



**Rapport de gestion 2006
Résultats d'exploitation et
situation financière**



Le 14 février 2007

TABLE DES MATIÈRES

1. AVANT-PROPOS.....	1
2. GLOSSAIRE.....	2
3. APERÇU GÉNÉRAL DE LA SOCIÉTÉ ET DE SES ACTIVITÉS.....	3
4. GESTION DU RISQUE LIÉ AU PRIX DU CARBURANT	7
5. EMPLOYÉS ET RELATIONS DE TRAVAIL.....	8
6. PARC AÉRIEN.....	10
7. RÉSULTATS D'EXPLOITATION – QUATRIÈMES TRIMESTRES DE 2006 ET 2005	11
7.1 Somaire des résultats sectoriels – Services Air Canada.....	13
7.2 Somaire des résultats sectoriels – Jazz	17
7.3 Somaire des résultats consolidés	17
8. RÉSULTATS D'EXPLOITATION – EXERCICES 2006 ET 2005.....	18
8.1 Somaire des résultats sectoriels – Services Air Canada.....	21
8.2 Somaire des résultats sectoriels – Jazz	25
8.3 Somaire des résultats consolidés	25
9. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL	26
9.1 Situation financière	26
9.2 Liquidités et fonds de roulement.....	28
9.3 Flux de trésorerie du quatrième trimestre de 2006 par rapport au quatrième trimestre de 2005.....	29
9.4 Comparaison des flux de trésorerie de 2006 et de 2005.....	31
9.5 Dette et obligations au titre des contrats de location-acquisition.....	33
9.6 Dépenses en immobilisations	34
9.7 Obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite	36
9.8 Capital social	37
10. RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS.....	38
11. INFORMATION ANNUELLE SÉLECTIONNÉE.....	40
12. ARRANGEMENTS HORS BILAN.....	41
13. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉES.....	44
14. ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES	47
15. NOUVELLES NORMES COMPTABLES NON ENCORE EN VIGUEUR	51
16. SENSIBILITÉ DES RÉSULTATS	52
17. FACTEURS DE RISQUE	53
18. CONTRÔLES ET PROCÉDURES	63
19. PERSPECTIVES	64
20. MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR	65

1. AVANT-PROPOS

Le présent Rapport de gestion doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés combinés et les notes y afférentes d'Air Canada, lesquels ont été dressés conformément aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada et aux méthodes comptables énoncées dans la note 2 des états financiers consolidés combinés d'Air Canada. Tous les montants en numéraire sont exprimés en dollars canadiens, à moins d'indication contraire en raison du contexte. À moins qu'il ne soit indiqué autrement, le présent Rapport de gestion est à jour au 14 février 2007.

Le présent Rapport de gestion contient des énoncés prospectifs. Il convient de se reporter à la rubrique *Note spéciale concernant les énoncés prospectifs* du présent Rapport de gestion pour obtenir une présentation des risques, incertitudes et hypothèses dont il a été tenu compte pour l'établissement de ces états financiers. La rubrique *Facteurs de risque* du Rapport de gestion fait état des principaux risques auxquels s'exposent Air Canada et ses filiales dans le cours normal de leurs activités commerciales.

Les états financiers consolidés combinés d'Air Canada reflètent la situation financière, les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie des diverses entités, décrites à la note 1 des états financiers consolidés combinés d'Air Canada. Dans ce Rapport de gestion, le terme « Société » fait référence, selon le contexte, à Air Canada ou à Jazz SEC (« Jazz ») ou à une ou à plusieurs des filiales d'Air Canada. Air Canada a deux secteurs d'activité : Services Air Canada et Jazz. Le secteur des Services Air Canada regroupe les services de transport de passagers et de fret de la Société offerts par Air Canada et les services connexes. Jazz exerce ses activités en vertu du contrat d'achat de capacité conclu entre Air Canada et Jazz qui est entré en vigueur le 30 septembre 2004 (le « CAC initial de Jazz ») et qui a par la suite été modifié et retraité le 1^{er} janvier 2006 (le « CAC de Jazz »). En raison des modalités du CAC de Jazz, Air Canada détient un intérêt variable dans Jazz aux termes de la note d'orientation concernant la « Consolidation des entités à détenteurs de droits variables » (la « NOC-15 »). En raison de son lien plus étroit avec Jazz, il a été déterminé qu'Air Canada était l'entité qui devait consolider Jazz. Air Canada ne détient aucune part de société en commandite Jazz, ni d'actions de son commandité, Jazz Air Holding Inc., qui a été consolidée conformément aux exigences de la NOC-15, car il a été établi qu'Air Canada est le principal bénéficiaire de Jazz.

Convention de présentation

Le 24 novembre 2006, Air Canada a réalisé son premier appel public à l'épargne consistant en actions à droit de vote variable de catégorie A et en actions à droit de vote de catégorie B d'Air Canada (le « PAPE d'Air Canada »). Il convient de se reporter à la note 1 afférente aux états financiers consolidés combinés d'Air Canada pour obtenir de plus amples renseignements. Avant le PAPE d'Air Canada, Gestion ACE Aviation Inc. (« ACE ») était la société de portefeuille mère regroupant, directement ou indirectement, Air Canada, ainsi que les sociétés en commandite ACGHS SEC (« Services au sol Air Canada »), Touram SEC (« Vacances Air Canada ») et AC Cargo SEC (« Air Canada Cargo »). Immédiatement avant la clôture du PAPE d'Air Canada, les participations dans les sociétés en commandite et dans les commandités Air Canada Cargo et Services au sol Air Canada non détenues par Air Canada ont été cédées à Air Canada, et ACE a cédé à Air Canada 51 % de la participation qu'elle détenait dans Vacances Air Canada et dans le commandité Vacances Air Canada. Au 31 décembre 2006, ACE détient directement 75 % des actions en circulation d'Air Canada.

Conformément à l'abrégé 89 du Comité sur les problèmes nouveaux, *Échanges de participations entre des entreprises sous contrôle commun – Filiales en propriété exclusive ou partielle*, les états financiers des résultats et des flux de trésorerie d'Air Canada comprennent les actifs et passifs d'Air Canada, de Jazz et de toutes les filiales d'Air Canada, comme si elles avaient été regroupées depuis le 30 septembre 2004, date à laquelle Air Canada et ces entités affiliées se sont affranchies de la protection de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies (Canada) (la « LACC »). Les actifs et passifs ont été combinés à leur valeur comptable au sein des entités respectives. Les capitaux propres correspondent aux capitaux propres d'Air Canada, ajustés aux opérations se rapportant au PAPE d'Air Canada, le cas échéant.

Pour obtenir plus d'information sur les documents financiers publics d'Air Canada, dont la Notice annuelle d'Air Canada qui sera déposée au plus tard le 31 mars 2007, il convient de se reporter au site de SEDAR au www.sedar.com.

MISE EN GARDE CONCERNANT LES DÉCLARATIONS PROSPECTIVES

Le présent Rapport de gestion contient des énoncés prospectifs au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. Ces énoncés renvoient à des analyses et à d'autres renseignements fondés sur la prévision de résultats futurs et l'estimation de montants qu'il est impossible à l'heure actuelle de déterminer. Ils peuvent porter sur des observations concernant entre autres les stratégies, les attentes, les activités planifiées ou les actions à venir.

Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes ou d'expressions tels que *prévoir, projeter, peut, planifier, devrait*, de verbes au futur et au conditionnel et d'autres termes semblables, notamment à la mention de certaines hypothèses.

Comme, de par leur nature, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, ils sont soumis à d'importants risques et incertitudes. Toute prévision ou projection n'est donc pas entièrement assurée en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise le secteur. Les résultats qui y sont présentés peuvent donc différer sensiblement des résultats réels en raison de divers facteurs, dont les prix de l'énergie, les conditions du secteur, du marché et de l'économie en général, des conflits armés, des attentats terroristes, l'évolution de la demande en fonction du caractère saisonnier du secteur, la capacité de réduire les coûts d'exploitation et l'effectif, les relations du travail, les négociations collectives ou les conflits de travail, les questions de retraite, les taux de change et d'intérêt, l'évolution de la législation, des nouveautés ou procédures réglementaires ainsi que les litiges en cours et futurs avec des tiers ainsi que les facteurs précisés dans le présent Rapport de gestion et en particulier ceux qui sont précisés à la rubrique « Facteurs de risque ». Les énoncés prospectifs du présent Rapport de gestion représentent les attentes de la Société en date de celui-ci et ils peuvent changer après cette date. 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 en vertu de la réglementation en matière de valeurs mobilières applicable.

2. GLOSSAIRE

BAIHALA – Le BAIHALA 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'appareils, ne relevant pas des PCGR. Cette unité de mesure donne un aperçu des résultats d'exploitation avant les coûts de location d'appareils, l'amortissement et la désuétude, lesquels coûts varient sensiblement d'une compagnie à l'autre en raison de la façon dont chacune finance ses appareils et autres actifs.

CAC de Jazz – Contrat d'achat de capacité modifié et mis à jour, en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2006, conclu entre Air Canada et Jazz.

CAC initial de Jazz – Contrat d'achat de capacité conclu entre Air Canada et Jazz SEC, qui a été en vigueur du 1^{er} octobre 2004 au 31 décembre 2005.

CESMO – Charges d'exploitation par SMO.

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.

Filiale ou filiales – s'entend, eu égard à Air Canada, de toute entité, y compris d'une société par actions ou 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.

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

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.

3. APERÇU GÉNÉRAL DE LA SOCIÉTÉ ET DE SES ACTIVITÉS**Activités d'Air Canada**

Air Canada est le plus important transporteur aérien au Canada offrant des services intérieurs et internationaux et le plus grand fournisseur de services passagers réguliers sur le marché canadien, sur le marché transfrontalier américain et sur le marché international au départ et à destination du Canada.

En 2006, Air Canada, conjointement avec Jazz, a assuré en moyenne 1 300 vols réguliers chaque jour et transporté annuellement plus de 32 millions de passagers. Air Canada et Jazz ont ensemble fourni des services passagers directs sur 161 destinations et, grâce à des ententes commerciales avec d'autres transporteurs régionaux non affiliés, sur 15 autres destinations, portant à 176 le nombre total de destinations desservies directement sur les cinq continents.

Air Canada élargit son réseau avec Jazz grâce à un contrat d'achat de capacité aux termes duquel Air Canada achète la quasi-totalité de la capacité du parc aérien de Jazz à des tarifs prédéterminés et établit les liaisons et les horaires de Jazz. Jazz exploite des moyen-courriers et des avions à turbopropulseurs aux coûts par trajet inférieurs à ceux des avions à réaction lourds ordinaires, ce qui lui permet d'offrir des services à la clientèle d'Air Canada sur les marchés à plus faible densité et sur les marchés à plus haute densité pendant les périodes hors pointe partout au Canada et aux États-Unis.

Air Canada est membre fondateur du réseau Star Alliance^{MD}, le plus important réseau de transporteurs aériens sur la planète. Le réseau Star Alliance^{MD} compte actuellement parmi ses membres 17 compagnies aériennes et trois compagnies aériennes régionales. Grâce à son affiliation à ce réseau, Air Canada peut offrir à sa clientèle plus de 855 destinations dans 155 pays, une participation réciproque aux programmes pour grands voyageurs et l'accès à des salons aéroportuaires.

Grâce à sa relation à long terme avec Aéroplan, son programme de grands voyageurs, Air Canada peut fidéliser sa clientèle en offrant à ses clients membres Aéroplan la possibilité d'amasser des milles Aéroplan lorsqu'ils voyagent avec Air Canada. Aéroplan est également le plus important client d'Air Canada. La relation avec Aéroplan fournit une source croissante de revenus stables à long terme en raison de l'achat de places d'Air Canada par Aéroplan destinés aux membres Aéroplan qui choisissent d'échanger leurs milles Aéroplan contre des primes-voyages aériens.

La Société tire aussi des revenus des services de fret fournis par Air Canada et Air Canada Cargo, des services d'organisation de voyages fournis par Vacances Air Canada et des services de manutention au sol fournis par Services au sol Air Canada.

Stratégie commerciale d'Air Canada

Le modèle commercial d'Air Canada lui permet de faire une concurrence plus efficace, à de nombreux échelons, aux structures tarifaires à bas prix offertes par les transporteurs à bas prix et aux nombreux services et vastes réseaux des grands transporteurs internationaux à service complet. La stratégie d'Air Canada repose sur les volets suivants :

Mettre à profit son modèle tarifaire innovateur axé sur le client

La pierre angulaire de la stratégie d'Air Canada est de tirer parti de son modèle tarifaire innovateur. Depuis qu'il a été mis en place, le modèle tarifaire a permis d'améliorer le coefficient d'occupation, d'améliorer le rendement, d'augmenter les PPSMO et de faire de plus grandes économies.

Air Canada est un chef de file en matière de transparence tarifaire et de tarifs sous marques simplifiés dans un secteur caractérisé par des structures tarifaires à plusieurs niveaux ainsi que des règles et restrictions complexes. Air Canada estime que cette stratégie l'a aidée à obtenir des coefficients d'occupation et des améliorations de rendement sans précédent. En 2006, Air Canada a bénéficié de coefficients d'occupation inégalés, sauf en août et en septembre, et a enregistré un record de 27 mois consécutifs à coefficients d'occupation sans pareils, n'eut été notamment de la menace terroriste du 10 août 2006 au Royaume-Uni et du resserrement consécutif des mesures de sûreté, même ces deux mois ne seraient pas tombés à des niveaux comparables à ceux de l'année précédente. La structure tarifaire par marques transparente et simplifiée d'Air Canada a permis à ses clients de payer des tarifs sous marques plus élevés et de bénéficier des attributs qu'ils procurent ou de payer un tarif sous marques inférieur, puis d'acheter certains attributs habituellement

rattachés exclusivement aux tarifs sous marques plus élevés. Air Canada a pu ainsi égaler le tarif le plus bas sur les marchés qu'elle exploite et maintenir des revenus différentiels grâce à la clientèle de personnes qui paient volontiers des tarifs plus élevés. En 2006, 46 % des clients voyageant à bord de vols intérieurs d'Air Canada ont choisi un tarif supérieur au plus bas tarif Tango offert, ce qui représente une amélioration de 30,6 % par rapport à 2005. Le concept de simplification tarifaire est en place sur le marché nord-américain depuis 2003, et certaines de ces caractéristiques ont été instaurées sur la plupart des marchés européens en 2006.

Ajout de nouveaux éléments à sa stratégie d'innovation

Soucieuse d'offrir des produits novateurs et uniques exclusifs, Air Canada continue d'enrichir son offre de « passes », d'« abonnements » et d'options « à la carte » conçus pour différents segments du marché. Les passes permettent aux clients d'Air Canada de stabiliser leurs frais de voyage en effectuant des achats à l'avance de segments multiples dans une région géographique donnée. Ce produit gagne en popularité auprès des grandes entreprises, des plus petites entreprises et des familles, qui apprécient les avantages comme le prix fixe et plus particulièrement la flexibilité et la facilité d'utilisation. Les abonnements de voyage sont une autre innovation d'Air Canada qui permet des voyages illimités dans une zone géographique donnée selon certaines conditions, pour un tarif fixe. Les avantages de l'abonnement sont la flexibilité et la facilité d'utilisation. Les passes et les abonnements ont permis à Air Canada de réaliser des économies sur les coûts liés au service et à la vente, et ont été favorablement acceptés sur le marché. Les ventes de passes ont augmenté de 148 % en 2006. Les options « à la carte » permettent aux clients de personnaliser leur produit en choisissant ou non certains attributs payants. Les options « à la carte » concernent notamment les bagages enregistrés, la présélection des places, les milles Aéroplan et l'accès au salon Feuille d'érable. Air Canada est le seul transporteur international d'importance qui offre une telle personnalisation et entend continuer à enrichir son menu « à la carte » par l'ajout d'attributs innovateurs. Depuis la mise en place du service le 28 octobre 2006, 13 % des clients achetant à partir du site web d'Air Canada ont profité des options « à la carte ». Les passes permettent à Air Canada de réaliser des économies importantes, tandis que les options « à la carte » génèrent des produits d'exploitation complémentaires plus élevés et entraînent une meilleure satisfaction de la clientèle, ce qui favorise la préférence de la marque. Tous ces produits sont exclusifs à Air Canada.

Fort degré de pénétration Internet

Ces trois produits, c'est-à-dire les passes, les abonnements et les options « à la carte », peuvent être obtenus sur les sites Web d'Air Canada. Cette stratégie a renforcé le degré de pénétration Internet. En 2006, Air Canada a atteint, en moyenne, un taux de pénétration Internet de 26 % à l'échelle du réseau, alors qu'il était de 52 % au Canada. Le taux de pénétration du marché Internet intra-Canada pour le quatrième trimestre 2006 était de 57 %, atteignant son niveau le plus élevé de l'exercice, 61 %, au mois de décembre. Les ventes directes intra-Canada (au moyen d'aircanada.com et des centres d'appels) pour le quatrième trimestre de 2006 représentaient 69 %. Le taux de pénétration du marché Internet transfrontalier était de 30 % pour le quatrième trimestre de 2006, en hausse de 6 % par rapport au même trimestre de l'an passé. Air Canada estime que la croissance des ventes directes est attribuable en partie au fait que les nouveaux produits exclusifs et novateurs qui intéressent les clients sont uniquement offerts sur le site Web et aux centres d'appels. Air Canada gère deux sites Web, un pour les clients et l'autre pour les agences de voyages. Les deux sites offrent les mêmes produits exclusifs. La pénétration Internet à la hausse permet à Air Canada de réduire ses coûts de distribution.

Par ailleurs, les clients d'Air Canada peuvent encore, grâce à la fonction d'enregistrement en ligne sur le site Web d'Air Canada, s'enregistrer 24 heures avant leur départ pour leur vol au départ de toutes les villes du Canada et d'un certain nombre de villes des États-Unis ou d'ailleurs et à destination du Canada. Air Canada est d'avis que cette possibilité supplémentaire améliore la satisfaction de la clientèle et lui permet de faire des économies.

Possibilités de nouvelles lignes internationales

Air Canada est d'avis que le profil démographique multiethnique du Canada favorise un accroissement de la demande de voyages internationaux auprès d'Air Canada. Tout en pouvant tabler sur la multiplicité des lignes, elle estime qu'elle est bien positionnée pour accroître sa part du marché canadien et international. Air Canada compte élargir ses services actuels sur des destinations à l'étranger, notamment grâce à la capacité qu'offre le réseau Star Alliance^{MD}, et de desservir de nouvelles destinations à l'étranger pour profiter des marges plus importantes que procurent les marchés internationaux.

Stratégie de recours à plusieurs plaques tournantes et correspondances sans discontinuité à Toronto

Air Canada utilise au Canada trois principales plaques tournantes (Toronto, Montréal et Vancouver) pour ses lignes intérieures, transfrontalières et internationales. Bien située géographiquement, Air Canada croit que ces plaques tournantes comportent toutes des avantages naturels pour servir ses clients voyageant au départ et à destination des États-Unis, de l'Asie et de l'Europe. Depuis la mise en place de la plus récente innovation à l'Aéroport international Pearson de Toronto, le 29 janvier 2007, Air Canada exploite tous ses vols transfrontaliers à l'aérogare 1, ce qui lui permet de faire transiter en continu ses passagers au départ et à destination des États-Unis, de l'Europe et de l'Asie. Cette initiative constitue une grande amélioration, car elle évite aux clients les pertes de temps et le souci d'avoir à s'enregistrer à la sortie de l'aérogare 2, puis à nouveau à l'entrée de l'aérogare 1, ou l'inverse. Les activités d'Air Canada à Toronto sont désormais regroupées dans un seul terminal, offrant l'une des installations les plus récentes et les plus accessibles d'Amérique du Nord au voyage international.

Améliorer toute la gamme de produits grâce à un réseau réaménagé et à un parc aérien renouvelé

En Amérique du Nord, Air Canada a adopté une stratégie basée sur la demande du réseau. Ainsi, Air Canada propose une meilleure fréquence de vols sur les liaisons clés, assure des fréquences concurrentielles sur d'autres liaisons et crée de nouvelles liaisons sans escale, tout en continuant de servir les clients pour des destinations demandées. Air Canada est en train de réaliser le réaménagement de son réseau nord-américain en employant de plus en plus de grands biréacteurs régionaux plus économiques par trajet que les avions à fuselage étroit. Pour soutenir l'expansion de ses activités internationales et offrir de meilleurs services aériens sur le marché international en partance et à destination du Canada, Air Canada prévoit mettre en service 19 appareils 777 de Boeing à compter de mars 2007 et 14 appareils 787 de Boeing à compter de 2010. Ces nouveaux appareils contribueront à moderniser le parc aérien et à en modifier la taille, à améliorer les coefficients et les rendements d'occupation et à réduire les coûts d'exploitation grâce à des économies de carburant. Il est prévu qu'ils permettront à Air Canada de pénétrer de nouveaux marchés qu'elle ne pouvait auparavant pas desservir d'une manière efficace.

Air Canada reconnaît qu'elle doit, pour rester concurrentielle, offrir à ses clients un meilleur service en vol. Outre l'acquisition de nouveaux appareils, Air Canada a entrepris en 2006 d'importants réaménagements des cabines de ses appareils existants. Les cabines de tous les appareils existants, sauf l'appareil A340 d'Airbus, seront réaménagées et dotées de nouveaux sièges, systèmes personnels de divertissement en vol et prises électriques à l'arrière de chacun des sièges en classe économique et en classe Affaires. Pour ce qui est des appareils affectés aux lignes internationales, les sièges dans la cabine de classe Super Affaires pourront s'incliner à l'horizontale. Air Canada a ainsi achevé le réaménagement de son seizième appareil A320 d'Airbus et de son quatrième appareil 767-300 de Boeing. Le réaménagement des cabines des appareils A319, A321 et A330 d'Airbus devrait commencer au début de 2007. Les nouveaux appareils 777 de Boeing et d'Embraer sont livrés déjà pourvus de nouveaux sièges et systèmes de divertissements à bord. Le programme de réaménagement des appareils devrait être terminé d'ici le milieu de 2008.

Recours à la technologie pour améliorer le service clientèle et comprimer les coûts

En vue de soutenir la mise en place rapide et efficace de son modèle tarifaire et de réduire les coûts d'exploitation et de distribution, Air Canada est à concevoir un nouveau système informatique exploitable sur le Web pour remplacer ses anciens systèmes de réservations et de service à la clientèle aéroportuaire. Appelé POLARIS, ce nouveau système de pointe devrait être mis en place par étapes sur une période commençant à la fin de 2007 et s'étalant sur une bonne partie de 2008. La nouvelle technologie sera innovatrice, souple et économique; elle permettra à Air Canada de faciliter et de simplifier les formalités de réservation et de voyages pour ses clients et ses employés. L'objectif d'Air Canada est de permettre la conclusion de toutes les dispositions de voyage à partir de ses sites Web, de bornes d'enregistrement libre-service, d'assistants numériques personnels ou d'autres plateformes Web. Il s'agit principalement de créer une plateforme qui permettra à la clientèle d'effectuer toutes les opérations nécessaires à tout moment pertinent.

Améliorer sans cesse la structure de ses coûts

La stratégie commerciale d'Air Canada repose sur une évaluation et une amélioration continues de la structure des coûts pour conserver une position hautement concurrentielle. Le programme de renouvellement de son parc aérien permettra à Air Canada de réaliser des économies : comparativement aux A321 d'Airbus, les appareils 190 d'Embraer permettent d'abaisser les coûts par trajet de 18 %. Les améliorations technologiques apportées au fuselage des appareils 777 et des 787 de Boeing devraient permettre aux transporteurs d'économiser du carburant.

