSMO par suite du rendement plus élevé.
- L'inclusion de certains droits accessoires perçus relativement aux passages à compter du 1^{er} janvier 2007, qui a contribué 1,6 point à la croissance du rendement.

Hausse de 5,4 % des produits passages transfrontaliers par rapport au 4^e trimestre de 2006

Les produits passages transfrontaliers, de 456 M\$ au quatrième trimestre de 2007, s'inscrivent en hausse de 24 M\$, ou 5,4 %, par rapport au quatrième trimestre de 2006, principalement en raison du dynamisme du marché, ce qui a permis la majoration des tarifs. Les facteurs ci-dessous ont contribué à la variation des produits passages transfrontaliers du quatrième trimestre par rapport à un an plus tôt :

- Une croissance de 1,0 % du trafic en regard d'une augmentation de 0,1 % de la capacité, donnant lieu à une amélioration de 0,7 point du coefficient d'occupation.
- Un rendement en amélioration de 4,3 %, en raison surtout du dynamisme du marché, ce qui a permis la majoration des tarifs et l'inclusion de certains droits accessoires perçus relativement aux passagers à compter du 1^{er} janvier 2007.
- Une croissance de 5,3 % des PPSMO par suite de l'amélioration à la fois du rendement unitaire et du coefficient d'occupation.

Augmentation de 0,3 % des produits passages transatlantiques par rapport au 4^e trimestre de 2006

Les produits passages transatlantiques, de 374 M\$ au quatrième trimestre de 2007, se sont accrus de 1 M\$, ou 0,3 %, par rapport au quatrième trimestre de 2006. Les facteurs ci-dessous ont contribué à la variation des produits passages transatlantiques du quatrième trimestre par rapport à un an plus tôt :

- Une croissance de 4,1 % du trafic en regard d'une augmentation de 4,4 % de la capacité, donnant lieu à une baisse de 0,2 point du coefficient d'occupation. La croissance du trafic s'est traduite sur le marché britannique, par suite du lancement de la nouvelle liaison Edmonton-Londres, par l'augmentation de la capacité sur la liaison Vancouver-Londres ainsi que par l'affectation sur la route Toronto-Londres d'un appareil 777 de Boeing de plus grande capacité. La hausse du trafic s'est aussi manifestée sur les segments français et allemand, par suite de la plus grande capacité amenée par l'introduction de 777 de Boeing sur ces marchés.
- Un repli de 3,7 % du rendement, par suite de la plus grande concurrence qui s'est exercée sur les segments britannique, français et allemand, lesquels représentent 90 % du chiffre d'affaires des lignes transatlantiques.
- Une diminution de 4,0 % des PPSMO par suite surtout du repli du rendement.

Diminution de 4,2 % des produits passages transpacifiques par rapport au 4^e trimestre de 2006

Les produits passages transpacifiques, de 209 M\$ au quatrième trimestre de 2007, ont baissé de 9 M\$, ou 4,2 %, par rapport au quatrième trimestre de 2006, du fait de la diminution du trafic et de la baisse de rendement. Les facteurs ci-dessous ont contribué à la variation des produits passages transpacifiques du quatrième trimestre par rapport à un an plus tôt :

- Une diminution de 2,0 % du trafic en regard d'une augmentation de 0,3 % de la capacité, donnant lieu à un repli de 1,9 point du coefficient d'occupation. L'augmentation de 45,1 % de la capacité entre le Canada et la Chine a été largement compensée par la réduction de la capacité sur le Japon et de la suspension du service sur l'Inde.
- Une diminution de 2,3 % du rendement en raison de l'augmentation de la longueur des courriers. La longueur moyenne des étapes s'était accrue de 15,4 % pendant la période correspondante de 2006. Les long-courriers dégagent généralement un plus faible rendement par passager-mille payant (« PMP ») que les court-courriers. Calculé au mille parcouru, le tarif moyen payé pour un vol long-courrier est relativement plus bas que celui de vols court-courriers.
- Une diminution de 4,5 % des PPSMO par suite de la baisse du rendement et du repli du coefficient d'occupation.

Augmentation de 25,3 % des autres produits passages par rapport au 4^e trimestre de 2006

Les produits passages des « autres lignes » (formées des lignes sur le Pacifique-Sud, les Antilles, le Mexique et l'Amérique du Sud), de 185 M\$ au quatrième trimestre de 2007, se sont accrus de 37 M\$, ou 25,3 %, par rapport au quatrième trimestre de 2006. Les produits du quatrième trimestre de 2007 comportent un ajustement favorable de 26 M\$ lié à la révision des estimations comptables. Exclusion faite de cet ajustement favorable pour le quatrième trimestre de 2007, les autres produits passages se sont accrus de 7,9 %. Les facteurs ci-dessous ont contribué à la variation des autres produits passages du quatrième trimestre par rapport à un an plus tôt :

- Une croissance de 11,2 % du trafic, en regard d'une augmentation de 6,2 % de la capacité, donnant lieu à une amélioration de 3,5 points du coefficient d'occupation. La croissance du trafic sur ces segments vient essentiellement de l'augmentation de la capacité sur les destinations vacances traditionnelles et de l'ajout d'un nouveau service sans escale Vancouver-Sydney (Australie).
- Une baisse de 2,9 % du rendement (exclusion faite de l'ajustement favorable de 26 M\$) venue de la forte hausse de capacité amenée par Vacances Air Canada et de l'augmentation des sièges offerts sur les lignes sud-américaines. Des mesures tarifaires ont été prises en vue de stimuler le trafic en vue de combler ce supplément de capacité qui a eu une incidence négative sur le rendement.
- Une hausse de 1,6 % des PPSMO (exclusion faite de l'ajustement favorable de 26 M\$) attribuable à l'amélioration du coefficient d'occupation.

Diminution de 14 % des produits fret par rapport au 4^e trimestre de 2006

Au quatrième trimestre de 2007, le total des produits tirés du transport de fret a diminué de 24 M\$, ou 14 %, par rapport au quatrième trimestre de 2006. Les produits tirés des transports tout-cargo se sont repliés de 20 M\$, ou 52 %, par suite de l'abandon des opérations tout-cargo sur l'Asie. Les produits tirés des transports de fret aérien normal ont reculé de 4 M\$ ou 3 %. À l'échelle du réseau, le rendement par tonne-mille payante s'est amélioré de 4 %. Les facteurs ci-dessous ont contribué à la variation des produits fret du quatrième trimestre par rapport à un an plus tôt :

- Une diminution de 18 % du trafic fret à l'échelle du réseau, en regard d'une réduction de 6 % de la capacité fret offerte. La réduction des opérations tout-cargo a été responsable des trois quarts de la réduction de trafic. Fin 2006, la Société a décidé, pour cause de manque de rentabilité, de mettre fin au service de ses avions-cargos MD-11 sur l'Asie. Un avion-cargo MD-11 a été retiré du service en novembre 2006 et un second fin juin 2007, mettant fin du coup aux opérations tout-cargo sur l'Asie. Air Canada continue d'exploiter sous nolisement un MD-11 sur l'Europe.
- Une baisse des produits tirés des transports de fret aérien normal en Amérique du Nord de 3 M\$, ou 7 %, attribuable en partie à la réduction de la capacité fret.
- La vigueur du dollar canadien a eu une incidence négative sur les produits fret et les produits tirés des transports de fret aérien normal libellés en devises.

Baisse de 6 % des autres produits par rapport au 4^e trimestre de 2006

Les produits tirés des autres lignes, de 175 M\$ au quatrième trimestre de 2007, se sont repliés de 11 M\$, ou 6 %, par rapport au quatrième trimestre de 2006. Les facteurs ci-dessous ont contribué à la variation des autres produits du quatrième trimestre par rapport à un an plus tôt :

- Une réduction de 17 M\$ des produits accessoires tirés des passages. Certains produits accessoires liés aux passages, qui avaient été inclus dans les autres produits en 2006, ont été inscrits dans les produits passages en 2007.
- Les produits tirés de la sous-location d'avions auprès de tiers, qui se chiffrent à 11 M\$ en 2007 contre un montant nul en 2006, ont partiellement compensé la baisse ci-dessus.

Hausse de 1 % des charges d'exploitation par rapport au 4^e trimestre de 2006

Les charges d'exploitation se chiffrent à 2 441 M\$ pour le quatrième trimestre de 2007, en hausse de 13 M\$ ou 1 % par rapport au quatrième trimestre de 2006. Les CESMO se sont repliés de 2 % pendant le quatrième trimestre de 2007. Exclusion faite de la charge de carburant et de l'ajustement favorable à la charge exceptionnelle de 8 M\$ liée à la restructuration de la main-d'œuvre en 2006, les CESMO ont baissé de 3,9 %. Dans notre Rapport de gestion du troisième trimestre daté du 8 novembre 2007, nous avons prévu que les CESMO, exclusion faite de la charge de carburant, du quatrième trimestre de 2007 diminueraient pour atteindre un taux légèrement moins élevé que celui du troisième trimestre. Or, le recul des CESMO au quatrième trimestre, exclusion faite de la charge de carburant, est plus important que ce que nous avons prévu à ce moment en raison de la réduction plus forte que prévue des coûts unitaires dans diverses catégories.

Le tableau ci-après compare les charges d'exploitation par SMO d'Air Canada pour le quatrième trimestre de 2007 aux charges d'exploitation par SMO d'Air Canada pour la période correspondante de 2006. La vigueur du dollar canadien par rapport au dollar américain a notamment contribué au recul du coût unitaire par rapport au quatrième trimestre de 2006, particulièrement à l'égard du carburant des appareils.

(en cents par SMO)	Quatrième trimestre		Variation	
	2007	2006	\$	%
Salaires	2,56	2,60	(0,04)	(1,5)
Charges sociales	0,62	0,49	0,13	26,5
Coûts de propriété (LAAD) ¹⁾	1,38	1,52	(0,14)	(9,2)
Redevances aéroportuaires et de navigation	1,61	1,62	(0,01)	(0,6)
Maintenance, matières et fournitures	1,20	1,43	(0,23)	(16,1)
Communications et technologies de l'information	0,46	0,47	(0,01)	(2,1)
Restauration et fournitures connexes	0,45	0,53	(0,08)	(15,1)
Commissions	0,25	0,34	(0,09)	(26,5)
CAC conclu avec Jazz	1,54	1,56	(0,02)	(1,3)
Autres	2,34	2,35	(0,01)	(0,4)
Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre²⁾	12,41	12,91	(0,50)	(3,9)
Carburant avions	4,18	4,06	0,12	3,0
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	(0,05)	0,05	-
Total des charges d'exploitation	16,59	16,92	(0,33)	(2,0)

1) LAAD s'entend de la combinaison des frais de location d'avions et de la charge d'amortissement et de désuétude.

2) Voir la rubrique 19, Mesures financières hors PCGR, pour un complément d'information.

Salaires et charges sociales de 468 M\$ pour le 4^e trimestre de 2007, en hausse de 25 M\$, ou 6 %, par rapport au 4^e trimestre de 2006

Les charges salariales se chiffrent à 377 M\$ pour le quatrième trimestre de 2007, en hausse de 4 M\$, ou 1 %, par rapport au quatrième trimestre de 2006. Les facteurs ci-dessous ont contribué à la variation des charges salariales du quatrième trimestre par rapport à un an plus tôt :

- L'ajout à l'effectif de 583 équivalents temps plein (« ETP »), ou 2,5 %, par suite surtout de l'augmentation du nombre de préposés d'escalaire, de pilotes et d'agents de bord, en réponse à l'augmentation de la capacité en SMO.
- La hausse des barèmes moyens de rémunération dans le cadre du processus de révision salariale que la Société a mené avec son personnel syndiqué. Cette augmentation a été partiellement compensée par l'embauche de nouveaux membres du personnel dont le salaire se situe dans le bas de la fourchette de rémunération.
- La réduction des charges liées aux heures supplémentaires de 2 M\$ en 2007.

Les charges sociales se chiffrent à 91 M\$ pour le quatrième trimestre de 2007, en hausse de 21 M\$, ou 30 %, par rapport au quatrième trimestre de 2006. Les facteurs ci-dessous ont contribué à la variation des charges sociales du quatrième trimestre par rapport à un an plus tôt :

- Une nouvelle entente contractuelle relativement à l'attribution des charges sociales à ACTS SEC, donnant lieu à une augmentation de 9 M\$ par rapport à 2006.
- Une diminution de 8 M\$ pour le quatrième trimestre de 2006 liée à la réévaluation de la charge d'indemnisation des accidentés du travail.
- Une augmentation de 4 M\$ liée principalement aux prestations de soins de santé du personnel actif.

Hausse de 5 % de la charge de carburant par rapport au 4^e trimestre de 2006

La charge de carburant se chiffre à 615 M\$ pour le quatrième trimestre de 2007, en hausse de 32 M\$, ou 5 %, par rapport au quatrième trimestre de 2006. Les facteurs ci-dessous ont contribué à la variation de la charge de carburant du quatrième trimestre par rapport à un an plus tôt :

- La hausse du prix de base moyen du carburant, qui a représenté 180 M\$.
- L'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar US, qui a entraîné une baisse de 84 M\$.
- Des gains de 31 M\$ sur les opérations de couverture du carburant au quatrième trimestre de 2007, contre des pertes de 33 M\$ au quatrième trimestre de 2006, soit une variation favorable de 64 M\$.
- Le volume de carburant consommé est demeuré inchangé au quatrième trimestre par rapport à la période correspondante de 2006. L'incidence de la hausse de la capacité en SMO a été compensée par le remplacement des A340 d'Airbus par des 777 de Boeing qui sont plus efficaces et une réduction des transports de fret par tout-cargo MD-11.

Baisse de 7 % des coûts de propriété par rapport au 4^e trimestre de 2006

Les coûts de propriété de 202 M\$ pour le quatrième trimestre de 2007, qui regroupent les frais de location d'avions et la charge d'amortissement et de désuétude, ont baissé de 16 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2006. Les facteurs ci-dessous ont contribué à la variation des coûts de propriété du quatrième trimestre par rapport à un an plus tôt :

- Un ajustement favorable de 9 M\$ en 2007, comparativement à un ajustement défavorable de 7 M\$ en 2006. Dans les deux cas, l'ajustement était lié aux provisions pour pièces de rechange durables, soit une variation favorable de 16 M\$.
- L'incidence de la réduction des transports de fret par tout-cargo MD-11 par rapport à 2006, laquelle a fait baisser les frais de location d'avions de 8 M\$.
- L'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar US, responsable d'une diminution de 8 M\$.
- Les résiliations de contrats de location et restitutions d'appareils, entraînant une baisse de 5 M\$.
- D'autres facteurs, responsables d'une baisse nette de 7 M\$.

Les baisses ci-dessus ont été partiellement annulées par les éléments suivants :

- L'ajout d'appareils au parc aérien exploité par Air Canada, qui a entraîné une augmentation de 18 M\$.
- La charge d'amortissement de 10 M\$ en 2007 liée au programme de réaménagement intérieur des appareils d'Air Canada. Aucune charge d'amortissement n'avait été constatée à l'égard de ce programme en 2006.

Hausse de 3 % des redevances aéroportuaires et de navigation par rapport au 4^e trimestre de 2006

À hauteur de 238 M\$, les redevances aéroportuaires et de navigation se sont accrues de 6 M\$, ou 3 %, par rapport au quatrième trimestre de 2006. Les facteurs ci-dessous ont contribué à la variation des redevances du quatrième trimestre par rapport à un an plus tôt :

- Une augmentation de 3 % des départs.
- Une augmentation des droits d'atterrissage et redevances aéroportuaires.
- Une réduction de 4 % des tarifs des redevances de navigation au Canada, entrée en vigueur en août 2007, laquelle a été en partie annulée par les augmentations susmentionnées.

Le 16 octobre 2007, la Greater Toronto Airports Authority (« GTAA ») a annoncé la réduction des redevances imposées aux compagnies aériennes pour l'ensemble des services qui leur sont assurés. En effet, le 1^{er} janvier 2008, les droits d'atterrissage à l'Aéroport Toronto-Pearson ont été réduits de 3,1 % et les redevances aéroportuaires, de 4,7 %.

Baisse de 16 % de la charge Maintenance, matières et fournitures par rapport au 4^e trimestre de 2006

La charge Maintenance, matières et fournitures, de 173 M\$ au quatrième trimestre de 2007, s'inscrit en baisse de 32 M\$, ou 16 %, par rapport au quatrième trimestre de 2006. Les facteurs ci-dessous ont contribué à la variation de cette charge au quatrième trimestre par rapport à un an plus tôt :

- L'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar US, qui a donné lieu à une diminution de 11 M\$ en 2007.
- La réduction de 25 M\$ de la charge de maintenance des cellules et d'entretien des moteurs sur la flotte de 767 de Boeing en raison du calendrier des cycles d'entretien par rapport à la même période en 2006.
- La diminution de 10 M\$ de la charge de maintenance des cellules et d'entretien des moteurs en raison de la location et de la sous-location de quatre appareils A340 de Airbus auprès de tiers.
- Une charge ponctuelle de 9 M\$ engagée en 2006 liée à un nouveau contrat de maintenance des composants auprès d'ACTS.

Les diminutions ci-dessus ont été en partie contrebalancées par les éléments suivants :

- Une augmentation de frais de 5 M\$ liée à la préparation d'appareils en prévision de leur sous-location.
- Une augmentation de 11 M\$ liée aux flottes d'avions à fuselage étroit, y compris les appareils d'Embraer et A330 d'Airbus, par suite du calendrier des cycles de maintenance par rapport au quatrième trimestre de 2006.
- Une hausse de 10 M\$ des frais de dégivrage en raison des conditions météorologiques moins favorables en 2007 par rapport à la période correspondante de 2006.

Baisse de 12 % de la charge liée à la restauration et aux fournitures connexes par rapport au 4^e trimestre de 2006

La charge liée à la restauration et aux fournitures connexes, qui s'est élevée à 67 M\$ pour le quatrième trimestre de 2007, a diminué de 9 M\$, ou 12 %, par rapport au quatrième trimestre de 2006 malgré une croissance du trafic passagers de 2,6 %. Les facteurs ayant contribué à la baisse de la charge liée à la restauration et aux fournitures connexes comprennent les mesures de réduction des coûts mises en œuvre par Air Canada en 2007.

Baisse de 24 % des commissions versées par rapport au 4^e trimestre de 2006

En dépit de la croissance combinée de 5 % des produits passages et des produits fret par rapport au quatrième trimestre de 2006, les commissions versées au quatrième trimestre de 2007, de 37 M\$, ont baissé de 12 M\$, ou 24 %, par rapport au quatrième trimestre de 2006. Les facteurs ci-dessous ont contribué à la variation des commissions au quatrième trimestre par rapport à un an plus tôt :

- Les retombées favorables du nouveau barème de commissions mis en place par Vacances Air Canada en 2007.
- Les mesures commerciales prises par Air Canada en vue de faire baisser les charges liées aux commissions.
- L'augmentation de la pénétration Web, qui a fait baisser les coûts de distribution.

Au Canada, le taux de pénétration Web a atteint 64 % au quatrième trimestre de 2007, soit 7 points de plus qu'au quatrième trimestre de 2006. En ce qui concerne les ventes combinées de vols intérieurs et de vols transfrontaliers de passagers, le taux de pénétration Web se chiffre à 55 %, soit 9 points de plus qu'au trimestre correspondant de 2006. À l'échelle du réseau, le taux de pénétration Web est de 34 %, en hausse de 6 points par rapport au quatrième trimestre de 2006. Ces chiffres font exclusion des ventes réalisées par les centres d'appel d'Air Canada passant par la plateforme hôte d'Air Canada. S'il est tenu compte des ventes des centres d'appels, le taux de pénétration direct d'Air Canada s'établit à 72 % pour le Canada au quatrième trimestre de 2007, contre 69 % au quatrième trimestre de 2006.

Augmentation de 1 % des frais payés à Jazz au titre du CAC par rapport au 4^e trimestre de 2006

Les frais qu'Air Canada paie à Jazz au titre du contrat d'achat de capacité entre les deux parties (le « CAC de Jazz ») se sont chiffrés à 227 M\$ au quatrième trimestre de 2007, en hausse de 3 M\$ par rapport aux frais de 224 M\$ du quatrième trimestre de 2006. La capacité (en SMO) fournie par Jazz a augmenté de 2,9 % par rapport au quatrième trimestre de 2006 et représentait 9,5 % de la capacité totale. Voir la rubrique 12, *Opérations entre apparentés*, pour obtenir une description du CAC de Jazz.

Augmentation de 3 % des autres charges d'exploitation par rapport au 4^e trimestre de 2006

Les autres charges d'exploitation, principalement formées de frais liés aux services d'escale, aux cartes de crédit, à la location et à l'entretien d'immeubles et à la portion terrestre de forfaits de Vacances Air Canada ainsi que d'honoraires et frais de services divers, se sont chiffrées à 347 M\$ au quatrième trimestre de 2007, en hausse de 9 M\$, ou 3 %, par rapport au quatrième trimestre de 2006. Les hausses se rapportent à la charge liée à l'indemnisation des accidents de travail, à la provision pour créances douteuses, aux cartes de crédit, à la publicité et à la promotion et à la portion terrestre de forfaits de Vacances Air Canada attribuables à la hausse du trafic passagers. Quant aux diminutions, elles touchent les frais liés aux services d'escale, les règlements liés aux coentreprises, les honoraires et frais de services divers, les services publics et les frais d'assurance.

Aucun changement des charges hors exploitation par rapport au 4^e trimestre de 2006

Les charges hors exploitation se chiffrent à 52 M\$ pour le quatrième trimestre de 2007, soit le même montant qu'au quatrième trimestre de 2006. Les facteurs ci-dessous ont contribué à la variation des charges hors exploitation au quatrième trimestre par rapport à un an plus tôt :

- Une augmentation de 5 M\$ des intérêts débiteurs nets.
- Au quatrième trimestre de 2006, Air Canada avait constaté une provision pour dépréciation de 7 M\$ liée à un bien immobilier et inscrit d'autres pertes de 3 M\$ liées à la cession d'actifs. Ni gains ni pertes n'ont été enregistrés à la cession d'actifs au quatrième trimestre de 2007.
- Les pertes liées à l'ajustement de la juste valeur de certains instruments dérivés ont totalisé 1 M\$ au quatrième trimestre de 2007, contre des gains de 1 M\$ au même trimestre de 2006.
- Une perte de 4 M\$ au titre des autres charges hors exploitation au quatrième trimestre de 2007, contre une perte de 1 M\$ au quatrième trimestre de 2006.

Gain net de 20 M\$ sur les éléments monétaires libellés en devises au 4^e trimestre de 2007

Un gain net de 20 M\$ a été réalisé sur les éléments monétaires libellés en devises au quatrième trimestre de 2007, comparativement à une perte de 107 M\$ au quatrième trimestre de 2006.

Charge d'impôts de 2 M\$

La charge d'impôts attribuable au quatrième trimestre de 2007 de 2 M\$ a bénéficié d'un crédit de 12 M\$ lié à la révision du taux fédéral d'imposition des sociétés au cours de la période, après prise en compte de la provision pour moins-value. Au quatrième trimestre de 2006, l'économie d'impôt avait été de 23 M\$.

Augmentation de 179 M\$ du résultat net par rapport au 4^e trimestre de 2006

Le quatrième trimestre de 2007 s'est soldé par un bénéfice net de 35 M\$, contre une perte de 144 M\$ au quatrième trimestre de 2006.

