



Communiqué

GESTION ACE AVIATION INC. DÉCLARE POUR SON TROISIÈME TRIMESTRE UN BÉNÉFICE D'EXPLOITATION DE 320 MILLIONS ET UN BÉNÉFICE NET DE 270 MILLIONS DE DOLLARS

POINTS SAILLANTS

- Bénéfice net de 270 M\$.
- Bénéfice d'exploitation de 320 M\$ au 3^e trimestre de 2005.
- Amélioration de 77 M\$ du bénéfice d'exploitation par rapport au bénéfice d'exploitation de 243 M\$ avant éléments liés à la réorganisation et à la restructuration du 3^e trimestre de 2004, en dépit d'une augmentation de 213 M\$ (+46 %) de la charge de carburant.
- Produits d'exploitation en hausse de 337 M\$ (+14 %), par suite d'une hausse des produits passages dans tous les segments de marché.
- BAIIALA de 550 M\$ pour le trimestre (+36 M\$ par rapport au trimestre de 2004).
- Réduction de 3 % du coût unitaire, compte non tenu de la charge de carburant.
- Coefficient d'occupation réseau en hausse à 82,4 % (+ 2,0 points), un record trimestriel de la Société à ce jour.
- Le transporteur aérien le plus rentable d'Amérique du Nord au troisième trimestre.

MONTRÉAL, le 2 novembre 2005 – Gestion ACE Aviation Inc. (ACE) annonce aujourd'hui un bénéfice d'exploitation de 320 M\$ pour son troisième trimestre de 2005, en hausse de 77 M\$ par rapport au bénéfice d'exploitation de 243 M\$ avant éléments liés à la réorganisation et à la restructuration du troisième trimestre de 2004. Le BAIIALA ¹⁾ s'établit à 550 M\$ pour le troisième trimestre, soit 36 M\$ de mieux qu'au trimestre correspondant de 2004. Les produits d'exploitation ont progressé de 337 M\$ ou 14 % reflétant en cela l'augmentation des produits passages dans tous les segments de marché. Le trafic passagers (exprimé en passagers-milles payants ou PMP) s'est accru de 9 % en regard d'une capacité (exprimée en sièges-milles offerts ou SMO) relevée de 6 %, donnant lieu à une amélioration de 2,0 points du coefficient d'occupation. Sur la même base de comparaison qu'au troisième trimestre de 2004, les produits passages par siège-mille offert (PPSMO) ont progressé de 5 %, conséquence d'un plus grand remplissage des avions, conjugué à une amélioration de 3 % du rendement unitaire (exprimé en produits passagers par passager-mille payant).

Les charges d'exploitation se sont accrues de 260 M\$ ou 12 % par rapport au troisième trimestre de 2004 et tiennent compte d'une hausse de 213 M\$ (+ 46 %) de la facture de carburant par

rapport au trimestre correspondant de 2004, en regard d'une augmentation de 6 % de la capacité. Si l'on exclut la charge de carburant, le coût unitaire a reculé de 3 % par rapport à il y a un an à même date.

Le troisième trimestre de 2005 se solde par un bénéfice net de 270 M\$ et comprend une charge fiscale de 128 M\$, comparativement à une perte de 81 M\$ au troisième trimestre de 2004, compte tenu de 313 M\$ d'éléments liés à la réorganisation et à la restructuration et de seulement 1 M\$ d'impôts payés.

« Depuis qu'ACE a été constituée, il y a de cela treize mois, explique Robert Milton, président-directeur général de Gestion ACE Aviation, nous n'avons cessé de déclarer trimestre après trimestre des résultats toujours améliorés, et je suis heureux d'annoncer que le troisième trimestre de la Société montre à nouveau une nette amélioration par rapport aux précédents.

« Il est clair que nos efforts continus en vue de repositionner la Société sont en train de porter fruit. Les résultats de ce troisième trimestre – habituellement notre meilleur – sont les plus solides de tous les transporteurs nord-américains pour cette période et ils montrent bien notre capacité de dégager des niveaux de rentabilité qui non seulement soutiennent avantageusement la comparaison avec ceux des grandes compagnies aériennes d'Amérique du Nord, mais qui sont aussi capables de concurrencer ceux des transporteurs à bas prix. Cependant, compte tenu des prix records du carburant et de la hausse constante des redevances aéroportuaires et de navigation, nous devons continuer sans relâche de réduire nos coûts tout en maintenant les plus hauts niveaux de sécurité et en restant pour nos clients le transporteur aérien de prédilection. Outre l'appréciation que je tiens ici à témoigner à notre personnel pour la grande constance de ses efforts, je tiens au nom de nous tous à ACE à remercier le public voyageurs de la clientèle qu'il a bien voulu nous accorder et qui nous a permis, pendant les 18 derniers mois, d'afficher des coefficients d'occupation records.