Air Canada prévoit que les appareils 777-300 de Boeing consommeront 26 % moins de carburant sur une base unitaire que les 340-500 d'Airbus, tandis que l'appareil 787-8 de Boeing devrait coûter 30 % de moins en carburant et en entretien. Le système POLARIS devrait lui aussi donner des gains de productivité dans les centres téléphoniques, à l'enregistrement à l'aéroport et dans la comptabilité des rentrées de fonds.

Maintenir de bonnes relations de travail avec les employés

Consciente de l'importance des relations de travail, Air Canada s'est engagée à communiquer avec ses employés d'une façon franche et transparente et à leur fournir les outils dont ils ont besoin pour leur travail. Air Canada respecte cet engagement en donnant aux directeurs une formation qui les aidera à susciter et à favoriser des relations de travail profondes et positives et en fournissant à ses employés de nombreuses occasions de discuter et de communiquer leurs commentaires. Dans le cadre de cet engagement, Air Canada a lancé en janvier 2007 une initiative de formation en leadership et en relations de travail appelée « Les relations, ça compte » pour tous les membres du personnel administratif.

Air Canada tient à maintenir un esprit de bonne entente avec ses syndicats. Air Canada et certains de ses syndicats ont également institué de nouvelles procédures de griefs qui permettent la résolution accélérée de griefs, facilitent les rapports entre les employés et la direction et responsabilisent davantage les deux parties.

4. GESTION DU RISQUE LIÉ AU PRIX DU CARBURANT

Le carburant pour avion constitue une dépense importante dans le secteur aéronautique. Entre le 1^{er} janvier 2006 et le 31 décembre 2006, le prix du pétrole brut Western Texas Intermediate (« WTI ») se situait entre 55,86 \$ US et 76,95 \$ US. Les prix du carburant continuent à être exposés à des risques, comme l'instabilité politique dans différents endroits du monde, les politiques de l'Organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP), le niveau de la demande des économies émergentes comme la Chine, le niveau de stocks détenus par le secteur, la quantité de réserves dont disposent les gouvernements, les pannes dans les installations de production et de raffinage, les carburants de remplacement et les conditions climatiques. Compte tenu des volumes de 2006 et des taux de change américains, la direction a estimé qu'une variation de 1 \$ US du prix du baril de brut WTI ou de la marge de raffinage entre le pétrole brut WTI et le carburéacteur a provoqué une variation d'environ 27 M\$ CA ou 24 M\$ US des charges de carburant en 2006 (avant l'incidence des suppléments carburant et de la couverture).

En vue de gérer le risque lié à la volatilité du prix du carburéacteur, la Société a couvert une part de ses besoins prévus en carburéacteur pour 2007 au moyen surtout de swaps et d'options sur tunnel..Les swaps permettent à la Société de maintenir le prix du carburéacteur à un niveau déterminé, alors que les options sur tunnel imposent des prix plafond et plancher, ce qui lui offre une protection en cas de dépassement du plafond mais l'expose à devoir payer le prix plancher si le prix tombe sous ce seuil. Au 31 décembre 2006, la Société avait couvert 39 % de ses besoins en carburant pour 2007 à des prix variant en moyenne de 74 \$ US à 85 \$ US le baril pour ses contrats basés sur le mazout, de 58 \$ US à 69 \$ US le baril pour ses contrats basés sur le brut WTI et de 81 \$ US à 85 \$ US pour ses contrats basés sur le carburéacteur. Depuis cette date, la Société a conclu de nouvelles positions de couverture faisant appel à des options sur tunnel qui ont permis d'augmenter sa couverture de 5 % pour 2007 et de 1 % pour 2008, portant le volume total couvert pour 2007 à 44 %. En date du 14 février 2007, la Société a couvert, pour l'année 2007, ses besoins en carburant dans la mesure suivante : 57 %, 44 %, 36 % et 39 % respectivement pour les premier, deuxième, troisième et quatrième trimestres.

Se reporter à la section 12 du présent Rapport de gestion pour obtenir des renseignements sur les gains et pertes liés aux opérations de couverture carburant constatés à titre de charge de carburant en 2006 et sur les gains et pertes constatés au titre des « autres » charges hors exploitation, dans le cas des instruments dérivés qui ne satisfont pas aux critères d'application de la comptabilité de couverture carburant.

5. EMPLOYÉS ET RELATIONS DE TRAVAIL

Au 31 décembre 2006, la Société comptait 27 384 employés équivalent temps plein (« ETP ») (Services Air Canada, 23 101 employés; Jazz, 4 283 employés). Le tableau suivant donne la répartition de l'effectif moyen, exprimé en ETP, pour les quatrièmes trimestres de 2006 et de 2005 et pour les exercices 2006 et 2005 au complet, selon les syndicats qui les représentent.

Groupe d'employés	Syndicat ¹⁾	4 ^e trimestre 2006	4 ^e trimestre 2005	2006	2005
Direction et soutien administratif ³⁾	s.o. ²⁾	3 017	3 504	3 191	3 410
Pilotes	APAC	2 708	2 541	2 625	2 546
Agents de bord	SCFP	5 985	6 011	6 062	6 167
Agents Ventes et Service clientèle ³⁾	TCA/FIT	3 650	3 975	3 767	3 962
Services techniques, aire de trafic et fret ³⁾	AIMTA	6 812	6 924	6 812	6 766
Employés syndiqués du Royaume-Uni	Amicus/TGWU	697	682	691	704
Autres salariés syndiqués		478	479	482	488
Services Air Canada		23 347	24 116	23 630	24 043
Jazz		4 272	3 801	4 144	3 582
Consolidé		27 619	27 917	27 774	27 625

1) APAC : Association des pilotes d'Air Canada; SCFP : Syndicat canadien de la fonction publique; TCA : Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada; FIT : Fraternité internationale des Teamsters; AIMTA : Association internationale des machinistes et travailleurs de l'aérospatiale et TGWU : Syndicat des transports et de la manutention.

2) Certains employés de soutien administratif sont représentés par l'AIMTA.

3) Compte non tenu des données présentées dans le tableau précédent, aux termes du contrat de services généraux Aéroplan (« CSG Aéroplan »), Aéroplan s'est engagée à rembourser Air Canada de tous les coûts intégralement répartis, y compris les salaires et les avantages sociaux, d'un groupe d'employés des centres d'appels représentés par les TCA et travaillant actuellement pour Aéroplan. Ce groupe comptait 853 ETP au 31 décembre 2006 et 852 ETP au 31 décembre 2005. En plus des données présentées dans le tableau précédent, aux termes des contrats de services généraux d'ACTS (« CSG d'ACTS »), ACTS a convenu de rembourser Air Canada de tous les coûts intégralement répartis, y compris les salaires et les avantages sociaux, d'un groupe d'employés syndiqués et non syndiqués travaillant actuellement pour ACTS. Ces groupes comptaient, au 31 décembre 2006, 3 923 employés ETP et 4 063 employés ETP au 31 décembre 2005.

Air Canada a conclu en 2003 et en 2004 des conventions collectives à long terme avec ses pilotes, agents de bord, agents de maintenance, certains employés de bureau et des finances, ses agents de service à la clientèle, employés dans le domaine des services liés à l'aire de trafic et au fret, répartiteurs et préposés à l'affectation des équipages qui viennent à échéance en 2009. Il ne peut y avoir aucune grève ni lock-out légal pendant la durée de la convention collective. En 2006, Air Canada a mené à terme avec tous ses syndicats des conventions, des médiations ou des arbitrages prévoyant le réexamen des salaires en vertu de la convention collective. Elle attend toujours la décision de l'arbitre à l'égard de ses agents de bord représentés par le SCFP. Les augmentations salariales accordées ou convenues sont de 0 % à 2,5 % par année jusqu'en 2009. La décision relative aux augmentations accordées du SCFP devrait être rendue au premier trimestre de 2007.

Jazz a terminé la négociation, la médiation et l'arbitrage avec tous ses syndicats, à l'exception de la Canadian Air Lines Dispatchers Association (« CALDA »), syndicat qui représente les répartiteurs de Jazz. Les augmentations salariales accordées sont de 1 % à 1,75 % par année jusqu'en 2009. Les négociations de réexamen des salaires avec la CALDA se poursuivent.

Régime de participation aux bénéfices

En 2005, la Société a instauré des régimes d'intéressement et des régimes de participation aux bénéfices afin de motiver les employés à assumer le rôle important qu'ils ont à jouer pour assurer le succès de la Société. Le programme « Une réussite partagée » à Air Canada et le programme Jazz Ensemble à Jazz renforce le lien entre le rendement et les récompenses personnelles. Ces programmes permettent aux employés qui atteignent les niveaux de rendement fixés d'obtenir des primes versées chaque mois. Les régimes d'Air Canada permettent également aux employés de participer aux bénéfices avant impôts et à ceux de Jazz d'obtenir des récompenses annuelles lorsque des cibles d'affaires, financières et d'exploitation sont atteintes. Dans chaque cas, les employés reçoivent le montant le plus élevé entre ceux versés en vertu des programmes « Une réussite partagée » ou « Jazz Ensemble » et ceux versés en vertu du programme de participation annuelle aux bénéfices.

En vertu du régime de participation aux bénéfices pour l'exercice 2006, les employés d'Air Canada recevront un montant global de 29,2 M\$, somme sur laquelle un montant de 25,5 M\$ a déjà été versé en 2006 au titre du programme « Une réussite partagée ». Les employés de Jazz, pour leur part, recevront un montant global de 10,1 M\$, somme sur laquelle un montant de 4,7 M\$ a déjà été versé en 2006 au titre du programme « Jazz Ensemble ».

6. PARC AÉRIEN

Au 31 décembre 2006, le parc en exploitation de la Société se ventilait comme suit :

	Nombre de places	Nombre d'appareils en service ¹⁾	Âge moyen	Appareils en propriétés ²⁾	Appareils en location-acquisition ²⁾	Appareils consolidés au titre de la NOC-15 ²⁾	Appareils en location-exploitation
Services Air Canada							
Gros-porteurs							
A340-500 d'Airbus	267	2	2,5	2	-	-	-
A340-300 d'Airbus	285-286	10	9,8	-	8	-	2
A330-300 d'Airbus	274	8	6,2	-	8	-	-
767-300 de Boeing	203-222	33	13,5	1	4	6	22
767-200 de Boeing	207	11	20,1	11	-	-	-
Moyens-porteurs							
A321 d'Airbus	166	10	4,8	-	-	5	5
A320 d'Airbus	140	47	13,8	-	-	-	47
A319 d'Airbus	120	45	8,2	-	17	17	11
190 d'Embraer	93	18	0,6	18	-	-	-
175 d'Embraer	73	15	1,3	15	-	-	-
Total des appareils en service		199	9,6	47	37	28	87
Jazz							
CRJ705 de Bombardier	75	15	1,5	-	-	-	15
CRJ200 de Bombardier	50	33	4,7	-	-	-	33
CRJ100 de Bombardier	50	25	11,3	-	-	23	2
Dash 8-300	50	26	16,8	19	-	-	7
Dash 8-100	37	36	18,8	29	-	-	7
Total des appareils en service		135	11,7	48	-	23	64
Total consolidé des appareils en service		334	10,4	95	37	51	151

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 consolidé combiné. Les appareils en propriété comprennent les appareils financés dans le cadre de contrats de vente conditionnelle.

En 2006, Air Canada a pris livraison d'un appareil 175 d'Embraer et de 15 appareils 190 d'Embraer . En 2006, trois A319 et deux A320 d'Airbus ont été rendus aux locateurs, un 767-200 de Boeing a été retiré du service et deux A320 d'Airbus ont été retirés du service à la fin de 2006 en attendant qu'ils soient rendus aux locateurs. En outre, dix CRJ100 de Bombardier ont été cédés à Jazz.

En 2006, Jazz a pris livraison de six CRJ200 de Bombardier et Air Canada lui a cédé dix CRJ100 de Bombardier. Également en 2006, deux Dash 8-100 ont été rendus aux locateurs. En date du 31 décembre 2006, tous les avions en service de Jazz sont des « avions visés » selon la définition qu'en donne le CAC de Jazz, à l'exception de deux Dash 8-100 utilisés à des fins d'affrètement.

7. RÉSULTATS D'EXPLOITATION – QUATRIÈMES TRIMESTRES DE 2006 ET 2005

Le tableau ci-dessous présente les résultats de la Société, tels qu'ils sont définis dans la « Convention de présentation », les résultats de ses secteurs isolables et certaines mesures non conformes aux PCGR pour les quatrièmes trimestres de 2006 et 2005.

Produits d'exploitation	4 ^e trimestre 2006				4 ^e trimestre 2005			
	Services Air Canada	Jazz	Élimination intersectorielle	Total consolidé	Services Air Canada	Jazz	Élimination intersectorielle	Total consolidé
Passages	2 071 \$	-	-	2 071 \$	1 949 \$	1	-	1 950 \$
Fret	166	-	-	166	177	-	-	177
Autres	178	352	(372)	158	145	303	(319)	129
	2 415	352	(372)	2 395	2 271	304	(319)	2 256
Charges d'exploitation								
Salaires et charges sociales	443	82	-	525	463	75	-	538
Carburant avions	583	69	(69)	583	577	62	(62)	577
Locations avions	75	34	(2)	107	90	28	(1)	117
Redevances aéroportuaires et de navigation	232	46	(46)	232	222	37	(37)	222
Maintenance, matières et fournitures avions	205	27	(4)	228	180	18	(4)	194
Communications et technologies de l'information	68	2	(1)	69	72	2	(1)	73
Restauration et fournitures connexes	76	4	-	80	78	3	-	81
Amortissement et désuétude	135	5	-	140	106	4	-	110
Commissions	49	-	-	49	47	-	-	47
Frais payés à Jazz au titre du CAC	224	-	(224)	-	194	-	(194)	-
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	(8)	-	-	(8)	-	-	-	-
Autres	338	50	(27)	361	333	41	(20)	354
	2 420	319	(373)	2 366	2 362	270	(319)	2 313
Bénéfice d'exploitation (perte)	(5)	33	1	29	(91)	34	-	(57)
Produits (charges) hors exploitation								
Intérêts créditeurs	24	2	(1)	25	14	-	1	15
Intérêts débiteurs	(88)	(2)	(1)	(91)	(74)	(3)	(1)	(78)
Intérêts capitalisés	22	-	-	22	6	-	-	6
Gain (perte) à la vente d'actifs et provisions pour actifs	(10)	-	-	(10)	(30)	1	-	(29)
Autres	-	(1)	1	-	(2)	-	-	(2)
	(52)	(1)	(1)	(54)	(86)	(2)	-	(88)
Bénéfice (perte) avant les éléments suivants :	(57)	32	-	(25)	(177)	32	-	(145)
Intérêts minoritaires	(3)	-	(32)	(35)	(2)	-	(32)	(34)
Écart de change	(107)	-	-	(107)	(11)	-	-	(11)
Économie d'impôts sur les bénéfices	23	-	-	23	55	-	-	55
Bénéfice (perte) de la période	(144)	32 \$	(32)	(144) \$	(135) \$	32 \$	(32) \$	(135) \$
BAIIALA¹⁾	205	72	(1)	276	105	66	(1)	170
BAIIALA¹⁾, avant les charges exceptionnelles	197	72	(1)	268	105	66	(1)	170

1) Il convient de se reporter à la section 20, « Mesures financières hors PCGR », dans ce Rapport de gestion pour obtenir un rapprochement du BAIIALA et du bénéfice (perte) d'exploitation.

Le tableau ci-dessous présente les résultats des secteurs isolables de la Société pour les quatrièmes trimestres de 2006 et 2005. Les données du tableau ci-dessous tiennent compte des produits et des charges intersectorielles.

<i>(en millions de dollars, sauf les données par action)</i>	Services Air Canada				Jazz			
	4 ^e trimestre		Variation		4 ^e trimestre		Variation	
	2006	2005	\$	%	2006	2005	\$	%
Produits d'exploitation								
Passages	2 071	\$ 1 949	\$ 122	6	-	\$ 1	(\$ 1)	(\$ 100)
Fret	166	177	(11)	(6)	-	-	-	s.o.
Autres	178	145	33	23	352	303	49	16
	2 415	2 271	144	6	352	304	48	16
Charges d'exploitation								
Salaires et charges sociales	443	463	(20)	(4)	82	75	7	9
Carburant avions	583	577	6	1	69	62	7	11
Locations avions	75	90	(15)	(17)	34	28	6	21
Redevances aéroportuaires et de navigation	232	222	10	5	46	37	9	24
Maintenance, matières et fournitures avions	205	180	25	14	27	18	9	50
Communications et technologies de l'information	68	72	(4)	(6)	2	2	-	-
Restauration et fournitures connexes	76	78	(2)	(3)	4	3	1	33
Amortissement et désuétude	135	106	29	27	5	4	1	25
Commissions	49	47	2	4	-	-	-	s.o.
Frais payés à Jazz au titre du CAC	224	194	30	15	-	-	-	s.o.
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	(8)	-	(8)	s.o.	-	-	-	s.o.
Autres	338	333	5	2	50	41	9	22
	2 420	2 362	58	2	319	270	49	18
Bénéfice d'exploitation (perte)								
	(5)	(91)	86		33	34	(1)	
Produits (charges) hors exploitation								
Intérêts créditeurs	24	14	10		2	-	2	
Intérêts débiteurs	(88)	(74)	(14)		(2)	(3)	1	
Intérêts capitalisés	22	6	16		-	-	-	
Gain (perte) à la vente d'actifs et provisions pour actifs	(10)	(30)	20		-	1	(1)	
Autres	-	(2)	2		(1)	-	(1)	
	(52)	(86)	34		(1)	(2)	1	
Bénéfice (perte) avant les éléments suivants :								
	(57)	(177)	120		32	32	-	
Intérêts minoritaires	(3)	(2)	(1)		-	-	-	
Écart de change	(107)	(11)	(96)		-	-	-	
Économie d'impôts sur les bénéfices	23	55	(32)		-	-	-	
Bénéfice sectoriel (perte)	(144) \$	(135) \$	(9) \$		32 \$	32 \$	- \$	
BAIIALA¹⁾	205	105	100		72	66	6	
BAIIALA, avant les charges exceptionnelles¹⁾	197	105	92		72	66	6	

1) Il convient de se reporter à la section 20, « Mesures financières hors PCGR », dans ce Rapport de gestion pour obtenir un rapprochement du BAIIALA et du bénéfice (perte) d'exploitation.

7.1 Résultats sectoriels — Services Air Canada

Le secteur des Services Air Canada a déclaré une perte d'exploitation de 5 M\$ pour le quatrième trimestre de 2006, soit une amélioration de 86 M\$ contre la perte d'exploitation de 91 M\$ enregistrée au cours de la même période en 2005. Le BAIIALA a augmenté de 100 M\$ au cours du quatrième trimestre de 2005.

Produits passagers

Au quatrième trimestre de 2006, les produits passagers réseau ont progressé de 122 M\$ ou 6 % par rapport à la même période en 2005, traduisant en cela l'amélioration du rendement unitaire et du trafic à l'échelle du réseau par suite d'une hausse de la demande. L'accroissement de 1 % du rendement unitaire à l'échelle du réseau au quatrième trimestre de 2006, par rapport à la même période en 2005, s'explique principalement par les majorations tarifaires liées au carburant et des suppléments carburant destinés à compenser la hausse du coût du carburant et, dans une moindre mesure, par la majoration du tarif de la classe Affaires. L'accroissement du rendement unitaire a été en partie annulé par la plus grande vigueur du dollar canadien pour les produits tirés des lignes internationales, des lignes transfrontalières et des lignes intérieures. Au quatrième trimestre de 2006, le trafic s'est accru de 5 %, en regard d'une capacité de 4 % supérieure à celle de la même période en 2005, ce qui s'est traduit par une augmentation de 1,1 point du coefficient d'occupation. Les PPSMO affichent une hausse de 2 % par rapport au quatrième trimestre de 2005, en raison d'une amélioration du coefficient d'occupation et du rendement unitaire à l'échelle du réseau.

Le tableau ci-dessous illustre les variations trimestrielles comparatives, en pourcentage, en ce qui concerne les produits passagers, la capacité, le trafic, le coefficient d'occupation, le rendement unitaire et les PPSMO.

4 ^e trimestres 2006-2005	Évolution des produits passagers (%)	Capacité (en SMO) Variation (%)	Trafic (en PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (en points)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes canadiennes	6	4	6	1,7	-	2
Lignes transfrontalières	10	11	15	2,0	(4)	(1)
Lignes transatlantiques	4	2	2	-	2	2
Lignes transpacifiques	1	-	-	0,1	1	1
Autres	6	1	5	3,0	1	5
Réseau	6	4	5	1,1	1	2

En raison de la croissance du trafic, les produits passagers intérieurs ont progressé de 54 M\$ ou 6 % au quatrième trimestre de 2006 comparativement à ceux du même trimestre en 2005. Le rendement unitaire n'a pratiquement pas bougé par rapport à la même période en 2005. Le trafic s'est accru de 6 % en regard d'une augmentation de capacité de 4 %, haussant de 1,7 point le coefficient d'occupation. Les augmentations de capacité ont été essentiellement opérées sur les liaisons transcontinentales. La suspension des activités prévues au calendrier de Canjet sur le marché intérieur, en septembre 2006, a également eu une incidence favorable sur le trafic au cours du quatrième trimestre de 2006. Les PPSMO sur le marché intérieur ont connu une hausse de 2 % par rapport au quatrième trimestre de 2005, en raison d'une amélioration du coefficient d'occupation sur les vols intérieurs.

En raison de la croissance du trafic entraînée par l'augmentation de la capacité, le renforcement de la demande ainsi que les majorations tarifaires liées au carburant et des suppléments carburant destinés à compenser la hausse du coût du carburant, les produits passagers transfrontaliers ont progressé de 41 M\$ ou 10 % au quatrième trimestre de 2006 par rapport à la même période en 2005. Le rendement unitaire a reculé de 4 % au quatrième trimestre de 2006, ce qui traduit une croissance par rapport à 2005 des vols long-courriers sur les grandes destinations de villégiature. Les vols long-courriers procurent en général un moins bon rendement par passagers-milles payants que les vols court-courriers. Calculé au mille, le tarif moyen des vols long-courriers est relativement moins élevé que celui des vols court-courriers. En outre, comme les coûts des services au sol, de décollage et d'atterrissement sont les mêmes qu'il s'agisse d'un vol long ou court-courrier, les coûts unitaires par SMO des vols long-courriers sont en général moins élevés du fait de la distance parcourue. La croissance de 15 % du trafic passagers au quatrième trimestre de 2006 vient essentiellement de l'augmentation de la capacité sur Las Vegas, San Francisco et Los Angeles et de l'ajout de la ligne Toronto-San Diego en juin 2006. La baisse du rendement unitaire venant annuler l'effet de l'amélioration de 2,0 points du facteur d'occupation, les PPSMO sur les vols transfrontaliers ont décrû de 1 % au quatrième trimestre de 2005.

En raison aussi d'un meilleur rendement unitaire et d'une croissance du trafic, les produits passagers transatlantiques ont progressé de 15 M\$ ou 4 % au quatrième trimestre de 2006 comparativement à ceux du même trimestre de 2005. La croissance du rendement unitaire, de l'ordre de 2 %, au cours de la période correspondante de 2005 est attribuable pour une large part à l'augmentation des suppléments carburant en vue de contrer le renchérissement du carburant. La croissance du trafic étant en grande partie tributaire de l'augmentation de la capacité, le facteur d'occupation est resté au même niveau qu'au cours de la même période en 2005. Les PPSMO sur les vols transatlantiques se sont accrus de 2 % en raison de l'amélioration du rendement unitaire.