5. Résultats d'exploitation – Comparaison des exercices 2007 et 2006

Pour son exercice 2007, Air Canada a enregistré un bénéfice d'exploitation consolidé de 495 M\$ et un bénéfice net de 429 M\$. Les résultats de 2007 incluent dans leur périmètre de consolidation les activités de Jazz jusqu'au 24 mai 2007. Pour son exercice 2006, Air Canada avait déclaré un bénéfice d'exploitation consolidé de 259 M\$ et une perte nette de 74 M\$. Les résultats de 2006 regroupaient dans leur périmètre de consolidation les activités de Jazz. Avant le 24 mai 2007, Air Canada avait deux secteurs isolables : Services Air Canada et Jazz. En date du 24 mai 2007, Air Canada a cessé d'inclure dans son périmètre de consolidation les activités de Jazz. En conséquence, les résultats consolidés d'Air Canada pour l'exercice 2007 ne sont pas directement comparables aux résultats consolidés de l'exercice 2006. **Pour les fins de la comparaison, le tableau et l'analyse ci-après présentent les résultats d'Air Canada pour l'exercice 2007, exclusion faite des résultats de Jazz, et les résultats d'Air Canada pour l'exercice 2006, exclusion faite des résultats de Jazz (alors nommée « Services Air Canada »).**

(en millions de dollars)	Exercice			Variation
	2007	2006	\$	
Produits d'exploitation				
Passages	9 329 \$	8 887 \$	442 \$	5
Fret	550	629	(79)	(13)
Autres	767	750	17	2
	10 646	10 266	380	4
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	-	(102)	102	(100)
	10 646	10 164	482	5
Charges d'exploitation				
Salaires et charges sociales	1 920	1 816	104	6
Carburant avions	2 552	2 544	8	-
Locations avions	282	341	(59)	(17)
Redevances aéroportuaires et de navigation	1 022	982	40	4
Maintenance, matières et fournitures	757	768	(11)	(1)
Communications et technologies de l'information	275	273	2	1
Restauration et fournitures connexes	313	322	(9)	(3)
Amortissement et désuétude	548	493	55	11
Commissions	201	237	(36)	(15)
Contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz	923	871	52	6
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	20	(20)	(100)
Autres	1 420	1 383	37	3
	10 213	10 050	163	2
Bénéfice d'exploitation	433	114	319	
Produits (charges) hors exploitation				
Intérêts créditeurs	92	82	10	
Intérêts débiteurs	(348)	(313)	(35)	
Intérêts capitalisés	108	62	46	
Gain (perte) à la cession d'actifs	19	(6)	25	
Gain (perte) sur instruments financiers constatés à la juste valeur	26	(18)	44	
Autres	(19)	2	(21)	
	(122)	(191)	69	
Bénéfice (perte) avant les éléments suivants	311	(77)	388	
Participation sans contrôle	(9)	(12)	3	
Gain de change	317	12	305	
Économie (charge) d'impôts sur les bénéfices	(190)	3	(193)	
Bénéfice (perte) de la période	429 \$	(74) \$	503 \$	
BIIIALA¹⁾	1 263 \$	948 \$	315 \$	
BIIIALA¹⁾ exclusion faite des charges exceptionnelles	1 263 \$	1 070 \$	193 \$	
Résultat de base par action²⁾	4,29 \$	(0,83) \$	5,12 \$	
Résultat dilué par action²⁾	4,27 \$	(0,83) \$	5,10 \$	

1) Voir la rubrique 19, Mesures financières hors PCGR, pour un rapprochement du BIIIALA et du résultat d'exploitation, et du BIIIALA, exclusion faite des charges exceptionnelles, et du résultat d'exploitation.

2) Le résultat de base par action et le résultat dilué par action correspondent aux chiffres consolidés d'Air Canada déclarés selon les PCGR.

Air Canada déclare un bénéfice d'exploitation de 433 M\$ pour 2007, contre un bénéfice d'exploitation de 114 M\$ en 2006, soit une hausse de 319 M\$. Le BAIIALA, de 1 263 M\$ en 2007, s'est amélioré de 315 M\$ par rapport à 2006.

Au troisième trimestre de 2006, Air Canada avait inscrit une charge exceptionnelle de 102 M\$ liée à son obligation relativement à l'échange de milles Aéroplan d'avant 2002. Au premier trimestre de 2006, Air Canada avait aussi inscrit une charge exceptionnelle de 28 M\$ liée à la restructuration de la main-d'œuvre dans le cadre du programme de réduction du personnel non syndiqué. Au quatrième trimestre de 2006, le coût estimatif de ce programme avait été révisé, ce qui a donné lieu à la constatation d'un ajustement favorable de 8 M\$ à la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre, portant le coût total à 20 M\$ pour 2006.

Exclusion faite de la charge exceptionnelle au titre des milles Aéroplan et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 2006, le bénéfice d'exploitation et le BAIIALA de 2007 se sont accrus respectivement de 197 M\$ et de 193 M\$ par rapport à 2006.

Augmentation de 5,0 % des produits passages réseau par rapport à 2006

Les produits passages se sont accrus de 442 M\$, ou 5,0 %, pour se fixer à 9 329 M\$ en 2007, par suite de la croissance du trafic et du rendement. Les facteurs ci-dessous ont contribué à la variation des produits passages réseau par rapport à un an plus tôt :

- Une croissance de 3,3 % du trafic en regard d'une augmentation de 2,8 % de la capacité, ce qui a donné lieu à une hausse de 0,4 point du coefficient d'occupation
- Une amélioration du rendement réseau de 1,6 %, qui rend compte de la croissance de tous les segments, hormis les lignes transatlantiques.
- Une amélioration de 2,1 % des PPSMO attribuable non seulement à l'augmentation du rendement mais aussi à la hausse du coefficient d'occupation.
- L'inclusion de certains droits auxiliaires liés aux passages à compter du 1^{er} janvier 2007, qui se sont élevés à 73 M\$ en 2007. En 2006, ces droits avaient été inclus dans les « autres produits ».
- L'appréciation du dollar canadien, dont l'incidence négative s'est répercutée sur les produits libellés en devises du deuxième semestre de 2007, a donné lieu à une baisse de 40 M\$ des produits passages en 2007.

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage sur 12 mois en ce qui concerne les produits passages, la capacité, le trafic, le coefficient d'occupation, le rendement unitaire et les PPSMO.

Exercice 2007 par rapport à l'exercice 2006	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (pp)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	7,9	3,6	5,3	1,3	2,5	4,2
Lignes transfrontalières	3,2	1,5	1,5	-	1,7	1,7
Lignes transatlantiques	0,6	3,6	3,1	(0,4)	(2,4)	(2,9)
Lignes transpacifiques	2,1	0,8	0,7	(0,1)	1,4	1,3
Autres lignes	9,6	4,8	6,0	0,9	3,4	4,6
Réseau	5,0	2,8	3,3	0,4	1,6	2,1

Hausse de 7,9 % des produits passages intérieurs par rapport à 2006

À hauteur de 3 970 M\$ en 2007, les produits passages intérieurs se sont accrus de 291 M\$, ou 7,9 %, par rapport à 2006, en raison de la croissance du rendement et du trafic. Les facteurs ci-dessous ont contribué à la variation des produits passages intérieurs par rapport à un an plus tôt :

- Une croissance de 5,3 % du trafic en regard d'une augmentation de 3,6 % de la capacité, faisant baisser de 1,3 point le coefficient d'occupation. Les hausses de capacité ont principalement été opérées sur les lignes transcontinentales ainsi que les services au départ de l'Atlantique ainsi que dans l'Ouest du Canada.
- Une augmentation de 2,5 % du rendement par suite surtout de la hausse de la demande sur la plupart des segments. Le seul facteur ayant joué contre un rendement intérieur autrement solide a été la lutte de prix qui s'est exercée, pour le service Rapidair, entre Toronto et Montréal ou Ottawa.
- L'inclusion de certains droits accessoires perçus relativement aux passages à compter du 1^{er} janvier 2007, qui a contribué 1,4 point à la croissance du rendement
- Une croissance de 4,2 % des PPSMO par suite du rendement plus élevé et de l'amélioration du coefficient d'occupation.

Hausse de 3,2 % des produits passages transfrontaliers par rapport à 2006

Les produits passages transfrontaliers, de 1 884 M\$ en 2007, s'inscrivent en hausse de 59 M\$, ou 3,2 %, par rapport à 2006, par suite surtout de l'augmentation du rendement et du trafic. Les facteurs ci-dessous ont contribué à la variation des produits passages transfrontaliers par rapport à un an plus tôt :

- Une croissance de 1,5 % du trafic et de la capacité, ne donnant lieu à aucun changement du coefficient d'occupation par rapport à 2006. Début 2007, Air Canada a transféré une partie de sa capacité du segment transfrontalier au segment intra-Canada.
- Un rendement en amélioration de 1,7 %, en raison surtout de la hausse de la demande et de l'inclusion de certains frais accessoires liés aux passages à compter du 1^{er} janvier 2007.
- Une croissance de 1,7 % des PPSMO par suite de l'amélioration du rendement.

Augmentation de 0,6 % des produits passages transatlantiques par rapport à 2006

Les produits passages transatlantiques, de 1 806 M\$ en 2007, se sont accrus de 11 M\$, ou 0,6 %, par rapport à 2006, en raison de la croissance du trafic. Les facteurs ci-dessous ont contribué à la variation des produits passages transatlantiques par rapport à un an plus tôt :

- Une croissance de 3,1 % du trafic en regard d'une augmentation de 3,6 % de la capacité, donnant lieu à une baisse de 0,4 point du coefficient d'occupation. La croissance du trafic s'est principalement manifestée sur le marché britannique, par suite de l'augmentation de la capacité sur la liaison Vancouver-Londres, du lancement de la liaison Edmonton-Londres et de l'augmentation de la capacité sur Londres au départ du Canada atlantique. La hausse du trafic s'est aussi manifestée sur le segment allemand, par suite de la plus grande capacité découlant de l'introduction sur ces liaisons de 777 de Boeing, plus gros. L'extension du service estival Montréal-Rome a également joué dans la croissance par rapport à 2006.
- Un repli de 2,4 % du rendement, par suite de la plus grande concurrence qui s'est exercée aux deuxième et troisième trimestres de 2007, par suite de l'introduction d'une nouvelle ligne par British Airways entre Calgary et Londres, et de l'intensification des actions tarifaires visant à compenser l'importante hausse de capacité des transporteurs à bas prix évoluant sur les lignes entre le Canada et Londres.
- Une diminution de 2,9 % des PPSMO par suite du repli du rendement et, dans une moindre mesure, de la baisse du coefficient d'occupation.

Augmentation de 2,1 % des produits passages transpacifiques par rapport à 2006

Les produits passages transpacifiques, de 967 M\$ en 2007, ont augmenté de 21 M\$, ou 2,1 %, par rapport à 2006, du fait de l'augmentation du rendement et du trafic. Les facteurs ci-dessous ont contribué à la variation des produits passages transpacifiques par rapport à un an plus tôt :

- Une augmentation de 0,7 % du trafic en regard d'une hausse de 0,8 % de la capacité, donnant lieu à un repli de 0,1 point du coefficient d'occupation. L'augmentation de 28,6 % de la capacité entre le Canada et la Chine a été largement annulée par la réduction de la capacité sur le Japon et la Corée, et l'annulation de service sur l'Inde.
- Une amélioration de 1,4 % du rendement en raison de la croissance sur les segments de Hong Kong et du Japon.
- Une augmentation de 1,3 % des PPSMO par suite de la croissance du rendement.

Augmentation de 9,6 % des autres produits passages par rapport à 2006

Les produits passages des « autres lignes » (formées des lignes sur le Pacifique-Sud, les Antilles, le Mexique et l'Amérique du Sud), de 702 M\$ en 2007, se sont accrus de 61 M\$, ou 9,6 %, par rapport à 2006. Les facteurs ci-dessous ont contribué à la variation des autres produits passages par rapport à un an plus tôt :

- Une croissance de 6,0 % du trafic, en regard d'une augmentation de 4,8 % de la capacité, donnant lieu à une amélioration de 0,9 point du coefficient d'occupation. La croissance du trafic sur ces segments vient essentiellement de l'augmentation de la capacité sur les destinations vacances traditionnelles et, dans une moindre mesure, sur l'Amérique du Sud.
- Une amélioration de 3,4 % du rendement, traduisant la croissance des marchés d'Amérique du Sud, du Pacifique-Sud et des Antilles. L'augmentation de la capacité sur les marchés des Caraïbes espagnoles a entraîné la hausse des produits et du trafic sur ces marchés. Par contre, la situation hautement concurrentielle sur ces marchés a eu une incidence négative sur le rendement.
- Une hausse de 4,6 % des PPSMO attribuable principalement à la croissance du rendement, mais aussi à l'amélioration du coefficient d'occupation.

Diminution de 13 % des produits fret par rapport à 2006

En 2007, les produits tirés du transport de fret ont diminué de 79 M\$, ou 13 %, par rapport à 2006, pour se fixer à 550 M\$. Les produits tirés des transports tout-cargo se sont repliés de 55 M\$, ou 39 %, par suite de l'abandon des opérations tout-cargo sur l'Asie. Les produits tirés des transports de fret aérien normal ont reculé de 24 M\$ ou 5 %. À l'échelle du réseau, le rendement par tonne-mille payante a progressé de 1 %. Les facteurs ci-dessous ont contribué à la variation des produits fret par rapport à un an plus tôt :

- Une diminution de 14 % du trafic fret à l'échelle du réseau, en regard d'une réduction de 6 % de la capacité fret offerte. La réduction des opérations tout-cargo a été responsable de près des trois quarts de la réduction de trafic.
- Fin 2006, la Société a décidé, pour cause de manque de rentabilité, de mettre fin au service de ses avions-cargos MD-11 sur l'Asie. Un avion-cargo MD-11 a été retiré du service en novembre 2006 et un second fin juin 2007, mettant fin du coup aux opérations tout-cargo sur l'Asie. Air Canada continue d'exploiter sous nolisement un MD-11 sur l'Europe.
- Une diminution des produits tout-cargo, par rapport auxquels les charges d'exploitation ont diminué encore davantage, donnant lieu à une amélioration des résultats financiers dégagés par les avions-cargos. Les produits tout-cargo par unité de capacité disponible se sont améliorés de 9 % par rapport à 2006.
- Une diminution de 15 M\$, ou 10 %, des produits tirés des transports de fret aérien normal en Amérique du Nord en partie attribuable à la réduction de la capacité fret et des produits passages transpacifiques pour le premier semestre de 2007 en raison de la baisse de la demande.

Hausse de 2 % des autres produits par rapport à 2006

Les produits tirés des autres lignes, de 767 M\$ en 2007, se sont accrus de 17 M\$, ou 2 %, par rapport à 2006, pour les raisons suivantes :

- Des produits de 26 M\$ tirés de la sous-location d'appareils auprès de tiers en 2007, contre un montant nul en 2006.
- Une croissance de 17 M\$ des produits tirés de tiers à Vacances Air Canada en raison de l'augmentation du trafic passagers.
- Une augmentation de 5 M\$ des produits tirés de la maintenance en ligne effectuée par des tiers.
- Une hausse de 5 M\$ des produits tirés des services d'escale assurés par des tiers.
- Une hausse de 15 M\$ des produits divers par rapport à 2006.
- Ces augmentations ont été quasiment toutes annulées par une réduction de 51 M\$ des produits accessoires liés aux passages. À compter du 1^{er} janvier 2007, certains produits accessoires liés aux passages ont été reclassés dans les produits passages. En 2006, ces produits avaient été classés dans les autres produits.

Augmentation de 2 % des charges d'exploitation par rapport à 2006

Les charges d'exploitation s'établissent à 10 213 M\$ pour 2007, en hausse de 163 M\$, ou 2 %, par rapport à 2006. Les CESMO se sont repliés de 1,2 %, tandis que les CESMO, exclusion faite de la charge de carburant et des charges exceptionnelles, ont été réduits de 0,4 %. Dans notre Rapport de gestion du troisième trimestre daté du 8 novembre 2007, nous avons prévu que les CESMO de 2007, exclusion faite de la charge de carburant, diminueraient de moins de 1 % par rapport à 2006. La réduction des CESMO de 2007, exclusion faite de la charge de carburant, par rapport à ceux de 2006 correspond aux prévisions établies à ce moment.

Le tableau ci-après compare les charges d'exploitation par SMO d'Air Canada pour 2007 aux charges d'exploitation par SMO d'Air Canada pour 2006. La vigueur du dollar canadien par rapport au dollar américain a contribué à la diminution de coût unitaire global comparativement à 2006, particulièrement en ce qui concerne le carburant des appareils.

(cents par SMO)	2007	2006	Variation	
			\$	%
Salaires	2,43	2,35	0,08	3,4
Charges sociales	0,63	0,62	0,01	1,6
Coûts de propriété (LAAD) ¹⁾	1,32	1,37	(0,05)	(3,6)
Redevances aéroportuaires et de navigation	1,63	1,61	0,02	1,2
Maintenance, matières et fournitures	1,21	1,26	(0,05)	(4,0)
Communications et technologies de l'information	0,44	0,45	(0,01)	(2,2)
Restauration et fournitures connexes	0,50	0,53	(0,03)	(5,7)
Commissions	0,32	0,39	(0,07)	(17,9)
CAC conclu avec Jazz	1,47	1,43	0,04	2,8
Autres	2,25	2,24	0,01	0,4
Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre²⁾	12,20	12,25	(0,05)	(0,4)
Carburant avions	4,06	4,17	(0,11)	(2,6)
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	0,03	(0,03)	(100,0)
Total des charges d'exploitation	16,26	16,45	(0,19)	(1,2)

1) LAAD s'entend de la combinaison des frais de location d'avions et de la charge d'amortissement et de désuétude.

2) Voir la rubrique 19, Mesures financières hors PCGR, dans le présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Salaires et charges sociales de 1 920 M\$ en 2007, en hausse de 104 M\$, ou 6 %, par rapport à 2006

Les charges salariales se chiffrent à 1 525 M\$ en 2007, en hausse de 88 M\$, ou 6 %, par rapport à 2006. Les facteurs ci-dessous ont contribué à la variation des charges salariales par rapport à un an plus tôt :

- Tous les trimestres de 2007, à l'exception du premier, rendent compte d'augmentations par rapport aux périodes correspondantes de 2006, ce qui donne lieu à l'augmentation nette de l'effectif de 298 équivalents temps plein (« ETP »), ou 1,3 %. Cette hausse d'ETP est principalement attribuable aux pilotes, aux agents de bord et aux préposés d'escale, en réponse à l'augmentation de 2,8 % de la capacité en SMO.
- L'effectif moyen en ETP tient compte de l'arrivée de 204 pilotes, dont le salaire moyen est plus élevé comparativement aux autres groupes de salariés, faisant du coup monter le salaire moyen.
- La hausse des barèmes moyens de rémunération dans le cadre du processus de révision salariale que la Société a mené avec son personnel syndiqué.
- Une augmentation de 9 M\$ de la provision au titre des forfaits de départ volontaire.
- Une augmentation de 3 M\$ des frais liés aux heures supplémentaires.

Les charges sociales se chiffrent à 395 M\$ pour 2007, en hausse de 16 M\$, ou 4 %, par rapport à 2006. Les facteurs ci-dessous ont contribué à la variation des charges sociales par rapport à un an plus tôt :

- Une nouvelle entente contractuelle relativement à l'attribution des charges sociales à ACTS, donnant lieu à une augmentation de 20 M\$ par rapport 2006.
- Une augmentation de 12 M\$ liée aux prestations de soins de santé du personnel actif.
- Une diminution de 8 M\$ en 2006 liée à la réévaluation de la charge d'indemnisation des accidentés du travail.
- Une augmentation de 4 M\$ liée à d'autres points divers par rapport à 2006.

Les augmentations susmentionnées ont largement été annulées par les éléments suivants :

- Une baisse de 22 M\$ de la charge de retraite par suite de la révision des évaluations actuarielles.
- Une baisse de 6 M\$ des charges au titre des avantages complémentaires de retraite, par suite de la révision des évaluations actuarielles.

Hausse de 8 M\$ de la charge de carburant par rapport à 2006

La charge de carburant se chiffre à 2 552 M\$ pour 2007, en hausse de 8 M\$ par rapport à 2006. Les facteurs ci-dessous ont contribué à la variation de la charge de carburant par rapport à un an plus tôt :

- La hausse du prix de base moyen du carburant, particulièrement au quatrième trimestre, qui a représenté une augmentation de 177 M\$.
- Le volume de carburant consommé en 2007 a augmenté de 2 %, ou 40 M\$, par rapport à 2006. L'incidence de la hausse de la capacité en SMO a été compensée par le remplacement des A340 d'Airbus par des 777 de Boeing qui sont plus efficaces et une réduction des transports de fret par tout-cargo MD-11.

Les augmentations susmentionnées ont été largement contrebalancées par les éléments suivants :

- L'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar US, particulièrement au second semestre, qui a entraîné une baisse de 135 M\$.
- Des gains de 31 M\$ sur les opérations de couverture du carburant en 2007, contre des pertes de couverture de 43 M\$ au quatrième trimestre de 2006, donnant lieu à une variation favorable de 74 M\$.

Le tableau ci-après présente des données sur le prix du litre de carburant et le volume de carburant consommé par Air Canada pour chaque trimestre et pour l'ensemble de l'exercice 2007.

2007	1^{er} trimestre	2^e trimestre	3^e trimestre	4^e trimestre	Exercice
Volume de carburant (en million de litres)	925	941	1 102	905	3 873
Prix du litre de carburant (en cents)	62,9	67,2	64,7	67,5	65,6

Diminution de 4 M\$ des coûts de propriété par rapport à 2006

Les coûts de propriété de 830 M\$ pour 2007, qui regroupent les frais de location d'avions et la charge d'amortissement et de désuétude, ont baissé de 4 M\$ par rapport à 2006. Les facteurs ci-dessous ont contribué à la baisse des coûts de propriété par rapport à un an plus tôt :

- L'incidence de la réduction des transports de fret par avions-cargos MD-11 par rapport à 2006, laquelle a fait baisser les frais de location d'avions de 27 M\$.
- Une baisse de 20 M\$ de la charge d'amortissement des actifs incorporels en raison de l'ajustement au titre des impôts futurs.
- Les résiliations de contrats de location et les restitutions d'appareils, entraînant une baisse de 18 M\$.
- L'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar US, surtout au deuxième semestre, qui a entraîné une diminution de 11 M\$.

Les diminutions susmentionnées ont été largement compensées par les éléments suivants :

- L'ajout d'appareils au parc aérien exploité par Air Canada, qui a entraîné une augmentation de 46 M\$.
- Une charge d'amortissement de 21 M\$ en 2007 liée au programme de réaménagement intérieur des appareils d'Air Canada. Aucune charge d'amortissement n'avait été constatée à l'égard de ce programme en 2006.
- D'autres facteurs représentant une augmentation de 5 M\$.

Hausse de 4 % des redevances aéroportuaires et de navigation par rapport à 2006

À hauteur de 1 022 M\$, les redevances aéroportuaires et de navigation se sont accrues de 40 M\$, ou 4 %, par rapport à 2006. Les facteurs ci-dessous ont contribué à la variation des redevances par rapport à un an plus tôt :

- Une augmentation de 5 % des départs.
- Une augmentation des droits d'atterrissage et redevances aéroportuaires, principalement à l'Aéroport Toronto-Pearson.
- Des réductions de 4 % et de 1,7 % des tarifs des redevances de navigation au Canada, entrées en vigueur en août 2007 et en septembre 2006, respectivement, lesquelles ont été en partie annulées par les augmentations susmentionnées.

Baisse de 1 % de la charge Maintenance, matières et fournitures par rapport à 2006

La charge Maintenance, matières et fournitures, de 757 M\$ pour 2007, s'inscrit en baisse de 11 M\$, ou 1 %, par rapport à 2006. Les facteurs ci-dessous ont contribué à la variation de cette charge par rapport à un an plus tôt :

- La diminution de 17 M\$ de la charge de maintenance des composants, venue de la révision à la baisse des tarifs dans le cadre d'un nouveau contrat.
- Une charge ponctuelle de 9 M\$ engagée en 2006 dans le cadre de la transition vers un nouveau contrat.
- La réduction de 17 M\$ de la charge d'entretien des moteurs, attribuable à une réduction des activités de maintenance sur la flotte de 767 de Boeing par suite des restitutions d'appareils réalisées en 2007 et de la programmation des cycles d'entretien par rapport à 2006.
- La réduction de 11 M\$ de la charge de maintenance des cellules, surtout attribuable à une réduction des activités de maintenance sur la flotte de 767 de Boeing par suite des restitutions d'appareils réalisées en 2007 et de la programmation des cycles d'entretien.
- L'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar US, qui a donné lieu à une diminution de 11 M\$ en 2007.