« Nous avons toujours bon espoir que, sauf des événements imprévisibles qui échapperaient à notre volonté, ACE dégagera à la fin de son exercice financier l'un des bénéfices les plus solides de tout le secteur aérien. »

Autres faits marquants

Amélioration du parc et du réseau

Depuis le début du trimestre, Air Canada a ajouté 14 appareils à son parc : un A340-300 d'Airbus, deux 767-300 de Boeing et les 11 premiers exemplaires de ses 15 Embraer 175 en commande. Les quatre derniers Embraer 175 entreront en service d'ici à janvier 2006. Le transporteur a commencé à prendre livraison de 45 Embraer 190 en novembre 2005.

Après avoir reçu en mai dernier le premier des 15 CRJ-705 de 75 places qu'elle avait commandés, Air Canada Jazz continua d'accueillir de nouveaux appareils tout au long du trimestre. Quatorze CRJ-705 sont actuellement en service, et le dernier appareil devrait rejoindre le parc courant novembre 2005. Jazz a également conclu auprès de GECAS un contrat de quatre ans pour la location de 8 CRJ-200 nouvelle génération. D'ici la mi-2006, Jazz exploitera au total un parc de 133 appareils, dont 73 biréacteurs régionaux de Bombardier.

L'introduction de ces avions à réaction de nouvelle génération plus économiques en carburant permettra à Air Canada et Air Canada Jazz de mieux assortir l'offre à la demande et, ainsi, de poursuivre leur stratégie de gestion disciplinée de la croissance et de recherche de débouchés les mieux adaptés à la taille de leurs appareils. Air Canada profitera de la mise en service de ces nouveaux appareils pour proposer une classe Affaires et des services en vol améliorés sur ses grandes lignes transfrontalières, desservant notamment Washington D.C. Reagan National, Philadelphie, Atlanta, Dallas et Houston, ainsi que les lignes Montréal-Winnipeg et Ottawa-Winnipeg au Canada. Des biréacteurs de nouvelle génération ont aussi été déployés sur les relations Toronto-Boston et Toronto-Newark, ce qui a permis de mettre en valeur le service en classe Affaires. La mise en service des nouveaux CRJ-705 a aussi permis de proposer la classe Affaires sur les lignes Calgary-Houston et Toronto-Houston, et d'augmenter les fréquences de vols entre Toronto et les villes de Saskatoon et Regina. Les deux nouveaux types d'appareils ont été très bien accueillis par la clientèle.

Dans l'intervalle, les appareils faisant déjà partie du parc sont redéployés sur de nouvelles lignes et utilisés pour améliorer le service sur celles qui existent déjà. Air Canada Jazz a remplacé le Dash 8 à turbopropulseurs par le CRJ de 50 places sur plus de dix de ses liaisons actuelles (d'une durée de plus de 1 heure et 30 minutes), offrant ainsi à ses clients un confort accru et des trajets nettement plus courts. Outre la commodité accrue qu'il procure aux voyageurs, le remplacement des appareils à turbopropulseurs par des CRJ plus rapides et moins énergivores sur ces parcours plus longs permettra de maintenir les coûts d'exploitation au même niveau.

De nouvelles liaisons ont été inaugurées : Hamilton-Montréal, Hamilton-Ottawa, Vancouver-Las Vegas, Calgary-Las Vegas, Edmonton-Regina et Edmonton-Saskatoon. Les Embraer 175 et les CRJ 705 qui doivent encore être livrés serviront à poursuivre l'expansion du réseau au cours des mois à venir, à commencer par le lancement des lignes Vancouver-San Diego, Abbotsford-Toronto, Abbotsford-Calgary, Calgary-Newark et Calgary-Orlando.

Expansion de la plaque tournante de Toronto comme porte sur l'Asie

Au cours du trimestre, Air Canada a continué de développer ses services sans escale entre Toronto, sa principale plaque tournante, et l'Asie en introduisant pour l'été une liaison sans escale Toronto-Séoul. De Toronto, Air Canada assure à présent des vols sans escale pour Hong Kong, Tokyo et Beijing, et elle projette de commencer à desservir, toujours sans escale, Shanghai à partir de 2006 et d'offrir de nouveau sa liaison Toronto-Séoul également sans escale. Entre ses villes-portes de Toronto et de Vancouver, elle exploite un des plus vastes réseaux transpacifiques de l'heure, soit jusqu'à 12 vols sans escale par jour dans chaque sens entre le Canada et sept destinations asiatiques. Le 1^{er} novembre, Air Canada a déménagé ses vols internationaux long-courriers à l'Aérogare 1 de l'Aéroport Toronto-Pearson, tout près de ses départs et arrivées nationaux, éliminant du coup la nécessité d'effectuer par transport terrestre la liaison avec l'aérogare de l'entrepiste.