Principalement du fait d'un meilleur rendement unitaire, les produits passages transpacifiques ont progressé de 3 M\$ ou 1 % au quatrième trimestre de 2006 comparativement à ceux du même trimestre de 2005. Le rendement unitaire s'est amélioré de 1 %, en grande partie en raison de l'augmentation des suppléments carburant destinés à compenser le renchérissement du carburant. L'augmentation du rendement unitaire s'explique également par la majoration du tarif de la classe Affaires. Les PPSMO sur les vols transpacifiques ont connu une augmentation de 1 %, laquelle est attribuable à la croissance du rendement unitaire, le coefficient d'occupation étant à peu près le même.

En raison d'un meilleur rendement unitaire et d'une croissance du trafic, les autres produits passagers, tirés des lignes du Pacifique-Sud, des Antilles, du Mexique et d'Amérique du Sud, ont progressé de 9 M\$ ou 6 % au quatrième trimestre de 2006 par rapport à ceux de la même période en 2005. Le trafic s'est accru de 5 % en regard d'une augmentation de capacité de 1 %, haussant de 3,0 points le coefficient d'occupation. La croissance du trafic provient surtout des marchés de l'Amérique du Sud et du Mexique. Le rendement unitaire s'est accru de 1 % en raison de l'augmentation des suppléments carburant destinés à compenser le renchérissement du carburant. L'augmentation du rendement unitaire s'explique également par la majoration du tarif de la classe Affaires. Au quatrième trimestre de 2006, les PPSMO se sont accrus de 5 %, essentiellement en raison d'une amélioration du coefficient d'occupation, et en partie aussi d'une croissance du rendement unitaire.

Produits fret

Les produits fret du quatrième trimestre de 2006 ont diminué de 11 M\$ ou 6 % par rapport à ceux du même trimestre en 2005. Le trafic à l'échelle du réseau a baissé de 4 % et le rendement unitaire du fret par tonne-mille payante, de 2 %. Le service de fret a été réduit de trois avions-cargo MD-11 nolisés à deux appareils à partir du mois de novembre 2006 plutôt que les trois avions-cargo MD-11 utilisés au cours du quatrième trimestre de 2005. En conséquence, les produits fret ont diminué de 4 M\$ ou 9 % depuis 2005 en raison d'une réduction de 15 % de la capacité fret. Les produits tirés des transports de fret aérien normal ont régressé de 7 M\$ ou 5 % par rapport à ceux de la même période en 2005, surtout par suite d'une réduction du trafic de 4 % et d'une baisse du rendement unitaire par tonne-mille payante de 1 %. Les produits fret, au cours de ce trimestre, ont pâti de la diminution de la capacité fret sur certains marchés et d'une fluctuation défavorable de la monnaie.

Autres produits

Au quatrième trimestre de 2006, les autres produits ont progressé de 33 M\$ ou 23 % par rapport à ceux de la même période en 2005. La majeure partie de cette hausse, soit environ 18 M\$, provient d'une augmentation des produits de Vacances Air Canada, principalement en raison de la croissance du trafic passagers. Les frais d'annulation de vols et de modification de réservations, les produits liés au programme d'achat à bord ainsi que les autres produits de diverses provenances ont également connu des hausses.

Charges d'exploitation

Au quatrième trimestre de 2006, les autres produits ont progressé de 58 M\$ ou 2 % par rapport à ceux de la même période en 2005. Cette augmentation des charges d'exploitation, par rapport au quatrième trimestre de 2005, est en grande partie attribuable à une croissance de 4 % de la capacité ainsi qu'à une augmentation de la charge liée à la maintenance, aux matières et aux fournitures.

Le coût unitaire, mesuré en charges d'exploitation par SMO, a diminué de 1 % au cours du quatrième trimestre par rapport à celui de 2005. Le tableau ci-dessous compare les charges d'exploitation par SMO des Services Air Canada pour le quatrième trimestre de 2006 à celles de la période correspondante de 2005.

(en cents par SMO)	4 ^e trimestre		Variation	
	2006	2005	\$	%
Salaires	2,60	2,63	(0,03)	(1)
Charges sociales	0,49	0,72	(0,23)	(32)
Coûts de propriété (LAAD) ¹⁾	1,46	1,42	0,04	3
Redevances aéroportuaires et de navigation	1,62	1,61	0,01	1
Maintenance, matières et fournitures avions	1,43	1,31	0,12	9
Restauration et fournitures connexes	0,53	0,56	(0,03)	(5)
Commissions	0,34	0,34	-	-
Frais payés à Jazz au titre du CAC	1,56	1,40	0,16	11
Autres	2,83	2,94	(0,11)	(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⁾	12,86	12,93	(0,07)	(1)
Carburant avions	4,06	4,18	(0,12)	(3)
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	(0,05)	-	(0,05)	s.o.
Total des charges d'exploitation	16,87	17,11	(0,24)	(1)

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

2) Il convient de se reporter à la note 20, « Mesures financières hors PCGR », dans ce Rapport de gestion pour obtenir un complément d'information.

Les charges salariales se chiffrent à 373 M\$ au quatrième trimestre de 2006, en hausse de 10 M\$ ou 3 % par rapport au quatrième trimestre de 2005. Cette augmentation s'explique en partie par une hausse de la moyenne des salaires, laquelle n'a été compensée que partiellement par une diminution de 3 % de l'effectif ou 769 employés ETP en moyenne.

En février 2006, la Société a annoncé un programme de réduction des effectifs afin de diminuer de 20 % le nombre de ses employés non syndiqués. Une charge de 28 M\$ a été enregistrée au titre de ce programme au premier trimestre de 2006. Au cours du quatrième trimestre de 2006, le coût estimatif de ce programme a été révisé vu que l'incidence favorable de l'attrition et d'autres facteurs atténuaien le coût de la réalisation de cet objectif. Par conséquent, au quatrième trimestre de 2006, le secteur des Services Air Canada a constaté une diminution de 8 M\$ de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre.

Les charges sociales se sont élevées à 70 M\$ au quatrième trimestre de 2006, soit une baisse de 30 M\$ ou 30 % par rapport au quatrième trimestre de 2005. Les chiffres constatés au quatrième trimestre de 2006 comprennent un ajustement favorable de 6 M\$ au titre de la charge de retraite pour l'ensemble de l'exercice 2006 par suite de la réévaluation de cette charge et de 8 M\$ au titre de l'évaluation mise à jour de la charge d'indemnisation des accidentés du travail. Les chiffres du quatrième trimestre de 2005 comprennent un ajustement défavorable de 5 M\$ lié à l'évaluation actuarielle, mise à jour, de la charge d'indemnisation des accidentés du travail. En ne tenant pas compte de ces ajustements, le reste de la diminution des charges sociales de 11 M\$ s'explique surtout par une baisse des avantages complémentaires de retraite, annulée en partie par une hausse de la charge de retraite par suite de l'application d'un taux d'actualisation moins élevé aux obligations de retraite.

Au quatrième trimestre de 2006, la charge de carburant a augmenté de 6 M\$ ou 1 % par suite d'une hausse liée au volume de 23 M\$ portant la charge de carburant pour l'ensemble de 2006 à 347 M\$ ou à 16 %. Au cours de cette période, l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain a entraîné une baisse de 24 M\$ de la charge de carburant par rapport au quatrième trimestre de 2005, baisse à laquelle est venue s'ajouter un montant de 22 M\$ en raison d'une diminution du prix de base moyen du carburant. Ces baisses ont été en partie annulées par une perte réalisée sur des opérations de couverture de carburant de 29 M\$. Le coût unitaire du carburant pour le quatrième trimestre de 2006 a diminué de 3 % comparativement à celui de la même période en 2005. La charge de carburant au titre du service de fret par avions-cargos MD-11 a baissé de 6 M\$ principalement en raison de la réduction du nombre de vols.

Les coûts de propriété, qui regroupent les frais de location d'avions et la charge d'amortissement et de désuétude, se sont accrus de 14 M\$ au cours du quatrième trimestre de 2006. La hausse de ces coûts a été établie en tenant compte des nouvelles hypothèses relatives à la valeur résiduelle de certains appareils et de l'ajout de 16 appareils d'Embraer au parc d'appareils en service d'Air Canada. Par ailleurs, ces coûts ont été diminués du fait des appareils rendus aux locataires et de la fin des contrats de location, de la cession de dix CRJ100 à Jazz, qui a eu pour effet de transférer le coût de propriété à la catégorie de charge représentée par l'achat de capacité, du retranchement d'un avion-cargo MD-11 et de l'incidence du raffermissement du dollar canadien en ce qui concerne les locations d'avions.

Au quatrième trimestre de 2006, les redevances aéroportuaires et de navigation se sont accrues de 10 M\$ ou 5 % par suite surtout d'une hausse de 7 % du nombre de départs ainsi que de la majoration des droits d'atterrissement et des redevances générales principalement à l'Aéroport international Pearson de Toronto. À l'aéroport Pearson, les redevances générales ont été majorées de 9 % par passager pour les arrivées de vols intérieurs et internationaux. Ces hausses ont été en partie compensées par une réduction des redevances de navigation au Canada et, dans le cas des redevances de navigation à l'étranger, par un écart de change favorables.

Au quatrième trimestre de 2006, la charge liée à la maintenance, aux matières et aux fournitures pour les avions a connu une augmentation de 25 M\$ ou 14 %, en grande partie en raison des activités accrues de maintenance cellule portant sur les appareils 767 de Boeing et, dans une moindre mesure, de celles portant sur les A320 d'Airbus, vu la programmation du cycle de maintenance. Ont également joué dans la hausse des coûts, les activités accrues d'entretien moteurs portant sur les A320 et les A340 d'Airbus ainsi que les charges découlant de la nécessité de respecter des conditions minimales de restitution de certains appareils en location à court terme et des frais de restitutions futures d'appareils à leurs locataires. Ces hausses ont été en partie compensées par une réduction globale du nombre de composants d'avion.

La charge liée à la restauration et aux fournitures connexes a régressé de 2 M\$ ou 3 % par rapport à celle du quatrième trimestre de 2005, même si le trafic passagers a augmenté de 5 %. La hausse liée au volume a été plus que compensée par les mesures de réduction des coûts et l'incidence des nouveaux programmes de restauration, y compris le programme d'achat à bord.

Au quatrième trimestre de 2006, les frais payés à Jazz au titre du CAC de Jazz se sont élevés à 224 M\$, contre 194 M\$ pour l'exercice 2005, au titre du CAC initial de Jazz. L'augmentation de 15 % au quatrième trimestre de 2006 est principalement attribuable à l'ajout de 12 appareils au parc de Jazz, ce qui a entraîné une augmentation de 21 % des heures de vol de cale à cale, par rapport à la même période en 2005. La capacité en SMO des appareils exploités par Jazz a progressé de 26 % par rapport au quatrième trimestre de 2005.

Les charges hors exploitation se sont élevées à 52 M\$ au quatrième trimestre de 2006, alors que celles-ci se chiffraient à 86 M\$ au quatrième trimestre de 2005. Au quatrième trimestre de 2006, les intérêts débiteurs nets ont diminué de 12 M\$. L'augmentation des intérêts débiteurs, alimentée essentiellement par les opérations de financement de nouveaux appareils, a été plus qu'annulée par les intérêts capitalisés liés à l'achat des appareils 777 et 787 de Boeing et la hausse des intérêts créditeurs issue de soldes de caisse et de taux d'intérêt moyens plus élevés. Les intérêts capitalisés englobent ceux sur les sommes destinées à financer l'acquisition de nouveau matériel volant et d'autres immobilisations corporelles jusqu'à la mise en service de ces biens. Il convient de se reporter à la note 2 afférente aux états financiers consolidés combinés d'Air Canada pour de plus amples renseignements sur les intérêts capitalisés. Au quatrième trimestre de 2006, le secteur des Services Air Canada a constaté une provision pour dépréciation de 7 M\$ liée à un bien corporel. Au quatrième trimestre de 2005, la perte à la vente d'actifs et provisions pour actifs totalisait 30 M\$, dont environ 15 M\$ étaient attribuables à la moins-value liée à des 747 de Boeing hors service.

Au quatrième trimestre de 2006, les pertes liées à la réévaluation d'éléments monétaires libellés en devises ont atteint 107 M\$, pertes attribuables à la faiblesse du dollar canadien au 31 décembre 2006 par rapport à sa valeur au 30 septembre 2006. Pour la même période en 2005, elles se chiffraient à 11 M\$.

Une perte sectorielle de 144 M\$ a été constatée au quatrième trimestre de 2006, comparativement à une perte sectorielle de 135 M\$ pour la même période en 2005.

7.2 Sommaire des résultats sectoriels — Jazz

Au quatrième trimestre de 2006, le bénéfice d'exploitation s'est chiffré à 33 M\$ au titre du CAC de Jazz, alors qu'au quatrième trimestre de 2005 ce poste se chiffrait à 34 M\$, au titre du CAC initial de Jazz. Le BAIIALA pour le quatrième trimestre de 2006 s'est amélioré de 6 M\$ par rapport à la période correspondante de 2005. La hausse du BAIIALA est surtout attribuable à l'augmentation du parc aérien de Jazz, conformément au programme de Jazz visant à hausser sa part relative de la capacité en SMO en Amérique du Nord, à l'augmentation des heures de vol à contrat en vertu du CAC de Jazz et aux mesures d'économie.

Le CAC de Jazz est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2006. Les principales modifications apportées au CAC initial de Jazz portent notamment sur la prolongation de sa durée, sur l'augmentation à 133 du nombre d'appareils visés jusqu'à son échéance, ainsi que sur les frais de Jazz désormais remboursables par Air Canada à des taux majorés au titre des coûts contrôlables, les autres dépenses étant remboursables par Air Canada au coût.

Les charges d'exploitation au quatrième trimestre de 2006 se sont accrues de 48 M\$ ou 16 % par rapport à la période correspondante de 2005. La hausse notable des produits d'exploitation provient de l'ajout de 14 appareils, montant net, au parc aérien de Jazz, ce qui a fait monter de 21 % les heures de vol cale à cale par rapport au quatrième trimestre de 2005, et de la hausse des coûts refacturés à Air Canada au titre du CAC de Jazz.

Au quatrième trimestre de 2006, les charges d'exploitation se sont accrues de 49 M\$ ou 18 % par rapport au quatrième trimestre de 2005 et comprennent une hausse des coûts refacturés de 18 M\$ ou 17 % occasionnée principalement par une capacité de 26 % à la période correspondante de 2005. Le coût unitaire constaté au quatrième trimestre de 2006 a décrue de 8 % par rapport à la même période en 2005, en raison notamment d'une augmentation des vols long-courriers, qui font généralement baisser les coûts unitaires par SMO. Exclusion faite de la charge de carburant, le coût unitaire pour le quatrième trimestre de 2006 a baissé de 5 % par rapport à la période correspondante de 2005. L'augmentation du coût unitaire de location d'avions provient, pour l'essentiel, de la prise de livraison de six CRJ200 et de la cession par Air Canada de dix CRJ100, qui a été en partie contrebalancée par la fin des contrats de location-exploitation de deux appareils Dash 8.

Au quatrième trimestre de 2006, un bénéfice sectoriel de 32 M\$ a été constaté, soit à peu près le même qu'au quatrième trimestre de 2005.

7.3 Sommaire des résultats consolidés

La Société, telle qu'elle est définie aux termes de la « Convention de présentation », a dégagé un bénéfice d'exploitation de 29 M\$ pour le quatrième trimestre de 2006, une amélioration de 86 M\$, contre la perte d'exploitation de 57 M\$ enregistrée au cours de la même période en 2005.

Au quatrième trimestre de 2006, les pertes liées à la réévaluation d'éléments monétaires libellés en devises se chiffraient à 107 M\$, pertes attribuables à la faiblesse du dollar canadien au 31 décembre 2006 par rapport à sa valeur au 30 septembre 2006. Pour la même période en 2005, elles se chiffraient à 11 M\$.

Le quatrième trimestre de 2006 se solde par une perte nette de 144 M\$ ou 1,55 \$ par action diluée, contre une perte nette de 135 M\$ ou 1,53 \$ par action diluée pour la même période en 2005.

Le coût unitaire, mesuré en charges d'exploitation par SMO, a diminué de 2 % par rapport au quatrième trimestre de 2005.

8. RÉSULTATS D'EXPLOITATION – EXERCICES 2006 ET 2005

Le tableau ci-dessous présente les résultats de la Société, tels qu'ils sont définis dans la « Convention de présentation », les résultats de ses secteurs isolables et certaines mesures hors PCGR pour les exercices terminés les 31 décembre 2006 et 2005.

	Exercice terminé le 31 décembre 2006				Exercice terminé le 31 décembre 2005			
	Services Air Canada	Jazz	Élimination intersectorielle	Total consolidé	Services Air Canada	Jazz	Élimination intersectorielle	Total consolidé
Produits d'exploitation								
Passages	8 887 \$	-	-	8 887 \$	8 197 \$	2	-	8 199 \$
Fret	629	-	-	629	625	-	-	625
Autres	723	1 381	(1 453)	651	687	1 021	(1 074)	634
	10 239	1 381	(1 453)	10 167	9 509	1 023	(1 074)	9 458
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	(102)	-	-	(102)	-	-	-	-
	10 137	1 381	(1 453)	10 065	9 509	1 023	(1 074)	9 458
Charges d'exploitation								
Salaires et charges sociales	1 816	311	-	2 127	1 857	265	-	2 122
Carburant avions	2 544	285	(284)	2 545	2 197	177	(177)	2 197
Locations avions	314	134	(7)	441	341	80	(4)	417
Redevances aéroportuaires et de navigation	982	178	(178)	982	924	124	(124)	924
Maintenance, matières et fournitures avions	768	98	(11)	855	693	68	(10)	751
Communications et technologies de l'information	273	8	(3)	278	294	5	(2)	297
Restauration et fournitures connexes	322	15	(2)	335	326	8	-	334
Amortissement et désuétude	493	21	-	514	404	18	-	422
Commissions	237	-	-	237	253	-	-	253
Frais payés à Jazz au titre du CAC	871	-	(871)	-	693	-	(693)	-
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	20	-	-	20	-	-	-	-
Autres	1 383	187	(98)	1 472	1 336	149	(62)	1 423
	10 023	1 237	(1 454)	9 806	9 318	894	(1 072)	9 140
Bénéfice d'exploitation	114	144	1	259	191	129	(2)	318
Produits (charges) hors exploitation								
Intérêts créditeurs	82	6	(1)	87	48	1	(1)	48
Intérêts débiteurs	(313)	(8)	-	(321)	(270)	(16)	2	(284)
Intérêts capitalisés	62	(1)	-	61	14	-	-	14
Gain (perte) à la vente d'actifs et provisions pour actifs	(6)	-	-	(6)	(31)	4	-	(27)
Autres	(16)	(1)	-	(17)	15	-	1	16
	(191)	(4)	(1)	(196)	(224)	(11)	2	(233)
Bénéfice (perte) avant les éléments suivants :	(77)	140	-	63	(33)	118	-	85
Intérêts minoritaires	(12)	-	(140)	(152)	(13)	-	(118)	(131)
Écart de change	12	-	-	12	47	-	-	47
Charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices	3	-	-	3	(21)	-	-	(21)
Bénéfice (perte) de la période	(74) \$	140 \$	(140) \$	(74) \$	(20) \$	118 \$	(118) \$	(20) \$
BAIIALA¹⁾	921	299	(6)	1 214	936	227	(6)	1 157
BAIIALA, avant les charges exceptionnelles¹⁾	1 043	299	(6)	1 336	936	227	(6)	1 157

1) Voir plus loin dans le Rapport de gestion, la section 20, « Mesures financières hors PCGR », qui présente un rapprochement du BAIIALA et du produit (perte) d'exploitation et du BAIIALA sans les charges exceptionnelles liées aux milles Aéroplan et à la restructuration de la main-d'œuvre et du produit (perte) d'exploitation.

Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan

En 2001, Air Canada a constitué Aéroplan en société en commandite dont elle détenait la propriété exclusive. Jusque-là, le programme de fidélisation Aéroplan représentait une division d'Air Canada. Aux termes du contrat de participation et de services commerciaux (« CPSC ») intervenu entre Air Canada et Aéroplan, Air Canada a conservé la responsabilité du nombre de milles à échanger qui avaient été accumulés jusqu'au 31 décembre 2001. Aéroplan a assumé pour sa part la responsabilité de tous les milles émis à compter du 1^{er} janvier 2002. Le 31 décembre 2001, la direction d'Air Canada a estimé que, déduction faite des désistements, 103 milliards des quelque 171 milliards de milles émis et en cours seraient échangés dans le futur.

Avec le concours d'actuaires indépendants, les directions d'Air Canada et d'Aéroplan ont évalué de nouveau le nombre de milles qui devraient être échangés selon les milles qui avaient été accumulés jusqu'au 31 décembre 2001. La direction prévoit aujourd'hui que 112 milliards de milles devraient être échangés, comparativement à l'estimation initiale de 103 milliards. En vertu du CPSC en date du 9 juin 2004, tel qu'il a été modifié, les directions d'Air Canada et d'Aéroplan ont convenu d'apporter une nouvelle modification aux conditions du CPSA. Depuis le 13 octobre 2006, par modification du contrat, Air Canada a assumé la responsabilité de l'échange jusqu'à 112 milliards de milles et, en conséquence, a constaté une charge exceptionnelle de 102 M\$ au titre des 9 milliards de milles supplémentaires dans les « produits d'exploitation » du troisième trimestre de 2006, et a augmenté les produits différés d'Aéroplan. Cette modification au CPSC représente un règlement total et définitif des obligations d'Air Canada envers Aéroplan pour l'échange de milles acquis avant 2002. Aéroplan est responsable pour tout échange de milles excédant la nouvelle estimation de 112 milliards de milles. Le montant du passif supplémentaire a été déterminé en fonction de la juste valeur actuelle du nombre de milles additionnels.

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

En février 2006, la Société a annoncé un programme de réduction des effectifs afin de diminuer de 20 % le nombre de ses employés non syndiqués. En date du 14 février 2007, environ 75 % de l'objectif de réduction avait été atteint. Au premier trimestre de 2006, une charge exceptionnelle de 28 M\$ a été constatée dans le secteur des Services Air Canada relativement à ce programme. Au cours du quatrième trimestre de 2006, le coût estimatif de ce programme a été révisé vu que l'incidence favorable de l'attrition et d'autres facteurs atténuaien le coût de la réalisation de cet objectif. Par conséquent, au quatrième trimestre de 2006, le secteur des Services Air Canada a constaté une diminution de 8 M\$ de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre.

Le tableau ci-dessous présente les résultats des secteurs isolables de la Société pour l'exercice terminé les 31 décembre 2006 et 2005. Les données du tableau ci-dessous tiennent compte des produits et des charges intersectoriels.