Les baisses ci-dessus ont été largement contrebalancées par les éléments suivants :

- Une augmentation de frais de 39 M\$ liée à la préparation d'appareils en prévision de leur restitution au locateur ou de leur sous-location.
- Une hausse de 15 M\$ des frais de dégivrage en raison des conditions météorologiques moins favorables en 2007 par rapport à la période correspondante de 2006.

Baisse de 3 % de la charge liée à la restauration et aux fournitures connexes par rapport à 2006

La charge liée à la restauration et aux fournitures connexes de 313 M\$ pour 2007 a diminué de 9 M\$, ou 3 %, par rapport à 2006 malgré une croissance du trafic passagers de 3,3 %. Les facteurs ayant contribué à la baisse de la charge liée à la restauration et aux fournitures connexes comprennent les mesures de réduction des coûts mises en œuvre par Air Canada en 2007 qui ont été compensées par la hausse du trafic passagers en 2007 par rapport à 2006.

Baisse de 15 % des commissions versées par rapport à 2006

En dépit de la croissance combinée de 4 % des produits passages et des produits fret par rapport à 2006, les commissions versées en 2007, de 201 M\$, ont baissé de 36 M\$, ou 15 %, par rapport à 2006. Les facteurs ci-dessous ont contribué à la variation des commissions par rapport à un an plus tôt :

- Les retombées favorables du nouveau barème de commissions mis en place par Vacances Air Canada en 2007.
- Les mesures commerciales prises par Air Canada en vue de faire baisser les charges liées aux commissions.
- L'augmentation de la pénétration Web, qui a fait baisser les coûts de distribution.

Augmentation de 6 % des frais payés à Jazz au titre du CAC par rapport à 2006

Les frais qu'Air Canada paie à Jazz au titre du CAC de Jazz se sont chiffrés à 923 M\$ en 2007, en hausse de 52 M\$, ou 6 %, par rapport aux frais de 871 M\$ de 2006. Les heures de vol cale à cale de Jazz se sont accrues de 8 % par rapport à 2006.

Augmentation de 3 % des autres charges d'exploitation par rapport à 2006

Les autres charges d'exploitation, principalement formées de frais liés aux services d'escale, aux cartes de crédit, à la location et à l'entretien d'immeubles et à la portion terrestre de forfaits de Vacances Air Canada ainsi que d'honoraires et frais de services divers, se sont chiffrés à 1 420 M\$ en 2007, en hausse de 37 M\$ par rapport à 2006.

L'augmentation de 29 M\$ des frais liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, attribuable à la hausse du trafic passagers, a compté pour beaucoup dans la hausse des autres charges d'exploitation par rapport à 2006. La hausse de ces frais s'explique par l'augmentation des volumes de passagers, surtout au premier trimestre de 2007.

Diminution de 69 M\$ des charges hors exploitation par rapport à 2006

Les charges hors exploitation se chiffrent à 122 M\$ pour 2007, en recul de 69 M\$ par rapport à 2006. Les facteurs ci-dessous ont contribué à la variation des produits (charges) hors exploitation par rapport à un an plus tôt :

- Une diminution de 21 M\$ des intérêts débiteurs nets. Une augmentation de 35 M\$ des intérêts débiteurs, attribuable pour l'essentiel au financement de nouveaux appareils, a été plus qu'annulée par la croissance des intérêts créditeurs et le montant plus élevé d'intérêts qui ont été capitalisés relativement aux nouveaux appareils.
- En 2007, Air Canada a inscrit un gain de 14 M\$ relativement à un appareil endommagé et un gain de 5 M\$ lié principalement à la vente d'un bien immobilier.
- En 2006, Air Canada avait constaté une provision pour dépréciation de 7 M\$ liée à un bien immobilier, d'autres pertes totalisant 4 M\$ liées à la cession d'actifs et un gain de 5 M\$ lié à la vente d'une de ses propriétés commerciales.
- Les gains liés à l'ajustement de la juste valeur de certains instruments dérivés ont totalisé 26 M\$ en 2007, contre des pertes de 18 M\$ en 2006.

Gain net de 317 M\$ sur les éléments monétaires libellés en devises en 2007

Un gain net de 317 M\$ a été réalisé sur les éléments monétaires libellés en devises en 2007, du fait de l'appréciation du dollar canadien au 31 décembre 2007 par rapport au 31 décembre 2006, contre un gain de 12 M\$ en 2006. Le gain net réalisé en 2007 est formé d'un gain de 541 M\$ lié à l'évaluation à la valeur de marché d'éléments monétaires libellés en dollars US, lequel a été partiellement compensé par une perte de 224 M\$ liée à l'évaluation à la valeur de marché de contrats de change à terme.

Taux d'imposition effectif de 31 %

La charge d'impôt pour l'exercice 2007 s'établit à 190 M\$ et traduit un taux d'imposition effectif de 31 %. En 2006, l'économie d'impôt avait été de 3 M\$.

Le taux d'imposition effectif pour 2007 a profité de la portion capital de certains gains de change reportés pendant l'année, lesquels sont imposés à 50 % du taux d'imposition des bénéfices. En outre, l'incidence favorable de la révision à la baisse du taux fédéral d'imposition des sociétés a été constatée en 2007. Outre la révision du taux fédéral d'imposition, la Société a constaté une charge de 10 M\$ au titre des impôts exigibles liée à l'harmonisation des impôts ontarien et fédéral. Cette modification de la législation fiscale a donné lieu à un passif d'impôt de 10 M\$ à payer sur une période de cinq ans à compter de l'année d'imposition 2009.

Augmentation de 503 M\$ du résultat net par rapport à 2006

L'exercice 2007 s'est soldé par un bénéfice net de 429 M\$, contre une perte nette de 74 M\$ en 2006. Le résultat de 2006 tenait compte d'une charge exceptionnelle de 102 M\$ au titre des milles Aéroplan et d'une charge exceptionnelle de 20 M\$ liée à la restructuration de la main-d'œuvre.

6. Parc aérien

Au 31 décembre 2007, le parc en exploitation d'Air Canada (exclusion faite des appareils exploités par Jazz au titre du CAC de Jazz) se ventilait comme suit :

	Nombre total de places	Nombre d'appareils en service ¹⁾	Âge moyen	Appareils en propriété ²⁾	Appareils en location-acquisition	Appareils consolidés au titre de la NOC-15 ²⁾	Appareils en location-exploitation
Air Canada							
<u>Gros-porteurs</u>							
777-300 de Boeing	349	5	0,6	4	-	-	1
777-200 de Boeing	270	3	0,3	3	-	-	-
767-300 de Boeing	203-222	31	14,4	1	6	6	18
767-200 de Boeing	207	10	20,7	10	-	-	-
A340-300 d'Airbus	285-286	7	9,8	-	5	-	-
A330-300 d'Airbus	274	8	7,2	-	8	-	-
<u>Moyens-porteurs</u>							
A321 d'Airbus	166-174	10	5,8	-	-	5	5
A320 d'Airbus	140	41	14,7	-	-	-	41
A319 d'Airbus	120	37	9,7	-	17	15	5
E190 d'Embraer	93	42	0,9	42	-	-	-
E175 d'Embraer	73	15	2,3	15	-	-	-
Total		207	9,0	75	36	26	70

- 1) Ne comprend pas les appareils qui ont été retirés définitivement du service.
- 2) Les appareils en propriété ainsi que les appareils en location-acquisition et les appareils consolidés au titre de la NOC-15 sont présentés au bilan d'Air Canada. Les appareils en propriété comprennent les appareils financés dans le cadre de contrats de vente conditionnelle.

Aux termes du CAC de Jazz, Jazz exploite un parc de 133 appareils dont l'âge moyen est de 12,5 ans. Ce parc est formé de :

- 24 CRJ-100 de Bombardier;
- 33 CRJ-200 de Bombardier;
- 16 CRJ-705 de Bombardier;
- 26 Dash 8-300;
- 34 Dash 8-100.

Nous sommes en train de restructurer notre réseau en Amérique du Nord en vue d'y déployer un plus grand nombre de biréacteurs régionaux plus gros, dont le coût par trajet est inférieur à celui des moyens-courriers classiques.

- En 2007, nous avons pris livraison de 24 appareils 190 d'Embraer, portant à 42 le nombre d'avions livrés jusqu'à présent sur les 45 en commande.
- En janvier 2008, un appareil 190 d'Embraer a été livré et les deux appareils restants devraient l'être au cours du premier trimestre de 2008.

En vue de soutenir notre expansion à l'international et de réduire les coûts unitaires, nous sommes en train de faire entrer progressivement dans notre parc des appareils 777 de Boeing.

- En 2007, nous avons intégré au parc cinq 777-300ER et trois 777-200LR de Boeing.
- Depuis le 31 décembre 2007, un autre 777-200 s'est ajouté au parc, portant à neuf appareils la flotte de 777 de Boeing à ce jour.

À mesure que ces nouveaux appareils rallient notre parc, nous nous départissons des appareils les plus vieux et les plus énergivores. C'est ainsi qu'en 2007 nous avons retiré du service 23 appareils, dont :

- deux 767-300 de Boeing, restitués à leurs locataires;
- huit A320 d'Airbus, restitués à leurs locataires, dont deux avaient déjà été retirés du service en date du 31 décembre 2006;
- un 767-200 de Boeing, retiré du service;
- deux A340-300 d'Airbus, sous-loués à d'autres compagnies aériennes;
- un A340-300 d'Airbus, restitué à son locateur;
- six A319 d'Airbus, sous-loués à d'autres compagnies aériennes;
- un A319 d'Airbus, vendu;
- deux A340-500 d'Airbus, loués à une autre compagnie aérienne.

Le tableau qui suit présente les modifications réelles et projetées à notre parc (exclusion faite des appareils exploités par Jazz) :

Plan relatif au parc	Réel						Projeté								
	Fin de l'exercice 2006	Nouvelles livraisons	Sous-locations à des tiers	Restitutions	Ventes	Remisages	Fin de l'exercice 2007	Nouvelles livraisons	Sous-locations/locations à des tiers ou ventes par Air Canada	Restitutions	Ventes	Remisages	Fin de l'exercice 2008	Modifications au parc projetées pour 2009	Fin de l'exercice 2009
B777-300	-	5	-	-	-	-	5	6	-	-	-	-	11	1	12
B777-200	-	3	-	-	-	-	3	3	-	-	-	-	6	-	6
B767-300	33	-	-	(2)	-	-	31	-	-	(2)	-	-	29	(1)	28
B767-200	11	-	-	-	-	(1)	10	-	-	-	(4)	(2)	4	-	4
A340-500	2	-	(2)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
A340-300 ¹⁾	10	-	(3)	(2)	-	-	5	-	(5)	-	-	-	-	-	-
A330-300	8	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	8	-	8
A321	10	-	-	-	-	-	10	-	-	-	-	-	10	-	10
A320	47	-	-	(6)	-	-	41	-	-	-	-	-	41	-	41
A319 ²⁾	45	-	(6)	-	(2)	-	37	-	-	(2)	-	-	35	-	35
EMB 190	18	24	-	-	-	-	42	3	-	-	-	-	45	-	45
EMB 175	15	-	-	-	-	-	15	-	-	-	-	-	15	-	15
Total	199	32	(11)	(10)	(2)	(1)	207	12	(5)	(4)	(4)	(2)	204	-	204
Âge moyen (en années)	9,6						9,0						9,0		9,9

1) Deux appareils A340-300 d'Airbus ont été retirés du service avant le 31 décembre 2007. L'un de ces appareils doit être retourné à son locateur et l'autre doit être loué à un tiers.

2) Un appareil A319 d'Airbus a été retiré du service avant le 31 décembre 2007 en attendant sa vente.

7. Gestion financière et gestion du capital
7.1 Situation financière

La situation financière de Jazz n'est pas incluse dans notre périmètre de consolidation au 31 décembre 2007. Le bilan consolidé au 31 décembre 2006 comportait, relativement à Jazz, les éléments suivants :

- 135 M\$ de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et 109 M\$ d'autres actifs à court terme;
- 239 M\$ d'immobilisations corporelles;
- 213 M\$ de passif à court terme;
- 115 M\$ de dette à long terme;
- 162 M\$ de participation sans contrôle;
- 71 M\$ d'autres passifs à long terme.

Par suite de la déconsolidation de Jazz, la Société a comptabilisé un ajustement de 82 M\$ au crédit du surplus d'apport. Ce crédit représente un placement initial négatif de la Société dans Jazz, de 78 M\$, 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 M\$ aux impôts sur les bénéfices futurs.

Pour les fins de la comparaison, le tableau et l'analyse qui suivent présentent la situation financière d'Air Canada au 31 décembre 2007 ainsi que la situation financière d'Air Canada (précédemment « Services Air Canada »), exclusion faite de la consolidation de Jazz au 31 décembre 2006.

Bilan condensé (en millions de dollars)	31 décembre 2007	31 décembre 2006
Actif		
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	1 239 \$	2 110 \$
Autres actifs à court terme	1 239	1 962
Actif à court terme	2 478	4 072
Immobilisations corporelles	7 919	5 747
Actifs incorporels	952	1 185
Autres actifs	488	384
	11 837 \$	11 388 \$
Passif		
Passif à court terme	2 956 \$	3 754 \$
Dette à long terme et obligations locatives	4 006	3 081
Passif au titre des prestations de retraite et d'avantages complémentaires de retraite	1 824	1 867
Autres passifs à long terme	424	544
	9 210	9 246
Participation sans contrôle	184	212
Capitaux propres	2 443	1 930
	11 837 \$	11 388 \$

7.2 Dette nette ajustée

Le tableau ci-après présente les soldes de dette nette ainsi que le ratio de la dette nette sur la dette nette majorée des capitaux propres d'Air Canada aux 31 décembre 2007 et 2006. Dans l'information fournie ci-dessous, les résultats de Jazz ont été exclus du périmètre de consolidation pour les deux périodes.

(en millions de dollars)	31 décembre 2007	31 décembre 2006	Variation
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	4 006 \$	3 081 \$	925 \$
Partie à moins d'un an de la dette à long terme et des obligations locatives	413	367	46
	4 419 \$	3 448 \$	971 \$
Participation sans contrôle	184	212	(28)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	(1 239)	(2 110)	871
Dette nette et participation sans contrôle	3 364 \$	1 550 \$	1 814 \$
Contrats de location-exploitation immobilisés ¹⁾	2 115	2 558	(443)
Dette nette et participation sans contrôle, montant ajusté	5 479 \$	4 108 \$	1 371 \$
Financement d'acomptes avant livraison compris dans la dette à long terme	(521)	-	(521)
Dette nette et participation sans contrôle, montant ajusté, exclusion faite du financement d'acomptes avant livraison	4 958 \$	4 108 \$	850 \$
Capitaux propres et participation sans contrôle	2 627 \$	2 142 \$	485 \$
Ratio ajusté de la dette nette sur la dette nette majorée des capitaux propres, exclusion faite du financement d'acomptes avant livraison	65,4 %	65,7 %	(0,3) p

1) Les analystes financiers et analystes de crédit partent régulièrement des versements futurs au titre des contrats de location-exploitation d'appareils pour extrapoler la valeur actualisée de la dette. La pratique courante dans le secteur consiste à multiplier les frais annualisés de location d'avions par 7,5. Les frais de location d'avions ont totalisé 282 M\$ pour l'exercice 2007, contre 341 M\$ pour l'exercice 2006. Les frais de location d'avions de l'exercice 2007 tiennent compte des loyers tirés de la sous-location d'appareils à des tiers. Les produits tirés de la sous-location associés à ces locations d'avions sont incorporés dans les « autres » produits de l'état des résultats d'Air Canada. Les produits tirés de la sous-location ont totalisé 26 M\$ pour l'exercice 2007.

Le 30 octobre 2007, la Société a conclu un accord avec un syndicat de banques relativement au financement d'acomptes avant livraison à l'égard de 10 des 16 appareils B777 de Boeing visés par le contrat d'achat d'appareils que la Société a conclu avec Boeing. Le financement des acomptes avant livraison consiste en une série de prêts distincts pour chaque appareil pour un montant total d'au plus 568 M\$ (575 M\$ US). Le remboursement de ces emprunts doit être effectué intégralement dans les cinq années suivant la livraison de chaque appareil. La part du financement d'acomptes propre à chaque appareil peut être payée par anticipation à la livraison d'un avion donné sans pénalité. C'est ce qui a été fait en l'occurrence pour les deux appareils livrés depuis la mise en place de cette facilité, c'est-à-dire en novembre 2007 et en janvier 2008. Air Canada a en outre avisé le syndicat de banques assurant le financement des acomptes avant livraison qu'elle rembourserait les autres emprunts consentis à la livraison des appareils trois à huit. 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 et de contrats de location pour les appareils qui seront livrés. La livraison du dixième et dernier appareil visé par ce financement des acomptes avant livraison est actuellement prévue pour novembre 2008, et Air Canada compte avoir alors entièrement remboursé le financement des acomptes avant livraison. À la fin de l'exercice 2007, le montant prélevé à l'égard de cet emprunt était de 521 M\$ (528 M\$ US). Air Canada utilise le financement d'acomptes avant livraison pour régler la plupart des paiements avant livraison en cours, ce qui entraîne un déplacement important des dépenses en immobilisations de 2008 à 2007 par rapport à ce qui avait été prévu précédemment en raison des acomptes avant livraison qui sont comptabilisés à titre de dépenses en immobilisations lorsqu'ils sont payés. Voir la rubrique 6 du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur la stratégie d'Air Canada en ce qui concerne son parc aérien.

Au 31 décembre 2007, le montant ajusté de la dette nette et de la participation sans contrôle, y compris les contrats de location-exploitation immobilisés et excluant le financement d'acomptes avant livraison, avait augmenté de 850 M\$ par rapport au 31 décembre 2006. Cette hausse découle surtout des autres financements d'appareils réalisés au cours de 2007 et elle a été en partie annulée par le raffermissement du dollar canadien par rapport au dollar américain sur la dette d'Air Canada libellée en dollars US. Le ratio ajusté de la dette nette sur la dette nette majorée des capitaux propres d'Air Canada a diminué, passant de 65,7 % au 31 décembre 2006 à 65,4 % au 31 décembre 2007.

7.3 Situation de trésorerie

La trésorerie provenant des activités d'exploitation constitue la principale source de liquidités de la Société. Cette trésorerie fluctue au cours d'une année donnée en fonction des variations saisonnières de la demande. Les activités d'exploitation de la Société produisent habituellement de la trésorerie au cours des deuxième et troisième trimestres, tandis que les autres trimestres ne produisent qu'un montant négligeable ou négatif de trésorerie.

À long terme, la capacité de la Société à générer de la trésorerie dépend principalement de sa capacité à atteindre une meilleure combinaison de capacité, de coefficient d'occupation, de rendement et de coût. Nombre de facteurs et de risques ont également une incidence sur ces aspects, notamment la conjoncture économique, les taux de change, les prix du carburant, les forces concurrentielles et notre capacité à améliorer de façon continue les coûts contrôlables. Le déficit du régime de retraite peut également avoir une incidence négative sur la trésorerie provenant des activités d'exploitation dans la mesure où il nécessite du financement au fil du temps et il croîtra vraisemblablement si le rendement des actifs du régime diminue et que le passif au titre du régime augmente en raison de la baisse des taux d'intérêt (se reporter à la rubrique 7.6, *Obligations de capitalisation des régimes de retraite*).

La Société peut également financer ses besoins de trésorerie au moyen de sa facilité de crédit renouvelable de 400 M\$, de l'émission de titres de créance, de la cession d'actifs excédentaires, de la monétisation d'autres actifs par l'intermédiaire d'opérations de cession-bail et de l'amélioration de la gestion du fonds de roulement. Les importants investissements dans de nouveaux appareils au cours des dernières années ont entraîné une hausse importante de l'utilisation de la dette non garantie afin de maintenir la trésorerie au niveau souhaité. Cette tendance devrait se poursuivre en 2008 en raison de la livraison d'appareils supplémentaires. Le financement garanti à l'égard de ces appareils est déjà engagé (se reporter à la rubrique 7.7 du présent rapport de gestion).

Les appels de marge sur les contrats dérivés sur devise et sur les contrats dérivés liés au carburant pourraient également avoir une incidence sur la trésorerie. Ces appels de marge auraient vraisemblablement lieu si les prix du carburant chutaient rapidement ou si le dollar canadien s'appréciait de façon significative par rapport au dollar américain comparativement aux prix en vigueur sur les marchés. Toutefois, ces deux événements entraîneraient une amélioration de la trésorerie provenant des activités d'exploitation, ce qui compenserait amplement l'incidence de l'appel de marge.

Au 31 décembre 2007, Air Canada disposait de 1 239 M\$ en trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme, soit 871 M\$ de moins qu'au 31 décembre 2006, en raison des acquisitions d'appareils, déduction faite du financement. Cet important investissement dans de nouveaux appareils devrait améliorer la trésorerie provenant des activités d'exploitation à long terme, principalement grâce à la réduction durable des frais d'exploitation.

Air Canada jouit d'une facilité de crédit consortiale de trois ans renouvelable garantie de 400 M\$. En date des présentes, aucun montant n'avait été prélevé sur cette facilité.

Une gestion active du fonds de roulement est essentielle pour assurer la trésorerie nécessaire au financement du programme de renouvellement et de réaménagement des avions de la Société. Le tableau ci-après fournit un complément d'information sur le fonds de roulement d'Air Canada au 31 décembre 2007 par rapport au 31 décembre 2006, exclusion faite de la consolidation des activités de Jazz (auparavant « Services Air Canada »).

	31 décembre 2007	31 décembre 2006	Variation du fonds de roulement
Trésorerie et placements à court terme	1 239 \$	2 110 \$	(871) \$
Débiteurs	750	739	11
Autres actifs à court terme	489	1 223	(734)
Créditeurs et charges à payer	(1 243)	(1 430)	187
Autres passifs à court terme	(1 713)	(2 324)	611
	(478) \$	318 \$	(796) \$

Au 31 décembre 2007, le fonds de roulement négatif se chiffrait à 478 M\$, soit une détérioration de 796 M\$ par rapport au 31 décembre 2006, conséquence principalement de l'affectation de la trésorerie au financement des nouvelles immobilisations corporelles, déduction faite des emprunts reçus liés aux appareils. La variation des autres actifs et passifs à court terme s'explique principalement par le règlement de l'actif d'impôts futurs et elle est aussi liée à un montant de 345 M\$ au titre des impôts exigibles, créés en 2006 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. 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 en 2007. Ces soldes ont également été touchés par la réduction de la maintenance payée d'avance à ACTS et les effets connexes à payer à ACTS d'un montant de 535 M\$. Se reporter à la note 3 des états financiers consolidés d'Air Canada pour 2007 pour obtenir des informations supplémentaires.

7.4 Flux de trésorerie consolidés

Les tableaux ci-après présentent les flux de trésorerie consolidés d'Air Canada pour les périodes indiquées. Avant le 24 mai 2007, Air Canada avait deux secteurs isolables : Services Air Canada (maintenant appelé « Air Canada ») et Jazz. L'information sectorielle a été utilisée pour séparer la présentation des résultats financiers d'Air Canada car ce segment est celui qui préoccupe le plus les actionnaires d'Air Canada. Depuis le 24 mai 2007, Air Canada exclut les activités de Jazz de son périmètre de consolidation.

(en millions de dollars)	Trimestre clos le 31 décembre 2007 ¹⁾			Trimestre clos le 31 décembre 2006		
	Air Canada	Jazz	Total	Air Canada	Jazz	Total
Rentrées de fonds nettes liées aux activités d'exploitation	44 \$	- \$	44 \$	(32) \$	41 \$	9 \$
Variation du fonds de roulement hors trésorerie	(14)	-	(14)	(127)	(8)	(135)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	30	-	30	(159)	33	(126)
Nouvelles immobilisations corporelles	(922)	-	(922)	(206)	(7)	(213)
Flux de trésorerie disponibles	(892)	-	(892)	(365)	26	(339)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement (exclusion faite des nouvelles immobilisations corporelles)	(15)	-	(15)	(137)	-	(137)
Emprunts liés aux appareils et aux installations	821	-	821	76	-	76
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives	(199)	-	(199)	(71)	-	(71)
Autres	20	-	20	803	(15)	788
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	642	-	642	808	(15)	793
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(263)	-	(265)	306	11	317
Augmentation nette des placements à court terme	3	-	2	382	-	382
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme	(263) \$	- \$	(263) \$	688 \$	11 \$	699 \$

1) Il n'y a pas eu consolidation pour Jazz au quatrième trimestre de 2007.

(en millions de dollars)	Exercice clos le 31 décembre 2007 ¹⁾			Exercice clos le 31 décembre 2006		
	Air Canada	Jazz	Total	Air Canada	Jazz	Total
Rentrées de fonds nettes liées aux activités d'exploitation	366 \$	69 \$	435 \$	123 \$	187 \$	310 \$
Variation du fonds de roulement	(4)	(2)	(6)	88	(5)	83
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	362	67	429	211	182	393
Nouvelles immobilisations corporelles	(2 595)	(11)	(2 606)	(863)	(25)	(888)
Flux de trésorerie disponibles	(2 233)	56	(2 177)	(652)	157	(495)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement (exclusion faite des nouvelles immobilisations corporelles)	54	(137)	(83)	(371)	137	(234)
Emprunts liés aux appareils et aux installations	1 914	-	1 914	397	-	397
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives	(504)	-	(504)	(264)	(14)	(278)
Autres	(16)	(54)	(70)	1 202	(179)	1 023
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	1 394	(54)	1 340	1 335	(193)	1 142
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(785)	(135)	(920)	312	101	413
Augmentation (diminution) nette des placements à court terme	(86)	-	(86)	496	-	496
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme	(871) \$	(135) \$	(1 006) \$	808 \$	101 \$	909 \$

1) Les résultats de 2007 rendent compte du changement apporté à la comptabilisation de Jazz selon lequel les résultats d'exploitation et la situation financière de Jazz n'ont été consolidés par la Société que jusqu'au 24 mai 2007. Il n'y a eu aucune consolidation des activités de Jazz aux troisième et quatrième trimestres de 2007.

Les flux de trésorerie disponibles d'Air Canada, exclusion faite de la consolidation des activités de Jazz, ont diminué de 527 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2006 et de 1 581 M\$ par rapport à l'exercice 2006 dans son ensemble. La baisse des flux de trésorerie disponibles était en grande partie attribuable aux nouvelles immobilisations corporelles, principalement liées aux appareils, et elle a été en partie annulée par l'augmentation des rentrées de fonds nettes liées aux activités d'exploitation.

Au quatrième trimestre de 2007, les nouvelles immobilisations corporelles d'Air Canada totalisaient 922 M\$ et étaient principalement liées au financement d'acomptes avant livraison décrit à la rubrique 7.2 du présent Rapport de gestion et à l'ajout de huit nouveaux appareils 190 d'Embraer. En 2007, les nouvelles immobilisations corporelles se sont élevées à 2 595 M\$ et étaient principalement liées à l'achat de sept appareils 777 de Boeing et de 24 appareils 190 d'Embraer ainsi qu'au financement d'acomptes avant livraison.

7.5 Obligations contractuelles

Le tableau ci-dessous présente nos obligations contractuelles au 31 décembre 2007 pour chacun des cinq prochains exercices ainsi que pour après 2012. Il contient également les lettres d'intention visant la cession-bail conclues par Air Canada en janvier 2008 qui sont décrites en détail à la rubrique 7.7 du présent Rapport de gestion.

Obligations contractuelles (en millions de dollars)	Total	2008	2009	2010	2011	2012	Par la suite
Obligations liées à la dette à long terme	2 551 \$	160 \$	152 \$	141 \$	153 \$	166 \$	1 779 \$
Dette consolidée au titre de la NOC-15	896	105	51	100	288	73	279
Obligations locatives	1 394	223	147	142	136	177	569
Obligations liées aux contrats de location-exploitation ¹⁾	2 108	339	313	291	230	212	723
Dépenses en immobilisations faisant l'objet d'engagements ²⁾	4 739	555	102	760	891	692	1 739
Total des obligations contractuelles³⁾	11 688 \$	1 382 \$	765 \$	1 434 \$	1 698 \$	1 320 \$	5 089 \$
Obligations de capitalisation des régimes de retraite ⁴⁾	1 715 \$	343 \$	328 \$	338 \$	348 \$	358 \$	s.o.

- 1) Concernent principalement des contrats de location-exploitation d'avions libellés en dollars US.
- 2) Concernent principalement des dépenses liées aux appareils libellés en dollars US. Comprennent également des achats liés aux coûts d'élaboration de systèmes, aux installations et aux améliorations locatives. Voir la rubrique 7.7 du présent Rapport de gestion pour un complément d'information sur les dépenses en immobilisations projetées et engagées d'Air Canada et le financement correspondant.
- 3) Le tableau ci-dessus ne comprend pas les engagements à l'égard des biens et services dont la Société a besoin dans le cours normal de ses activités. Il ne comprend pas non plus les impôts futurs et les autres obligations à long terme surtout en raison de l'incertitude entourant le calendrier des flux de trésorerie et les éléments hors trésorerie.
- 4) Se reporter à la rubrique 7.6 du présent Rapport de gestion pour obtenir des informations supplémentaires sur les obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada.

Air Canada loue et 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 location et de sous-location portent sur 33 appareils CRJ-200 de Bombardier et 15 appareils CRJ-705 de Bombardier. Les contrats de sous-location conclus avec Jazz ont les mêmes conditions et la même durée que les engagements de location correspondants pris par Air Canada auprès des bailleurs.

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-avant, mais ils se résument comme suit :

Engagements au titre de contrats de location-exploitation (en millions de dollars)	Total	2008	2009	2010	2011	2012	Par la suite
Appareils sous-loués à Jazz	1 067 \$	84 \$	84 \$	76 \$	75 \$	75 \$	673 \$

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 M\$ et à 20 M\$. 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, il n'est pas possible 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.

Aux termes des baux fonciers respectifs auxquels elles sont parties, chaque société d'avitaillement (décrites à la rubrique 11 du présent Rapport de gestion, *Arrangements hors bilan*) a l'obligation, à l'échéance du bail, de restaurer les biens loués à l'état de terrain vacant et de réparer tous les dommages causés à l'environnement dont elle est responsable. S'il devait s'avérer que des sociétés d'avitaillement soient tenues de participer aux coûts de restauration des lieux, chaque compagnie aérienne contractante y participerait d'une manière proportionnelle à l'utilisation qu'elle a faite du réseau. En ce qui concerne toutes les sociétés d'avitaillement au Canada auxquelles la Société participe, la Société a constaté une obligation de 7 M\$ (montant non actualisé de 44 M\$) représentant la valeur actualisée des obligations estimatives de désaffectation et de restauration qu'elle pourrait devoir engager, à un taux d'actualisation de 8 %, aux diverses échéances des baux qui s'étalent de 2032 à 2039. Cette estimation est fondée sur diverses hypothèses, dont 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 nulle.

7.6 Obligations de capitalisation des régimes de retraite

Le tableau ci-dessous présente les projections à l'égard des obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada pour les exercices 2008 à 2012, en partant de l'hypothèse que les conditions économiques seront les mêmes, étant donné que toute évolution de la conjoncture et, notamment, le rendement des actifs des régimes et les fluctuations des taux d'intérêt, est susceptible de se répercuter sur les projections quant au niveau de cotisations requises. Les projections à l'égard des obligations de capitalisation sont mises à jour annuellement. Les cotisations requises présentées ci-après ne reflètent pas les rendements réels de 2007 et elles ont été établies à partir de l'hypothèse qu'il n'y aurait ni gains ni pertes au titre de l'actif ou du passif des régimes pendant toute la période projetée. Selon les estimations préliminaires, le déficit de solvabilité au titre des régimes de retraite agréés au 1^{er} janvier 2008 devrait augmenter par rapport à celui constaté au 1^{er} janvier 2007 et, en conséquence, les cotisations patronales déterminées selon la réglementation devraient augmenter de 90 M\$ en 2008 et de 120 M\$ par année par la suite. Le tableau ci-dessous ne tient pas compte des estimations préliminaires.

Air Canada (en millions de dollars)	2008	2009	2010	2011	2012
Coûts des services passés au titre des régimes agréés canadiens	91 \$	92 \$	93 \$	93 \$	93 \$
Coûts des services rendus au titre des régimes agréés canadiens	166	171	176	181	186
Autres conventions de retraite ¹⁾	86	65	69	74	79
Obligations projetées au titre des régimes de retraite	343 \$	328 \$	338 \$	348 \$	358 \$

1) *Comprennent les conventions de retraite, les régimes complémentaires et les régimes étrangers.*

Les obligations de capitalisation ci-dessus concernent tous les régimes et conventions de retraite d'Air Canada. En ce qui concerne les régimes agréés canadiens, les obligations de capitalisation reposent sur le minimum de cotisations au titre des services passés établi à partir des évaluations actuarielles au 1^{er} janvier 2007, auquel s'ajoute une projection de cotisations pour les services rendus au cours de l'exercice. Air Canada a conclu avec ACTS SEC et ACTS Aéro Technical Support & Services Inc. (« ACTS Aéro ») une Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires. Voir la rubrique 12, *Opérations entre apparentés*, du présent Rapport de gestion pour obtenir des renseignements supplémentaires.

Sur une base comptable, le déficit net des régimes de retraite au 31 décembre 2007 était de 403 M\$, contre 1 377 M\$ au 31 décembre 2006. La diminution du déficit comptable s'explique principalement par la hausse du taux d'actualisation et par des cotisations au titre de services passés de 134 M\$ compensées par un rendement négligeable des actifs du régime.

7.7 Dépenses en immobilisations et contrats de financement connexes

En 2004, Air Canada a signé des contrats d'achat définitifs avec Empresa Brasileira de Aeronautica S.A. (« Embraer ») relativement à l'achat de biréacteurs régionaux. En novembre 2005, Air Canada 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, Air Canada a conclu des marchés avec Boeing visant l'acquisition d'au plus 36 appareils 777 et 60 appareils 787 Dreamliners de Boeing. 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 d'appareils 787 de Boeing se composait de commandes fermes visant 14 appareils et des droits d'achat, options et options glissantes sur 46 appareils. Parallèlement à ces marchés initiaux, Air Canada 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 un taux variable ou fixe, qui était de 8,7 % 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.

Au cours de 2007, la Société 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 37 avions devraient avoir été livrés d'ici 2014. Au 31 décembre, 18 appareils 777 de Boeing étaient visés par des droits d'achat en cours et 23 options sur des appareils 787 de Boeing pouvaient 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 l'achèvement 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, mais Air Canada devrait recevoir une mise à jour 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, l'engagement à l'égard des 787 sera augmenté à 31 appareils, et les conditions de 28 d'entre eux seraient 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 aux termes du contrat d'achat avec Boeing 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 de l'Export-Import Bank des États-Unis (« EXIM »). La totalité des neuf appareils 777 de Boeing visés par des commandes fermes dont la livraison est prévue en 2008 seront aussi financés par une garantie de prêt consentie par EXIM et 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 variable. Cette garantie de prêt de la part d'EXIM devrait être utilisée au lieu des engagements de financement fournis par Boeing et le motoriste décrits ci-dessus. Par conséquent, il n'est pas prévu que les engagements de financement de Boeing et du motoriste pour les appareils 777 de Boeing seront utilisés. L'engagement de financement ferme sur les immobilisations présenté ci-dessous tient compte de ce financement de garantie d'EXIM pour seulement cinq appareils en 2008 étant donné qu'Air Canada prévoit la cession-bail des quatre autres appareils (voir ci-dessous).

Le 30 octobre 2007, la Société a conclu un accord avec un syndicat de banques relativement au financement d'acomptes avant livraison à l'égard de 10 appareils 777 de Boeing visés par le contrat d'achat d'appareils que la Société a conclu avec Boeing. Le financement des acomptes avant livraison consiste en une série de prêts distincts pour chaque appareil pour un montant total d'au plus 568 M\$ (575 M\$ US). Le remboursement de ces emprunts doit être effectué intégralement dans les cinq années suivant la livraison de chaque appareil. La part du financement d'acomptes propre à chaque appareil peut être payée par anticipation à la livraison d'un avion donné sans pénalité. C'est ce qui a été fait en l'occurrence pour les deux appareils livrés depuis la mise en place de cette facilité, c'est-à-dire en novembre 2007 et en janvier 2008. La Société a en outre avisé le syndicat de banques assurant le financement des acomptes avant livraison qu'elle rembourserait les autres

emprunts consentis à la livraison des appareils trois à huit. 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 dixième et dernier appareil visé par ce financement des acomptes avant livraison est actuellement prévue pour novembre 2008, et Air Canada compte avoir alors entièrement remboursé le financement des acomptes avant livraison. À la fin de l'exercice 2007, le montant prélevé sur cet emprunt était de 521 M\$ (528 M\$ US). Air Canada utilise le financement d'acomptes avant livraison pour régler la plupart des paiements avant livraison en cours, ce qui entraîne un déplacement important des dépenses en immobilisations de 2008 à 2007 par rapport à ce qui avait été prévu précédemment en raison des acomptes avant livraison qui sont comptabilisés à titre de dépenses en immobilisations lorsqu'ils sont payés.

Cette facilité remplace un grand nombre des contrats de financement avant livraison qu'Air Canada avait conclus avec Boeing. Elle a en fait été conclue car elle est assortie de modalités plus intéressantes que les contrats conclus avec Boeing.

En janvier 2008, Air Canada 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. La durée des baux visant deux des appareils 777 de Boeing est de 12 ans. Les deux autres appareils 777 de Boeing sont visés par des baux d'une durée de 10,5 ans et Air Canada peut proroger chaque bail pour une durée de 18 mois. Les quatre baux sont établis aux taux 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 de la rubrique 7.5 du présent Rapport de gestion. Cette opération de cession-bail se traduit par une réduction importante des dépenses en immobilisations par rapport à celles qui avaient été prévues 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 et 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 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.

Air Canada a aussi reçu de la part d'un tiers des engagements de financement pour les trois appareils restants, 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 variables, à un taux égal au TIOI à 90 jours aux États-Unis majoré de 1,90 % et le financement d'un des appareils sera à un taux fixe correspondant au TIOI à 90 jours aux États-Unis majoré de 1,70 %.

Programme de réaménagement des cabines des appareils

Outre l'acquisition d'appareils neufs, Air Canada a entrepris, en avril 2006, un important programme de réaménagement des cabines de ses appareils existants. Air Canada a ainsi achevé à ce jour le réaménagement de vingt-six A319, de trente A320 et de dix A321 d'Airbus et de quinze 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 sont engagées, sont amorties sur cinq ans. Pour obtenir plus de renseignements sur la majeure partie des autres dépenses en immobilisations liées à ce programme, voir 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 conclue en janvier 2008, était d'environ 4 739 M\$ (dont 2 698 M\$ sont assujettis à des engagements de financement), sous réserve du respect de certaines modalités et 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.

Projections des dépenses en immobilisations prévues et engagées

Le tableau ci-dessous présente les projections pour les années 2008 à 2012, et par la suite, en ce qui concerne les obligations au titre de dépenses en immobilisations pour commandes fermes d'avions, déduction faite des financements qui s'y rapportent, ainsi que les dépenses en immobilisations prévues et engagées liées à des réacteurs, des stocks et des immobilisations corporelles, déduction faite des financements s'y rapportant, le cas échéant.

Outre les commandes fermes d'appareils, les contrats d'achat d'Air Canada prévoient des options et des droits d'achat, lesquels n'entrent pas dans ces projections.

Le tableau ci-dessous présente les dépenses en immobilisations engagées actuelles et projetées au 31 décembre 2007 faisant l'objet d'un engagement au 31 décembre 2007. Il présente également les lettres d'intention visant la cession-bail de quatre des neuf appareils 777 de Boeing prévue en 2008 ainsi que les garanties d'emprunt d'EXIM conclues en janvier 2008.

Air Canada Dépenses en immobilisations projetées et faisant l'objet d'un engagement (en millions de dollars)¹⁾²⁾	2008	2009	2010	2011	2012	Par la suite
Dépenses projetées et faisant l'objet d'un engagement	555 \$	102 \$	760 \$	891 \$	692 \$	<u>1 739 \$</u>
Dépenses projetées, planifiées mais ne faisant pas l'objet d'un engagement	260	205	169	104	70	
Total des dépenses en immobilisations	815	307	929	995	762	
Financement projeté à l'égard des dépenses faisant l'objet d'un engagement	(591)	-	(684)	(804)	(619)	
Total des dépenses projetées, déduction faite du financement	224 \$	307 \$	245 \$	191 \$	143 \$	

1) Les montants en dollars US ont été convertis au cours du change en vigueur le 31 décembre 2007 à midi, soit 1 \$US pour 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.

2) Les valeurs en dollars ci-dessus ne tiennent pas compte des obligations liées à l'exercice des activités au quotidien.

7.8 Capital social

Au total, 100 millions d'actions à droit de vote variable de catégorie A et d'actions à droit de vote de catégorie B du capital autorisé d'Air Canada sont émises et en circulation.

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

	Nombre d'actions	
	31 janvier 2008	31 décembre 2006
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	16 476 999	18 343 095
Actions à droit de vote de catégorie B	83 523 001	81 656 905
Total des actions émises et en circulation	100 000 000	100 000 000
Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises		
Options sur actions	1 720 092	1 695 035
Total des actions pouvant être émises	1 720 092	1 695 035
Total des actions en circulation et pouvant être émises	101 720 092	101 695 035

8. Résultats financiers trimestriels

Avant le 24 mai 2007, Air Canada avait deux secteurs isolables : Services Air Canada (maintenant appelé « Air Canada ») et Jazz. L'information sectorielle permettait de présenter de façon distincte les résultats financiers d'Air Canada car ce secteur constituait la principale préoccupation des actionnaires d'Air Canada. Depuis le 24 mai 2007, Air Canada n'inclut plus dans son périmètre de consolidation les résultats de Jazz. Voir la note 15 afférente aux états financiers consolidés vérifiés de l'exercice 2007 d'Air Canada, intitulée « Informations sectorielles », pour obtenir un complément d'information à cet égard.

Le tableau ci-après présente les résultats financiers et les principales statistiques d'exploitation d'Air Canada, compte non tenu des résultats de Jazz, pour les huit derniers trimestres. Ces données tiennent compte des produits et des charges intersectoriels.

(en millions de dollars, sauf les données par action)	T1 2006	T2 2006	T3 2006	T4 2006	T1 2007	T2 2007	T3 2007	T4 2007
Air Canada								
Produits d'exploitation	2 399	\$ 2 583	\$ 2 861	\$ 2 423	\$ 2 540	\$ 2 639	\$ 2 954	\$ 2 513
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan ¹⁾	-	-	(102)	-	-	-	-	-
Produits d'exploitation	2 399	2 583	2 759	2 423	2 540	2 639	2 954	2 513
Coûts de propriété (LAAD) ²⁾	(203)	(208)	(205)	(218)	(207)	(211)	(210)	(202)
Autres charges d'exploitation	(2 320)	(2 262)	(2 424)	(2 210)	(2 411)	(2 340)	(2 393)	(2 239)
Charges d'exploitation³⁾	(2 523)	(2 470)	(2 629)	(2 428)	(2 618)	(2 551)	(2 603)	(2 441)
Bénéfice (perte) d'exploitation	(124)	113	130	(5)	(78)	88	351	72
Total des produits (charges) hors exploitation, participation sans contrôle, écart de change et impôts	(2)	39	(86)	(139)	44	67	(78)	(37)
Bénéfice net (perte)	(126)	\$ 152	\$ 44	\$ (144)	\$ (34)	\$ 155	\$ 273	\$ 35
Passagers-milles payants (en millions)	11 240	12 248	14 345	11 160	11 814	12 580	14 789	11 446
Sièges-milles offerts (en millions)	14 287	14 925	17 528	14 343	14 735	15 220	18 144	14 715
Coefficient d'occupation (%)	78,7	82,1	81,8	77,8	80,2	82,7	81,5	77,8
Charges d'exploitation par siège-mille offert (CESMO) (en cents)	17,6	16,5	15,0	16,9	17,7	16,7	14,3	16,6
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents) ⁴⁾	13,7	12,3	10,7	12,9	13,8	12,6	10,4	12,4
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre (en cents) ⁴⁾	13,5	12,3	10,7	12,9	13,8	12,6	10,4	12,4
BIIIALA⁴⁾	79	\$ 321	\$ 335	\$ 213	\$ 129	\$ 299	\$ 561	\$ 274
BIIIALA⁴⁾, exclusion faite des charges exceptionnelles	107	\$ 321	\$ 437	\$ 205	\$ 129	\$ 299	\$ 561	\$ 274
Résultat de base et dilué par action⁵⁾	(1,43)	\$ 1,72	\$ 0,50	\$ (1,55)	\$ (0,34)	\$ 1,55	\$ 2,73	\$ 0,35

1) Une charge exceptionnelle de 102 M\$ a été constatée au troisième trimestre de 2006 relativement à l'obligation d'Air Canada liée à l'échange de milles Aéroplan d'avant 2002.

2) LAAD s'entend de la combinaison des frais de location d'avions et de la charge d'amortissement et de dépréciation.

- 3) Une charge exceptionnelle de 28 M\$ liée à la restructuration de la main-d'œuvre a été constatée au premier trimestre de 2006. Au quatrième trimestre de 2006, un ajustement favorable de 8 M\$ a été constaté au titre de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre inscrite au premier trimestre de 2006.
- 4) Voir la rubrique 19, Mesures financières hors PCGR, du présent Rapport de gestion pour un complément d'information.
- 5) Le résultat de base par action et le résultat dilué par action correspondent aux chiffres consolidés d'Air Canada déclarés selon les PCGR.

Caractère saisonnier des activités

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

Le tableau ci-après présente les résultats financiers et les principales statistiques d'exploitation de Jazz pour les huit derniers trimestres. Le deuxième trimestre de 2007 ne tient compte de la consolidation de Jazz que jusqu'au 24 mai 2007. Il n'y a pas eu consolidation de Jazz aux troisième et quatrième trimestres de 2007.

(en millions de dollars)	T1 2006	T2 2006	T3 2006	T4 2006	T1 2007	T2 2007	T3 2007	T4 2007
Jazz								
Produits d'exploitation	320 \$	340 \$	369 \$	352 \$	364 \$	249 \$	-	-
Coûts de propriété (LAAD) ¹⁾	(36)	(40)	(40)	(39)	(40)	(26)	-	-
Autres charges d'exploitation	(249)	(263)	(290)	(280)	(288)	(197)	-	-
Charges d'exploitation	(285)	(303)	(330)	(319)	(328)	(223)	-	-
Bénéfice d'exploitation	35	37	39	33	36	26	-	-
Total des produits (charges) hors exploitation, participation sans contrôle, écart de change et impôts	(2)	-	-	(1)	(1)	1	-	-
Bénéfice net	33 \$	36 \$	39 \$	32 \$	35 \$	27 \$	-	-

1) LAAD s'entend de la combinaison des frais de location d'avions et de la charge d'amortissement et de désuétude.

Le tableau ci-après présente les résultats financiers consolidés et les principales statistiques d'exploitation d'Air Canada et de Jazz pour les huit derniers trimestres. Le deuxième trimestre de 2007 ne tient compte de la consolidation de Jazz que jusqu'au 24 mai 2007. Il n'y a pas eu consolidation de Jazz aux troisième et quatrième trimestres de 2007.