<i>(en millions de dollars, sauf les données par action)</i>	Services Air Canada				Jazz			
	Variation				Variation			
	2006	2005	\$	%	2006	2005	\$	%
Produits d'exploitation								
Passages	8 887 \$	8 197 \$	690 \$	8	- \$	2 \$	(2) \$	(100)
Fret	629	625	4	1	-	-	-	s.o.
Autres	723	687	36	5	1 381	1 021	360	35
	10 239	9 509	730	8	1 381	1 023	358	35
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	(102)	-	(102)	s.o.	-	-	-	s.o.
	10 137	9 509	628	7	1 381	1 023	358	35
Charges d'exploitation								
Salaires et charges sociales	1 816	1 857	(41)	(2)	311	265	46	17
Carburant avions	2 544	2 197	347	16	285	177	108	61
Locations avions	314	341	(27)	(8)	134	80	54	68
Redevances aéroportuaires et de navigation	982	924	58	6	178	124	54	44
Maintenance, matières et fournitures avions	768	693	75	11	98	68	30	44
Communications et technologies de l'information	273	294	(21)	(7)	8	5	3	60
Restauration et fournitures connexes	322	326	(4)	(1)	15	8	7	88
Amortissement et désuétude	493	404	89	22	21	18	3	17
Commissions	237	253	(16)	(6)	-	-	-	s.o.
Frais payés à Jazz au titre du CAC	871	693	178	26	-	-	-	s.o.
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	20	-	20	s.o.	-	-	-	s.o.
Autres	1 383	1 336	47	4	187	149	38	26
	10 023	9 318	705	8	1 237	894	343	38
Bénéfice d'exploitation								
	114	191	(77)		144	129	15	
Produits (charges) hors exploitation								
Intérêts créditeurs	82	48	34		6	1	5	
Intérêts débiteurs	(313)	(270)	(43)		(8)	(16)	8	
Intérêts capitalisés	62	14	48		(1)	-	(1)	
Gain (perte) à la vente d'actifs et provisions pour actifs	(6)	(31)	25		-	4	(4)	
Autres	(16)	15	(31)		(1)	-	(1)	
	(191)	(224)	33		(4)	(11)	7	
Bénéfice (perte) avant les éléments suivants :								
	(77)	(33)	(44)		140	118	22	
Intérêts minoritaires	(12)	(13)	1		-	-	-	
Écart de change	12	47	(35)		-	-	-	
Recouvrement (charge) d'impôts sur les bénéfices	3	(21)	24		-	-	-	
Bénéfice sectoriel (perte)	(74) \$	(20) \$	(54) \$		140 \$	118 \$	22 \$	
BAIIALA¹⁾	921	936	(15)		299	227	72	
BAIIALA, avant les charges exceptionnelles¹⁾	1 043	936	107		299	227	72	

1) Voir plus loin dans le Rapport de gestion, la section 20, « Mesures financières hors PCGR », qui présente un rapprochement du BAIIALA et au bénéfice (perte) d'exploitation et du BAIIALA, exclusion faite des charges exceptionnelles liées aux milles Aéroplan et à la restructuration de la main-d'œuvre et au bénéfice (perte) d'exploitation.

8.1 Sommaire des résultats sectoriels — Services Air Canada

Pour l'exercice 2006, les Services Air Canada ont déclaré un bénéfice d'exploitation de 114 M\$, en baisse de 77 M\$ par rapport au bénéfice d'exploitation de 191 M\$ constaté en 2005. Exclusion faite des charges exceptionnelles de 122 M\$ liées aux milles Aéroplan et à la restructuration de la main-d'œuvre, le bénéfice d'exploitation a augmenté de 45 M\$ par rapport à la même période en 2005. Le BAIIALA s'est replié de 15 M\$ comparativement à 2005. Exclusion faite des charges exceptionnelles liées aux milles Aéroplan et des charges exceptionnelles liées à la restructuration de la main-d'œuvre, le BAIIALA s'est amélioré de 107 M\$ par rapport à 2005.

Produits passagers

En 2006, les produits passagers réseau ont progressé de 690 M\$ ou 8 %, ce qui traduit de meilleurs résultats sur le plan du rendement unitaire et du nombre de passagers attribuable à une demande plus forte. L'amélioration de 3 % du rendement à l'échelle du réseau en 2006 s'explique principalement par les augmentations des tarifs liées à la hausse du prix du carburant et des suppléments carburant destinés à compenser la hausse du coût du carburant. L'augmentation du rendement unitaire s'explique également par la majoration du tarif de la classe Affaires. L'incidence des majorations tarifaires liées au carburant, des suppléments carburant et de la majoration du tarif de la classe Affaires a été en partie annulée par la plus grande vigueur du dollar canadien pour les produits tirés des lignes internationales, des lignes transfrontalières et des lignes intérieures, s'élevant à environ 200 M\$ en 2006. La menace terroriste du 10 août 2006 au Royaume-Uni et le resserrement consécutif des mesures de sûreté ont eu des répercussions négatives en 2006. En 2006, le trafic s'est accru de 5 % en regard d'une augmentation de capacité de 4 %, ce qui a fait progresser le coefficient d'occupation de 0,7 point par rapport à 2005. Les PPSMO ont affiché une hausse de 4 % par rapport à 2005, en partie en raison d'une amélioration du coefficient d'occupation et principalement attribuable à la hausse du rendement à l'échelle du réseau.

Le tableau ci-dessous illustre les variations en pourcentage en ce qui concerne les produits passagers, la capacité, le trafic, le coefficient d'occupation, le rendement unitaire et les PPSMO pour 2006 par rapport à 2005.

Exercices 2006 et 2005	Produits passagers	Capacité (en SMO)	Trafic en PMP (en millions)	Coefficient d'occupation	Rendement	PPSMO
	Variation (%)	Variation (%)	(%)	Variation (%)	Variation (%)	Variation (%)
Lignes canadiennes	8	4	4	(0,5)	4	3
Lignes transfrontalières	17	12	16	2,5	1	4
Lignes transatlantiques	5	2	2	0,5	2	3
Lignes transpacifiques	2	-	1	1,4	1	3
Autres	9	1	3	1,8	6	8
Réseau	8	4	5	0,7	3	4

En raison d'une croissance du trafic induite par une capacité accrue et une hausse de rendement unitaire de 4 %, les produits passagers intérieurs ont progressé de 262 M\$ ou 8 % en 2006 comparativement à 2005. La suspension des activités prévues au calendrier de Canjet sur le marché intérieur en septembre 2006 a également eu une incidence favorable sur le trafic. Le rendement s'est amélioré de 4 % en raison des majorations tarifaires liées au carburant et destinées à compenser le renchérissement du carburant. La hausse de la demande à l'égard du produit Tango Plus, qui commande un prix supérieur, a également contribué à la croissance du rendement unitaire par rapport à 2005. En 2006, les PPSMO intérieurs se sont accrus de 3 % en raison d'une amélioration du rendement unitaire en partie annulée par une diminution de 0,5 point du facteur d'occupation.

En raison d'une capacité accrue, d'une demande beaucoup plus forte et d'un rendement unitaire en hausse de 1 % par rapport à 2005, les produits passagers transfrontaliers ont connu une croissance de 268 M\$ ou 17 % en 2006 par rapport à 2005. Le trafic a augmenté de 16 % en regard d'une augmentation de capacité de 12 %, haussant de 2,5 points le coefficient d'occupation. La croissance du trafic passagers en 2006 provient essentiellement de l'augmentation de la capacité sur Las Vegas, San Francisco et Los Angeles et de l'ajout de la ligne Toronto-San Diego en juin 2006. L'amélioration du rendement par rapport à 2005 s'explique par les hausses tarifaires liées au carburant, en partie atténuées par l'appréciation du dollar canadien et l'ajout de vols long-courriers sur un plus grand nombre de grandes destinations de villégiature qui a attiré un trafic procurant

un moins bon rendement unitaire moyen. En 2006, les PPSMO sur les vols transfrontaliers ont progressé de 4 % par rapport à 2005 en raison d'une amélioration du coefficient d'occupation et, à un moindre degré, de la croissance du rendement unitaire.

En raison d'une croissance du trafic et d'une majoration des suppléments carburant destinés à compenser le renchérissement du carburant, les produits passagers sur les vols transatlantiques ont progressé de 83 M\$ ou 5 % en 2006 comparativement à 2005. En 2006, le rendement unitaire sur les vols transatlantiques a progressé de 2 % par rapport à 2005. L'avantage procuré par la majoration des suppléments carburant a été en partie annulé par la plus grande vigueur du dollar canadien. L'augmentation du rendement unitaire s'explique également par la majoration du tarif de la classe Affaires. Le trafic s'est accru de 2 % en regard d'une hausse de 2 % de la capacité, de sorte que le coefficient d'occupation a progressé d'un demi-point. Les PPSMO sur les vols transatlantiques se sont accrus de 3 %, en raison et de la croissance du rendement unitaire et de la progression du coefficient d'occupation. Parmi les changements apportés au réseau transatlantique d'Air Canada, notons la conversion, à la fin de 2005, du service estival sur Rome en un service assuré à longueur d'année. De plus, en septembre 2006, Air Canada a modifié sa liaison entre Halifax-St. John's et Londres pour en faire un service sans escale entre Halifax et Londres. En novembre 2006, Air Canada a inauguré une liaison sans escale entre Edmonton et Londres. Le service transatlantique d'Air Canada a souffert de la menace terroriste du 10 août 2006 au Royaume-Uni et des nouvelles mesures de sûreté mises en place par la suite dans l'ensemble du réseau.

En raison d'une croissance du trafic et d'une majoration des suppléments carburant destinés à compenser le renchérissement du carburant, les produits passagers sur les vols transpacifiques ont progressé de 22 M\$ ou 2 % en 2006 comparativement à 2005. Le rendement a progressé de 1 % par rapport à 2005. La baisse des produits libellés en devises occasionnée par le renchérissement du dollar canadien a grandement atténué l'effet de la majoration des suppléments carburant. L'augmentation du rendement unitaire s'explique également par la majoration du tarif de la classe Affaires. La croissance du trafic en 2006 a été en grande partie effacée par les changements touchant le service sur l'Inde qui, en novembre 2005, est passé d'un service sans escale Toronto-Delhi à un service avec escale à Zurich. Alors que, en 2005, tous les produits tirés du service sur l'Inde avaient été constatés au titre des lignes transpacifiques, en 2006, seuls les produits du tronçon Zurich-Delhi y figuraient. Sans tenir compte du changement touchant le service sur l'Inde, le trafic s'est accru d'environ 6 %, tous les pays compris dans le réseau transpacifique ayant connu, à l'exception du Japon, un rendement élevé. En 2006, les PPSMO se sont accrus de 3 % par rapport à 2005, en raison et d'une progression de 1,4 point du coefficient d'occupation et d'une croissance du rendement.

En raison d'une hausse du rendement unitaire de 6 %, vu une majoration des suppléments carburant destinés à compenser le renchérissement du carburant et une croissance du trafic, les autres produits passagers tirés des lignes du Pacifique-Sud, des Antilles, du Mexique et d'Amérique du Sud ont progressé de 55 M\$ ou 9 % en 2006 par rapport à 2005. Le trafic s'est accru de 3 % en regard d'une augmentation de capacité de 1 %, haussant de 1,8 point le coefficient d'occupation par rapport à 2005. En raison d'une augmentation de la capacité et d'une plus forte demande, la croissance du trafic a été plus marquée sur les marchés du Mexique et de l'Amérique du Sud. En 2006, les PPSMO se sont accrus de 8 %, en raison d'une amélioration du coefficient d'occupation et d'une croissance du rendement unitaire.

Produits fret

Pour l'exercice 2006, les produits fret se sont accrus de 4 M\$ ou 1 %, par suite de la croissance de 4 % du trafic marchandises, qui a été en partie annulée par un recul de 3 % du rendement unitaire par tonne-mille payante. Les produits fret de 2005 se sont accrus de 28 M\$, une hausse qui s'est principalement concentrée sur les lignes transpacifiques au premier semestre de 2006, pendant lequel des avions-cargos MD-11 supplémentaires ont été mis en service. En novembre 2006, Air Canada a réduit le nombre de ses avions-cargos de trois à deux avions-cargos MD-11. La liaison sur Shanghai est passée de cinq à trois fois par semaine et les services tout-cargo sur l'Europe sont demeurés pratiquement les mêmes.

Les produits tirés des transports de fret aérien normal ont reculé de 24 M\$ ou 5 % depuis 2005, surtout par suite d'une réduction de 3 % du trafic et d'une baisse du rendement unitaire par tonne-mille payante de 2 %. De cette diminution, les produits tirés des services nord-américains de fret aérien normal ont régressé de 10 M\$ ou 6 %, en raison de la réduction du trafic, en partie annulée par une hausse des rendements unitaires par tonne-mille payante. Les produits tirés des transports internationaux de fret aérien normal ont baissé de 14 M\$, ou 4 %, principalement par suite de rendements plus faibles. Une fluctuation de la monnaie défavorable a joué un rôle important dans la régression du rendement unitaire.

Autres produits

En 2006, les autres produits ont grimpé de 36 M\$ ou 5 % par rapport à 2005. Les frais d'annulation de vols et de modification de réservations, les produits liés au programme d'achat à bord ainsi que les autres produits de diverses provenances ont également connu des hausses de produits.

Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation ont augmenté en 2006 de 705 M\$ ou 8 %, en grande partie du fait d'une croissance de 4 % de la capacité jumelée à une augmentation de 347 M\$ ou 16 % de la charge de carburant.

En 2006, le coût unitaire a augmenté de 4 % par rapport à 2005. Compte non tenu de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre, le coût unitaire s'est accru de 1 % par rapport à 2005.

Le tableau ci-dessous compare les charges d'exploitation par SMO des Services Air Canada pour 2006 aux charges d'exploitation par SMO des Services Air Canada pour 2005.

(en cents par SMO)	Variation			
	2006	2005	\$	%
Salaires	2,35	2,45	(0,10)	(4)
Charges sociales	0,62	0,70	(0,08)	(11)
Coûts de propriété (LAAD) ¹⁾	1,32	1,27	0,05	4
Redevances aéroportuaires et de navigation	1,61	1,57	0,04	3
Maintenance, matières et fournitures avions	1,26	1,18	0,08	7
Restauration et fournitures connexes	0,53	0,55	(0,02)	(4)
Commissions	0,39	0,43	(0,04)	(9)
Frais payés à Jazz au titre du CAC	1,43	1,18	0,25	21
Autres	2,70	2,78	(0,08)	(3)
Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre²⁾	12,21	12,11	0,10	1
Carburant avions	4,17	3,73	0,44	12
Charge exceptionnelle liées à la restructuration de la main-d'œuvre	0,03	-	0,03	s.o.
Total des charges d'exploitation	16,41	15,84	0,57	4

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

2) Il convient de se reporter à la note 20, « Mesures financières hors PCGR », du présent rapport pour obtenir un complément d'information.

Les charges salariales en 2006 totalisent 1 437 M\$, en baisse de 6 M\$ par rapport à 2005, principalement en raison de la réduction de 2 % de l'effectif, soit en moyenne 413 employés ETP.

Les charges sociales se sont élevées à 379 M\$ en 2006, en baisse de 35 M\$ ou 8 % par rapport à l'exercice 2005. Cette diminution s'explique par la baisse des avantages complémentaires de retraite, contrebalancée en partie par une hausse de la charge de retraite par suite de l'application d'un taux d'actualisation moins élevé aux obligations de retraite. Les chiffres du quatrième trimestre de 2006 comprennent un ajustement favorable de 8 M\$ lié à l'évaluation mise à jour de la charge d'indemnisation des accidentés du travail. Les chiffres du quatrième trimestre de 2005 comprennent un ajustement défavorable de 5 M\$ lié à l'évaluation actuarielle mise à jour de la charge d'indemnisation des accidentés du travail.

Alimentée par la flambée des prix du kérósène, la facture de carburant pour 2006 a grimpé de 347 M\$, ou 16 %. En 2006, une hausse moyenne de 384 M\$ du prix de base du carburant, une augmentation de 100 M\$ liée au trafic et une augmentation de 40 M\$ sur les opérations de couverture du carburant ont été en partie absorbées par une réduction de 177 M\$ attribuable à la vigueur du dollar canadien.

Les coûts de propriété, qui regroupent les frais de location d'avions et la charge d'amortissement et de désuétude, se sont accrus de 62 M\$ en 2006. La hausse de ces coûts a été établie en tenant compte des nouvelles hypothèses relatives à la valeur résiduelle de certains appareils, de l'ajout de 16 appareils d'Embraer au parc d'appareils en service d'Air Canada et de l'augmentation du nombre d'avions-cargos MD-11 en service au premier semestre de 2006. Par ailleurs, ces coûts ont été diminués du fait de la cession de 10 CRJ100 au parc de Jazz, de l'incidence du raffermissement du dollar canadien en ce qui concerne les locations d'avions, et de l'effet des appareils rendus et des résiliations de contrats de location d'avions.

En 2006, les redevances aéroportuaires et de navigation se sont accrues de 58 M\$ ou 6 %, par suite surtout d'une hausse de 6 % des départs ainsi que de la majoration des droits d'atterrissement et des redevances générales principalement à l'aéroport international Pearson de Toronto. À l'aéroport Pearson, les redevances générales ont été majorées de 9 % par passager pour les arrivées de vols intérieurs et internationaux. Ces hausses ont été en partie compensées par une réduction des redevances de navigation au Canada et, dans le cas des redevances de navigation à l'étranger, par un écart de change favorable.

La charge de maintenance, matières et fournitures avions de l'exercice 2006 s'est accrue de 75 M\$, ou 11 %, en raison surtout de la hausse des coûts de maintenance de la flotte d'A320 d'Airbus et, dans une moindre mesure, des coûts de maintenance de la flotte de 767 de Boeing. Les réacteurs des A320 d'Airbus sont rendus à un cycle d'entretien où il faut remplacer des pièces à durée de vie limitée et procéder à une inspection générale. Les autres augmentations des coûts de maintenance moteurs sont attribuables à l'accroissement des opérations d'entretien des A340 d'Airbus et à une augmentation globale des prix des moteurs. Ces hausses ont été en partie contrebalancées par une baisse des activités d'entretien moteurs des 767 de Boeing. Parmi les facteurs responsables de cette augmentation par rapport à 2005, notons également un ajout aux provisions pour fins de maintenance, pour tenir compte de la nécessité de respecter des conditions minimales de rendu de certains appareils en location à court terme, et des frais futurs liés aux appareils rendus à leurs locataires.

La charge liée à la restauration et aux fournitures connexes a régressé de 4 M\$ ou 1 % par rapport à celle de 2005, même si le trafic passagers a augmenté de 5 %. La hausse liée au volume a été plus que compensée par les mesures de réduction des coûts et l'incidence des nouveaux programmes de restauration, y compris le programme d'achat à bord.

En 2006, les commissions versées ont diminué de 16 M\$, ou 6 %, en regard d'une croissance de 8 % des produits passages et fret combinés. Le repli des commissions versées vient essentiellement de la révision à la baisse du barème de commission, conjuguée à d'autres mesures commerciales visant à réduire le versement de commissions qui ont plus qu'annulé l'augmentation liée au volume de ventes. Les commissions, en pourcentage des produits passages et fret, sont passées de 2,9 % en 2005 à 2,5 % en 2006. En décembre 2006, les réservations intérieures ont été effectuées par Internet dans une proportion d'environ 61 %, soit une hausse approximative de 11 points par rapport au même mois de l'an passé.

En 2006, les frais payés à Jazz au titre du CAC de Jazz se chiffrent à 871 M\$, contre 693 M\$ pour l'exercice 2005, au titre du CAC initial de Jazz. L'augmentation de 26 % est principalement attribuable à l'ajout de 12 appareils au parc de Jazz, ce qui a entraîné une augmentation de 27 % des heures de vol de cale à cale, par rapport à 2005. La capacité en SMO des appareils exploités par Jazz a progressé de 51 % par rapport à 2005.

Les autres charges de 2006 se sont accrues de 47 M\$ par rapport à 2005, par suite d'augmentations des frais de cartes de crédit, des honoraires de services-conseils, des charges de publicité et de promotion, des loyers d'installations et des frais liés aux équipages.

En 2006, les charges hors exploitation se chiffraient à 191 M\$, comparativement à des charges hors exploitation de 224 M\$ pour 2005. Pour 2006, les intérêts débiteurs nets ont diminué de 39 M\$ par rapport à 2005. L'augmentation des intérêts débiteurs, stimulée essentiellement par les opérations de financement de nouveaux appareils, a été plus que compensée par les intérêts capitalisés liés à l'achat des appareils de 777 et 787 de Boeing et la hausse des intérêts créditeurs issue de soldes de caisse et de taux d'intérêt moyens plus élevés. En 2006, une perte à la vente d'actifs et provisions pour actifs de 6 M\$ a été constatée. Le secteur des Services Air Canada a constaté au quatrième trimestre une perte de valeur de 7 M\$ liée à un de ses immeubles et a réalisé au troisième trimestre un gain à la vente d'un de ses actifs immobiliers d'une valeur de 5 M\$. En 2005, la perte à la vente d'actifs et provisions pour actifs totalisait 31 M\$, dont environ la moitié était attribuable à la moins-value liée à des 747 de Boeing.

Les gains tirés de la réévaluation d'éléments monétaires libellés en devises se chiffrent à 12 M\$ pour 2006 et proviennent surtout du raffermissement du dollar canadien au 31 décembre 2006 par rapport au 31 décembre 2005. Ces chiffres sont comparés aux écarts de change de 47 M\$ constatés en 2005.

Une perte sectorielle de 74 M\$ a été constatée en 2006, comparativement à une perte sectorielle de 20 M\$ en 2005, soit une baisse de 54 M\$, pour les raisons énoncées ci-dessus.

8.2 Sommaire des résultats sectoriels — Jazz

En 2006, le bénéfice d'exploitation s'est chiffré à 144 M\$ au titre du CAC de Jazz, par rapport à un bénéfice d'exploitation de 129 M\$ en 2005 au titre du CAC initial de Jazz. Le BAIIALA de 2006 s'est accru de 72 M \$ par rapport à 2005. La hausse des produits d'exploitation et du BAIIALA en 2006 est surtout attribuable à l'augmentation du parc aérien de Jazz, conformément au programme de Jazz visant à hausser sa part relative de la capacité en SMO en Amérique du Nord, à l'augmentation des heures de vol à contrat en vertu du CAC de Jazz et aux mesures d'économie.

Le CAC de Jazz est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2006. Les principales modifications apportées au CAC initial de Jazz portent notamment sur l'extension de sa durée, sur l'augmentation à 133 du nombre d'appareils visés jusqu'à son échéance, ainsi que sur les frais de Jazz désormais remboursables par Air Canada à des taux majorés au titre des coûts contrôlables, les autres dépenses étant remboursables par Air Canada au coût.

En 2006, les produits d'exploitation ont grimpé de 358 M\$ ou 35 % par rapport à 2005. La hausse notable des produits d'exploitation provient de l'ajout net de 14 appareils au parc aérien de Jazz, ce qui a fait monter de 27 % les heures de vol cale à cale par rapport à 2005, et de la hausse des coûts refacturés à Air Canada au titre du CAC de Jazz.

Les charges d'exploitation se sont accrues de 343 M\$ ou 38 % par rapport à 2005 et comprennent une hausse des coûts refacturés de 177 M\$ ou 55 %, conséquence surtout d'une augmentation de la capacité de 51 %. Le coût unitaire pour 2006 a décrue de 12 %, comparativement à 2005, en raison notamment d'une augmentation des vols long-courriers, qui font généralement baisser les coûts unitaires par SMO. Exclusion faite de la charge de carburant, le coût unitaire pour 2006 a diminué de 10 %. Des réductions du coût unitaire ont été opérées dans toutes les catégories de dépenses, à l'exception de la charge de carburant et des locations d'avions. L'augmentation du coût unitaire de location d'avions provient, pour l'essentiel, de l'ajout de six CRJ200 au parc aérien et de la cession par Air Canada de dix CRJ100, qui a été en partie contrebalancée par la fin des contrats de location-exploitation de deux appareils Dash 8.

Un bénéfice sectoriel de 140 M\$ a été constaté en 2006, comparativement à un bénéfice sectoriel de 118 M\$ en 2005.

8.3 Sommaire des résultats consolidés

La Société, telle qu'elle est définie aux termes de la « Convention de présentation », a enregistré un bénéfice d'exploitation de 259 M\$, soit une diminution de 59 M\$ par rapport au bénéfice d'exploitation de 318 M\$ affiché en 2005. Si on soustrait les charges exceptionnelles de 122 M\$ liées aux milles Aéroplan et à la restructuration de la main-d'œuvre, il s'agit d'une augmentation de 63 M\$ par rapport à 2005.

Les gains tirés de la réévaluation d'éléments monétaires libellés en devises se chiffrent à 12 M\$ pour 2006 et viennent surtout du raffermissement du dollar canadien au 31 décembre 2006 par rapport au 31 décembre 2005. Ces chiffres sont comparables aux gains de 47 M\$ constatés en 2005.