(en millions de dollars, sauf les données par action)	T1 2006	T2 2006	T3 2006	T4 2006	T1 2007	T2 2007	T3 2007	T4 2007
Total consolidé								
Produits d'exploitation	2 376 \$	2 559 \$	2 837 \$	2 395 \$	2 510 \$	2 622 \$	2 954 \$	2 513 \$
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan ¹⁾	-	-	(102)	-	-	-	-	-
Produits d'exploitation	2 376	2 559	2 735	2 395	2 510	2 622	2 954	2 513
Coûts de propriété (LAAD) ²⁾	(239)	(239)	(237)	(247)	(237)	(231)	(210)	(202)
Autres charges d'exploitation	(2 225)	(2 171)	(2 329)	(2 119)	(2 315)	(2 277)	(2 393)	(2 239)
Charges d'exploitation ³⁾	(2 464)	(2 410)	(2 566)	(2 366)	(2 552)	(2 508)	(2 603)	(2 441)
Bénéfice (perte) d'exploitation	(88)	149	169	29	(42)	114	351	72
Total des produits (charges) hors exploitation, participation sans contrôle, écart de change et impôts	(38)	3	(125)	(173)	8	41	(78)	(37)
Bénéfice net (perte)	(126) \$	152 \$	44 \$	(144) \$	(34) \$	155 \$	273 \$	35 \$
Résultat de base et dilué par action ⁴⁾	(1,43) \$	1,72 \$	0,50 \$	(1,55) \$	(0,34) \$	1,55 \$	2,73 \$	0,35 \$

- 1) Une charge exceptionnelle de 102 M\$ a été constatée au troisième trimestre de 2006 relativement à l'obligation d'Air Canada liée à l'échange de milles Aéroplan d'avant 2002.
- 2) LAAD s'entend de la combinaison des frais de location d'avions et de la charge d'amortissement et de désuétude.
- 3) Une charge exceptionnelle de 28 M\$ liée à la restructuration de la main-d'œuvre a été constatée au premier trimestre de 2006. Au quatrième trimestre de 2006, un ajustement favorable de 8 M\$ a été constaté au titre de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre inscrite au premier trimestre de 2006.
- 4) Le résultat de base par action et le résultat dilué par action correspondent aux chiffres consolidés d'Air Canada déclarés selon les PCGR.

9. Information annuelle sélectionnée

Le tableau ci-après présente de l'information annuelle consolidée sélectionnée sur la Société pour les exercices 2005 à 2007. L'information annuelle consolidée sélectionnée pour 2007 comprend les résultats de Jazz jusqu'au 24 mai 2007. Par conséquent, les résultats consolidés d'Air Canada pour 2007 ne sont pas directement comparables à ceux de 2006 et 2005, qui regroupaient Jazz dans leur périmètre de consolidation pour l'ensemble de l'exercice.

Total consolidé	Exercice 2007	Exercice 2006	Exercice 2005
Produits d'exploitation	10 599 \$	10 167 \$	9 458 \$
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan ¹⁾	-	(102)	-
Produits d'exploitation	10 599 \$	10 065 \$	9 458 \$
Charges d'exploitation ²⁾	(10 104)	(9 806)	(9 140)
Bénéfice d'exploitation	495	259	318
Total des produits (charges) hors exploitation, participation sans contrôle, écart de change et impôts	(66)	(333)	(338)
Bénéfice net (perte)	429 \$	(74) \$	(20) \$
BAILALA ³⁾	1 375 \$	1 214 \$	1 157 \$
BAILALA, exclusion faite des charges exceptionnelles ³⁾	1 375 \$	1 336 \$	1 157 \$
Résultat par action			
- de base	4,29 \$	(0,83) \$	(0,25) \$
- dilué	4,27 \$	(0,83) \$	(0,25) \$
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	1 239 \$	2 245 \$	1 336 \$
Actif	11 922 \$	11 749 \$	10 262 \$
Passif à long terme ⁴⁾	4 755 \$	4 035 \$	4 147 \$

1) Une charge exceptionnelle de 102 M\$ a été constatée en 2006 relativement à l'obligation d'Air Canada liée à l'échange de milles Aéroplan d'avant 2002.

2) Une charge exceptionnelle de 20 M\$ a été constatée en 2006 relativement à la restructuration de la main-d'œuvre.

3) Voir la rubrique 19, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un rapprochement du BAILALA et du résultat d'exploitation.

4) Le passif à long terme comprend la dette à long terme (dont la Partie à moins d'un an) ainsi que les obligations locatives et autres passifs à long terme.

10. Instruments dérivés et financiers

Air Canada gère le risque de change, le risque de taux d'intérêt et le risque de marché en recourant à divers instruments dérivés de change, de taux d'intérêt et sur le carburant.

Gestion du risque lié au prix du carburant

Pour gérer le risque lié au prix du carburéacteur 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. Au 31 décembre 2007, Air Canada avait couvert, principalement à l'aide d'options sur tunnel et de swaps, une part de ses besoins prévus en carburéacteur pour les périodes de 2008, 2009 et 2010. Air Canada a recours à des contrats d'instruments dérivés liés au carburéacteur et à d'autres marchandises à base de pétrole brut, telles que le mazout de chauffage et le pétrole brut, en raison de la liquidité relativement limitée des instruments dérivés liés au carburéacteur à moyen et long terme, comme le carburéacteur ne se négocie pas sur un marché à terme organisé. 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, 3 % de ses besoins pour 2009 et 2 % de ses besoins pour 2010. Depuis le 31 décembre 2007, Air Canada a conclu de nouvelles positions de couverture à l'aide de swaps et d'options sur tunnel à prime zéro, qui ont ajouté 8 % à la couverture de 2008, 3 % à la couverture de 2009 et 1 % à la couverture de 2010. Les couvertures de 2008 se situent à des prix fluctuant en moyenne entre 101 \$ US et 103 \$ US le baril pour les contrats basés sur le kérosène, en moyenne entre 94 \$ US et 98 \$ US le baril pour les contrats basés sur le mazout et en moyenne entre 61 \$ US et 68 \$ US le baril pour les contrats basés sur le brut West Texas Intermediate (« WTI »).

Air Canada 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 ». Air Canada détient également des dérivés liés au carburant qui ne remplissent pas les conditions d'application de la comptabilité de couverture; la direction n'en estime pas moins qu'ils constituent de bonnes couvertures économiques pour ce qui est de la gestion du risque lié au prix du carburéacteur. Ces contrats, classés à titre de couvertures économiques, sont constatés à la juste valeur à chaque date de bilan, et la variation de la juste valeur est prise en compte dans les produits (charges) hors exploitation lorsqu'elle se produit.

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 ». Air Canada court le risque que des variations périodiques de la juste valeur ne soient pas tout à fait efficaces. Comme le précise sa politique en matière de couverture du carburant, il y a inefficacité lorsque la variation de la juste valeur de l'instrument dérivé n'arrive pas à parfaitement compenser la variation de la valeur intrinsèque des achats prévus de carburéacteur. La partie inefficace liée à la variation de la valeur intrinsèque d'un instrument dérivé se calcule en comparant cette partie à la variation de la valeur intrinsèque d'une couverture parfaite substitutive fondée sur le prix moyen pondéré du carburéacteur payé par Air Canada. Vu que la politique actuelle d'Air Canada 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 politique 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'à la différence entre les valeurs intrinsèques et les justes valeurs des instruments dérivés, vu notamment la forte volatilité observée dans les cours du pétrole. Air Canada ne peut prédire la valeur de l'inefficacité pouvant être constatée à chaque période – ce qui peut accentuer encore davantage la volatilité des résultats comptables d'Air Canada, comme cela s'est d'ailleurs déjà produit dans le passé, mais elle n'a aucune incidence sur les flux de trésorerie sous-jacents.

Les informations ci-dessous constituent un sommaire de l'incidence des dérivés désignés aux fins de la comptabilité de couverture du carburant sur les états financiers, 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 M\$ en faveur d'Air Canada;
- l'avantage constaté à la charge de carburant de 2007 pour l'exercice clos le 31 décembre 2007 s'établit à 31 M\$;
- le bénéfice (la perte) hors exploitation pour l'exercice clos le 31 décembre 2007 est de 12 M\$; 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 M\$ pour l'exercice, avant charge fiscale de 28 M\$; les autres éléments du résultat étendu de l'exercice clos le 31 décembre 2007 sont présentés, compte tenu de cette charge fiscale, dans l'état consolidé du résultat étendu d'Air Canada;
- 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 M\$.

Suit la variation de la juste valeur des dérivés 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 au 31 décembre 2007 :

- la juste valeur des instruments dérivés liés au carburant en cours auxquels la comptabilité de couverture n'est pas appliquée est de 10 M\$ au 31 décembre 2007 en faveur d'Air Canada;
- le bénéfice hors exploitation de l'exercice clos le 31 décembre 2007 se chiffre à 26 M\$; le montant du résultat hors exploitation représente la variation (réalisée et latente) de la juste valeur de ces contrats depuis le 31 décembre 2006.

Gestion du risque de change

Air Canada recourt à certains contrats de change à terme ou swaps de devises pour gérer le risque associé aux fluctuations des taux de change. Au 31 décembre 2007, Air Canada avait passé des contrats de change à terme et contrats d'options sur devises relativement à 2,158 G\$ US et 18 M\$ EUR de ses achats à venir en 2008 et 2009. La juste valeur de ces contrats sur devises au 31 décembre 2007 était de 124 M\$ avec une position favorable aux contreparties (25 M\$ au 31 décembre 2006, avec position favorable à Air Canada relativement à 503 M\$ US des achats à venir en 2007). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couvertures aux fins de la comptabilité de couverture. La perte latente a été constatée dans l'écart de change.

Air Canada a conclu des swaps de devises à l'égard de 16 CRJ de Bombardier 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 M\$, soit l'équivalent de leur valeur comptable (10 M\$, au 31 décembre 2006, avec position favorable aux contreparties). Air Canada a encore 11 swaps de devises en cours. Passés auprès de tiers, ces swaps ont une juste valeur négligeable au 31 décembre 2007, avec position favorable à Air Canada (3 M\$, au 31 décembre 2006, avec position favorable à Air Canada). Le notionnel sous-jacent à ces deux swaps s'élève à 79 M\$ US au 31 décembre 2007 (88 M\$ US au 31 décembre 2006). Ces swaps n'ont pas été désignés comme couvertures aux fins de la comptabilité de couverture.

Gestion du risque de taux d'intérêt

Air Canada conclut des contrats de garantie 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. En 2006, Air Canada a conclu 19 swaps de taux d'intérêt d'une valeur nominale de 414 M\$ 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. Air Canada a réglé les swaps de taux d'intérêt à la livraison des appareils qu'ils concernent. Air Canada n'a pas appliqué la comptabilité de couverture à ces instruments dérivés. Au 31 décembre 2007, un contrat restait en cours d'une juste valeur de 2 M\$ avec position favorable à la contrepartie (12 contrats en cours au 31 décembre 2006 d'une juste valeur de 13 M\$, avec position favorable à la contrepartie). En 2007, 11 contrats ont été réglés moyennant une perte de 10 M\$.

Air Canada a conclu deux contrats de swaps de taux d'intérêt qui viennent à échéance en janvier 2024 et convertissent en taux variables les taux fixes assortis aux paiements de loyer de 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 M\$, avec une position favorable à Air Canada (4 M\$ au 31 décembre 2006, avec une position favorable à Air Canada). Le notionnel sous-jacent à ces deux swaps s'élève à 104 M\$ US au 31 décembre 2007 (112 M\$ US au 31 décembre 2006).

Juste valeur des instruments financiers inscrits au bilan consolidé

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

La valeur comptable des swaps de change et de taux d'intérêt ainsi que des dérivés liés au carburant correspond à la juste valeur, qui se fonde sur le montant auquel ils pourraient être réglés d'après les taux estimatifs actuels du marché.

Le tableau ci-dessous présente une comparaison de la juste valeur et de la valeur comptable de la dette à long terme et des obligations locatives d'Air Canada; la juste valeur est estimée au moyen de méthodes d'évaluation basées sur les taux d'intérêt en vigueur sur le marché pour des passifs financiers similaires :

(en millions de dollars)	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 \$

Concentration du risque de crédit

Air Canada 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.

Papier commercial adossé à des actifs (PCAA)

Air Canada a constaté, au titre des « dépôts et autres actifs » de son bilan consolidé, 37 M\$ (29 M\$ déduction faite de l'ajustement de la juste valeur) liés au PCAA non bancaire commandité. Ces placements, dont l'échéance était prévue au troisième trimestre de 2007, étaient auparavant constatés au titre du poste « trésorerie et équivalents de trésorerie »; le transfert dans les « dépôts et autres actifs » a été reclassé à titre d'activité d'investissement dans l'état consolidé des flux de trésorerie d'Air Canada. Le 23 décembre 2007, une entente de principe visant à restructurer les investissements dans du 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, soumise au vote de tous les investisseurs, devrait avoir eu lieu d'ici mars 2008. Dans le cadre de la restructuration, tout le PCAA serait échangé contre des billets à plus long terme dont l'échéance correspondrait à celle des actifs sous-jacents de la structure proposée. Il n'y a pas d'intérêts courus sur ces placements.

En 2007, Air Canada a inscrit une charge de 8 M\$ (5 M\$ après impôts) au titre des « produits (charges) hors exploitation ». Cette charge part de plusieurs hypothèses pour ce qui est de la juste valeur des placements visés, notamment en ce qui concerne les scénarios de flux de trésorerie estimatifs et les taux d'actualisation ajustés en fonction du risque. Les hypothèses servant à la détermination de la juste valeur estimative de ces placements sont appelées à être révisées, ce qui pourrait donner lieu ultérieurement à d'autres ajustements au résultat hors exploitation.

11. Arrangements hors bilan

Suit un résumé des principaux arrangements hors bilan.

Garanties

Garanties d'achèvement liées à des contrats de location d'avions

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

Garanties au titre d'ententes d'avitaillement

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

Conventions d'indemnisation

Air Canada est appelée à conclure des contrats d'exploitation ou de location de biens immobiliers en vertu desquels elle se voit accorder une licence d'utilisation de certaines installations dans presque toutes les villes qu'elle dessert. Il est courant pour Air Canada, 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, Air Canada a pour ligne de conduite 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, Air Canada 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, Air Canada 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.

Lorsqu'Air Canada, 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 d'Air Canada 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 d'Air Canada.

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. Air Canada s'attend à être protégée par ses assurances dans la plupart des cas de responsabilité civile délictuelle et certaines des obligations contractuelles connexes susmentionnées.

12. Opérations entre apparentés

Au 31 décembre 2007, ACE détenait une participation de 75 % dans Air Canada. La Société est appelée à conclure diverses opérations commerciales avec ACE et d'autres apparentés d'ACE, dont Aéroplan, Jazz et ACTS Aéro Technical Support & Services Inc. (« ACTS Aéro »). ACTS Aéro exerce les activités qu'exerçait ACTS SEC jusqu'à la monétisation d'ACTS SEC annoncée par ACE et conclue le 16 octobre 2007.

Liens entre Air Canada 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 Air Canada 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, Air Canada 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 Air Canada. 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 détiennent 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, 171 M\$ en 2007 (170 M\$ en 2006), un nombre minimal de places d'avion sur les vols AC, compte tenu du nombre de places achetées au cours des trois années civiles précédentes. Quant à Air Canada, 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 d'Air Canada destiné à ses clients Super Élite^{MD}, Élite^{MD} et Prestige^{MD}. Aéroplan doit aussi fournir certains services de commercialisation et de promotion à Air Canada, 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, Air Canada 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. Air Canada 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.

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, Air Canada 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 d'Air Canada qui couvre entre autres ces employés de centres d'appels, Aéroplan a convenu de payer à Air Canada, en six ans, un maximum de 11 M\$ pour compenser la part de l'obligation d'Air Canada au titre de l'obligation non

capitalisée au titre des prestations 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.

Liens entre Air Canada et Jazz

En date du 31 décembre 2007, ACE a déclaré détenir une participation de 20,1 % dans Fonds de revenu Jazz. Le 24 janvier 2008, ACE a déclaré avoir ramené sa participation dans Fonds de revenu Jazz à 9,5 %. 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 Air Canada, Jazz est toujours considérée comme une entité à détenteurs de droits variables (« EDDV »), même si Air Canada n'en est plus le principal bénéficiaire aux termes de la NOC-15. L'exclusion de Jazz du périmètre de consolidation n'a aucune incidence sur les ententes contractuelles entre Air Canada et Jazz.

En plus de l'entente décrite ci-dessus, Air Canada et Jazz sont également parties à divers contrats de location au titre desquels Jazz loue ou sous-loue d'Air Canada certains locaux dans des aéroports du Canada.

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, Air Canada achète la quasi-totalité de la capacité du parc 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. Le CAC de Jazz vient à expiration le 31 décembre 2015, sous réserve du renouvellement selon des modalités qui seront négociées pour deux périodes additionnelles de cinq ans chacune, sauf si l'une des parties donne à l'autre un préavis d'au moins un an avant la fin de la durée visée. Les taux définis dans le CAC de Jazz font l'objet d'ajustements périodiques; le prochain étant prévu au début de 2009.

Contrat de services cadre de Jazz (« CSC de Jazz »)

Air Canada et Jazz sont parties au CSC de Jazz, selon lequel Air Canada fournit des services à Jazz moyennant une rémunération fondée sur la juste valeur marchande des services fournis. Aux termes du CSC de Jazz, Air Canada 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 d'Air Canada par des tiers, de même que des ressources informatiques internes d'Air Canada.

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, Air Canada a accordé à Jazz un droit incessible, ne pouvant donner lieu à l'octroi d'une sous-licence, non exclusif et libre de redevances d'utiliser certaines marques qui appartiennent à Air Canada ou qu'Air Canada 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 d'Air Canada sur la marque de commerce Jazz (et interdit à Air Canada 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 membre du groupe d'Air Canada; ii) la survenance d'un changement de contrôle par suite duquel Jazz cesse d'être membre du groupe d'Air Canada 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 membre du groupe d'Air Canada si, au plus tard à ce moment, le CAC de Jazz a expiré ou a été résilié.

Liens entre Air Canada et ACTS

Le 16 octobre 2007, ACE a annoncé la clôture de la monétisation d'ACTS SEC, aux termes de laquelle ACTS SEC a vendu la quasi-totalité de ses actifs, passifs et activités à ACTS Aéro. ACTS Aéro exerce désormais les activités de 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 de 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, ont été cédés d'ACTS SEC à ACTS Aéro à la clôture de la monétisation d'ACTS. À cette date, Air Canada a inscrit un produit de 28 M\$ tiré de la vente d'un bâtiment à ACTS Aéro, 17 M\$ du règlement d'un billet intersociétés avec ACTS, 20 M\$ au titre des ententes de non-concurrence décrites plus loin et 101 M\$ du financement d'une lettre de crédit liée à l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires décrite plus loin. ACTS Aéro est un apparenté de la Société en raison de la participation d'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 Air Canada 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 Air Canada), 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 d'Air Canada pour la prestation des services de révision générale, d'entretien moteur, de maintenance des groupes auxiliaires et de maintenance de certains composants. ACTS Aéro assure également à Air Canada 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 parties 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 biréacteurs régionaux 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 CRJ-100/200 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 peut être reconduit pour trois périodes successives de deux ans chacune. 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 d'ACTS (« 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 Air Canada 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, comptables et juridiques. 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.

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 d'ACTS (le « Contrat de licence d'exploitation de marques d'ACTS ») depuis le 30 septembre 2004, aux termes duquel Air Canada 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 monétisation 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.

Contrat 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 Air Canada fournit à ACTS Aéro des services liés à un groupe d'employés syndiqués pour lequel ACTS Aéro rembourse à Air Canada, après répartition, tous les coûts, dont les salaires et charges sociales. Le personnel non syndiqué, auparavant détaché auprès d'ACTS aux termes d'un autre contrat de services généraux, a été transféré à ACTS en date du 16 octobre 2007. 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 M\$. 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 Air Canada fournit à ACTS Aéro certains services liés au fonctionnement général du bâtiment.

En date du 1^{er} octobre 2006, ACTS Aéro et Air Canada sont parties à un bail cadre aux termes duquel ACTS Aéro loue d'Air Canada certains locaux aux aéroports de Vancouver, Winnipeg, Toronto et Montréal.

Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires

Le 16 octobre 2007, Air Canada, ACTS SEC 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 aux employés non syndiqués et syndiqués d'Air Canada détachés auparavant auprès d'ACTS SEC, conformément aux contrats de services généraux conclus entre Air Canada et ACTS SEC. Le 16 octobre 2007, les employés non syndiqués d'Air Canada détachés précédemment auprès d'ACTS SEC sont devenus des employés d'ACTS Aéro. 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. 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 liés au déficit 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 M\$. 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 de protocoles de réparation depuis le 16 octobre 2007 (l'« Entente de non-concurrence et de transfert de protocoles de réparation »). 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 de 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 Aéro 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 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, 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, si 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 cellules et services de peinture, la période de non-concurrence se terminera un an après la résiliation ou l'expiration du contrat de services de révision général actuellement en vigueur (dont l'expiration est actuellement prévue pour le 1^{er} octobre 2011);

- en ce qui concerne les services d'entretien moteurs et de maintenance des groupes auxiliaires de bord, la fin de la période de non-concurrence est fixée au 1^{er} octobre 2015;
- en ce qui concerne la maintenance des composants, la période de non-concurrence se terminera au 1^{er} octobre 2016.

L'Entente de non-concurrence et de transfert de 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.

À la suite du transfert des protocoles de réparation, Air Canada a reçu une contrepartie de 20 M\$ en 2007.

Systeme de gestion de la tresorerie

Air Canada a géré la trésorerie d'ACTS SEC jusqu'au 16 octobre 2007. Air Canada comptabilise sur une base quotidienne toutes les rentrées de fonds liées à la facturation et à d'autres sources qu'Air Canada. Tout paiement effectué en vue de s'acquitter d'une obligation liée à des frais d'exploitation ou de financement ainsi qu'à des dépenses en immobilisations autre qu'une obligation d'Air Canada et d'autres filiales d'ACE a été effectué dans le cadre de ce système de gestion de la trésorerie d'Air Canada. Les débiteurs et créiteurs intersociétés comprennent les excédents de trésorerie (rentrées supérieures aux sorties de fonds), les insuffisances de trésorerie (sorties supérieures aux rentrées de fonds) ainsi que les encaissements ou paiements différés. L'état consolidé des flux de trésorerie d'Air Canada 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.

Ententes de prêts et de remboursement anticipé entre ACTS et Air Canada

Aux termes d'une entente de remboursement anticipé datée du 26 octobre 2006, Air Canada a versé environ 595 M\$ à Société en commandite ACTS (prédécesseur d'ACTS SEC et d'ACTS Aéro) pour payer à l'avance l'équivalent estimé de 12 mois de services fournis, conformément aux Contrats de maintenance d'ACTS, à Air Canada à compter du 1^{er} novembre 2006. Ce paiement anticipé a été immédiatement prêté par ACTS SEC à Air Canada aux termes d'une entente de prêt datée du 26 octobre 2006 sous la forme d'un prêt sans intérêt remboursable par versements à compter du 1^{er} novembre 2006. Le montant du remboursement correspond au montant qu'Air Canada aurait autrement eu à payer conformément aux Contrats de maintenance d'ACTS et est devenu exigible le jour où le montant est devenu exigible aux termes des Contrats de maintenance. La Société a remboursé le prêt au cours de 2007.

Liens entre Air Canada et ACE

Certains paiements en trésorerie et billets reçus d'ACE à la faveur du transfert à ACE de la participation d'Air Canada dans Aéroplan, Jazz et ACTS SEC ont été constatés dans les états financiers consolidés d'Air Canada à titre d'apport d'ACE aux capitaux propres.

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

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

Bons de souscription achetés à ACE par Air Canada

Le 26 novembre 2007, Air Canada a acheté certains bons de souscription sur actions détenus par ACE pour une contrepartie de 4 M\$. Ces bons de souscription visent l'achat d'actions d'un tiers non apparenté qui fournit des services à Air Canada.

Acquisition de Vacances Air Canada

En 2007, Air Canada a racheté d'ACE sa participation de 49 % dans Vacances Air Canada, ce qui fait de Vacances Air Canada une entreprise en propriété exclusive d'Air Canada. La contrepartie pour les parts a totalisé 10 \$. Cette contrepartie a été inscrite au titre du surplus d'apport dans le bilan d'Air Canada. Vacances Air Canada reste dans le périmètre de consolidation de la Société.

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

Air Canada assure à ACE 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, contre rémunération.