L'exercice de 2006 se solde par une perte nette de 74 M\$, ou 0,83 \$ par action diluée, contre une perte nette de 20 M\$, ou 0,25 \$ par action diluée en 2005. La perte nette de 2006 comprend des charges exceptionnelles de 122 M\$ (83 M\$ après impôts).

Le coût unitaire, mesuré en charges d'exploitation par SMO, a augmenté de 3 % en 2006 par rapport à 2005. Compte non tenu de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre, le coût unitaire n'a pratiquement pas bougé en 2006 par rapport à 2005.

9. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL**9.1 Situation financière**

Les états financiers consolidés combinés de la Société englobent les comptes de certaines entités sur lesquelles Air Canada n'exerce pas un contrôle du point de vue juridique, notamment Jazz, ainsi que certaines entités de location d'avions et de réacteurs et sociétés d'avitaillement. Cependant, si l'actif et le passif de ces entités sont pris en compte dans les états financiers consolidés combinés d'Air Canada, il n'y a pas de recours contre Air Canada en ce qui concerne le passif de ces entités juridiques distinctes, sauf en cas d'obligations en vertu de contrats comme le CAC de Jazz ou de garanties. L'information est présentée dans l'analyse du bilan sur une base consolidée. Les créanciers de Jazz n'ont aucun recours contre Air Canada en ce qui concerne le passif constaté de Jazz.

Sommaire consolidé

Au 31 décembre 2006, l'actif à court terme avait augmenté de 1 811 M\$ depuis le 31 décembre 2005, surtout en raison de l'augmentation de 909 M\$ de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme, ce qui reflète notamment le produit net tiré du PAPE de 187 M\$ et le produit de 1 156 M\$ tiré de la cession des placements à ACE, comme il est mentionné à la note 1 des états financiers consolidés combinés d'Air Canada. L'actif à court terme inclut également un actif d'impôts futurs de 345 M\$ découlant de la stratégie d'utilisation de pertes fiscales, contrebalancé par des impôts exigibles de 345 M\$, ainsi qu'un actif de maintenance payé d'avance de 535 M\$ auprès d'ACTS SEC (« ACTS »), tous deux liés au PAPE d'Air Canada. Les immobilisations corporelles se sont accrues de 495 M\$, essentiellement par suite d'acquisitions, surtout des avions, compensées par l'amortissement. Les actifs incorporels ont diminué de 601 M\$ principalement par suite de la reprise par ACE d'une provision pour moins-value des actifs d'impôts futurs, ce qui a entraîné une réduction au prorata des actifs incorporels d'Air Canada. Il convient de se reporter à la note 8 afférente aux états financiers consolidés combinés d'Air Canada pour de plus amples renseignements.

Au 31 décembre 2006, le passif à court terme s'est accru de 1 187 M\$, traduisant surtout une augmentation de la part à court terme de la dette à long terme et des impôts exigibles de 345 M\$ afférents au PAPE d'Air Canada.

La dette à long terme et les obligations au titre des contrats de location-acquisition ont augmenté de 200 M\$ et rendent compte de l'incidence de certaines activités de financement, décrites ci-après sous *Liquidités et fonds de roulement*, ainsi que d'un taux de change du dollar canadien favorable pour les éléments de dette et obligations au titre des contrats de location-acquisition libellés en dollars US.

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

Il convient de se reporter à la section 9.6 du présent Rapport de gestion pour de plus amples renseignements sur les projections des dépenses en immobilisations prévues et engagées et sur l'incidence qu'auront ces dépenses sur les immobilisations corporelles et sur la dette à long terme.

Voici un aperçu des bilans de la Société, telle qu'elle est définie aux termes de la « Convention de présentation », et de ses deux secteurs isolables pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars)	31 décembre 2006				31 décembre 2005			
	Services		Élimination intersectorielle	Total consolidé	Services		Élimination intersectorielle	Total consolidé
	Air Canada	Jazz			Air Canada	Jazz		
ACTIF								
Actif à court terme								
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 312	\$ 135	- \$	1 447	\$ 34	- \$	1 034	\$ 302
Placements à court terme	798	-	-	798	302	-	-	302
	2 110	135	-	2 245	1 302	34	-	1 336
Liquidités soumises à des restrictions	109	-	-	109	86	-	-	86
Débiteurs	739	71	(122)	688	699	198	(237)	660
Rechanges, matières et fournitures	119	29	-	148	154	25	-	179
Charges payées d'avance et autres actifs à court terme	115	9	-	124	115	7	-	122
Maintenance payée d'avance à des apparentés	535	-	-	535	-	-	-	-
Impôts sur les bénéfices futurs	345	-	-	345	-	-	-	-
	4 072	244	(122)	4 194	2 356	264	(237)	2 383
Immobilisations corporelles	5 747	199	-	5 946	5 257	194	-	5 451
Charges reportées	73	30	-	103	94	33	-	127
Actifs incorporels	1 185	9	-	1 194	1 799	10	2	1 811
Acomptes et autres actifs	311	1	-	312	489	3	(2)	490
	11 388	483	(122)	11 749	9 995	504	(237)	10 262
PASSIF								
Passif à court terme								
Créditeurs et charges à payer	1 430	213	(122)	1 521	1 476	172	(237)	1 411
Produits passages perçus d'avance	1 019	-	-	1 019	893	-	-	893
Part à court terme des produits reportés Aéroplan	58	-	-	58	89	-	-	89
Part à court terme de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-acquisition	367	-	-	367	262	3	-	265
Billet à payer à ACTS	535	-	-	535	-	-	-	-
Impôts exigibles	345	-	-	345	-	-	-	-
	3 754	213	(122)	3 845	2 720	175	(237)	2 658
Dette à long terme et contrats de location-acquisition	3 081	115	-	3 196	2 786	210	-	2 996
Billet à payer à une filiale d'ACE	-	-	-	-	340	-	-	340
Impôts sur les bénéfices futurs	134	-	-	134	217	-	-	217
Passif au titre des régimes de retraite et d'avantages complémentaires	1 867	9	-	1 876	2 147	7	-	2 154
Autres passifs à long terme	410	62	-	472	437	59	-	496
Actions privilégiées	-	-	-	-	50	-	-	50
	9 246	399	(122)	9 523	8 697	451	(237)	8 911
INTÉRÊTS MINORITAIRES								
	212	-	162	374	203	-	130	333
CAPITAUX PROPRES PAR SECTEUR								
	1 930	84	(162)	1 852	1 095	53	(130)	1 018
	11 388 \$	483 \$	(122) \$	11 749 \$	9 995 \$	504 \$	(237) \$	10 262 \$

9.2 Liquidités et fonds de roulement

Services Air Canada

Au 31 décembre 2006, les Services Air Canada disposaient de 2 110 M\$ sous forme de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme, et avaient un fonds de roulement positif de 318 M\$. Par rapport au 31 décembre 2005, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme se sont accrus de 808 M\$, surtout en raison du produit net de 187 M\$ et de la cession de placements d'Air Canada à ACE de 1 156 M\$ (673 M\$ liés à la cession d'ACTS à ACE et 483 M\$ liés à la cession de Jazz à ACE).

On prévoit que la mise en place du modèle tarifaire innovateur d'Air Canada axé sur la clientèle conjuguée au réaménagement du réseau et au renouvellement du parc aérien générera davantage de produits et augmentera les économies dorénavant. En conséquence, on s'attend à ce qu'augmentent les flux de trésorerie liés à l'exploitation, augmentation qui servira en partie à financer les dépenses en immobilisations ainsi qu'à rembourser la dette contractée pour financer une part substantielle des dépenses en immobilisations. La Société surveille toujours de près ses exigences en matière de liquidités et évalue diverses opérations et initiatives financières visant ainsi à s'assurer qu'elle répond à ses besoins de liquidités futurs. Au 31 décembre 2006, les Services Air Canada disposaient d'une facilité de crédit consortiale garantie inutilisée de 400 M\$ de laquelle aucun montant n'a été tiré.

Jazz

Au 31 décembre 2006, Jazz disposait de 135 M\$ sous forme de trésorerie et de placements à court terme, et avait un fonds de roulement positif de 31 M\$. Par rapport au 31 décembre 2005, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme se sont accrus de 101 M\$ et le fonds de roulement a diminué de 58 M\$.

Sommaire consolidé

Au 31 décembre 2006, la Société disposait de 2 245 M\$ sous forme de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme, et avait un fonds de roulement positif de 349 M\$. Par rapport au 31 décembre 2005, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme ont augmenté de 909 M\$ et le fonds de roulement s'est accru de 624 M\$.

9.3 Flux de trésorerie du quatrième trimestre de 2006 par rapport au quatrième trimestre de 2005

Suit un aperçu des flux de trésorerie de la Société telle qu'elle est définie aux termes de la « Convention de présentation », et de ses deux secteurs isolables pour les périodes indiquées :

(en millions de dollars)	Trimestre terminé le 31 décembre 2006				Trimestre terminé le 31 décembre 2005			
	Services Air Canada	Jazz	Élimination intersectorielle	Total consolidé	Services Air Canada	Jazz	Élimination intersectorielle	Total consolidé
Flux de trésorerie liés à l'exploitation								
Bénéfice (perte) de la période	(144) \$	32 \$	(32) \$	(144) \$	(136) \$	32 \$	(32) \$	(136) \$
Ajustements de rapprochement des flux de trésorerie nets provenant de l'exploitation								
Amortissement et désuétude	135	6	-	141	106	4	-	110
Gain (perte) à la vente d'actifs	10	-	-	10	30	(1)	-	29
Écart de change	134	-	-	134	11	-	-	11
Impôts sur les bénéfices futurs	(23)	-	-	(23)	(57)	-	-	(57)
Capitalisation des régimes d'avantages sociaux supérieure à la charge constatée	(98)	-	-	(98)	(26)	-	-	(26)
Diminution (augmentation) des débiteurs	93	7	3	103	271	(32)	23	262
Diminution (augmentation) des recharges, matières et fournitures	(27)	(3)	-	(30)	(70)	(2)	-	(72)
Augmentation (diminution) des créiteurs et charges à payer	(131)	(12)	(3)	(146)	74	39	(24)	89
Augmentation (diminution) des produits passages perçus d'avance, déduction faite des liquidités soumises à des restrictions	(32)	-	-	(32)	(164)	-	-	(164)
Augmentation (diminution) de l'obligation au titre des milles Aéroplan	(25)	-	-	(25)	(40)	-	-	(40)
Intérêts minoritaires	-	-	36	36	-	-	35	35
Répartition des charges générales	2	-	-	2	2	-	-	2
Versements au titre des locations avions inférieurs (supérieurs) aux frais de location	(3)	-	-	(3)	9	30	-	39
Autres	(50)	3	(4)	(51)	(58)	3	(2)	(57)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	(159)	33	-	(126)	(48)	73	-	25
Flux de trésorerie liés aux activités de financement								
Émission d'actions par Air Canada	187	-	-	187	-	-	-	-
Cession de placements dans ACTS à ACE	673	-	-	673	20	-	-	20
Cession de placements dans Jazz à ACE	83	-	-	83				
Emprunts liés aux appareils	76	-	-	76	191	-	-	191
Gestion de trésorerie avec des apparentés	-	-	-	-	(50)	-	-	(50)
Distributions versées à des intérêts minoritaires	-	(15)	-	(15)	-	-	-	-
Billet à payer à ACE	(140)	-	-	(140)	-	-	-	-
Réduction de la dette à long terme et des obligations au titre de contrats de location-acquisition	(71)	-	-	(71)	(60)	-	-	(60)
Autres	-	-	-	-	-	(1)	-	(1)
	808	(15)	-	793	101	(1)	-	100
Flux de trésorerie liés à l'investissement								
Placements à court terme	(383)	-	-	(383)	921	-	-	921
Nouvelles immobilisations corporelles	(206)	(7)	-	(213)	(465)	(2)	-	(467)
Réduction d'un billet à recevoir d'ACE	186	-	-	186	-	-	-	-
Produits de la vente d'actifs	-	-	-	-	-	1	-	1
Diminution (augmentation) des montants à recevoir d'Air Canada	-	-	-	-	42	(42)	-	-
Gestion de trésorerie avec des apparentés	40	-	-	40	(43)	-	-	(43)
Espèces en garantie de lignes de crédit	18	-	-	18	-	-	-	-
Autres	2	-	-	2	5	(5)	-	-
	(343)	(7)	-	(350)	460	(48)	-	412
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	306	11	-	317	513	24	-	537
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de la période	1 312 \$	135 \$	- \$	1 447 \$	1 000 \$	34 \$	\$	1 034 \$

Comme il est fait mention dans la note 1 des états financiers consolidés combinés d'Air Canada, les comptes intersociétés entre ACE et Air Canada ont été réglés lors du PAPE d'Air Canada, ce qui a donné lieu à une augmentation de 170 M\$ au titre de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, une réduction de 269 M\$ au titre des acomptes et autres actifs (comprenant une avance de 186 M\$ et un billet à recevoir dans le cadre de la cession de placements de Jazz de 83 M\$), une réduction de 41 M\$ au titre des débiteurs et une réduction de 140 M\$ au titre de la dette à long terme. Ces flux de trésorerie sont mentionnés dans la section pertinente relative aux flux de trésorerie ci-dessous.

Flux de trésorerie liés à l'exploitation

Au quatrième trimestre, les flux de trésorerie affectés à l'exploitation se chiffraient à 159 M\$, soit une détérioration de 111 M\$ par rapport à la même période de 2005, laquelle est principalement due aux variations défavorables dans les éléments du fonds de roulement se répercutant sur la trésorerie et à une augmentation de 72 M\$ de la capitalisation au titre des régimes de retraite au quatrième trimestre de 2005. Les variations défavorables du fonds de roulement étaient principalement attribuables au décalage entre le moment où ces montants ont été réglés par rapport aux activités d'exploitation normales.

Le secteur Jazz a tiré des flux de trésorerie de 33 M\$ de son exploitation au quatrième trimestre de 2006, lesquels sont venus pour une large part des bons résultats que Jazz a tirés de son exploitation au titre du CAC avec Air Canada, compte tenu des coûts en espèces engagés.

Flux de trésorerie liés au financement

Les flux de trésorerie liés aux activités de financement comprenaient un produit net de 187 M\$, une cession de placements d'Air Canada à ACE de 756 M\$ (673 M\$ relatifs à la cession d'ACTS à ACE et 83 M\$ liés au règlement d'un billet à recevoir d'ACE dans le cadre de la cession de placements d'Air Canada dans Jazz), et le règlement de billets à payer à ACE de 140 M\$, tous concurremment avec le PAPE d'Air Canada.

Les emprunts liés aux appareils se sont chiffrés à 76 M\$ au quatrième trimestre de 2006 en ce qui concerne les Services Air Canada et ont principalement porté sur la livraison de trois appareils d'Embraer au quatrième trimestre de 2006. Les paiements programmés et autres versements sur la dette et les obligations au titre des contrats de location-acquisition ont totalisé 71 M\$ au quatrième trimestre de 2006.

Les sorties de fonds liées aux activités de financement de Jazz se sont chiffrées à 15 M\$ au quatrième trimestre de 2006 et ont porté sur des distributions à des intérêts minoritaires.

Flux de trésorerie liés à l'investissement

Au quatrième trimestre de 2006, les nouvelles immobilisations corporelles ont totalisé 206 M\$ en ce qui concerne le secteur des Services Air Canada. Ces nouvelles immobilisations comprenaient 89 M\$ liés à trois appareils d'Embraer et 50 M\$ au programme de réaménagement des cabines et d'installation de systèmes de divertissements de bord sur la flotte CRJ705 de Bombardier qui appartient à Jazz. Les autres nouvelles immobilisations étaient liées aux stocks et aux réacteurs de recharge, aux projets d'élaboration de systèmes ainsi qu'aux matériels et installations au sol. En outre, les Services Air Canada ont reçu 186 M\$ d'ACE dans le cadre du règlement de billets à recevoir concurremment avec le PAPE d'Air Canada.

Les sorties de fonds liées aux activités d'investissement de Jazz ont totalisé 7 M\$ au quatrième trimestre de 2006 et principalement porté sur des améliorations aux appareils et l'achat de deux appareils Dash 8-300.

9.4 Comparaison des flux de trésorerie de 2006 et de 2005

Suit un aperçu des flux de trésorerie de la Société telle qu'elle est définie aux termes de la « Convention de présentation », et de ses deux secteurs isolables pour les périodes indiquées :

(en millions de dollars)	Exercice terminé le 31 décembre 2006				Exercice terminé le 31 décembre 2005			
	Services Air Canada	Jazz	Élimination intersectorielle	Total consolidé	Services Air Canada	Jazz	Élimination intersectorielle	Total consolidé
Flux de trésorerie liés à l'exploitation								
Bénéfice (perte) de la période	(74) \$	140 \$	(140) \$	(74) \$	(20) \$	117 \$	(117) \$	(20) \$
Adjustements de rapprochement des flux de trésorerie nets provenant de l'exploitation								
Amortissement et désuétude	493	21	-	514	404	18	-	422
Gain (perte) à la vente d'actifs	6	-	-	6	31	(4)	-	27
Écart de change	6	-	-	6	(83)	-	-	(83)
Impôts sur les bénéfices futurs	(3)	-	-	(3)	11	-	-	11
Capitalisation des régimes d'avantages sociaux supérieure à la charge constatée	(228)	-	-	(228)	(74)	-	-	(74)
Diminution (augmentation) des débiteurs	(81)	124	(115)	(72)	176	(146)	157	187
Diminution (augmentation) des rechanges, matières et fournitures	35	(4)	-	31	(51)	(13)	-	(64)
Augmentation (diminution) des créditeurs et charges à payer	30	(125)	115	20	(218)	215	(157)	(160)
Augmentation (diminution) des produits passages perçus d'avance, déduction faite des liquidités soumises à des restrictions	103	-	-	103	183	-	-	183
Augmentation (diminution) de l'obligation au titre des milles Aéroplan	(108)	-	-	(108)	(146)	-	-	(146)
Intérêts minoritaires	-	-	152	152	-	-	131	131
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	102	-	-	102	-	-	-	-
Répartition des charges générales	11	-	-	11	21	-	-	21
Versements au titre des locations avions inférieurs (supérieurs) aux frais de location	(16)	-	-	(16)	21	12	-	33
Autres	(65)	26	(12)	(51)	(59)	(7)	(14)	(80)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	211	182	-	393	196	192	-	388
Flux de trésorerie liés aux activités de financement								
Émission d'actions par Air Canada	187	-	-	187	-	-	-	-
Émission de parts de Jazz	-	218	-	218	-	-	-	-
Cession de placements dans ACTS à ACE	673	-	-	673	-	-	-	-
Cession de placements dans Jazz à ACE	483	-	-	483	-	-	-	-
Cession de placements dans Aéroplan à ACE	-	-	-	-	1 070	-	-	1 070
Billet relatif à l'acquisition payé par Jazz à ACE	-	(424)	-	(424)	-	-	-	-
Emprunts au titre de la facilité de crédit de Jazz	-	113	-	113	-	-	-	-
Emprunts liés aux appareils	397	-	-	397	404	-	-	404
Gestion de trésorerie avec des apparentés	-	-	-	-	(4)	-	-	(4)
Distributions versées à des intérêts minoritaires	-	(86)	-	(86)	-	-	-	-
Règlement des effets à payer à ACE	(140)	-	-	(140)	-	-	-	-
Réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-acquisition	(264)	(14)	-	(278)	(351)	(3)	-	(354)
Augmentation (diminution) de l'endettement d'Air Canada	-	-	-	-	5	(5)	-	-
Autres	(1)	-	-	(1)	(5)	(1)	-	(6)
	1 335	(193)	-	1 142	1 119	(9)	-	1 110
Flux de trésorerie liés à l'investissement								
Placements à court terme	(496)	-	-	(496)	(250)	-	-	(250)
Nouvelles immobilisations corporelles	(863)	(25)	-	(888)	(852)	(16)	-	(868)
Réduction d'un billet à recevoir d'ACE	186	-	-	186	-	-	-	-
Produits de la vente d'actifs	40	-	-	40	37	4	-	41
Diminution (augmentation) des montants à recevoir d'Air Canada	(137)	137	-	-	137	(137)	-	-
Gestion de trésorerie avec des apparentés	32	-	-	32	(59)	-	-	(59)
Espèces en garantie de lignes de crédit	4	-	-	4	(35)	-	-	(35)
	(1 234)	112	-	(1 122)	(1 022)	(149)	-	(1 171)
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	312	101	-	413	293	34	-	327
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de la période	1 312 \$	135 \$	- \$	1 447 \$	1 000 \$	34 \$	- \$	1 034 \$

Flux de trésorerie liés à l'exploitation

Pour l'exercice 2006, les flux de trésorerie tirés de l'exploitation du secteur Services Air Canada s'établissent à 211 M\$, soit une augmentation de 15 M\$ par rapport à 2005, surtout en raison de meilleurs résultats d'exploitation en partie compensés par une hausse de la capitalisation au titre des régimes de retraite. La capitalisation au titre des régimes de retraite s'établissait à 447 M\$ en 2006, contre 278 M\$ en 2005.

Le secteur Jazz a tiré des flux de trésorerie positifs de 182 M\$ de son exploitation en 2006, lesquels sont venus pour une large part des bons résultats que Jazz a tirés de son exploitation au titre du CAC avec Air Canada, compte tenu des coûts en espèces engagés.

Flux de trésorerie liés au financement

Les flux de trésorerie liés aux activités de financement comprennent un produit net de 187 M\$ tiré de l'émission d'actions d'Air Canada, une cession de placements d'Air Canada à ACE de 1 156 M\$ (673 M\$ liés au transfert d'ACTS à ACE, 483 M\$ liés à la cession de placements d'Air Canada dans Jazz) et le règlement de billets à payer à ACE de 140 M\$.

En ce qui concerne les Services Air Canada, les emprunts liés aux appareils ont totalisé 397 M\$ en 2006 et surtout porté sur la livraison de 16 appareils Embraer en 2006. Les paiements programmés et autres versements sur la dette et les obligations au titre des contrats de location-acquisition se chiffrent à 264 M\$ pour 2006.

Les sorties de fonds liées aux activités de financement de Jazz se sont chiffrées à 193 M\$ en 2006. L'émission de parts de Jazz a rapporté à celle-ci un produit net de 218 M\$. En outre, dans le cadre de ce placement, Jazz a conclu une facilité de crédit consortiale garantie de premier rang de 150 M\$. Jazz a tiré un produit de 115 M\$ (113 M\$ déduction faite des frais de placement de 2 M\$) de cette nouvelle facilité de crédit. Dans le cadre du premier appel public à l'épargne, Société en commandite Jazz Air a cédé la quasi-totalité de ses actifs et de ses passifs à la nouvelle entité Jazz Air SEC qu'ACE détenait en propriété exclusive. En contrepartie, ACE a reçu 99 365 143 parts de la société en commandite et un billet relatif à l'acquisition de 424 M\$. ACE a été remboursée au titre du billet relatif à l'acquisition, à l'aide du produit tiré du placement, de la nouvelle facilité de crédit à terme et du fonds de roulement.

Les autres sorties de fonds liées aux activités de financement de Jazz concernaient principalement des distributions versées à des intérêts minoritaires s'élevant à 86 M\$ en 2006.

Flux de trésorerie liés à l'investissement

Pour 2006, les nouvelles immobilisations corporelles des Services Air Canada totalisent 863 M\$. Ces nouvelles immobilisations comprennent 481 M\$ liés à 16 appareils Embraer et 148 M\$ au programme de réaménagement des cabines des appareils et d'installation d'un système de divertissements de bord sur la flotte de CRJ705 de Bombardier. En outre, des acomptes de 44 M\$ avaient été versés sur les appareils de Boeing en commande. Les autres nouvelles immobilisations étaient liées aux stocks et aux réacteurs de recharge, aux projets d'élaboration de systèmes ainsi qu'aux matériels et installations au sol. En outre, les Services Air Canada ont reçu 186 M\$ d'ACE dans le cadre du règlement de billets à recevoir concurremment avec le PAPE d'Air Canada.