Les soldes d'opérations entre apparentés attribuables à l'application des ententes commerciales qui viennent d'être décrites s'établissent comme suit :

(en millions de dollars)	31 décembre 2007	31 décembre 2006
Débiteurs		
ACE	9 \$	- \$
Aéroplan	20	6
ACTS	75	97
Jazz	85	-
	189 \$	103 \$
Maintenance payée d'avance		
ACTS	24 \$	- \$
	24 \$	- \$
Créditeurs et charges à payer		
ACE	-	12 \$
ACTS	88	111
Jazz	71	-
	159 \$	123 \$

Suit le sommaire des produits et charges avec des apparentés, dont Aéroplan (période du 14 mars au 31 décembre 2007), Jazz (période du 24 mai au 31 décembre 2007) et ACTS Aéro (période du 16 octobre au 31 décembre 2007) :

(en millions de dollars)	Trimestre clos le 31 décembre		Exercice clos le 31 décembre	
	2007	2006	2007	2006
Produits				
Produits passages tirés d'Aéroplan liés aux primes Aéroplan, déduction faite des achats de milles Aéroplan	31 \$	22 \$	154 \$	115 \$
Produits de location d'immeubles provenant des apparentés	11	9	46	46
Produits tirés des services de technologie de l'information fournis aux parties apparentées	7	8	28	27
Produits tirés de services généraux et autres	3	2	25	14
Produits tirés de la sous-location d'appareils à Jazz	6	-	14	-
Produits de tiers constatés par Services au sol Air Canada	16	-	33	-
Produits fret provenant des apparentés	-	1	3	4
	74 \$	42 \$	303 \$	206 \$
Charges				
Charges de maintenance liées aux services d'ACTS	127 \$	158 \$	631 \$	614 \$
Frais au titre du CAC de Jazz	227	-	537	-
Coûts refacturés de Jazz pour le carburant	84	-	197	-
Coûts refacturés de Jazz au titre des redevances aéroportuaires	49	-	120	-
Autres coûts refacturés de Jazz	10	-	17	-
Autres charges	3	13	12	49
Recouvrement des salaires et charges sociales liés aux employés détachés auprès d'apparentés	(97)	(106)	(412)	(413)
	403 \$	65 \$	1 102 \$	250 \$
Intérêts débiteurs (créditeurs) nets liés à des apparentés	-	1 \$	(1) \$	6 \$

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 d'Air Canada.

13. Estimations comptables critiques

Les estimations comptables critiques sont celles qui jouent le plus grand rôle dans la représentation réelle de la situation financière de la Société et du résultat de son exploitation. Elles font appel aux jugements les plus difficiles, les plus subjectifs ou les plus complexes de la part de la direction, souvent du fait qu'il faille estimer les effets que sont susceptibles de produire des événements qui, de façon inhérente, sont marqués par l'incertitude. Selon diverses hypothèses ou conditions, les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

La Société a recensé, aux fins des estimations comptables critiques utilisées dans l'établissement de ses états financiers consolidés, les secteurs suivants :

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 titres de transport à Aéroplan, qui assure à la Société les services de son programme de fidélisation et achète des places à Air Canada au titre du CPSC d'Aéroplan. Les produits passages et fret sont constatés au moment où les transports correspondants sont assurés, sauf les produits tirés de passes de vols illimitées, qui sont constatés linéairement sur la période de validité de la passe de vols considérée. Air Canada a formé des alliances avec d'autres transporteurs aériens qui recouvrent une participation au programme de fidélisation, une exploitation à code multiple ou la coordination de services portant entre autres sur les réservations, le traitement des bagages et les horaires des vols. Le cas échéant, les produits sont répartis selon des formules précisées dans les ententes commerciales et constatés quand les transports sont assurés.

La Société évalue régulièrement l'obligation au titre des produits reportés, ce qui peut entraîner des ajustements dans les produits d'exploitation. En raison de la complexité des tarifs et des accords commerciaux et intersociétés qui sont courants dans tout le secteur aérien, des antécédents qui remontent à de nombreuses années, et d'autres facteurs comme les remboursements, échanges et billets non utilisés, certains montants relativement faibles sont comptabilisés 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.

Avantages sociaux futurs

Air Canada 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. Ces employés cotisent aux régimes de retraite à prestations déterminées, dont Air Canada est la promotrice, et participent en outre à certains régimes d'avantages sociaux futurs dont Air Canada est la promotrice en matière de soins de santé, d'assurance vie et d'assurance invalidité. Les états financiers consolidés vérifiés d'Air Canada de 2007 comprennent tous les actifs et passifs des régimes dont la Société est la promotrice. La charge au titre des prestations rend compte d'un recouvrement de coûts répercuté 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 à l'égard des prestations de retraite, ainsi que la part qui leur revient au titre des avantages complémentaires de retraite, 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 M\$.

La direction émet un certain nombre d'hypothèses pour le calcul de l'obligation au titre à la fois des prestations et de la charge de retraite :

	31 décembre 2007	31 décembre 2006
Hypothèses actuarielles moyennes pondérées entrant dans le calcul de l'obligation au titre des prestations		
Taux d'actualisation à la fin de la période	5,75 %	5,00 %
Taux d'accroissement de la rémunération ¹⁾	2,50 %	2,50 %
Hypothèses actuarielles moyennes pondérées entrant dans le calcul de l'obligation au titre des prestations de retraite		
Taux d'actualisation à la fin de la période	5,00 %	5,00 %
Taux prévu de rendement à long terme de l'actif des régimes	7,15 %	7,50 %
Taux d'accroissement de la rémunération ²⁾	2,50 %	4,00 %

- 1) Par suite des augmentations de salaires 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 retraite pour les exercices 2007 et 2008, et un taux de 2,5 % pour les exercices restants.
- 2) Un taux d'accroissement de la rémunération de 2 % en 2006 et de 2 % en 2007 a été utilisé pour déterminer la charge de retraite nette.

Taux d'actualisation

Le taux d'actualisation retenu pour déterminer la charge de retraite est établi à partir des taux d'intérêt du marché sur les obligations d'entreprise cotées « AA » ou mieux dont les flux de trésorerie correspondent à peu près aux moments et aux valeurs auxquels s'effectueront les versements de prestations prévus.

Rendement prévu à partir des hypothèses sur l'actif

Le taux de rendement à long terme prévu par Air Canada à partir des hypothèses sur l'actif est fonction des faits et circonstances qui existent à la date d'évaluation et de la composition particulière du portefeuille d'actifs du régime. La direction d'Air Canada 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 d'affectation de l'actif qu'adoptera Air Canada, 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.

Ventilation de l'actif

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

	30 novembre 2007	30 novembre 2007	Répartition visée
Actions	58,9 %	59,1 %	59,0 %
Obligations et prêts hypothécaires	36,1 %	34,7 %	41,0 %
Placements à court terme et autres	5,0 %	6,2 %	0,0 %
Total	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 (la « Fiducie globale »). En ce qui concerne le rendement de ses placements, la Fiducie globale vise à dégager un taux annualisé général qui, à long terme, soit d'au moins 3,75 % supérieur à l'inflation.

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

- Les placements en 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 former de 37 % à 43 % de la valeur commerciale totale de la fiducie. Des limites sont fixées

quant aux valeurs globales pouvant être affectées à un titre donné, tant sur le plan du coût que sur celui du cours. Les dérivés sont autorisés dans la mesure où ils ne servent ni à des fins spéculatives ni à créer un emprunt.

- Les placements dans des obligations ou des prêts hypothécaires visent des placements prudents à long terme dans des titres ayant au moins la cote « A ». Hormis les titres du gouvernement ou des provinces du Canada, où la fiducie est autorisée à investir la totalité de ses placements à taux fixe, ces derniers doivent être étalés sur des titres et secteurs diversifiés. Le rendement cible est composé à 40 % du rendement global de l'indice obligataire universel Scotia Capitaux et à 60 % du rendement global de l'indice obligataire à long terme Scotia Capitaux.

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

Meilleure estimation des cotisations patronales

En vertu d'une entente entre Air Canada et les représentants de ses employés syndiqués et non syndiqués, actifs et retraités, sur la capitalisation des régimes agréés canadiens, laquelle entente reste à être avalisée par le Bureau du surintendant des institutions financières (« BSIF »), les cotisations réelles de 2006 et de 2007 sont les suivantes :

(en millions de dollars)	Cotisations 2007	Cotisations 2006
Coût des services passés au titre des régimes agréés	134 \$	224 \$
Coût des services rendus au titre des régimes agréés	160	140
Autres conventions de retraite ¹⁾	84	83
Air Canada²⁾	378 \$	447 \$

1) Comprend les conventions de retraite, les régimes complémentaires et les régimes étrangers.

2) Comprend les obligations liées aux salariés affectés aux parties apparentées.

Les cotisations patronales de Jazz totalisent 8 M\$ pour 2006 et 4 M\$ pour la période du 1^{er} janvier au 24 mai 2007.

Comme cela a été évoqué ci-dessus, la Société recouvre les coûts liés aux salariés qui ont été détachés par contrat à ACTS Aéro et à Aéroplan. En ce qui concerne les régimes de retraite à cotisations déterminées dont Air Canada est la promotrice, les coûts recouverts s'établissent à 23 M\$ pour 2007 et à 33 M\$ pour 2006. En ce qui concerne les régimes d'avantages sociaux futurs dont Air Canada est la promotrice, les coûts recouverts s'établissent à 17 M\$ pour 2007 et à 23 M\$ pour 2006.

Analyse de sensibilité

La sensibilité de la charge de retraite pour 2007, compte tenu de différentes hypothèses actuarielles relativement au taux d'actualisation et au rendement prévu de l'actif du régime, s'établit comme suit :

Incidence sur la charge de retraite de 2007 (en millions de dollars)	Diminution de 0,25 point	Augmentation de 0,25 point
Hypothèse sur le taux d'actualisation de l'obligation	12 \$	(12) \$
Hypothèse sur le taux de rendement à long terme de l'actif du régime	27 \$	(27) \$

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

Impôts sur les bénéfices

La Société comptabilise les impôts sur les bénéfices selon la méthode du report variable, selon laquelle des actifs et des passifs d'impôts futurs sont constatés au titre des effets fiscaux futurs estimatifs attribuables aux écarts entre la valeur comptable et la valeur fiscale des actifs et passifs. La direction fait appel à son jugement et à des estimations pour déterminer les taux et montants appropriés relativement à la constatation des impôts futurs en prenant en considération le temps et la probabilité. Les impôts réels pourraient varier considérablement par rapport aux estimations en raison d'événements futurs, notamment des modifications à la loi de l'impôt sur le revenu ou le résultat d'examens effectués par des autorités fiscales et autres. La résolution de ces incertitudes et les impôts finaux qui y sont associés pourraient entraîner un ajustement aux actifs et des passifs d'impôts de la Société.

Il y a constatation d'actifs d'impôts futurs dans la mesure où leur matérialisation est considérée comme plus probable qu'improbable. La Société considère les résultats passés, les tendances actuelles et les perspectives des exercices à venir au moment d'évaluer la matérialisation des actifs d'impôts.

Projections fiscales

Au 31 décembre 2007, Air Canada conserve d'importants attributs fiscaux sous forme de fraction non amortie du coût en capital et d'autres attributs fiscaux en vue d'abriter ses futurs bénéfices imposables. Ces attributs fiscaux devraient s'accroître au cours des prochaines années en raison des dépenses en immobilisations qui seront engagées dans l'acquisition d'avions. Air Canada ne prévoit pas devoir payer d'importants impôts dans un avenir prévisible.

Dépréciation d'actifs à long terme

Les actifs à long terme font l'objet d'un test de recouvrabilité lorsque les circonstances donnent à penser que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. Lorsqu'un événement ou une évolution des circonstances donne à penser que la valeur comptable d'actifs à long terme – autres que des actifs incorporels à durée de vie indéterminée – pourrait ne pas être recouvrée, on en teste la moins-value éventuelle en comparant l'estimation des flux de trésorerie qu'on s'attend à en tirer dans l'avenir à la valeur comptable des actifs ou groupes d'actifs. Si la valeur comptable ne semble pas pouvoir être recouvrée à même les flux de trésorerie futurs prévus, il faut calculer la perte de valeur comme l'excédent de la valeur comptable d'un actif à long terme sur sa juste valeur. La recouvrabilité est déterminée en fonction des flux de trésorerie non actualisés découlant directement de l'utilisation de l'actif ou du groupe d'actifs ou de sa sortie. L'évaluation de la juste valeur des actifs incorporels exige que la direction pose des hypothèses sur les flux de trésorerie futurs générés par les actifs, y compris la durée de vie utile des actifs.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont initialement constatées au coût. Les immobilisations faisant l'objet de contrats de location-acquisition et l'obligation quant aux versements futurs au titre de la location sont initialement constatées selon la moindre des valeurs entre la juste valeur des immobilisations et la valeur actualisée de ces versements au titre de la location.

Les immobilisations corporelles sont amorties linéairement sur leur durée d'utilisation estimative, à concurrence de leur valeur résiduelle estimative. Les immobilisations corporelles liées aux contrats de location-acquisition et aux EDDV sont amorties sur la durée du contrat, à concurrence de leur valeur résiduelle estimative. La période d'amortissement du matériel volant de la Société et, notamment, des moteurs et pièces s'y rapportant, est de 20 à 25 ans et sa valeur résiduelle estimative, de 10 % à 20 %. Les frais de réaménagement intérieur des avions sont amortis sur trois à cinq ans. Les améliorations apportées aux avions détenus sont capitalisées et amorties sur la durée d'utilisation restante des appareils. 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. Il est fait exception à cette règle lorsque la vie du bâtiment est dépassée la durée du bail foncier. Le cas échéant, le bâtiment est amorti sur la durée du bail. Les améliorations locatives sont amorties sur la durée du bail ou cinq ans, selon la moindre durée. Le matériel au sol et les autres équipements sont amortis sur une période allant de 3 à 25 ans.

On détermine la durée amortissable des avions par une analyse économique, un examen des plans existants concernant le parc aérien et des comparaisons avec le matériel volant de compagnies aériennes ayant recours aux mêmes types d'avions. Les valeurs résiduelles estimatives sont établies à partir des antécédents de la Société concernant les ventes d'appareils et de rechanges ainsi qu'à partir d'évaluations prospectives préparées par des tiers indépendants.

Actifs incorporels

Les actifs incorporels identifiables de la Société ont été constatés à leur juste valeur estimative au 30 septembre 2004. Au titre des PCGR canadiens, les actifs incorporels à durée de vie indéfinie doivent faire l'objet d'un test de dépréciation tous les ans ou lorsqu'un événement ou une évolution des circonstances donne à penser qu'ils auraient pu avoir perdu de la valeur. Si la valeur comptable des actifs dépasse leur juste valeur, on ramène la valeur de ces actifs à leur juste valeur.

Pour ce qui est de l'évaluation des actifs identifiables selon les PCGR du Canada, la juste valeur est définie comme étant « le montant de la contrepartie dont conviendraient des parties compétentes agissant en toute liberté dans des conditions de pleine concurrence ». L'évaluation de la juste valeur des actifs incorporels exige de la direction qu'elle fasse des estimations sur les flux de trésorerie futurs qui seront générés par les actifs, y compris la durée de vie estimative des actifs.

14. Modifications de conventions comptables**Instruments financiers**

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

Le chapitre 3861 établit les normes de présentation des instruments financiers et des dérivés non financiers, et précise quelle est l'information à fournir à leur sujet. Ce chapitre a pour objet d'amener les utilisateurs des états financiers à mieux comprendre l'importance des instruments financiers à l'égard de la situation financière, du rendement et des flux de trésorerie d'une entité.

Le chapitre 3855 établit les normes de comptabilisation et d'évaluation des actifs financiers, des passifs financiers et des dérivés non financiers. De plus, il y est prévu que 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 des catégories d'instruments financiers, c'est-à-dire selon que ces derniers sont détenus à des fins de transaction, disponibles à la vente, détenus jusqu'à leur échéance, des prêts et créances ou d'autres passifs financiers.

La Société a établi les catégories suivantes :

- La trésorerie et les équivalents de trésorerie sont classés comme détenus à des fins de transaction, et les variations de la juste valeur à survenir pendant une période sont portées en résultat net.
- Les dépôts liés aux appareils sont classés comme des investissements détenus jusqu'à leur échéance et mesurés au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les intérêts créditeurs sont constatés en résultat net, s'il y a lieu.
- Les débiteurs sont classés comme prêts et créances, et mesurés au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les intérêts créditeurs sont constatés en résultat net, s'il y a lieu.
- Les créditeurs, facilités de crédit et emprunts bancaires sont classés au titre des autres passifs financiers, et mesurés au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les intérêts créditeurs sont constatés en résultat net, s'il y a lieu.

Les instruments dérivés sont portés au bilan consolidé à leur juste valeur, y compris les dérivés incorporés dans des contrats financiers ou non financiers. Les variations de la juste valeur des dérivés sont constatées dans les produits (charges) hors exploitation, à l'exception des contrats de gestion du risque de change et des dérivés désignés comme des couvertures efficaces de flux de trésorerie.

Les variations de la juste valeur des contrats de change à terme, contrats d'options et swaps de devises utilisés pour gérer le risque de change sont constatés dans l'écart de change. Ces contrats sont comptabilisés dans les charges payées d'avance et les autres actifs à court terme, les dépôts et autres actifs, les créditeurs et charges à payer ou les autres passifs à long terme, selon ce qui est indiqué.

Le chapitre 3865 prévoit également des directives en matière de comptabilisation des dérivés dans les relations de couverture. Tous les dérivés doivent être constatés à leur juste valeur au bilan consolidé; il faut en outre quantifier l'efficacité des relations de couverture pour la période visée. La partie efficace de la variation de la juste valeur de l'instrument dérivé de couverture est constatée au titre des « autres éléments du résultat étendu », alors que la partie inefficace est portée aux produits (charges) hors exploitation. À l'échéance des instruments dérivés liés au carburant, la partie efficace des gains et des pertes, auparavant constatée au titre du cumul des autres éléments du résultat étendu, est portée à la charge de carburant. Ces dérivés sont comptabilisés dans les charges payées d'avance et les autres actifs à court terme, les dépôts et autres actifs, les créditeurs et charges à payer ou les autres passifs à long terme, selon ce qui est indiqué.

Les autres éléments du résultat étendu représentent les variations des capitaux propres découlant d'opérations et d'autres événements sans rapport avec les propriétaires qui se sont produits au cours de la période considérée et qui sont constatées dans le résultat étendu mais sont exclues du résultat net.

Incidence de l'adoption des normes comptables

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

Les ajustements de transition attribuables à la réévaluation des actifs financiers et des passifs financiers à la juste valeur, à l'exception des actifs financiers classés comme disponibles à la vente et des instruments de couverture désignés comme des couvertures de flux de trésorerie, ont été constatés dans le déficit d'ouverture de la Société au 1^{er} janvier 2007. La partie efficace cumulative d'un gain ou d'une perte sur des instruments de couverture classés comme des couvertures de flux de trésorerie a été comptabilisée au titre du « cumul des autres éléments du résultat étendu », tandis que la partie inefficace cumulative a été portée au déficit d'ouverture de la Société au 1^{er} janvier 2007.

À l'adoption de ces méthodes comptables, la Société a inscrit au bilan consolidé les ajustements suivants :

(en millions de dollars)	Augmentation (diminution)
Charges reportées	(14) \$
Impôts futurs (6 M\$, déduction faite d'une provision pour moins-value de 6 M\$)	- \$
Créditeurs et charges à payer	18 \$
Dette à long terme et obligations locatives	(14) \$
Déficit, déduction faite de néant d'impôts	(8) \$
Cumul des autres éléments du résultat étendu, déduction faite de néant d'impôts	(26) \$

15. Modifications comptables futures

Le 1^{er} janvier 2008, la Société adoptera les nouvelles normes comptables suivantes :

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

L'ICCA a publié trois nouvelles normes comptables : le chapitre 1535, *Informations à fournir concernant le capital*, le chapitre 3862, *Instruments financiers – Informations à fournir*, et le chapitre 3863, *Instruments financiers – Présentation*. Ces normes s'appliquent aux exercices ouverts le 1^{er} octobre 2007 ou par la suite, et la Société les adoptera en date du 1^{er} janvier 2008. La Société est en train d'évaluer les nouvelles exigences en matière d'information à fournir et de présentation.

Le chapitre 1535 établit des normes à l'égard des informations à fournir sur le capital de l'entité et sur la façon dont il est géré. L'entité doit fournir les informations propres à permettre aux utilisateurs de ses 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*; ils modifient et renforcent les obligations en matière d'informations à fournir imposées par le chapitre 3861 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*. La nouvelle norme s'applique aux exercices ouverts le 1^{er} juillet 2007 ou par la suite, et la Société l'adoptera en date du 1^{er} janvier 2008. Le chapitre 3031 donne des directives plus détaillées sur l'évaluation, et étoffe les informations à fournir en vue d'accroître la transparence. La convention comptable de la Société en matière de stocks satisfait aux exigences de la nouvelle norme sur le plan de l'évaluation, et il n'est donc pas prévu que les résultats de la Société s'en ressentent. Cependant, des informations supplémentaires devront être fournies à l'égard des stocks comptabilisés à la valeur de réalisation nette, du montant de stocks passé en charges, et des éventuelles dépréciations de stocks.

16. Sensibilité des résultats

Les résultats financiers d'Air Canada sont exposés à de multiples facteurs tant internes qu'externes qui peuvent se répercuter de façon notable sur son résultat d'exploitation. Le tableau ci-dessous illustre, à titre indicatif, l'incidence financière qu'une variation donnée de l'une ou l'autre des hypothèses d'exploitation aurait été susceptible d'avoir de manière générale sur les résultats d'exploitation d'Air Canada (précédemment « Services Air Canada »). Ces indicateurs ont été établis en fonction des niveaux d'activité de 2007 et des estimations retenues en l'occurrence par la direction. Les effets ne sont pas cumulatifs, ils ne reflètent pas l'interdépendance des éléments et ils peuvent varier considérablement dans les faits par suite de facteurs indépendants de la volonté d'Air Canada. En revanche, une variation inverse du facteur de sensibilité aurait eu l'effet opposé sur le résultat d'exploitation.

(en millions de dollars)				Favorable (défavorable) Incidence estimative sur le résultat d'exploitation
Variable clé	Mesure 2007	Facteur de sensibilité		
Mesures des produits				
Rendement unitaire (en cents)	Réseau Canada	18,4 24,3	augmentation de 1 % du rendement	89 \$ 38 \$
Trafic (en millions de PMP)	Réseau Canada	50 629 16 284	augmentation de 1 % du trafic	81 \$ 34 \$
Coefficient d'occupation	Réseau	80,6	augmentation de 1 point	101 \$
PPSMO (en cents)	Réseau	14,8	augmentation de 1 % des PPSMO	85 \$
Mesures des charges				
Charges salariales et sociales (en millions de dollars)		1 920	augmentation de 1 %	(19) \$
Carburant – prix du WTI (en \$ US le baril) ¹⁾		69,9	augmentation de 1 \$ US le baril de WTI	(26) \$
Carburant – prix du kérosène (en cents CA le litre) ¹⁾		66,3	augmentation de 1 %	(26) \$
Charges par SMO (en cents)		16,3	augmentation de 1 % des CESMO	(102) \$

1) Ne tient pas compte de l'effet des suppléments carburant et des opérations de couverture du carburant.

(en millions de dollars)			Favorable (défavorable) Incidence estimative sur le résultat d'exploitation	Incidence estimative sur le résultat avant impôts ¹⁾
Variable clé	Mesure 2007	Facteur de sensibilité		
Taux de change				
de \$ CA à \$ US	1 \$ US = 0,99 \$ CA	augmentation de 1 cent (ex. : de 0,99 \$ à 0,98 \$)	25 \$	72 \$

1) Ne tient pas compte des contrats de change à terme et swaps de devises.

17. Facteurs de risque

La présente rubrique ne prétend pas englober tous les facteurs de risque possibles pour la Société. D'autres risques, que la Société ignore ou juge minimes pour le moment, pourraient se manifester ultérieurement et nuire considérablement aux activités de la Société, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Risques liés à la Société

Résultat d'exploitation

Par le passé, la Société a subi d'importantes pertes d'exploitation et il est possible qu'elle en subisse d'autres dans l'avenir. Le 30 septembre 2004, la Société et certaines de ses filiales se sont affranchies de la protection dont elles jouissaient contre les créanciers aux termes de la LACC, et ont mis en œuvre le Plan. Pour la période de trois ans terminée le 31 décembre 2003, Air Canada a subi des pertes d'exploitation avant les éléments liés à la réorganisation et à la restructuration et les charges ponctuelles liées à la main-d'œuvre de plus de 1,6 G\$. Pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2004, Air Canada a réalisé un bénéfice d'exploitation avant les éléments liés à la réorganisation et à la restructuration de 120 M\$ et pour le trimestre terminé le 31 décembre 2004, la Société a subi une perte d'exploitation de 59 M\$. Pour les exercices terminés les 31 décembre 2007, 2006 et 2005, la Société a réalisé un bénéfice d'exploitation de 495 M\$, de 259 M\$ et de 318 M\$, respectivement. En dépit du fait qu'Air Canada s'est affranchie de la protection contre les créanciers aux termes de la LACC et malgré les mesures qu'elle a depuis menées à bien en vue de comprimer ses coûts, et les résultats qu'elle a récemment dégagés, la Société pourrait ne pas être en mesure de mener à bien d'autres initiatives commerciales et de compression des coûts, notamment pour compenser des hausses importantes des charges de carburant et d'autres dépenses, et de maintenir sa rentabilité, et elle pourrait subir d'importantes pertes dans l'avenir.

Endettement et liquidités

La Société a et devrait continuer d'avoir un niveau d'endettement élevé, associé notamment aux coûts fixes substantiels liés aux locations et au financement d'avions. Il est possible que la Société ait, dans l'avenir, à contracter d'autres dettes et, notamment, une dette garantie. Le niveau d'endettement actuel ou futur de la Société pourrait avoir de graves conséquences. Par exemple, il pourrait i) restreindre la Société dans sa capacité de réunir de nouveaux financements, ii) forcer la Société à consacrer une part substantielle des flux de trésorerie provenant de son exploitation au remboursement de sa dette et de ses coûts fixes, ce qui réduirait d'autant les fonds disponibles à d'autres fins, iii) rendre la Société plus vulnérable à un ralentissement économique et iv) atténuer la réactivité de la Société à l'évolution de la conjoncture et du marché et, du coup, sa compétitivité.

La capacité de la Société de s'acquitter de ses obligations de paiement sur sa dette dépendra, entre autres, du rendement de son exploitation futur et de sa capacité de refinancer sa dette au besoin. Chacun de ces facteurs est, dans une large mesure, lui-même dépendant de facteurs d'ordres économique, financier, concurrentiel, réglementaire, opérationnel et autres qui, pour une bonne part, échappent à la volonté de la Société. De plus, comme la Société est appelée à souscrire des emprunts portant intérêt à des taux variables, toute hausse des taux d'intérêt risque de se répercuter du même ordre sur ses intérêts débiteurs. Rien ne garantit que la Société soit à même de tirer de son exploitation suffisamment de liquidités pour assurer le service de sa dette et de ses obligations locatives.

Apport de capitaux neufs

Dans le cadre normal de ses activités, la Société doit affronter plusieurs défis reliés, entre autres, aux prix élevés du carburant et à la concurrence intense que continuent de lui opposer les transporteurs internationaux ou américains et les transporteurs à bas prix sur le segment intérieur. Pour faire face à ces défis et mener à bien la stratégie commerciale de la Société, d'importantes dépenses d'exploitation et d'immobilisations doivent être engagées ou pourront devoir l'être dans l'avenir. Rien ne garantit que, si les liquidités qu'elle tire de son exploitation et de sa trésorerie sont insuffisantes, la Société continuera d'obtenir, en temps voulu et à des conditions qui lui conviennent, les fonds dont elle a besoin pour satisfaire à ses besoins de liquidités et financer les dépenses d'exploitation et d'immobilisations par lesquelles passe la mise en œuvre de sa stratégie commerciale.

L'incapacité de réunir des capitaux supplémentaires, à même les fonds tirés de son exploitation ou de financements par emprunts ou capitaux, pourrait forcer la Société à retarder ou à abandonner, en totalité ou en partie, ses dépenses prévues ou à modifier sa stratégie commerciale, ce qui pourrait nuire gravement à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. Par ailleurs, la capacité de ses concurrents de réunir des fonds plus facilement ou à des conditions moins onéreuses serait à même de placer Air Canada en situation de désavantage.

En outre, les cotes de solvabilité attribuées à la Société influent sur sa capacité d'accéder aux marchés financiers. Rien ne garantit que ces cotes ne seront pas revues à la baisse, ce qui pourrait ajouter alors aux coûts d'emprunt et d'assurance de la Société et entraverait sa capacité d'attirer du capital et d'exercer ses activités, et pourrait nuire gravement à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Coûts du carburant

Le carburant a représenté la première charge en importance pour la Société en 2007, en pourcentage des charges d'exploitation. Le cours du carburant est animé de grandes fluctuations sous l'influence des marchés internationaux, des événements géopolitiques et du taux de change entre les dollars américain et canadien. Air Canada ne peut prédire avec précision le prix du carburant. En 2007, comme en 2005 et 2006, les prix du carburant ont augmenté et atteint ou presque des sommets historiques. Leur maintien à ces niveaux très élevés, voire le dépassement de ces niveaux, pourrait nuire gravement aux activités de la Société, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. Vu la grande concurrence à laquelle elle doit faire face au sein du secteur du transport aérien, la Société pourrait ne pas être en mesure de répercuter sur ses clients les hausses des prix du carburant par voie de majorations tarifaires. Compte tenu des volumes de 2007, la direction estime qu'une variation de 1 \$ US du prix moyen du baril de brut WTI aurait provoqué une variation d'environ 26 M\$ CA des charges de carburant pour la Société en 2007 (compte non tenu de l'incidence des suppléments carburant, des taux de change et des opérations de couverture du carburant), dans l'hypothèse où la capacité des vols serait demeurée inchangée, où les marges de raffinage entre le pétrole brut du WTI et le carburéacteur seraient demeurées constantes et où les taux de change seraient demeurés constants.

Coûts de main-d'œuvre et relations du travail

Les coûts de main-d'œuvre constituent l'un des postes les plus importants parmi les charges d'exploitation de la Société. Rien ne garantit que la Société parviendra à maintenir ces coûts à des niveaux qui ne nuiront pas à ses activités, aux résultats d'exploitation ni à sa situation financière. Rien ne garantit non plus que les conventions collectives qu'elle passera avec les syndicats représentant ses employés ou l'issue des arbitrages se feront à des conditions qui cadrent avec les attentes de la Société ou qui seront comparables à celles des conventions conclues par ses concurrents. Les nouvelles conventions collectives ou l'issue des négociations, médiations ou arbitrages portant, notamment, sur les salaires et autres coûts de main-d'œuvre ou sur les règles d'exécution du travail pourraient faire monter les coûts de main-d'œuvre et d'autres charges, ce qui serait susceptible de porter un grand préjudice aux activités de la Société, à ses résultats d'exploitation ou à sa situation financière.

La majorité des salariés de la Société sont syndiqués, et de nouvelles conventions collectives de longue durée ont été conclues à leur égard en 2003 et 2004. Les grèves et lockouts sont légalement interdits pendant la durée d'effet de ces conventions, qui expirent en 2009. Rien ne garantit cependant qu'il n'y aura pas de conflit de travail conduisant à une interruption ou à une perturbation du service de la Société ou qui serait susceptible de nuire à la capacité de la Société d'exercer ses activités, ce qui pourrait porter un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

De plus, un conflit ou arrêt de travail faisant intervenir un groupe d'employés syndiqués de Jazz porterait vraisemblablement un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société. De même, des conflits de travail chez les membres Star Alliance^{MD}, partenaires de la Société, risqueraient de faire baisser la demande à l'égard du trafic d'apport à Air Canada et pourraient, à terme, porter un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société.

Redevances aéroportuaires et redevances de navigation

Dans la foulée des privatisations des aéroports et des autorités de la navigation aérienne de la dernière décennie au Canada, les nouvelles régies aéroportuaires et autorités de la navigation aérienne ont considérablement augmenté leurs redevances. Si ces autorités, au Canada ou ailleurs, continuent d'augmenter leurs redevances à ce rythme, cela pourrait gravement nuire aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société.

Concurrence

La Société évolue dans un secteur où la concurrence est intense. Ces dernières années, plusieurs transporteurs ont fait leur entrée sur des marchés intérieurs, transfrontaliers et internationaux desservis par la Société ou annoncé leur intention de le faire.

Des transporteurs à bas prix canadiens et d'autres compagnies ont ainsi percé sur plusieurs marchés clés de la Société au pays, ou y ont soit étendu leur présence soit annoncé leur intention d'y concurrencer la Société, et à l'instar de certains transporteurs américains, ils ont aussi percé sur le marché transfrontalier ou y ont étendu leur présence. Certaines grandes compagnies américaines ont récemment restructuré de fond en comble leur organisation, réduit leur niveau d'endettement et abaissé leurs charges d'exploitation, si bien qu'elles pourraient se révéler de farouches concurrentes pour la Société. La Société fait aussi face à une concurrence accrue à l'international à mesure que les transporteurs y augmentent leur capacité, soit en prenant de l'expansion, soit en reconvertissant leur capacité intérieure vers l'international pour se soustraire à la concurrence des transporteurs à bas prix au pays.

Si les transporteurs canadiens à bas prix ou d'autres compagnies réussissent à percer ou à étendre leurs ramifications sur les segments intérieur et transfrontalier de la Société, ou si d'autres compagnies américaines arrivent à s'implanter sur le marché transfrontalier de la Société, ou que des transporteurs arrivent à étendre leurs ramifications sur les marchés internationaux où la Société est présente, cela pourrait porter un grand préjudice aux activités, à la situation financière et aux résultats d'exploitation de la Société.

La Société doit par ailleurs affronter une vive rivalité tarifaire. L'expansion des transporteurs à bas prix des dernières années, conjuguée à l'avènement de sites de voyages sur Internet et d'autres filières de distribution de produits du voyage, a donné lieu à une augmentation substantielle des tarifs réduits et promotionnels proposés par des concurrents. La décision d'égaliser ces prix coupés pour maintenir ses acquis en trafic passagers ferait baisser les rendements, ce qui serait susceptible à son tour de nuire gravement aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société. Qui plus est, la capacité d'Air Canada de couper ses prix pour soutenir la concurrence d'autres transporteurs dépend de sa capacité à obtenir des marges d'exploitation acceptables et pourrait se trouver entravée par des politiques d'intérêt public visant à encourager la concurrence.

En outre, la concentration des compagnies aériennes à laquelle on assiste actuellement sur le marché risque d'aviver encore davantage la concurrence, du fait que les compagnies issues de ces regroupements pourraient dès lors rivaliser plus efficacement avec la Société, ce qui ne manquerait pas de nuire considérablement à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Contraintes liées à des clauses restrictives

Certains des grands arrangements financiers et autres que conclut la Société sont assortis de clauses restrictives qui la limitent ou, dans certains cas, la bloquent carrément dans sa capacité de structurer ou d'exercer ses activités à sa guise, notamment pour ce qui est de contracter des emprunts, de créer des privilèges, de vendre des actifs, d'engager des dépenses en immobilisations et de se livrer à des acquisitions, fusions et regroupements d'entreprises. De plus, certains arrangements financiers obligent la Société à maintenir certains ratios financiers. Il peut également être envisagé qu'elle souscrive un emprunt assorti de clauses de la sorte qui la limiteront dans sa marge de manœuvre opérationnelle et financière, ce qui pourrait nuire considérablement à sa rentabilité.

Tout manquement de la Société à ses obligations contractuelles (et, notamment, à ses clauses restrictives) ou toute défaillance de sa part quant au remboursement de ses emprunts et coûts fixes pourrait entraîner toutes sortes de conséquences néfastes importantes, dont le devancement de certaines échéances, la retenue des produits perçus d'avance par des fournisseurs de services de carte de crédit, ou l'exercice d'autres recours par ses créanciers et bailleurs qui pourraient entraîner, par ricochet, la défaillance au titre d'autres emprunts ou

accords. Le cas échéant, il est peu probable que la Société soit en mesure de rembourser cette dette par anticipation ou de s'acquitter de ses obligations aux termes de certains contrats, de verser les loyers attendus d'elle ou de couvrir ses coûts fixes. De plus, les prêteurs pourraient saisir la totalité ou la quasi-totalité des actifs de la Société à titre de garanties sur ses obligations.

Moyens stratégiques, commerciaux, technologiques et autres

De manière à pouvoir conduire ses affaires, atteindre ses objectifs et rester compétitive, la Société doit continuellement rechercher, concevoir et déployer d'importants moyens stratégiques, commerciaux, technologiques et autres, comme cela a été le cas pour le programme de renouvellement de son parc aérien, le programme de réaménagement des cabines de ses appareils, le nouveau modèle tarifaire, l'actualisation du système de réservations et de traitement des clients dans les aéroports (qui vient aussi en appui à son modèle tarifaire), l'amélioration de ses processus administratifs et d'autres projets. Ces moyens, qui s'étendent aussi aux activités liées à leur élaboration et à leur implantation, sont exposés à une foule de facteurs, dont bon nombre échappent à la volonté de la Société. Ces facteurs sont liés entre autres à la bonne exécution des obligations de tiers, comme les fournisseurs, à la bonne intégration de ces nouveaux moyens aux activités et processus déjà en place de la Société, ainsi qu'à l'adhésion à ces mesures par les clients, fournisseurs et employés de la Société. Tout retard, manquement ou insuffisance dans l'identification du besoin et dans la conception, le financement ou la mise en œuvre des moyens visant à le combler serait de nature à nuire à la capacité de la Société d'exercer ses activités, d'atteindre ses objectifs et de rester compétitive, et porterait un grave préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Par exemple, l'un des piliers du plan d'affaires de la Société est la restructuration de son parc aérien, notamment par l'élimination et le remplacement des avions les plus anciens et les moins efficaces par de nouveaux biréacteurs régionaux et par la modernisation de la flotte de gros-porteurs affectés aux grandes lignes internationales par l'introduction d'appareils neufs et plus efficaces. Un retard ou manquement dans l'exécution du plan de restructuration du parc de la Société, notamment dans la livraison des gros-porteurs par les avionneurs, ou encore l'incapacité de retirer du service comme prévu certains appareils à la faveur de la mise en service d'appareils neufs, serait susceptible de nuire à la bonne exécution du plan d'affaires d'Air Canada et, à terme, de porter préjudice à ses activités, à ses résultats et à sa situation financière.

Un autre pilier important du plan d'affaires de la Société est le remplacement des anciens systèmes de réservations et de service à la clientèle aéroportuaire par un nouveau système informatique tournant sur le Web pour soutenir la mise en place rapide et efficace de son modèle tarifaire. Un retard ou une défaillance dans son implantation pourrait considérablement nuire au plan d'affaires de la Société, ce qui, à son tour, pourrait porter un grave préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Dépendance à l'égard des technologies

Les technologies qu'utilise la Société, notamment les logiciels et matériels informatiques et de télécommunications ainsi que les systèmes et technologies tournant sur le Web, l'aident à assurer ses services ainsi qu'à accroître son chiffre d'affaires tout en réduisant ses coûts. Ces moyens technologiques comprennent entre autres les systèmes de télécommunications de la Société, ses sites Web, ses systèmes informatisés de réservations et de service à la clientèle dans les aéroports, et les systèmes d'opérations aériennes.

Ces moyens technologiques peuvent être vulnérables à divers types d'arrêt accidentel, d'interruption ou d'abus attribuables, entre autres causes, aux actions ou omissions de fournisseurs tiers, à des catastrophes naturelles, des attentats terroristes, des défaillances des systèmes de télécommunications, des pannes d'électricité, des virus informatiques, des actes de piratage informatique, des intrusions ou usurpations et autres menaces pour la sûreté. Même si la Société investit continuellement dans des moyens et dispositifs de sûreté et des plans de rétablissement du service après sinistre, ces moyens et dispositifs pourraient ne pas être suffisants ou mis en œuvre adéquatement. Toute défaillance technique de la sorte serait susceptible de nuire considérablement à l'exploitation de la Société et de porter un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Approvisionnement et fournisseurs essentiels

La bonne marche de la Société dépend notamment de sa capacité de se procurer des biens et services en quantités suffisantes, en temps opportun et à des conditions et coûts favorables, et, entre autres, les fournitures essentielles à son exploitation, comme du carburant, des avions et pièces de rechange, et des services de maintenance avions et d'entretien moteurs (y compris les services de maintenance que lui procure ACTS Aéro). Dans certains cas, ces biens ou services ne peuvent être obtenus qu'après d'un nombre limité de fournisseurs. L'omission, le refus ou l'incapacité de fournir les biens ou services requis peut être attribuable à des causes multiples et diverses, dont bon nombre échappent à la volonté de la Société. Toute rupture de la chaîne d'approvisionnement de la Société en biens ou services, notamment pour cause de manquement, de refus ou d'incapacité d'un fournisseur, ou liée à l'incapacité de se procurer ces biens ou services à des conditions ou prix ou dans des délais acceptables pour la Société, pourrait porter un grave préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Aéroplan

Grâce à sa relation avec Aéroplan, la Société peut offrir à ses clients membres d'Aéroplan la possibilité de gagner des milles Aéroplan. En fonction de sondages réalisés auprès de la clientèle, la direction est d'avis que le fait de récompenser les clients avec des milles Aéroplan constitue un facteur important dans leur décision de voyager par les lignes d'Air Canada et de Jazz, et contribue à les fidéliser. L'inexécution par Aéroplan de ses obligations envers la Société aux termes du CPSC d'Aéroplan et dans le cadre du programme Aéroplan ou une interruption imprévue des services Aéroplan indépendante de la volonté d'Air Canada pourraient porter un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société.

Jazz

Aux termes du CAC de Jazz, Jazz transporte les clients de la Société sur les marchés à faible trafic et les marchés à fort trafic en période creuse partout au Canada et sur certaines destinations aux États-Unis. Elle procure également un précieux apport de trafic sur les routes de l'exploitation principale de la Société. La Société rembourse à Jazz, sans majoration, certains coûts refacturés pris en charge directement, comme les coûts de carburant, les redevances de navigation, les droits d'atterrissage et les redevances aéroportuaires, ainsi que certains autres coûts. Des augmentations importantes de ces coûts refacturés, l'inexécution des obligations de Jazz envers la Société aux termes du CAC de Jazz ou d'autres interruptions imprévues des services de Jazz indépendantes de la volonté de la Société pourraient porter un grave préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société. En outre, le CAC de Jazz prévoit la taille minimale du parc aérien de Jazz et une garantie d'utilisation quotidienne minimale qui oblige la Société à verser certains paiements minimaux à Jazz, peu importe les revenus de Jazz.

Régimes de retraite

Les lois du Canada qui régissent les régimes de retraite prévoient l'évaluation périodique de la situation de capitalisation de chaque régime agréé selon les principes de la continuité de l'exploitation (en presumant que le régime existerait indéfiniment) et de la solvabilité (en presumant qu'on pourrait résilier immédiatement le régime).

La solvabilité du passif est particulièrement sensible à l'influence des taux d'intérêt à long terme et au rendement tiré des placements de l'actif des régimes. Le taux d'intérêt servant au calcul de l'obligation au titre des prestations est un taux prescrit dérivé des taux d'intérêt des obligations à long terme du gouvernement du Canada. Vu le niveau actuellement peu élevé des taux, les calculs aboutissent à une valeur actualisée élevée pour les obligations de retraite, ce qui ne fait qu'ajouter à l'état d'insolvabilité du régime.

En mai 2004, Air Canada et le Bureau du surintendant des institutions financières ont convenu d'un protocole d'assouplissement des exigences de capitalisation du déficit des régimes agréés de la Société rétroactif au 1^{er} janvier 2004. La Société est tenue de cotiser des montants en espèces substantiels chaque année et des sommes encore plus importantes en cas d'un mauvais rendement des placements au titre des caisses de retraite ou de baisses supplémentaires des taux d'intérêt des obligations à long terme du gouvernement du Canada. Voir plus haut *Estimations comptables critiques — Avantages sociaux futurs — Analyse de sensibilité*. Un déficit de capitalisation des régimes de retraite ou le fait pour la Société de ne pas verser les cotisations en espèces requises, ou de ne pas être en mesure de le faire, pourraient avoir une incidence défavorable importante sur ses activités, ses résultats d'exploitation et sa situation financière. Voir la rubrique 7.6 du présent Rapport de gestion relativement aux projections d'obligations de capitalisation d'Air Canada à l'égard des régimes de retraite.

Star Alliance^{MD}

Les ententes stratégiques et commerciales que la Société a conclues avec les membres du réseau Star Alliance^{MD} lui rapportent d'importantes retombées, notamment sur les plans de l'exploitation de vols à code multiple, de l'harmonisation des correspondances, de la réciprocité des programmes de fidélisation respectifs et de l'accès aux salons aéroportuaires des autres compagnies membres. Si un membre clé devait quitter le réseau Star Alliance^{MD} ou être dans l'incapacité de s'acquitter de ses obligations au titre de ces ententes, il pourrait nuire gravement aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société.

Interruptions ou perturbations du service

La bonne marche de la Société repose essentiellement sur sa capacité d'exercer ses activités de façon ininterrompue dans plusieurs plaques tournantes, dont l'aéroport Toronto-Pearson. Les retards ou les interruptions de service causés par des incidents liés à la sûreté ou à d'autres motifs, par les conditions météorologiques et par les arrêts de travail ou grèves d'employés d'aéroports, bagagistes, contrôleurs aériens et autres travailleurs qui ne sont pas au service de la Société, ou encore pour d'autres raisons indépendantes de la volonté de la Société, seraient susceptibles de porter un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Écart de change

Les résultats financiers de la Société sont particulièrement sensibles aux fluctuations du dollar canadien. Plus précisément, la Société doit effectuer chaque année d'importantes sorties de fonds nettes en dollars américains et, dès lors, s'exposer aux fluctuations des cours du change entre le dollar canadien et le dollar américain. La direction estime que, en 2007, une augmentation de 0,01 \$ du taux de change entre le dollar canadien et le dollar américain (par exemple, de 0,99 \$ à 0,98 \$ par dollar US) aurait pu avoir des répercussions défavorables de l'ordre de 25 M\$ sur le résultat d'exploitation et de 72 M\$ environ sur le résultat avant impôts. À l'inverse, une baisse du taux de change aurait produit l'effet contraire. La Société engage des dépenses considérables en dollars américains au titre du carburant, des locations d'avions, des paiements d'intérêts, du service de la dette et des droits d'utilisation des systèmes informatisés de réservations, alors qu'elle perçoit une partie substantielle de son chiffre d'affaires en dollars canadiens. Une dépréciation importante du dollar canadien par rapport au dollar américain ferait augmenter les coûts de la Société par rapport à ceux de ses rivaux américains et porterait un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. De plus, la Société pourrait ne pas être en mesure de couvrir adéquatement les risques associés à la fluctuation des taux de change.

Litiges en cours

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 surcharges carburant par plusieurs compagnies aériennes et autres exploitants de services de fret, la Société comprise, dont, un certain nombre, la Société comprise, ont reçu de la Commission européenne un état des points qui lui sont reprochés et qui fait état, notamment, de l'évaluation préliminaire de la cause. Les autorités de réglementation de la concurrence ont demandé des renseignements à la Société dans le cadre de leurs enquêtes. La Société collabore entièrement à ces enquêtes, qui devraient vraisemblablement déboucher sur l'engagement d'actions en justice à l'encontre de la Société et 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 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. Selon la direction, il est actuellement impossible de prédire avec certitude l'issue de ces procédures, mais elles pourraient aboutir à l'imposition à la Société d'une amende qui pourrait être substantielle. La Société a pour ligne de conduite d'exercer ses activités dans le respect des lois applicables en matière de concurrence.

En février 2006, Jazz a 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 contrevenait à la législation canadienne en matière de concurrence, et réclamant 850 M\$ 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.

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 motion incidente du défendeur 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 est d'avis que les réclamations alléguées par l'APAC sont sans fondement.

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 fondée 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 a renvoyé la plainte à l'encontre de la Société pour enquête. 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, selon la direction, il n'est pas possible pour le moment de prédire avec quelque niveau de certitude que ce soit l'issue de l'enquête de la Commission.