En 2006, les nouvelles immobilisations corporelles de Jazz ont totalisé 25 M\$ et portaient principalement sur des améliorations aux appareils et l'achat de deux appareils Dash 8-300.

9.5 Dette et obligations au titre des contrats de location-acquisition

Le poste « dette et obligations au titre des contrats de location-acquisition » présenté dans le bilan consolidé combiné d'Air Canada englobe la dette d'Air Canada, celle de ses filiales, dont celles qui sont consolidées au titre de la note d'orientation concernant la « *Consolidation des entités à détenteurs de droits variables* » (la « NOC-15 ») du *Manuel de l'ICCA*, et d'autres entités qui ont été combinées dans les états financiers consolidés combinés d'Air Canada. Entre autres entités consolidées en vertu de la NOC-15 se trouvent Jazz et certaines entités de location d'avions et de réacteurs et sociétés d'avitaillement.

Obligations de paiement sur le capital et des paiements de loyer minimaux futurs au 31 décembre 2006

Le tableau ci-dessous résume, en date du 31 décembre 2006 ainsi que pour les exercices 2007 à 2011 et par la suite, les obligations concernant les paiements à effectuer sur le capital de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-acquisition.

(en millions de dollars)	2007	2008	2009	2010	2011	Par la suite
Paiements requis sur le capital au titre de la dette à long terme	67	85	70	55	70	710
Dettes consolidées conformément à la NOC-15 ¹⁾	120	117	60	118	248	447
Paiements requis sur le capital des obligations au titre des contrats de location-acquisition	180	179	92	90	87	653
Services Air Canada	367	381	222	263	405	1 810
Jazz – Obligations au titre de la dette à long terme	-	-	115	-	-	-
Total consolidé	367	381	337	263	405	1 810

- 1) Comprend les paiements sur le capital à l'échéance des contrats auprès d'entités de location d'avions ou de réacteurs consolidées au titre de la NOC-15, avant prise en compte de la juste valeur prévue des avions ou réacteurs à l'échéance des contrats respectifs. Pour 2007, les montants à payer, d'environ 39 M\$ US, concernent des obligations de fin de location. Pour 2008, les montants à payer, d'environ 51 M\$ US, concernent des obligations de fin de location. Pour 2010, les montants à payer, d'environ 54 M\$ US, concernent des obligations de fin de location. Pour 2011, les montants à payer, d'environ 183 M\$ US, concernent des obligations de fin de location. Au terme de ces opérations de location, Air Canada a le choix soit de refinancer l'appareil à l'échéance du contrat de location, soit de rendre l'appareil à son locateur.

Le tableau ci-dessous présente, en date du 31 décembre 2006, les paiements de loyer minimaux futurs au titre de contrats de location existants pour les exercices 2007 à 2011 et par la suite.

(en millions de dollars)	2007	2008	2009	2010	2011	Par la suite
Services Air Canada						
Contrats de location-exploitation d'avions ¹⁾	403	334	304	269	200	1 072
Autres immobilisations	53	46	32	27	24	140
Total Services Air Canada	456	380	336	296	224	1 212
Jazz						
Contrats de location-exploitation d'avions	3	1	1	1	-	-
Autres immobilisations	13	12	11	7	1	3
Total Jazz	16	13	12	8	1	3
Total consolidé	472	393	348	304	225	1 215

- 1) Comprend les appareils loués et sous-loués à Jazz.

9.6 Dépenses en immobilisations

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

Embraer

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

La livraison des 15 appareils 175 d'Embraer a commencé en juillet 2005 et s'est achevée par la réception du dernier exemplaire en janvier 2006. Tous les appareils ERJ-175 d'Embraer livrés ont été financés à hauteur de 80 % par un tiers, comme l'explique la note 7 afférente aux états financiers consolidés combinés d'Air Canada.

Les livraisons d'appareils 190 d'Embraer ont commencé en décembre 2005. Au 31 décembre 2006, 18 appareils 190 d'Embraer faisant l'objet de commandes fermes avaient été livrés, et les 27 autres appareils devraient être livrés d'ici novembre 2007 conformément au contrat d'achat. Certaines des dates de livraison de ces appareils ayant été décalées dans le temps par rapport aux prévisions des dernières livraisons en novembre 2007, et le dernier appareil devant être livré d'ici janvier 2008, il en a été tenu compte dans les projections de dépenses en immobilisations engagées et de remboursements du capital du tableau correspondant. Ces projections ont été faites à partir d'estimations fondées sur les renseignements actuellement disponibles et sont susceptibles de changer.

En ce qui concerne les 18 premiers appareils 190 d'Embraer, qui ont tous été livrés, faisant l'objet d'une commande ferme, Air Canada a reçu d'un syndicat de banques et de la part de l'avionneur des emprunts à hauteur de 80 % des dépenses en immobilisations prévues, comme cela est expliqué à la note 7 afférente aux états financiers consolidés combinés d'Air Canada.

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

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

Boeing

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

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

L'entente sur les 60 appareils 787 de Boeing comporte des commandes fermes de 14 appareils avec options et des droits d'achat sur 46 autres appareils. La livraison du premier 787 de Boeing est prévue pour 2010.

Air Canada a reçu de Boeing et du motoriste des engagements de financement relativement à toutes les commandes fermes, à hauteur d'un maximum de 90 % des dépenses en immobilisations. Ce financement porterait intérêt à un taux de 9,86 %, établi en fonction des taux d'intérêt au 31 décembre 2006. L'échéance serait de 15 ans, et les remboursements du capital et des intérêts seraient assimilables à ceux d'un emprunt hypothécaire et échelonnés sous forme de versements égaux sur la durée du financement. Le 3 novembre

2006, Air Canada a déposé une demande de financement sous forme de garantie d'emprunt auprès de l'Export-Import Bank des États-Unis pour les sept premiers 777 de Boeing livrés en 2007. Si elle est obtenue, la garantie d'une durée de 12 ans couvrirait 85 % du coût des appareils, à un taux d'intérêt d'environ 5,36 %, établi en fonction des taux d'intérêt au 31 décembre 2006.

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

Réaménagement des cabines des appareils existants

Outre l'acquisition de nouveaux appareils, Air Canada a entrepris, en avril 2006, un important programme de réaménagement des cabines de ses appareils existants. Air Canada a ainsi achevé le réaménagement de son seizième A320 d'Airbus et de son quatrième 767-300 de Boeing. Le réaménagement des cabines des A319, A321 et A330 d'Airbus devrait commencer au début de 2007. Les nouveaux Embraer et les 777 de Boeing sont livrés déjà pourvus de nouveaux sièges et systèmes de divertissements à bord. Le programme de réaménagement des appareils devrait avoir été achevé d'ici le milieu de 2008. Les dépenses en immobilisations liées à ce programme seront amorties sur cinq ans.

Projections des dépenses en immobilisations prévues et engagées

Le tableau ci-dessous présente les projections pour les années 2007 à 2011 en ce qui concerne les obligations au titre de dépenses en immobilisations avions pour commandes fermes, déduction faite des financements connexes, ainsi que les dépenses en immobilisations prévues et engagées liées à des réacteurs, des stocks et des immobilisations corporelles, déduction faite des financements connexes, le cas échéant.

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

Services Air Canada

Projections de dépenses en immobilisations prévues et engagées^{1) 2) 3)}

	2007	2008	2009	2010	2011
Dépenses en immobilisations projetées et engagées	2 144	1 458	448	933	868
Dépenses en immobilisations prévues mais non engagées	246	293	158	148	154
Total des dépenses en immobilisations projetées	2 390	1 751	606	1 081	1 022
Financement projeté sur les dépenses en immobilisations engagées	(1 533)	(1 293)	(302)	(834)	(732)
Total des dépenses en immobilisations projetées, déduction faite du financement	857	458	304	247	290

Jazz

Projections de dépenses en immobilisations prévues et engagées^{1) 2)}

	2007	2008	2009	2010	2011
Dépenses en immobilisations projetées et engagées	7	-	-	-	-
Dépenses en immobilisations prévues mais non engagées	20	28	23	23	23
Total des dépenses en immobilisations projetées	27	28	23	23	23

- 1) Les prix, libellés en dollars américains, ont été convertis au cours du change en vigueur le 31 décembre 2006 à midi, à savoir 1,1653 \$. 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 2006.
- 2) Les valeurs en dollars ci-dessus ne tiennent pas compte des obligations liées à l'exercice des activités au quotidien.
- 3) Les montants de financement projetés comprennent les engagements de prêt obtenus au 31 décembre 2006.

Projections des paiements en espèces pour des livraisons d'avions faisant l'objet d'engagements

Le tableau ci-dessous présente les remboursements en espèces des Services Air Canada pour les livraisons d'appareils faisant l'objet de commandes fermes pour les années 2007 à 2011. Jazz n'a aucun remboursement prévu sur le capital relativement à des nouvelles livraisons ces années-là.

Les remboursements projetés sur le capital exposés ci-dessous partent de l'hypothèse que toutes les acquisitions d'appareils seront financées par emprunt. Air Canada n'a pas encore déterminé si certaines acquisitions d'appareils seront financées par emprunt ou au titre de contrats de location-exploitation.

(en millions de dollars)	2007	2008	2009	2010	2011
Remboursement sur le capital de la dette à long terme liée au matériel volant ¹⁾²⁾	25	94	132	156	201

- 1) Les prix, libellés en dollars américains, ont été convertis au cours du change en vigueur le 31 décembre 2006 à midi, à savoir 1,1653 \$. 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 au 31 décembre 2006.
- 2) Les montants projetés de remboursement sur le capital comprennent certains engagements de prêts reçus et reflètent les meilleures estimations de la direction quant aux conditions du marché.

9.7 Obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite

Le tableau ci-dessous présente, au 31 décembre 2006, les projections relatives aux obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite de la Société pour les exercices 2007 à 2011, et à la lumière des évaluations actuarielles portant sur la solvabilité au 1^{er} janvier 2006. Les obligations finales au titre de la capitalisation pour 2007 seront déterminées par l'évaluation au 1^{er} janvier 2007.

(en millions de dollars)	2007	2008	2009	2010	2011
Coût des services passés au titre des régimes agréés canadiens	248	242	245	246	246
Coût des services rendus au titre des régimes agréés canadiens	155	160	165	170	175
Autres conventions de retraite ¹⁾	86	86	65	69	74
Services Air Canada	489	488	475	485	495
Jazz	9	9	9	9	7
Total consolidé	498	497	484	494	502

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

Les obligations de capitalisation ci-dessus concernent tous les régimes et conventions de retraite de la Société. L'évaluation actuarielle la plus récente date du 1^{er} janvier 2006 et la date d'entrée en vigueur de la prochaine évaluation actuarielle est le 1^{er} janvier 2007. En ce qui concerne les régimes agréés canadiens, les obligations de capitalisation reposent sur le minimum de cotisations au titre des services passés établi à partir des évaluations actuarielles au 1^{er} janvier 2006, auquel s'ajoute une projection de cotisations pour les services rendus au cours de l'exercice établie à partir des évaluations actuarielles au 1^{er} janvier 2006. Les cotisations requises ci-dessus ne reflètent pas les rendements réels de 2006 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. L'évolution de la conjoncture et, notamment, des taux d'intérêt, influe, à terme, sur le rendement de l'actif des caisses de retraite et sur les cotisations projetées et requises.

La Société propose à ses salariés, notamment à ceux qui sont détachés par contrat à ACTS et à Aéroplan, plusieurs régimes de retraite à prestations ou à cotisations déterminées ainsi que des régimes d'avantages complémentaires de retraite. Les états financiers consolidés combinés d'Air Canada portent sur tous les actifs et passifs des régimes dont la Société est le promoteur. Les charges sociales tiennent compte d'un recouvrement de coûts auprès des parties apparentées et représentant la quote-part liée aux employés actuellement à leur service.

Sur une base comptable, le déficit des régimes de retraite au 31 décembre 2006 était de 1,4 G\$, contre 2,5 G\$ au 31 décembre 2005. La diminution du déficit comptable s'explique principalement par le rendement excédentaire des actifs du régime d'environ 13,8 % en 2006 et par des cotisations au titre de services passés de 261 M\$. Le déficit de solvabilité au titre des régimes de retraite agréés au 1^{er} janvier 2007 devrait également diminuer considérablement par rapport à celui constaté au 1^{er} janvier 2006, ce qui devrait entraîner une diminution des cotisations patronales de 90 M\$ en 2007 et de 120 M\$ par année par la suite.

9.8 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. Le 24 novembre 2006, Air Canada a vendu un total de 9 523 810 actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B à un prix de 21 \$ l'action, pour un produit net de 187 M\$. L'opération conjugue le PAPE d'Air Canada à un placement secondaire en vertu duquel ACE a vendu un total de 15 476 190 actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B, également au prix de 21 \$ l'action, pour un produit brut de 325 M\$.

Le capital social autorisé d'Air Canada consiste en un nombre illimité d'actions à droit de vote variable de catégorie A et un nombre illimité d'actions à droit de vote de catégorie B. Seules les personnes qui ne sont pas des Canadiens aux termes de la *Loi sur les transports du Canada* (« Canadiens admissibles ») peuvent être détenteurs, véritables propriétaires ou avoir le contrôle, directement ou indirectement, des actions à droit de vote variable de catégorie A. Seuls des Canadiens admissibles peuvent être détenteurs, véritables propriétaires et avoir le contrôle, directement ou indirectement, des actions à droit de vote de catégorie B. Les porteurs des actions des deux catégories ont des droits équivalents, sauf pour le droit de vote. Les porteurs d'actions à droit de vote variable de catégorie A ont droit à une voix par action sauf si i) le pourcentage des voix rattachées aux actions à droit de vote variable de catégorie A en circulation, par rapport à toutes les voix rattachées aux actions d'Air Canada en circulation, est supérieur à 25 %, ou ii) si le total des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote variable de catégorie A ou en leur nom lors d'une assemblée est supérieur à 25 % du nombre total de voix pouvant être exprimées à cette assemblée. Si le seuil de 25 % devait être dépassé à tout moment, le droit de vote rattaché à chaque action à droit de vote variable de catégorie A diminuerait proportionnellement. Les actions à droit de vote variable de catégorie A seront converties automatiquement, en actions à droit de vote de catégorie B, et ce, sans qu'aucune mesure ne soit prise par Air Canada ou le porteur, si les actions à droit de vote variable sont détenues, appartiennent en propriété véritable et sont contrôlées, directement ou indirectement, par un Canadien admissible. Les actions à droit de vote de catégorie B seront converties automatiquement en actions à droit de vote variable de catégorie A, et ce, sans qu'aucune mesure ne soit prise par Air Canada ou le porteur, si les actions à droit de vote variable sont détenues, appartiennent en propriété véritable ou sont contrôlées, directement ou indirectement, par un tiers qui n'est pas un Canadien admissible.

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

	Nombre d'actions Au 31 janvier 2007
Actions émises et en circulation	
Actions à droit de vote variable de catégorie A	17 572 543
Actions à droit de vote de catégorie B	82 427 457
Total des actions émises et en circulation	100 000 000

	Nombre d'actions Au 31 janvier 2007
Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises	
Options sur actions	1 695 035
Total des actions pouvant être émises	1 695 035

	Nombre d'actions Au 31 janvier 2007
Total des actions en circulation et pouvant être émises	101 695 035

10. RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS

Le tableau ci-dessous présente les résultats financiers et les principales statistiques d'exploitation de la Société et de ses deux secteurs isolables depuis le premier trimestre de 2005. Les données des tableaux ci-dessous tiennent compte des produits et des charges intersectoriels.

	T1 2005	T2 2005	T3 2005	T4 2005	T1 2006	T2 2006	T3 2006	T4 2006
Total consolidé								
Produits d'exploitation	2 097	\$ 2 363	\$ 2 742	\$ 2 256	\$ 2 376	\$ 2 559	\$ 2 837	\$ 2 395
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan ¹⁾	-	-	-	-	-	-	(102)	-
Produits d'exploitation	2 097	\$ 2 363	\$ 2 742	\$ 2 256	\$ 2 376	\$ 2 559	\$ 2 735	\$ 2 395
Charges d'exploitation ²⁾	(2 150)	(2 244)	(2 433)	(2 313)	(2 464)	(2 410)	(2 566)	(2 366)
Bénéfice d'exploitation (perte)	(53)	119	309	(57)	(88)	149	169	29
Total des produits (charges) hors exploitation, intérêts minoritaires, écart de change et impôts sur les bénéfices	(63)	(129)	(68)	(78)	(38)	3	(125)	(173)
Bénéfice net (perte)	(116)	\$ (10)	\$ 241	\$ (135)	\$ (126)	\$ 152	\$ 44	\$ (144)
Résultat par action								
- de base	(1,85)	\$ (0,12)	\$ 2,73	\$ (1,53)	\$ (1,43)	\$ 1,72	\$ 0,50	\$ (1,55)
- dilué	(1,85)	\$ (0,12)	\$ 2,73	\$ (1,53)	\$ (1,43)	\$ 1,72	\$ 0,50	\$ (1,55)
Passagers-milles payants (PMP) (en millions)	10 586	11 613	13 981	10 584	11 240	12 248	14 346	11 160
Sièges-milles offerts (en millions)	13 566	14 487	16 961	13 808	14 287	14 926	17 529	14 343
Coefficient d'occupation (%)	78,0	80,2	82,4	76,7	78,7	82,1	81,8	77,8
Services Air Canada	T1 2005	T2 2005	T3 2005	T4 2005	T1 2006	T2 2006	T3 2006	T4 2006
Produits d'exploitation	2 108	\$ 2 373	\$ 2 757	\$ 2 271	\$ 2 394	\$ 2 576	\$ 2 854	\$ 2 415
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan ¹⁾	-	-	-	-	-	-	(102)	-
Produits d'exploitation	2 108	\$ 2 373	\$ 2 757	\$ 2 271	\$ 2 394	\$ 2 576	\$ 2 752	\$ 2 415
Charges d'exploitation ²⁾	(2 190)	(2 281)	(2 485)	(2 362)	(2 518)	(2 463)	(2 622)	(2 420)
Bénéfice d'exploitation (perte)	(82)	92	272	(91)	(124)	113	130	(5)
Total des produits (charges) hors exploitation, intérêts minoritaires, écart de change et impôts sur les bénéfices	(34)	(101)	(32)	(44)	(2)	39	(86)	(139)
Bénéfice net (perte)	(116)	\$ (9)	\$ 240	\$ (135)	\$ (126)	\$ 152	\$ 44	\$ (144)
Passagers-milles payants (PMP) (en millions)	10 586	11 612	13 980	10 584	11 240	12 248	14 345	11 160
Sièges-milles offerts (en millions)	13 565	14 486	16 960	13 807	14 287	14 925	17 528	14 343
Coefficient d'occupation (%)	78,0	80,2	82,4	76,7	78,7	82,1	81,8	77,8
Charges d'exploitation par SMO (CESMO) (en cents) ³⁾	16,2	15,8	14,7	17,1	17,6	16,5	15,0	16,9
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	13,1	12,1	10,7	12,9	13,7	12,3	10,6	12,8
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre (en cents) ³⁾	13,1	12,1	10,7	12,9	13,5	12,3	10,6	12,9

1) Comprend, au troisième trimestre de 2006, une charge exceptionnelle de 102 M\$ liée à l'obligation d'Air Canada relativement à l'échange des milles Aéroplan d'avant 2002.

- 2) Comprend, au premier trimestre de 2006, une charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 28 M\$. Cette charge a été réduite de 8 M\$ pour s'établir à 20 M\$ au quatrième trimestre de 2006.
- 3) Il convient de se reporter plus loin à la section 20, « Mesures financières hors PCGR », pour obtenir un complément d'information à cet égard.

Jazz	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
	2005	2005	2005	2005	2006	2006	2006	2006
Produits passages	- \$	1 \$	- \$	1 \$	- \$	- \$	- \$	- \$
Autres produits	213	231	274	303	320	340	369	352
Produits d'exploitation	213 \$	232 \$	274 \$	304 \$	320 \$	340 \$	369 \$	352 \$
Charges d'exploitation	(183)	(205)	(236)	(270)	(285)	(303)	(330)	(319)
Bénéfice d'exploitation	30	27	38	34	35	37	39	33
Total des produits (charges) hors exploitation, intérêts minoritaires, écart de change et impôts sur les bénéfices	(4)	(4)	(1)	(2)	(2)	(1)	-	(1)
Bénéfice net	26 \$	23 \$	37 \$	32 \$	33 \$	36 \$	39 \$	32 \$

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.

11. INFORMATION ANNUELLE SÉLECTIONNÉE

Le tableau ci-dessous présente de l'information annuelle sélectionnée sur la Société, telle qu'elle est définie aux termes de la « Convention de présentation », pour les exercices 2006 et 2005 et pour le trimestre terminé le 31 décembre 2004. Le tableau présente également de l'information sélectionnée sur la « Société remplacée » pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2004. La « Société remplacée » renvoie à Air Canada jusqu'au 30 septembre 2004 et comprend les activités des différentes entités du secteur des Services Air Canada, ainsi que celles de Jazz, d'Aéroplan et d'ACTS et, comme tels, les résultats antérieurs peuvent ne pas être comparables.

	Air Canada			Société remplacée Neuf mois clos le 30 septembre 2004
	Exercice terminé le 31 décembre 2006	Exercice terminé le 31 décembre 2005	Trimestre terminé le 31 décembre 2004	
Total consolidé				
Produits d'exploitation	10 167 \$	9 458 \$	1 959 \$	6 838 \$
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan ¹⁾	(102)	-	-	-
Produits d'exploitation	10 065	9 458	1 959	6 838
Charges d'exploitation ²⁾	(9 806)	(9 140)	(2 018)	(6 718)
Résultat d'exploitation avant éléments liés à la réorganisation et à la restructuration	259	318	(59)	120
Éléments liés à la réorganisation et à la restructuration	-	-	-	(871)
Total des produits (charges) hors exploitation, intérêts minoritaires, écart de change et impôts sur les bénéfices	(333)	(338)	44	(144)
Bénéfice net (perte)	(74)	(20)	(15)	(895)
 BAIILA ³⁾	1 214	1 157		
BAIILA, avant les charges exceptionnelles ³⁾	1 336	1 157		
 Résultat par action				
- de base	(0,83 \$)	(0,25 \$)	(0,27 \$)	(7,45 \$)
- dilué	(0,83 \$)	(0,25 \$)	(0,27 \$)	(7,45 \$)
 Trésorerie et équivalents de trésorerie, et placements à court terme	2 245	1 336	759	
Actif total	11 749	10 262	9 417	
Total du passif à long terme ⁴⁾	3 668	3 832	3 917	

1) Comprend, en 2006, une charge exceptionnelle de 102 M\$ liée à l'obligation d'Air Canada relativement à l'échange des milles Aéroplan d'avant 2002.

2) Comprend, en 2006, une charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 20 M\$.

3) Se reporter à la section 20, « Mesures financières hors PCGR », dans ce Rapport de gestion pour obtenir un rapprochement du BAIILA et du bénéfice (perte) d'exploitation.

4) Le total du passif à long terme comprend la dette à long terme, les contrats de location-acquisition et les autres passifs à long terme.

12. ARRANGEMENTS HORS BILAN

Il convient de se reporter aux notes 16 et 17 des états financiers consolidés combinés d'Air Canada pour obtenir un complément d'information relativement aux instruments financiers dérivés et aux garanties de la Société. Le texte qui suit résume les arrangements hors bilan les plus importants.