Le 10 janvier 2008, l'Office des transports du Canada (« OTC ») a rendu une décision (N° 6-AT-A-2008) relativement à une demande déposée en vertu du paragraphe 172(1) de la *Loi sur les transports au Canada*, LC (1996), ch. 10, modifiée, contre Air Canada et d'autres compagnies aériennes et parties « relativement aux tarifs et frais que doivent payer les personnes ayant une déficience qui ont besoin de plus d'un siège en raison de leur déficience lorsqu'elles utilisent des services de transport aérien intérieurs ». Selon la direction, il n'est pas possible pour le moment de prédire avec quelque niveau de certitude que ce soit l'issue des appels qui pourraient être interjetés à l'égard de la décision de l'OTC, ni leurs conséquences.

Personnel essentiel

La capacité de la Société de mener à bien son plan d'affaires est tributaire de l'expérience de ses dirigeants et autres employés clés, ainsi que de la connaissance qu'ils ont du milieu. Toute rotation de personnel importante à la tête ou dans des secteurs clés d'Air Canada serait de nature à nuire gravement aux activités d'Air Canada, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. De plus, Air Canada pourrait ne pas être en mesure d'attirer et de fidéliser les autres bons éléments dont elle pourrait avoir besoin à l'avenir.

Risques liés au secteur du transport aérien

Conjoncture et contexte géopolitique

Les résultats d'exploitation des compagnies aériennes sont très sensibles à la conjoncture et au contexte géopolitique, dont l'incidence sur la demande de transport aérien peut par ailleurs être considérable. Les tarifs aériens, tout comme la demande de transport aérien, ont beaucoup fluctué dans les années passées et peuvent fluctuer encore beaucoup dans l'avenir. La Société n'est pas à même de prévoir avec certitude ni les conditions qui prévaudront sur le marché ni les prix qu'elle pourra demander à ses clients. Les attentes de la clientèle peuvent évoluer rapidement, et la demande de billets à prix abordables peut limiter les possibilités de revenus. Les voyages, particulièrement les voyages d'agrément, constituent pour les consommateurs une dépense discrétionnaire. Un repli de la croissance économique en Amérique du Nord, conjugué à un climat d'instabilité géopolitique dans divers coins du monde, à des préoccupations croissantes à l'égard des répercussions des transports aériens sur l'environnement ainsi qu'aux tendances en faveur de transports plus « verts » où les consommateurs cherchent à réduire leurs déplacements, pourraient aussi avoir pour conséquence de faire baisser la demande de transport aérien au Canada et à l'étranger et, combinés aux autres facteurs dont il est ici question, nuire considérablement à la rentabilité de la Société. Comme ses coûts fixes sont substantiels, un repli économique trop prolongé ou trop marqué au Canada, aux États-Unis ou ailleurs dans le monde serait susceptible de réduire la demande de transport aérien et ainsi nuire gravement aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société.

Caractéristiques inhérentes à l'aviation commerciale : faibles marges brutes et coûts fixes élevés

Le secteur du transport aérien est caractérisé par la faiblesse des marges bénéficiaires brutes et par le niveau élevé des coûts fixes. Les coûts associés à l'exploitation d'un vol ne varient pas considérablement selon le nombre de passagers transportés et, par conséquent, un changement même relativement faible du nombre de passagers, des tarifs ou de la composition du trafic pourrait avoir des répercussions importantes sur les résultats d'exploitation de la Société et sur sa situation financière. Ces caractéristiques représentent une contrainte que la politique de tarification audacieuse pratiquée par les transporteurs à bas prix ne fait qu'exacerber en tirant les tarifs de transport aérien vers le bas. En conséquence, si le chiffre d'affaires accuse un manque à gagner par rapport au niveau prévu, les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière de la Société pourraient réellement s'en ressentir. Comme la Société doit engager des coûts fixes substantiels, qui ne varient pas sensiblement avec sa capacité globale, si elle était dans l'obligation d'abaisser sa capacité globale ou de réduire le nombre de vols exploités, il se pourrait qu'elle n'arrive quand même pas à réduire certains de ses coûts fixes à court terme et qu'elle doive engager d'importants coûts de résiliation ou de restructuration, ce qui pourrait porter un grave préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Attentats terroristes et mesures de sûreté

Les attentats terroristes du 11 septembre 2001 et ceux qui les ont suivis, tout particulièrement au Moyen-Orient, en Asie du Sud-Est et en Europe, ont créé un climat d'incertitude chez les voyageurs. Un attentat d'envergure (que ce soit au pays ou à l'étranger, ou que cela concerne la Société, un autre transporteur ou même aucun transporteur) et le resserrement des mesures de sûreté, comme les restrictions qui frappent actuellement le contenu des bagages de cabine, ou les exigences actuelles ou proposées à l'égard des documents d'identité des passagers, pourraient avoir de profondes répercussions sur la demande en général et sur le nombre de passagers empruntant les vols de la Société en particulier. Il pourrait en outre donner lieu à une hausse substantielle des primes d'assurance et d'autres coûts, et au resserrement de la sûreté aéroportuaire. La réduction des produits passages, la hausse des primes d'assurance et d'autres coûts, ou le resserrement des conditions de sûreté pourraient porter un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société.

Épidémies (SRAS, grippe et autres)

Après que plusieurs foyers du syndrome respiratoire aigu sévère (« SRAS ») eurent éclos dans le monde en 2003, l'Organisation mondiale de la santé (« OMS ») a publié, le 23 avril 2003, un avertissement aux voyageurs les invitant à ne pas effectuer de voyages non essentiels à Toronto, avertissement qui a été levé le 30 avril suivant. L'avertissement de sept jours émis aux voyageurs par l'OMS et portant sur Toronto, le fait que cette ville soit la principale plaque tournante de la Société et l'éclosion de plusieurs foyers de SRAS dans le monde ont été durement ressentis par la demande passagers sur les destinations de la Société et se sont durement répercutés sur le trafic à l'échelle du réseau. L'OMS est d'avis qu'il existe un risque important d'une pandémie de grippe au cours des prochaines années. La résurgence du SRAS ou l'éclosion de quelque autre forme d'épidémie comme la grippe (au pays comme à l'étranger) ou encore la publication d'un nouvel avertissement aux voyageurs de la part de l'OMS (à l'encontre de villes ou régions du Canada ou d'autres pays) ne feraient qu'accentuer l'incidence défavorable sur la demande et sur le nombre de passagers empruntant les lignes de la Société. La réduction du trafic qui en résulterait sur les destinations desservies par Air Canada serait susceptible de porter un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société.

Sinistres et accidents

De par la nature de ses activités principales, la Société s'expose à des poursuites en responsabilité, y compris des réclamations portant sur des blessures graves ou des décès, qui pourraient être intentées à son encontre à la suite d'accidents ou de sinistres mettant en cause des appareils ayant transporté des clients de la Société ou des appareils d'autres transporteurs dont elle a assuré la maintenance ou la réparation. Rien ne garantit que la couverture d'assurance de la Société suffirait pour se prémunir contre une ou plusieurs réclamations d'envergure et toute insuffisance pourrait être importante. Sans compter qu'un accident ou sinistre mettant en cause un appareil de la Société ou un appareil d'un autre transporteur dont elle a assuré la maintenance ou la réparation pourrait nuire à la réputation de la Société sur le plan de la sécurité et, par ricochet, porter un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Caractère saisonnier des activités, autres facteurs et résultats précédents

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

Comme cela est décrit ailleurs, la demande passagers est également fonction de facteurs tels la conjoncture, les conflits armés ou risques de conflits armés ou d'attentats terroristes, les tarifs et les conditions météorologiques. En raison notamment de ces facteurs, les résultats d'exploitation pour une période intermédiaire ne sont pas nécessairement révélateurs des résultats d'exploitation d'un exercice complet, pas plus que les résultats d'exploitation pour une période donnée ne sauraient nécessairement être révélateurs des résultats d'une période à venir.

Réglementation

Le secteur aérien est assujéti à de multiples lois et règlements tant canadiens qu'étrangers qui en régissent, entre autres, les questions de sûreté, de sécurité, de licence, de concurrence, de niveau de bruit, d'environnement et, dans une certaine mesure, de tarification. De temps à autre, d'autres lois et règlements peuvent être proposés et des décisions rendues pour venir s'ajouter aux exigences ou restrictions frappant déjà les activités aériennes. La mise en place de règlements ou décisions supplémentaires par Transports Canada, le Bureau ou le Tribunal de la concurrence, l'Office des transports du Canada ou d'autres organes publics nationaux ou étrangers serait susceptible de nuire gravement aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société. Celle-ci ne peut garantir que de nouveaux règlements ne seront pas adoptés ou que des règlements existants ne seront pas modifiés, ou que des décisions ne seront pas adoptées ou rendues. L'adoption de ces nouveaux règlements ou la révision des règlements existants, ou des décisions rendues, pourrait gravement nuire aux activités de la Société, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

L'accès des transporteurs intérieurs aux lignes internationales est régi par des ententes conclues entre le gouvernement canadien et des gouvernements étrangers. Un changement de politique de transport par les autorités canadiennes ou étrangères pourrait entraîner la modification ou la résiliation de ces ententes et nuire aux activités internationales de la Société.

En juillet 2000, le gouvernement canadien a modifié la *LTC*, la *Loi sur la concurrence* et la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* en vue de régir la concurrence dans les transports aériens au pays et d'assurer la protection des consommateurs. Des dispositions en matière d'« abus de position dominante », propres au secteur du transport aérien, ont été introduites dans la *Loi sur la concurrence*, auxquelles se sont ajoutées par la suite des dispositions prévoyant notamment l'imposition de « sanctions administratives pécuniaires » aux transporteurs intérieurs dominants en cas d'infraction.

En juillet 2003, le Tribunal de la concurrence a publié ses motifs et ses conclusions dans l'instance opposant le Commissaire du Canada et la Société, où il fallait déterminer comment établir si la Société était exploitée en deçà des « coûts évitables », contrairement à l'une des nouvelles dispositions contre l'abus de position dominante régissant les transporteurs aériens. Dans sa décision, le Tribunal de la concurrence a formulé un critère de détermination des coûts évitables d'application très générale. En septembre 2004, le Commissaire de la concurrence a publié une lettre décrivant la méthode qu'il entendait adopter à l'avenir en cas de nouvelle plainte visant les dispositions sur l'abus de position dominante par un transporteur aérien et affirmant que l'approche du Tribunal sur les coûts évitables reste pertinente.

Le 2 novembre 2004, le ministre de l'Industrie a déposé le projet de loi C-19 visant à abroger les dispositions sur l'abus de position dominante propres au transport aérien dans la *Loi sur la concurrence*. Toutefois, le 29 novembre 2005, la 38^e législature du Canada a été dissoute, et le processus législatif relatif à l'adoption du projet de loi C-19 a pris fin. Le 16 octobre 2007, le projet de loi privé C-454, dont certaines des dispositions proposent le retrait de la clause « d'abus de position dominante » propre à une compagnie aérienne de la *Loi sur la concurrence*, a été déposé en première lecture à la Chambre des communes. La direction ne peut prédire si et quand ce projet de loi pourrait être adopté.

Si le Commissaire de la concurrence devait engager de nouvelles enquêtes ou requêtes du même ordre relativement à d'autres grandes lignes intérieures à fort trafic et qu'on donne droit à ces requêtes, cela pourrait nuire gravement aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société.

La Société est régie par les lois du Canada et d'autres pays en matière de confidentialité des renseignements sur les passagers et les employés, et notamment en matière de systèmes d'information préalable sur les passagers et d'accès aux systèmes de réservations des compagnies aériennes, lois qui ne sont pas toujours compatibles d'un pays à l'autre. L'obligation de se conformer à ces cadres de réglementation pourrait entraîner des coûts supplémentaires et, à ce titre, nuire gravement aux activités, à la situation financière et aux résultats d'exploitation de la Société.

Augmentation des frais d'assurance

Depuis le 11 septembre 2001, le secteur des assurances de l'aviation réévalue en permanence les risques posés par les actes terroristes qu'il est prêt à couvrir, et cela pourrait se répercuter tant sur certains assureurs actuels de la Société que sur sa propre assurabilité dans l'avenir. Dans la mesure où les assureurs actuels de la Société ne pourraient pas ou ne voudraient pas lui fournir une couverture d'assurance et en l'absence de mesures du gouvernement du Canada visant à fournir la couverture nécessaire, les frais d'assurance de la Société pourraient augmenter davantage et la placer en contravention de certaines prescriptions réglementaires ou dispositions contractuelles l'obligeant à maintenir en vigueur une assurance donnée, ce qui pourrait avoir un effet défavorable important sur ses activités, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Assurance responsabilité civile contre le risque de guerre

Il se pourrait que le gouvernement du Canada cesse de fournir une assurance responsabilité civile contre le risque de guerre comme il le fait actuellement à la Société et à d'autres transporteurs au Canada. S'il devait cesser de fournir une pareille garantie ou qu'il la modifie, la Société et les autres intervenants du secteur n'auraient d'autre choix que de se tourner vers des assureurs commerciaux pour obtenir cette protection. La Société estime qu'il lui en coûterait environ 15 M\$ par année pour obtenir cette couverture. Les solutions de rechange, comme celles que préconisent l'Organisation de l'aviation civile internationale (« OACI ») et

l'Association du transport aérien international (« IATA »), ne se sont pas mises en place comme prévu, en raison des actions entreprises par d'autres pays et de l'introduction récente sur le marché de nouveaux produits d'assurance. L'OACI et l'IATA poursuivent leurs efforts dans ce domaine, mais il ne semble pas permis d'envisager une solution mondiale dans un avenir rapproché. Comme le gouvernement fédéral américain a institué son propre système d'assurances en vue de couvrir le risque que courent ses transporteurs, le régime d'assurance mondial se trouve privé d'un de ses grands piliers.

De plus, les responsables du marché de l'assurance aviation à Londres ont institué, dans leurs polices d'assurance corps d'aéronef et rechanges, tout comme elles entendent le faire aussi pour les assurances passagers et responsabilité civile, une nouvelle clause standard d'exclusion en cas d'actes de guerre ou de terrorisme. Cette clause exclut toute réclamation résultant d'un usage hostile de bombes sales, d'armes à impulsion électromagnétique ou d'agents biochimiques. Le programme d'indemnisation du gouvernement du Canada vise à régler ce type de situations à mesure qu'elles se produisent, mais il n'a pas encore été décidé d'étendre l'indemnisation afin de couvrir cette exclusion. En l'absence d'une décision du gouvernement du Canada et aussi longtemps qu'une décision n'aura pas été prise dans ce sens, la perte de cette couverture expose la Société à ce nouveau risque non assuré et pourrait la mettre en contravention de certaines prescriptions réglementaires ou dispositions contractuelles, ce qui pourrait avoir un effet défavorable important sur ses activités, sa situation financière et ses résultats d'exploitation.

Risques liés à la relation de la Société avec ACE

Contrôle de la Société et liens de dépendance

ACE est propriétaire d'actions d'Air Canada lui procurant 75 % des droits de vote d'Air Canada. Ce contrôle des voix permet à ACE de trancher fermement toutes les questions nécessitant l'approbation des porteurs de titres. Vu sa participation dans Air Canada, ACE exerce un contrôle sur les questions soumises à l'approbation du conseil d'administration d'Air Canada et des porteurs de titres d'Air Canada. Concrètement, ACE dispose d'assez de voix pour empêcher un changement de contrôle d'Air Canada. Ce contrôle des voix peut empêcher les opérations qui aboutiraient à un changement de contrôle d'Air Canada, notamment les opérations aux termes desquelles les actionnaires publics d'Air Canada pourraient par ailleurs recevoir une prime pour leurs actions par rapport au cours en vigueur.

Les intérêts d'ACE pourraient entrer en conflit avec ceux d'autres actionnaires.

Ventes futures d'actions par ACE ou pour son compte

La vente de quantités importantes d'actions d'Air Canada par ACE, ou l'éventualité d'une telle vente, pourrait avoir une incidence défavorable sur le cours des actions offertes et nuire à la capacité d'Air Canada de réunir des capitaux par l'émission de titres.

ACE n'est soumise à aucune obligation contractuelle l'obligeant à conserver des actions d'Air Canada. Le contrat de droits d'inscription qu'Air Canada a conclu avec ACE dans le cadre du PAPE d'Air Canada accorde à ACE le droit de forcer Air Canada à déposer un prospectus et à fournir une assistance pour le placement des actions détenues par ACE dans certaines circonstances. De plus, Air Canada pourrait émettre et vendre des actions supplémentaires. La vente par ACE ou Air Canada d'actions sur les marchés publics, ou le sentiment qu'une telle vente pourrait avoir lieu, pourrait avoir une incidence défavorable sur les cours en vigueur des actions offertes.

18. Contrôles et procédures**Contrôles et procédures de communication de l'information financière**

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

Les contrôles internes à l'égard de l'information financière visent à fournir une assurance raisonnable quant à la fiabilité de l'information financière et à la préparation des états financiers d'Air Canada à des fins de publication conformément aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada.

Air Canada a déposé des attestations, signées par le président et chef de la direction (le « chef de la direction ») et le chef des Affaires financières, auprès des Autorités canadiennes en valeurs mobilières, au moment du dépôt des documents annuels d'Air Canada pour 2007. Dans ces documents, le chef de la direction et le chef des Affaires financières attestent, en application du *Règlement 52-109*, de l'adéquation de l'information financière communiquée, de la conception et de l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information financière d'Air Canada, et de la mise en place de contrôles internes sur l'information financière. Le chef de la direction et le chef des Affaires financières d'Air Canada attestent également de l'adéquation de l'information financière publiée dans le cadre des documents intermédiaires déposés auprès des organes de réglementation des valeurs mobilières. Dans ces documents intermédiaires, le chef de la direction et le chef des Affaires financières d'Air Canada attestent en outre de la conception des contrôles et procédures de communication de l'information financière d'Air Canada et de la conception des contrôles internes sur l'information financière.

Air Canada a évalué l'efficacité de ses contrôles et procédures de communication au 31 décembre 2007 et, se fondant sur cette évaluation, elle conclut qu'ils sont efficaces. Cette évaluation a pris en compte la politique d'Air Canada en matière de communication d'information financière et le fonctionnement du Comité de l'information financière. En outre, l'évaluation a porté sur les processus, systèmes et capacités d'Air Canada en matière de dépôts de documents auprès des organes de réglementation, de communication de l'information dans le public, et de mise en évidence et de communication des informations considérées comme importantes.

Air Canada s'est dotée de contrôles internes à l'égard de l'information financière en vue de procurer une assurance raisonnable que la fiabilité de l'information financière communiquée et l'établissement des états financiers à des fins de publication externe sont conformes aux PCGR. Il n'y a eu aucun changement de contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2007 qui aurait eu une incidence importante ou dont on aurait pu raisonnablement croire qu'il aurait eu une incidence importante sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière, si ce n'est la correction d'une faiblesse importante dans les contrôles internes à l'égard de l'information financière au 31 décembre 2006, eu égard aux impôts sur les bénéfices. La Société s'est adjoint des fiscalistes qualifiés et ayant les connaissances et l'expérience voulues pour corriger la conception de ces contrôles.

Le Comité de vérification d'Air Canada a examiné le présent rapport de gestion ainsi que les états financiers consolidés vérifiés, et le Conseil d'administration d'Air Canada a approuvé ces documents aux fins de publication.

19. Mesures financières hors PCGR

BIIIALA

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

Comme le BIIIALA n'est pas une unité de mesure conforme aux PCGR du Canada pour la présentation d'états financiers et qu'il n'a pas de sens normalisé, il ne saurait être comparé à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

Le « BIIIALA » et le « BIIIALA, exclusion faite de la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre » d'Air Canada (auparavant « Services Air Canada ») sont rapprochés du résultat d'exploitation comme suit :

(en millions de dollars)	Quatrième trimestre			Exercice		
	2007	2006	Variation (\$)	2007	2006	Variation (\$)
Air Canada						
Résultat d'exploitation selon les PCGR	72 \$	(5) \$	77 \$	433 \$	114 \$	319 \$
Rajouter :						
Locations avions	62	83	(21)	282	341	(59)
Amortissement et désuétude	140	135	5	548	493	55
BIIIALA	274 \$	213 \$	61 \$	1 263 \$	948 \$	315 \$
Rajouter :						
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	-	-	-	-	102	(102)
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	(8)	8	-	20	(20)
BIIIALA, exclusion faite des charges exceptionnelles	274 \$	205 \$	69 \$	1 263 \$	1 070 \$	193 \$

Résultat d'exploitation, exclusion faite de la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre

Air Canada se sert du « résultat d'exploitation, exclusion faite de la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre » pour mesurer le rendement de son exploitation au titre de ses activités poursuivies sans égard aux effets de ces charges exceptionnelles. Air Canada ne tient pas compte de ces éléments dans ses résultats financiers pour ne pas risquer de fausser l'analyse des tendances à la base de ses rendements commerciaux. La charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan représente un règlement total et définitif des obligations qu'Air Canada avait envers Aéroplan pour l'échange de milles d'avant 2002. La charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre constitue le coût total du plan de réduction de 20 % de ses effectifs non syndiqués annoncé en février 2006. Les charges exceptionnelles liées aux milles Aéroplan et à la restructuration de la main-d'œuvre ne reflètent pas le rendement financier qu'Air Canada tire réellement de ses activités poursuivies.

Comme la mesure qui suit n'est pas conforme aux PCGR du Canada pour la présentation d'états financiers et qu'elle n'a pas de sens normalisé, elle ne saurait être comparée à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

Le « résultat d'exploitation, exclusion faite de la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre » d'Air Canada (auparavant « Services Air Canada ») est rapproché du résultat d'exploitation comme suit :

(en millions de dollars)	Quatrième trimestre			Exercice		
	2007	2006	Variation (\$)	2007	2006	Variation (\$)
Air Canada						
Résultat d'exploitation selon les PCGR	72 \$	(5) \$	77 \$	433 \$	114 \$	319 \$
Rajouter :						
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	-	-	-	-	102	(102)
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	(8)	8	-	20	(20)
Résultat d'exploitation, exclusion faite des charges exceptionnelles	72 \$	(13) \$	85 \$	433 \$	236 \$	197 \$

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

Air Canada se sert des « charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre » pour mesurer le rendement de son exploitation au titre de ses activités poursuivies sans égard aux effets de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre. Air Canada ne tient pas compte de ces éléments dans ses résultats financiers pour ne pas risquer de fausser l'analyse des tendances à la base de ses rendements commerciaux. Comme la charge de carburant fluctue considérablement selon les facteurs en cause, comme la conjoncture internationale, le contexte géopolitique et le taux de change canado-américain, le fait d'exclure cette charge des résultats établis selon les PCGR permet à Air Canada de comparer ses résultats d'exploitation avec plus de cohérence d'une période à l'autre. Du fait qu'elle est en l'occurrence « exceptionnelle », la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre, engagée dans le cadre du plan de réduction des effectifs non syndiqués annoncé en février 2006, ne reflète pas le rendement financier qu'Air Canada tire réellement de ses activités poursuivies.

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

Les charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre, d'Air Canada (auparavant « Services Air Canada ») se rapproche des charges d'exploitation comme suit :

(en millions de dollars)	Quatrième trimestre			Exercice		
	2007	2006	Variation (\$)	2007	2006	Variation (\$)
Air Canada						
Charges d'exploitation selon les PCGR	2 441 \$	2 428 \$	13 \$	10 213 \$	10 050 \$	163 \$
Retrancher :						
Carburant avions	(615)	(583)	(32)	(2 552)	(2 544)	(8)
Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant	1 826 \$	1 845 \$	(19) \$	7 661 \$	7 506 \$	155 \$
Retrancher :						
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	-	8	-	-	(20)	20
Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	1 826 \$	1 853 \$	(27) \$	7 661 \$	7 486	175 \$

20. Glossaire

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

Filiale ou filiales – S'entend, eu égard à Air Canada, de toute entité, dont une société par actions ou une société en commandite, directement ou indirectement contrôlée par Air Canada.

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

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

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

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

CESMO – Charges d'exploitation par SMO.

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