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

En ce qui concerne les contrats de location de 45 appareils, la différence entre les loyers révisés à la faveur des opérations de restructuration et les montants qu'exigeaient les contrats de location 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 qu'un manquement important est susceptible de se matérialiser.

Instruments dérivés

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

Gestion du risque de taux d'intérêt

La Société conclut de temps à autre des swaps de taux d'intérêt pour gérer le risque associé aux fluctuations des taux d'intérêt sur ses emprunts et placements à taux variable libellés en dollars américains ou canadiens, y compris les opérations prévues de financement par emprunt.

En 2006, la Société 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 novembre 2007. Les swaps ont une durée de 15 ans à compter de la date de livraison prévue des appareils et viennent à échéance à des dates différentes de juin 2021 à décembre 2022. La Société a l'intention de régler les swaps de taux d'intérêt à la livraison des appareils qui s'y rattachent. Avant le 31 décembre 2006, sept de ces swaps ont été réglés, ce qui a donné lieu à une perte nette de 4 M\$. Au 31 décembre 2006, la juste valeur des 12 swaps restants était de 13 M\$, avec position favorable à la contrepartie, et était inscrite au bilan consolidé combiné d'Air Canada au titre des « Autres passifs à long terme ». La Société a constaté à cet égard une perte nette de 17 M\$ au titre des « Autres charges hors exploitation » de l'état consolidé des résultats depuis la mise en place de ces swaps au deuxième trimestre de 2006.

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

La Société a des swaps de taux d'intérêt qui viennent à échéance en janvier 2024 et convertissent en taux variables les paiements de loyer à taux fixes de deux contrats de location de 767 de Boeing consolidés au titre de la NOC-15. Au 31 décembre 2006, ces deux swaps avaient une juste valeur de 4 M\$, avec une position favorable à la Société (7 M\$ au 31 décembre 2005, avec une position favorable à la Société).

Gestion du risque de change

Air Canada, comme toute société exerçant ses activités à l'échelle internationale, est exposée au risque de change. En vue de gérer son exposition à un tel risque, Air Canada a recours à diverses structures de couverture de change. Ces structures de couverture offrent une protection à Air Canada sous forme de risque et volatilité réduits en ce qui concerne les fluctuations des marchés des changes.

Au 31 décembre 2006, la Société avait conclu des contrats à terme et des contrats d'option sur devises relativement à 503 M\$ US, ou environ 31 % des manques à gagner nets prévus pour 2007, dont la majorité des couvertures seront réalisées au premier semestre de 2007. Selon les prix exprimés en monnaie étrangère au 31 décembre 2006, le prix moyen du portefeuille de couverture est de 1,1035 \$. Au 31 décembre 2006, la juste valeur des contrats sur devises s'établissait à 25 M\$ avec une position favorable à la Société (1 M\$ au 31 décembre 2005 avec position favorable aux tiers sur des contrats de change à terme et des contrats d'options portant sur 521 M\$ US). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couvertures aux fins comptables. Le gain latent a été constaté au titre de l'« Écart de change » dans l'état consolidé combiné des résultats d'Air Canada.

La Société a couvert au moyen de swaps de devises 16 CRJ de Bombardier visés par des contrats de location-exploitation jusqu'à leur échéance entre 2007 et 2011. À la passation de ces contrats, des swaps de devises ont été conclus avec des tiers relativement à cinq d'entre eux, lesquels avaient, au 31 décembre 2006, une juste valeur de 10 M\$ avec une position favorable aux tiers (13 M\$ au 31 décembre 2005, avec une position favorable aux tiers), compte tenu des cours du change à cette date. Les swaps de devises avec des tiers sur les contrats de location-exploitation de 11 CRJ avaient une juste valeur de 3 M\$ au 31 décembre 2006 avec une position favorable à la Société (3 M\$ au 31 décembre 2005 avec une position favorable à la Société). Ces swaps n'ont pas été désignés comme couvertures aux fins comptables. Les variations latentes de la juste valeur ont été constatées au titre de l'« Écart de change » dans l'état consolidé combiné des résultats d'Air Canada.

Gestion du risque lié au prix du carburant

La Société conclut des contrats avec des intermédiaires financiers pour gérer le risque lié à la volatilité du prix du carburant. Au 31 décembre 2006, la Société avait couvert à l'aide d'options sur tunnel une partie de ses besoins prévus de kérosène pour la période de 2007 et 2008. Cependant, comme le kérosène ne se négocie pas sur un marché à terme organisé, les liquidités à appliquer à d'éventuelles opérations de couverture sur cette marchandise portent surtout sur un horizon à court terme. Comme les contrats sur le pétrole brut et le mazout se révèlent des instruments de couverture efficaces pour le kérosène, la Société y a recours pour se couvrir à moyen et à long terme. Il convient de se reporter à la section 4 du présent Rapport de gestion pour plus d'information sur la position de couverture de la Société au 31 décembre 2006 et au 14 février 2007.

La comptabilité de couverture a été appliquée prospectivement à compter du 1^{er} octobre 2005. Conformément à la comptabilité de couverture, les gains ou pertes réalisés sur des contrats de couverture du carburant sont comptabilisés en résultat net à titre d'élément de la charge de carburant lorsque le carburateur couvert sous-jacent est consommé. Avant l'adoption de la comptabilité de couverture par la Société, un gain latent de 2 M\$ a été constaté au titre des « Autres charges hors exploitation » dans l'état consolidé combiné des résultats d'Air Canada.

En 2006, la Société a constaté une perte nette de 43 M\$ au poste « Carburant avions » dans l'état consolidé combiné des résultats (perte nette de 3 M\$ en 2005), au titre de la charge de carburant, à la suite du règlement des contrats venus à échéance et de l'amortissement de frais reportés. Au 31 décembre 2006, la juste valeur des contrats de couverture de carburant de la Société s'établissait à 24 M\$ (21 M\$ US) avec une position favorable à des contreparties (3 M\$ au 31 décembre 2005 avec position favorable à des contreparties).

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

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

En 2006, la Société a constaté une perte nette de 3 M\$ au titre des « Autres charges hors exploitation » de l'état consolidé des résultats d'Air Canada dans le cas des instruments dérivés qui ne répondent pas aux critères de couverture.

Concentration du risque de crédit

La Société estime ne pas être exposée à une concentration importante du risque de crédit. Sa trésorerie et ses placements à court terme sont placés 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.

13. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

La Société compte différentes opérations entre apparentés conclues avec ACE (le principal actionnaire détenant une participation de 75 % dans Air Canada au 31 décembre 2006, et une participation de 79,7 % dans Jazz au 31 décembre 2006) et avec d'autres entités sous contrôle commun, y compris ACTS et Aéroplan. Les opérations sont comptabilisées à leur valeur d'échange.

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

Aux termes du CAC de Jazz entré en vigueur le 1^{er} janvier 2006, les Services Air Canada achètent la quasi-totalité de la capacité du parc de Jazz à des taux prédéterminés et la rembourse, sans majoration, des frais refacturés, selon la définition qu'en donne le CAC de Jazz. Les frais liés à l'achat de capacité versés à Jazz et les coûts refacturés remboursés à Jazz par les Services Air Canada sont éliminés dans les états financiers consolidés combinés d'Air Canada. Par conséquent, ils ne figurent pas au tableau ci-dessous.

Les soldes d'opérations entre parties apparentées concernent principalement la prestation de services, la répartition des coûts liés aux employés, la répartition des charges générales et les activités de gestion centralisée de la trésorerie.

Il convient de se reporter aux notes 1, 6, 7 et 9 afférentes aux états financiers consolidés combinés d'Air Canada pour de plus amples renseignements.

Contrats de services commerciaux – Aéroplan

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

Aux termes du contrat de participation et de services commerciaux (« CPSC ») Aéroplan, Air Canada alloue un nombre fixe de sièges à Aéroplan sur les vols exploités par Air Canada. Le prix des places est fixé jusqu'à la fin de 2007. Air Canada paie pour participer au programme Aéroplan. Le montant payé dépend du nombre de milles Aéroplan attribués aux clients d'Air Canada qui voyagent sur les vols exploités par Air Canada. Aéroplan est tenue d'acheter annuellement un nombre minimal de places d'avion sur les vols exploités par Air Canada, en tenant compte du nombre de places achetées au cours des trois dernières années civiles. Quant à Air Canada, elle doit acheter annuellement un nombre minimal de milles Aéroplan (170 M\$ en 2006).

Aux termes du contrat de services cadre Aéroplan (« CSC »), Air Canada a convenu de fournir certains services à Aéroplan (notamment des services de soutien d'infrastructure, de technologie de l'information, de ressources humaines et des services financiers, comptables et juridiques) en contrepartie d'un montant correspondant à ses coûts intégralement répartis, majorés pour tenir compte des frais généraux et administratifs.

Le contrat de services généraux (« CSG ») d'Aéroplan procure à Aéroplan les services d'un groupe d'employés d'Air Canada pour exploiter les centres d'appels, pour lesquels Aéroplan rembourse tous les coûts intégralement répartis, y compris les salaires et charges sociales.

Contrats de services commerciaux – ACTS

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

Aux termes de divers contrats de service conclus entre ACTS et Air Canada en vigueur le 1^{er} octobre 2006, ACTS fournit les services suivants à Air Canada pour certains appareils d'Air Canada, moteurs et autres composantes d'aéronefs : services de révision générale des appareils (exception faite des services de maintenance en ligne et d'entretien cabine, assurés principalement par Air Canada), services de maintenance des moteurs, services de maintenance des composantes, services de gestion de chaînes d'approvisionnement et des biens, services de maintenance des groupes auxiliaires de bord, services de peinture d'aéronefs et autres services connexes. Air Canada fait assurer en exclusivité par ACTS les services de maintenance lourde d'aéronefs, de maintenance du moteur et du groupe auxiliaire de bord ainsi que les services de maintenance de

certains organes. Air Canada ne traite pas exclusivement avec ACTS pour ce qui est des autres services de réparation. À l'exception des contrats de service liés à la maintenance lourde et à la peinture d'aéronefs, qui viennent à échéance en octobre 2009, tous les contrats dont il est question précédemment viennent à échéance en octobre 2013.

Aux termes du contrat de maintenance des composants (le « contrat ACTS-Jazz ») en date du 1^{er} août 2005 entre Jazz et ACTS, ACTS fournit des services sélectionnés de maintenance, réparation et révision (« MRR ») ainsi que des services connexes pour les CRJ régionaux de Jazz. Selon le contrat ACTS-Jazz, ACTS est l'entreprise de MRR exclusive de Jazz pour la réparation de composants et les travaux sur les pièces qui ne peuvent être démontées des appareils de CRJ100 et de CRJ200 et les pièces d'appareils de CRJ705 qui ne sont pas fabriquées par des employés de Jazz. Le contrat ACTS-Jazz expire en août 2015 et est renouvelable pour trois périodes consécutives de deux ans. Toutefois, à compter du mois d'août 2008, Jazz ou ACTS peuvent résilier le contrat ACTS-Jazz moyennant un préavis par écrit de 180 jours.

Aux termes du contrat de services cadre (« CSC ») d'ACTS, Air Canada a convenu de fournir à ACTS certains services de soutien d'infrastructure qui sont de nature surtout administrative, concernant notamment la technologie de l'information, les ressources humaines et les services financiers, comptables et juridiques, en contrepartie d'un montant qu'ACTS doit payer à Air Canada. ACTS peut résilier certains services aux termes du CSC d'ACTS ou résilier le CSC d'ACTS dans son intégralité sur préavis par écrit de six mois, à l'exception des services concernant les technologies de l'information, qu'ACTS ne peut résilier avant l'échéance 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 par écrit de 18 mois.

Les contrats de services généraux conclus entre Air Canada et ACTS (les « CSG d'ACTS ») procurent à ACTS les services d'un groupe d'employés syndiqués et non syndiqués d'Air Canada, pour lesquels ACTS rembourse tous les coûts intégralement répartis, y compris les salaires et charges sociales. Les CSG d'ACTS peuvent être résiliés par l'une ou l'autre partie à tout moment, sans motif, moyennant un préavis par écrit de 30 jours.

Pour obtenir un sommaire des principaux contrats conclus avec des parties apparentées, il convient de se reporter à la note 18 afférente aux états financiers consolidés combinés d'Air Canada.

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

	31 décembre 2006	31 décembre 2005
Débiteurs		
ACE	-	57
Aéroplan	6	5
ACTS	97	75
	103	137
Créditeurs et charges à payer		
ACE	12	7
ACTS	111	96
	123	103

	4 ^e trimestre 2006	4 ^e trimestre 2005	2006	2005
Produits				
Produits tirés d'Aéroplan liés aux primes Aéroplan	84	70	358	307
Produits compensés par l'achat de milles Aéroplan	(62)	(54)	(243)	(204)
Produits de location d'immeubles provenant des apparentés	9	11	46	44
Produits tirés de services de technologie de l'information	8	6	27	28
Produits tirés de services généraux et autres	2	-	14	13
Produits fret provenant de parties apparentées	1	2	4	5
	42	35	206	193
Charges				
Charges de maintenance d'ACTS	158	146	614	562
Frais de gestion et de marketing des centres téléphoniques reçus d'Aéroplan	3	5	10	13
Autres charges	10	4	39	25
Recouvrement des salaires et charges sociales liés aux employés détachés auprès d'apparentés	(106)	(99)	(413)	(374)
	65	56	250	226
Intérêts débiteurs nets provenant des apparentés	1	7	6	21

Pour un sommaire des méthodes comptables, il convient de se reporter à la note 2 afférente aux états financiers consolidés combinés d'Air Canada.

14. 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 repéré, aux fins des estimations comptables critiques utilisées dans l'établissement de ses états financiers, 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 sièges à Air Canada au titre du CPSC. 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

La Société propose à ses employés, notamment aux employés d'Air Canada qui sont détachés par contrat à ACTS et à Aéroplan, plusieurs régimes de retraite à prestations ou à cotisations déterminées ainsi que des régimes d'avantages complémentaires de retraite. Ces employés cotisent aux régimes de retraite à prestations déterminées, dont Air Canada est le promoteur, et participent en outre à certains régimes d'avantages sociaux futurs d'Air Canada en matière de prévoyance maladie, d'assurance vie et d'assurance invalidité. Les états financiers consolidés combinés d'Air Canada comprennent sur tous les actifs et passifs des régimes dont la Société est le promoteur.

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

	31 décembre 2006	31 décembre 2005
Hypothèses actuarielles moyennes pondérées utilisées pour déterminer l'obligation au titre des prestations		
Taux d'actualisation à la clôture de la période	5,00 %	5,00 %
Taux d'accroissement de la rémunération ¹⁾	2,50 %	4,00 %
Hypothèses actuarielles moyennes pondérées ayant servi au calcul de l'obligation au titre des prestations de retraite		
Taux d'actualisation à la clôture de la période	5,00 %	5,75 %
Taux de rendement à long terme de l'actif des régimes	7,50 %	7,50 %
Taux d'accroissement de la rémunération ²⁾	4,00 %	4,00 %

- 1) Par suite des augmentations octroyées en 2006, un taux d'accroissement de la rémunération de 1,75 % a été utilisé pour déterminer l'obligation nette au titre des prestations de régimes de retraite pour les exercices 2006 à 2008, et un taux de 2,5 % a été utilisé pour les exercices restants.
- 2) Un taux d'accroissement de la rémunération de 0 % en 2005, de 2 % en 2006 et de 4 % pour les exercices restants a été utilisé pour déterminer la charge nette de retraite.

Taux d'actualisation

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

Répartition de l'actif

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

	30 novembre 2005	30 novembre 2006	Répartition visée
Actions	62,3 %	59,1 %	59,0 %
Obligations et hypothèques	32,1 %	34,7 %	41,0 %
Immobilier	0,1 %	0,0 %	0,0 %
Actifs à court terme et autres	5,5 %	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. En matière de rendement de ses placements, la Fiducie globale vise à dégager un taux annualisé général qui, à long terme, soit d'au moins 3,75 % supérieur à l'inflation.

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

- Les placements en 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 de la valeur au marché. Les instruments dérivés sont autorisés dans la mesure où ils ne servent pas à des fins spéculatives ni à créer un emprunt.
- Les placements à taux de rendement fixe visent des placements prudents à long terme dans des titres ayant au moins la cote « A ». Hormis les titres du gouvernement ou des provinces du Canada, où la fiducie est autorisée à investir la totalité de ses placements à taux fixe, ces derniers doivent être étalés sur des titres et secteurs diversifiés. Le rendement cible est composé à 40 % du rendement global de l'indice obligataire universel Scotia Capitaux et à 60 % du rendement global de l'indice obligataire à long terme Scotia Capitaux.

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

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 2005 et de 2006 sont les suivantes :

(en millions de dollars)	Cotisations 2006	Cotisations 2005
Coût des services passés au titre des régimes agréés	224	99
Coût des services rendus au titre des régimes agréés	140	127
Autres conventions de retraite ¹⁾	83	52
Services Air Canada²⁾	447	278
Jazz	8	6
Total consolidé	455	284

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

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

Comme cela a été évoqué ci-dessus, la Société recouvre les coûts liés aux salariés qui ont été détachés par contrat à ACTS et à Aéroplan. En ce qui concerne les régimes de retraite dont Air Canada est le promoteur, les coûts recouvrés s'établissent à 33 M\$ pour l'exercice 2006 et à 28 M\$ pour l'exercice 2005. En ce qui concerne les régimes d'avantages sociaux futurs dont Air Canada est le promoteur, les coûts recouvrés s'établissent à 23 M\$ pour l'exercice 2006 et à 24 M\$ pour l'exercice 2005.

Analyse de sensibilité

La sensibilité de la charge de retraite pour 2006, 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 2006 (en millions de dollars)	0,25 point de pourcentage	
	Diminution	Augmentation
Hypothèse sur le taux d'actualisation de l'obligation	29	(19)
Hypothèse sur le taux de rendement à long terme de l'actif du régime	25	(25)

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

Impôts sur les bénéfices

La Société comptabilise les impôts sur les bénéfices selon la méthode du report variable, en vertu de laquelle des actifs et des passifs d'impôts futurs sont constatés au titre des effets fiscaux futurs estimatifs attribuables aux écarts entre la valeur comptable et la valeur fiscale des actifs et passifs. La direction se sert de jugement et d'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 de façon importante 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'exams effectués par les 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 perspectives pour les exercices à venir au moment d'évaluer la matérialisation des actifs d'impôts. L'avantage au titre des impôts sur les bénéfices futurs qui existait au passage à la comptabilité nouveau départ, y compris l'avantage comptabilisé par les apparentés de la Société et à l'égard duquel une provision pour moins-value a été constatée, se chiffre à 1 169 M\$. Il convient de se reporter à la note 8 afférente aux états financiers consolidés combinés d'Air Canada pour de plus amples renseignements.

Projections fiscales

ACE et Air Canada ont mis en œuvre une stratégie d'utilisation de pertes fiscales avant le PAPE d'Air Canada. Par conséquent, certains attributs fiscaux d'Air Canada ont été transférés à ACE. Quoi qu'il en soit, au 31 décembre 2006, Air Canada conservait plus de 3 G\$ d'attributs fiscaux sous forme de fraction non amortie du coût en capital et d'autres attributs fiscaux pour abriter les bénéfices futurs imposables. Ces attributs fiscaux devraient s'accroître au cours des prochains exercices en raison des dépenses en immobilisations relatives aux acquisitions d'appareils. Il convient de se reporter à la section 9.6 de ce Rapport de gestion pour obtenir un complément d'information sur ces dépenses en immobilisations. En fonction des prévisions de résultats, Air Canada ne prévoit pas être soumise à des impôts exigibles dans un avenir prévisible.

Moins-value d'actifs à long terme

Les actifs à long terme font l'objet d'un test de recouvrabilité lorsque les circonstances donnent à penser que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. Lorsqu'un événement ou un changement de circonstances donne à penser que la valeur comptable d'actifs à long terme pourrait ne pas être recouvrée, on en teste la 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 pourra être recouvrée à partir des 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 du groupe d'actifs ou de sa sortie.

Immobilisations corporelles

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

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

Les bâtiments sont amortis linéairement sur leur durée de vie jusqu'à concurrence de 40 à 50 ans. Il est fait exception à cette règle lorsque la vie du bâtiment est supérieure à la durée du bail foncier. Le cas échéant, le bâtiment est amorti sur la durée du bail. Les améliorations locatives sont amorties sur la durée du bail ou cinq ans, selon la moindre durée. Le matériel au sol et autres équipements sont amortis sur 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 à durée de vie indéfinie doivent faire l'objet d'un test de dépréciation tous les ans ou lorsqu'un événement ou une situation indique une possibilité de dépréciation. Si la valeur comptable des actifs dépasse leur juste valeur, on ramène la valeur de ces actifs à leur juste valeur.

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 devront être générés par les actifs, y compris la durée de vie estimative des actifs.

15. NOUVELLES NORMES COMPTABLES NON ENCORE ENTRÉES EN VIGUEUR

Le Conseil des normes comptables a publié trois nouvelles normes concernant les instruments financiers que la Société s'apprête à adopter pour des exercices ultérieurs :

- (i) Instruments financiers — Comptabilisation et évaluation;
- (ii) Couvertures;
- (iii) Résultat étendu.

Les principes fondamentaux à la base de ces normes sont que tous les instruments financiers, dont les instruments dérivés, doivent être comptabilisés au bilan d'une entreprise et évalués soit à leur juste valeur, soit, dans des circonstances limitées, lorsque la juste valeur pourrait ne pas être considérée comme des plus pertinentes, au coût ou au coût après amortissement. Les instruments financiers qu'on entend détenir jusqu'à leur échéance doivent être évalués au coût après amortissement. Les exigences actuelles en ce qui concerne la comptabilité de couverture sont élargies de manière que soit précisé comment cette comptabilité de couverture devrait être appliquée. En outre, un nouveau poste (« autres éléments du résultat étendu ») a été créé pour constater certains gains et pertes non réalisés. Il permet de constater temporairement hors de l'état des résultats certains gains et pertes découlant d'un changement dans la juste valeur, à condition que cela se fasse en toute transparence. Les nouvelles normes s'appliqueront à la Société à compter du 1^{er} janvier 2007. Les normes n'autorisent pas le retraitement des états financiers des exercices précédents; cependant, elles prévoient des dispositions de transition détaillées. La Société a évalué toutes les répercussions de ces nouvelles normes, qui pourraient avoir une incidence notable sur ses états financiers. Il convient de se reporter à la note 16 afférente aux états financiers consolidés combinés d'Air Canada pour obtenir un complément d'information sur les répercussions des nouvelles normes.

16. SENSIBILITÉ DES RÉSULTATS

Les activités du secteur des Services Air Canada sont exposées à de multiples facteurs tant internes qu'externes qui peuvent se répercuter sensiblement sur ses résultats 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 du secteur des Services Air Canada. Ces indicateurs ont été établis en fonction des niveaux d'activité de 2006 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 du secteur des Services Air Canada. En revanche, une variation inverse du facteur de sensibilité aurait eu l'effet opposé sur le produit d'exploitation.

Variable clé	Mesure 2006	Facteur de sensibilité	Effet estimatif sur le résultat d'exploitation	
			(en millions de dollars)	
Mesures des produits				
Rendement unitaire (en cents)	Réseau	18,1	variation de 1 % du rendement unitaire	84
	Lignes canadiennes	23,7		35
Trafic en PMP (en millions)	Réseau	48 993	variation de 1 % du trafic	76
	Lignes canadiennes	15 465		31
Coefficient d'occupation	Réseau	80,2	variation de 1 point	95
PPSMO (en cents)	Réseau	14,5	variation de 1 % des PPSMO	80
Mesures des charges				
Charges salariales et sociales (en millions de dollars)		1 816	variation de 1 %	18
Carburant – prix du WTI (en \$ US le baril) ¹⁾		65,8	variation de 1 \$ US le baril	27
Carburant – prix du kérosène (en cents CA le litre) ¹⁾		65,0	variation de 1 %	25
Charge par SMO (en cents)		16,4	variation de 1 %	100

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

Variable clé	Mesure 2006	Facteur de sensibilité	Effet estimatif sur le résultat d'exploitation	Effet estimatif sur le résultat avant impôts
			(en millions de dollars)	
Change				
de \$ CA à \$ US	1,13	variation de 0,01 \$ (p. ex., de 1,13 \$ à 1,12 \$)	16	48

17. FACTEURS DE RISQUE

La présente section 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, aux résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Risques liés à la SociétéRésultats d'exploitation

Récemment, la Société a subi d'importantes pertes d'exploitation et il est possible qu'elle subisse d'importantes pertes dans l'avenir. Le 30 septembre 2004, la Société et certaines de ses filiales se sont affranchies de la protection contre les créanciers aux termes de la LACC et ont mis en œuvre un plan d'arrangement. Pour les exercices terminés les 31 décembre 2003, 2002 et 2001, Air Canada a subi des pertes d'exploitation, compte non tenu des frais de réorganisation et de restructuration et des frais de main-d'œuvre non récurrents, de 684 M\$, de 192 M\$ et de 731 M\$, respectivement. Pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2004, Air Canada a réalisé un produit d'exploitation, compte non tenu des frais de réorganisation et de 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 2006 et 2005, la Société a réalisé un produit d'exploitation de 259 M\$ et 318 M\$, respectivement. Avant le 30 septembre 2004, l'exploitation d'Air Canada englobait les activités de diverses entités comprises dans le secteur des Services Air Canada, ainsi que celles de Jazz, d'Aéroplan et d'ACTS et, comme tels, les résultats antérieurs peuvent ne pas être comparables. En dépit du fait qu'Air Canada s'est affranchie de la protection dont elle jouissait en vertu de la LACC vis-à-vis de ses créanciers, des mesures qu'elle a depuis menées à bien en vue de comprimer ses coûts et des résultats qu'elle a récemment dégagés, la Société pourrait ne pas être en mesure de mener à bien d'autres initiatives planifiées sur le plan des activités commerciales et de la compression des coûts, notamment pour compenser ses importantes 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 une dette supplémentaire et, notamment, une dette garantie. Le niveau d'endettement actuel ou futur de la Société pourrait avoir des conséquences importantes. Par exemple, il pourrait i) restreindre la capacité de la Société de réunir des capitaux supplémentaires, ii) forcer la Société à consacrer une part substantielle des flux de trésorerie liés à 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.

Dans l'avenir, la capacité de la Société de s'acquitter de ses obligations de paiement sur sa dette dépendra, entre autres, du rendement de son exploitation 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 se répercutera du même ordre sur ses intérêts débiteurs. Rien ne garantit que la Société sera à même de tirer de son exploitation suffisamment de liquidités pour assurer le service de sa dette et de ses obligations au titre des contrats de location-acquisition.

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 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 gravement nuire à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Limitations dues 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 priviléges, 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 des 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 avoirs de la Société à titre de garanties sur ses obligations.

Coûts du carburant

Le carburant a représenté la première charge en importance pour la Société en 2006, en pourcentage des charges d'exploitation. Le prix du carburant subit 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 2006, comme en 2004 et 2005, les prix du carburant ont augmenté et atteint ou presque atteint 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 2006, la direction estime qu'une variation de 1 \$ US du prix moyen du baril de brut WTI aurait provoqué une variation d'environ 27 M\$ CA des charges de carburant pour la Société en 2006 (avant l'incidence des suppléments carburant et 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 carburant seraient demeurées constantes et où les taux de change seraient demeurés stables.

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 de son exploitation ni à sa situation financière. Rien ne garantit que les futures conventions collectives qu'elle passera avec les syndicats représentant ses employés ou que l'issue de la renégociation se feront à des conditions qui cadrent avec les attentes de la Société ou sont comparables à celles des conventions collectives 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, aux 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 aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société.

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 continuent d'augmenter leurs redevances à ce rythme, cela serait susceptible de nuire gravement aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société.

Concurrence

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

Les transporteurs à bas prix canadiens ont annoncé leur intention de concurrencer la Société sur bien des marchés clés de la Société au pays et ont pénétré le marché transfrontalier américain. Des compagnies américaines exploitent présentement des lignes qui relèvent actuellement du marché transfrontalier de 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 reconvertisant leur trafic vers l'international pour se soustraire à la concurrence des transporteurs à bas prix au pays.

Si les transporteurs canadiens à bas prix réussissent à percer ou à étendre leurs ramifications sur les segments intérieur et transfrontalier de la Société, ou si d'autres compagnies américaines devaient percer sur le marché transfrontalier de la Société, ou que l'expansion de transporteurs était réussie sur les marchés internationaux où la Société exerce ses activités, 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 concurrence sur le plan des prix. L'expansion des transporteurs à bas prix des dernières années a donné lieu à une augmentation substantielle des tarifs réduits et promotionnels proposés par des concurrents. La décision de rivaliser avec ces prix réduits 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. En outre, la capacité d'Air Canada d'abaisser ses prix pour soutenir la concurrence d'autres transporteurs pourrait se trouver entravée par des politiques d'intérêt public visant à encourager la concurrence.

Les sites Web de voyages ont permis aux consommateurs d'avoir plus facilement accès à des renseignements sur les prix et de trouver ainsi les tarifs les plus économiques. La préoccupation accrue des voyageurs d'affaires et d'agrément pour les prix, conjuguée à la multiplication des filières de distribution, a incité davantage les transporteurs à pratiquer une politique de tarification audacieuse dans le but d'augmenter leur part du marché.

En outre, la concentration des compagnies aériennes à laquelle on assiste pourrait accentuer davantage la concurrence, les compagnies issues de ces regroupements pouvant être en mesure de 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.

Mesures stratégiques, commerciales, technologiques et autres

De manière à pouvoir exercer ses activités, atteindre ses objectifs et rester compétitive, la Société doit continuellement mettre en œuvre d'importantes mesures stratégiques, commerciales, technologiques et autres,

y investir ou les identifier et les concevoir, comme celles qui concernent le programme de restructuration de son parc aérien, le programme de réaménagement des cabines de ses appareils, le nouveau modèle tarifaire, le projet de révision du système de réservations et de service à la clientèle dans les aéroports (qui vient appuyer son modèle tarifaire), les mesures d'amélioration des processus administratifs et autres mesures. Ces mesures, qui s'étendent aussi aux activités liées à leur établissement et à leur mise en œuvre, peuvent subir l'effet néfaste d'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 mesures aux autres activités et processus de la Société, et à l'adoption et l'acceptation de ces mesures par les clients, fournisseurs et employés de la Société. Un retard, un manquement ou une insuffisance à l'égard de ces activités d'identification et de conception, d'investissement ou de mise en œuvre seraient de nature à nuire à la capacité de la Société d'exercer ses activités, d'atteindre ses objectifs et de rester compétitive, et à porter 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 grâce à des appareils neufs et plus efficaces. Un retard ou manquement dans l'exécution du plan de restructuration du parc aérien de la Société, notamment dans la livraison des nouveaux biréacteurs régionaux et gros-porteurs par les avionneurs, ou encore l'incapacité de retirer du service comme prévu certains aéronefs à la faveur de la mise en service de nouveaux, seraient susceptibles de nuire à la mise en œuvre du plan d'affaires d'Air Canada et, à terme, de porter préjudice à son exploitation, 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 exploitable sur le Web pour soutenir la mise en place rapide et efficace de son modèle tarifaire. Le nouveau système devrait être implanté par étapes entre la fin de 2007 et le début de 2008. Un retard ou échec dans son implantation pourrait nuire considérablement 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 de la Société, qui comprennent notamment les logiciels et matériels informatiques et de télécommunications ainsi que les systèmes et technologies tournant sur Internet, 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, 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.

Approvisionnements 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). Dans certains cas, ces biens ou services ne peuvent être obtenus qu'au sein 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 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 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, au prix coûtant, certains coûts refacturés pris en charge directement, comme les coûts de carburant, les redevances de navigation, les droits d'atterrissement 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 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 l'état de capitalisation de chaque régime agréé selon les principes de la continuité de l'exploitation (en présumant que le régime existerait indéfiniment) et de la solvabilité (en présumant 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 « Rapport de gestion — 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.

Litige relatif à la parité salariale

Le Syndicat canadien de la fonction publique (« SCFP »), qui représente les agents de bord de la Société, a déposé devant la Commission canadienne des droits de la personne deux plaintes de disparité salariale basée sur le sexe. Le SCFP allègue que le groupe des agents de bord, à prédominance féminine, devrait toucher le même salaire que les groupes des mécaniciens et des pilotes, à prédominance masculine, car ils exécutent du travail de même valeur. Les plaintes remontent à 1991 et 1992 mais n'ont pas été instruites 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.

Il avait été convenu, dans le cadre de la restructuration au titre de la LACC, que le règlement des plaintes n'aurait aucun effet rétroactif sur les finances d'Air Canada d'avant le 30 septembre 2004. Air Canada estime que l'enquête ne manquera pas de révéler qu'elle s'est conformée et qu'elle se conforme bien aux dispositions de la *Loi canadienne sur les droits de la personne* en matière de parité salariale. Néanmoins, si les plaintes

étaient accueillies, la charge à payer et les coûts qui y seraient liés par la suite pourraient coûter cher à Air Canada, et ses activités, ses résultats d'exploitation et sa situation financière pourraient s'en ressentir.

Star Alliance^{MD}

Les ententes stratégiques et commerciales que la Société a conclues avec les membres Star Alliance^{MD} lui rapportent d'importantes retombées, notamment celles qui concernent l'exploitation de vols à code multiple, l'harmonisation des correspondances, la réciprocité des programmes de fidélisation respectifs et 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 Pearson de Toronto. Les retards ou les interruptions de service causés par des incidents liés à la sûreté ou à d'autres raisons, les conditions météorologiques et les arrêts de travail ou les grèves des employés des aéroports, des bagagistes, des contrôleurs aériens et des autres travailleurs qui ne sont pas au service de la Société ou 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 subir les fluctuations des cours du change entre le dollar canadien et le dollar américain. La direction estime que, en 2006, une augmentation de 0,01 \$ du taux de change entre le dollar canadien et le dollar américain (par exemple, de 1,13 \$ à 1,14 \$ CA par dollar US) aurait pu avoir des répercussions défavorables de l'ordre de 16 M\$ sur le résultat d'exploitation et de 48 M\$ sur le résultat avant impôts. À l'inverse, une baisse du taux de change aurait produit sur le résultat d'exploitation l'effet contraire. La Société engage des dépenses considérables en dollars américains au titre du carburant, des locations d'avions, des intérêts débiteurs, du service de la dette et 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 ministère de la Justice des États-Unis et le Bureau de la concurrence du Canada, entre autres autorités en matière de concurrence, enquêtent actuellement sur des pratiques de tarification des transports de fret qui seraient éventuellement anticoncurrentielles, notamment l'imposition de surcharges carburant par plusieurs compagnies aériennes et autres exploitants de services de fret, dont la Société. Les autorités en matière de concurrence ont demandé des renseignements à la Société dans le cadre de leurs enquêtes. La Société collabore entièrement à ces enquêtes. En outre, la Société a été citée comme partie défenderesse dans un certain nombre d'actions collectives engagées devant le tribunal fédéral de première instance aux États-Unis ainsi qu'au Canada relativement à ces allégations. Il est actuellement impossible de prédire avec certitude l'issue de ces procédures. La Société a pour ligne de conduite d'exercer ses activités dans le respect des lois applicables en matière de concurrence.

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

Il convient en outre de se reporter à la section ci-dessus « Litige relatif à la parité salariale » des présents facteurs de risque.

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 éléments qualifiés dont elle pourrait avoir besoin à l'avenir.

Risques liés au secteur**Compagnies en redressement judiciaire**

Depuis les attentats du 11 septembre 2001, nombreux ont été les transporteurs américains à se redresser sous la protection du chapitre 11 du Bankruptcy Code des États-Unis, loi américaine sur les faillites, ou dans le cadre d'une procédure non judiciaire. La réussite de ces opérations de redressement ne manquerait pas de faire resurgir des rivaux plus légers qu'avant sur le plan de l'endettement et des coûts d'exploitation, grâce à la révision à la baisse des coûts liés à la main-d'œuvre et aux contrats d'approvisionnement et de financement sous le couvert de la loi ou dans le cadre d'une procédure non judiciaire. De plus, certaines compagnies, dont celles qui sont en redressement judiciaire, peuvent entreprendre de réduire sensiblement leurs prix pour assurer leurs liquidités et fidéliser davantage leur clientèle. Cette pratique de prix réduits pourrait faire baisser les rendements de la Société, ce qui porterait un préjudice important à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

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 une dépense discrétionnaire des consommateurs. La baisse de la croissance économique en Amérique du Nord et le climat d'instabilité géopolitique dans diverses régions du monde pourraient aussi avoir pour conséquence de faire baisser la demande de transport aérien au Canada et à l'étranger et, conjugués aux autres facteurs dont il est ici question, nuire considérablement à la rentabilité de la Société. Un repli économique trop prolongé ou trop marqué au Canada ou dans le monde serait susceptible de nuire gravement aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société, d'autant plus que ses coûts fixes sont substantiels.

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

Le secteur du transport aérien en général et le service régulier en particulier sont caractérisés 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 dans la composition du trafic pourrait avoir un effet important 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. La Société doit engager des coûts fixes substantiels qui ne varient pas sensiblement avec sa capacité globale. En conséquence, si la Société devait abaisser sa capacité globale ou réduire le nombre de vols qu'elle exploite, il se peut qu'elle n'arrive tout de même pas à réduire certains de ses coûts fixes à court terme et qu'elle soit contrainte d'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 aucun transporteur) et le resserrement des mesures de sûreté (comme les restrictions qui frappent actuellement le contenu des bagages de cabine) 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 passagers, la hausse des primes d'assurance et d'autres coûts, et 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 (syndrome respiratoire aigu sévère [« 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'élosion de plusieurs foyers de SRAS dans le monde ont été durement ressentis par la demande passagers pour les destinations desservies par la Société et Jazz ainsi que par le nombre de passagers empruntant les lignes de ces deux transporteurs. Cette situation a grandement nui au trafic sur l'ensemble 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'élosion 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 et de Jazz. La réduction du trafic qui en résulterait à l'échelle du réseau d'Air Canada et de Jazz 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, les 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 assujetti 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, le Conseil du Trésor 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 entend 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.

En outre, 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. En conséquence, le processus législatif relatif à l'adoption du projet de loi C-19 a pris fin. La direction ne peut prédire si un tel projet de loi sera de nouveau présenté devant la Chambre des communes.

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 en matière de confidentialité des renseignements sur les passagers et les employés ainsi qu'aux lois en cette matière des pays où elle exerce ses activités; ces lois 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 les attentats du 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 peuvent ou ne veulent 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. Le cas échéant, 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 courrent 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 recharges, tout comme elles entendent le faire aussi pour les assurances passagers et responsabilité civile, une nouvelle clause standard 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 permettra à ACE de trancher fermement toutes les questions nécessitant l'approbation des porteurs de titres. Vu sa participation dans Air Canada, ACE exercera un contrôle sur les questions soumises à l'approbation du conseil d'administration d'Air Canada et des porteurs de titres d'Air Canada. ACE disposera 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 au moyen d'émissions de titres.

ACE n'est soumise à aucune obligation contractuelle l'obligeant à conserver des actions d'Air Canada, sauf pour une période de 90 jours à compter de la date de clôture, le 22 février 2007, période au cours de laquelle elle ne pourra pas vendre d'actions d'Air Canada sans d'abord obtenir le consentement de RBC Dominion valeurs mobilières Inc. Cette période de blocage de 90 jours a été acceptée par ACE par rapport à la clôture du placement. Le contrat de droits d'inscription qu'Air Canada a conclu avec ACE accorde à cette dernière 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, après l'expiration de cette période de blocage de 90 jours, 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.

Voir la note 18 afférente aux états financiers consolidés combinés d'Air Canada pour un complément d'information sur les opérations avec des apparentés.

18. CONTRÔLES ET PROCÉDURES**Contrôles et procédures en matière d'information financière**

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

Une évaluation de l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information financière définis par Air Canada conformément aux règles des Autorités canadiennes en valeurs mobilières (ACVM) a été menée à bien le 31 décembre 2006 par la direction d'Air Canada et sous sa responsabilité, en l'occurrence par le président-directeur général ainsi que par le chef des Affaires financières – lesquels ont conclu à l'efficacité des contrôles et procédures mis en place par Air Canada.

Contrôle interne à l'égard de l'information financière

Les contrôles internes à l'égard de l'information financière visent à assurer, dans une mesure raisonnable, la fiabilité de l'information financière et la préparation des états financiers d'Air Canada conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada.

La direction d'Air Canada, y compris le président-directeur général et le chef des Affaires financières, a évalué les contrôles internes à l'égard de l'information financière au 31 décembre 2006. Selon cette évaluation, la direction a conclu à l'efficacité des contrôles internes et des procédures, à l'exception des contrôles à l'égard de l'impôt sur les bénéfices, qui exigent une amélioration du processus. La direction a commencé à mettre en œuvre une mesure correctrice afin d'ajouter des professionnels fiscalistes ayant les connaissances et l'expérience voulues à cet égard.

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 2006, qui aurait eu une incidence importante ou dont on aurait pu raisonnablement croire qu'ils auraient eu une incidence importante sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière.

19. PERSPECTIVES

Une composante de base fondamentale du secteur du transport aérien est de faire correspondre la capacité à la demande. Air Canada a poursuivi cette stratégie avec succès comme l'indiquent ses coefficients d'occupation records annuels au cours des trois derniers exercices. En 2006, le secteur des Services Air Canada a transporté 61,1 milliards de sièges-milles offerts, soit une hausse de 4 % comparativement à 2005. Le secteur des Services Air Canada avait un coefficient d'occupation de 80,2 % en 2006 par rapport à 79,5 % en 2005, haussant de 0,7 % le coefficient d'occupation.

Au 31 décembre 2006, Air Canada exploitait 199 appareils, et Jazz exploitait 133 appareils en tant qu'appareils visés, tels qu'ils sont définis selon le CAC de Jazz. Air Canada prévoit exploiter de 205 à 208 appareils d'ici le 31 décembre 2007.

D'ici le 31 décembre 2007, 25 avions 190 d'Embraer doivent être livrés, dont 24 doivent être exploités avant le 31 décembre 2007. Y compris celui qui est loué de l'ILFC, huit avions 777 de Boeing doivent être livrés et exploités avant le 31 décembre 2007. Air Canada prévoit retirer du service environ 23 appareils, dont 8 gros-porteurs et 15 avions à fuselage étroit. Le retrait de ces appareils se ferait sous forme de mise hors service, de restitutions à leurs locateurs ou de sous-location à bail. Jazz prévoit continuer d'exploiter 133 appareils visés en 2007. La capacité des Services Air Canada devrait augmenter en passant de 3 à 4 % en 2007 par rapport à 2006.

20. MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR

BAIIALA

Le BAIIALA 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'appareils. Cette unité de mesure donne un aperçu des résultats d'exploitation avant les coûts de location d'appareils, l'amortissement et la désuétude, coûts qui varient sensiblement d'une compagnie à l'autre en raison de la façon dont chacune finance ses appareils et autres actifs.

Comme le BAIIALA n'est pas une unité de mesure conforme aux PCGR canadiens 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 BAIIALA est rapproché du résultat d'exploitation comme suit :

<i>(en millions de dollars)</i>	4^e trimestre			\$		
	2006	2005	Variation	2006	2005	Variation
Services Air Canada						
Résultat d'exploitation selon les PCGR (perte)	(5)	(91)	86	114	191	(77)
Rajouter :						
Locations avions	75	90	(15)	314	341	(27)
Amortissement et désuétude	135	106	29	493	404	89
BAIIALA	205	105	100	921	936	(15)
Rajouter :						
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	(8)	-	(8)	20	-	20
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	-	-	-	102	-	102
BAIIALA, avant les charges exceptionnelles	197	105	92	1 043	936	107
Jazz						
Bénéfice d'exploitation conforme aux PCGR	33	34	(1)	144	129	15
Rajouter :						
Locations avions	34	28	6	134	80	54
Amortissement et désuétude	5	4	1	21	18	3
BAIIALA	72	66	6	299	227	72
Total consolidé						
Résultat d'exploitation selon les PCGR (perte)	29	(57)	86	259	318	(59)
Rajouter :						
Locations avions	107	117	(10)	441	417	24
Amortissement et désuétude	140	110	30	514	422	92
BAIIALA	276	170	106	1 214	1 157	57
Rajouter :						
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	(8)	-	(8)	20	-	20
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	-	-	-	102	-	102
BAIIALA, avant les charges exceptionnelles	268	170	98	1 336	1 157	179

Bénéfice d'exploitation, exclusion faite des charges exceptionnelles liées aux milles Aéroplan et à la restructuration de la main-d'œuvre

Les Services Air Canada se servent du « bénéfice d'exploitation, exclusion faite des charges exceptionnelles liées aux milles Aéroplan et à la restructuration de la main-d'œuvre » pour mesurer le rendement de leur exploitation au titre de leurs activités continues sans égard aux effets de ces charges exceptionnelles. Le secteur des Services 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 échanger les 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 son effectif non syndiqué 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 que le secteur des Services Air Canada tire réellement de ses activités continues.

Comme le BAIJALA n'est pas une unité de mesure conforme aux PCGR canadiens 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 rapprochement du « bénéfice d'exploitation, exclusion faite des charges exceptionnelles liées aux milles Aéroplan et à la restructuration de la main-d'œuvre » au résultat d'exploitation est présenté comme suit :

(en millions de dollars)	4 ^e trimestre					
	2006	2005	Variation	2006	2005	Variation
Services Air Canada						
Résultat d'exploitation selon les PCGR (perte)	(5)	(91)	86	114	191	(77)
Rajouter :						
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	-	-	-	102	-	102
Bénéfice d'exploitation (perte), avant la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	(5)	(91)	86	216	191	25
Rajouter :						
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	(8)	-	(8)	20	-	20
Bénéfice d'exploitation (perte), avant la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan et la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	(13)	(91)	78	236	191	45

(en millions de dollars)	4 ^e trimestre					
	2006	2005	Variation	2006	2005	Variation
Total consolidé						
Résultat d'exploitation selon les PCGR (perte)	29	(57)	86	259	318	(59)
Rajouter :						
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	-	-	-	102	-	102
Bénéfice d'exploitation (perte), avant la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	29	(57)	86	361	318	43
Rajouter :						
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	(8)	-	(8)	20	-	20
Bénéfice d'exploitation (perte), avant les charges exceptionnelles liées aux milles Aéroplan et à la restructuration de la main-d'œuvre	21	(57)	78	381	318	63

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

Le secteur des Services 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 continues sans égard aux effets de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre. Le secteur des Services 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 a considérablement augmenté sur 12 mois, l'exclusion faite de cette charge des charges constatées selon les PCGR permet au secteur des Services 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 ne reflète pas le rendement financier que le secteur des Services Air Canada tire réellement de ses activités continues.

Comme le BAIIALA n'est pas une unité de mesure conforme aux PCGR canadiens 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.

<i>(en millions de dollars)</i>	4 ^e trimestre					
	2006	2005	Variation	2006	2005	Variation
Services Air Canada						
Charges d'exploitation selon les PCGR	2 420	2 362	58	10 023	9 318	705
Retrancher :						
Carburant avions	(583)	(577)	(6)	(2 544)	(2 197)	(347)
Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant	1 837	1 785	52	7 479	7 121	358
Retrancher :						
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre	8	-	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	1 845	1 785	60	7 459	7 121	338