Le transporteur offre aussi cinq fois par semaine des vols tout cargo entre Toronto et Shanghai.

État du projet de placement dans Jazz Air SEC

Le 4 août 2005, ACE a annoncé qu'elle entendait procéder à un placement de parts dans la Société en commandite Jazz Air (« Jazz ») selon une formule de fonds de revenu, tout en conservant à terme des intérêts majoritaires dans Jazz. Avec cette première émission publique, ACE entend mettre davantage

en valeur sa participation dans Jazz pour le bénéfice des actionnaires d'ACE. Un prospectus provisoire devait être déposé à cet égard au troisième trimestre de 2005.

Le 30 septembre 2005, la Société a fait le point sur l'état courant du projet de placement de parts dans Jazz. Les travaux préalables au dépôt du prospectus provisoire étant achevés, le document est fin prêt pour sa présentation. Cependant, vu l'état du marché des fonds de revenu et à la suite du lancement d'une consultation publique sur les conséquences économiques et fiscales liées aux entités intermédiaires cotées en Bourse, dont les fiducies de revenu, et de la décision du Ministre du Revenu national de reporter immédiatement toutes les décisions anticipées sur les fiducies de revenu, la direction d'ACE a jugé bon pour le moment de retarder le moment du dépôt. Elle procédera au placement des parts de Jazz aussitôt que les conditions du marché y seront propices.

Participation dans US Airways

Pendant le trimestre, ACE a acquis une participation d'environ 7 % dans la nouvelle US Airways, issue de la fusion des ex-compagnies US Airways et d'America West, au coût de 87 M\$ (75 M\$ US). Le marché a si bien réagi à la création de ce transporteur que la valeur de la participation qu'y a acquise ACE s'était appréciée d'environ 67 %, ou 50 M\$ US, à la clôture des marchés, le 1^{er} novembre 2005.

Air Canada et les Services techniques Air Canada (« ACTS ») continueront de développer leurs rapports commerciaux avec US Airways. À ce jour, ACTS a signé des contrats de cinq ans portant sur toute une gamme de services, entre autres, de maintenance générale de la flotte d'A330 d'Airbus de US Airways, de révision des trains d'atterrissage et de travaux divers sur les réacteurs et les commandes de vol. Ces contrats rapporteront environ 50 M\$ par an en chiffre d'affaires à ACTS. Des pourparlers se poursuivent entre les deux entreprises relativement à d'autres travaux de maintenance. La valeur en argent et la portée des contrats sont donc appelées à prendre encore de l'ampleur.

Dans le secteur des services aéroportuaires, on attend des discussions entre Air Canada et US Airways qu'elles aboutissent à des réductions sensibles de coûts, notamment par la relocalisation d'Air Canada dans des installations aéroportuaires plus attrayantes que celles qu'elle occupe actuellement dans plusieurs villes américaines.

Les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés et le Rapport de gestion de Gestion ACE Aviation Inc. pour le troisième trimestre de 2005 sont accessibles à compter du 2 novembre 2005 sur aircanada.com, le site Web d'ACE et d'Air Canada, ainsi qu'à l'adresse SEDAR.com. On peut aussi en obtenir un exemplaire en s'adressant aux Relations avec les actionnaires d'ACE au (514) 205-7856.

1) MESURE NON-CONFORME AUX PCGR

Le BAIIALA est une unité de mesure ne relevant pas des PCGR couramment utilisée dans le secteur du transport aérien pour mesurer le bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement, désuétude et locations avions. Cette unité de mesure donne un aperçu des résultats d'exploitation

avant les coûts de location avions et les coûts de propriété, lesquels varient sensiblement d'une compagnie aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance l'acquisition de ses appareils et autres actifs. Comme le BAIIALA n'est pas une unité de mesure conforme aux PCGR pour la présentation de l'information financière et qu'il n'a pas de sens normalisé, il ne saurait être comparé à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes. On se reportera aux Points saillants consolidés ci-joints ou au Rapport de gestion d'ACE pour le troisième trimestre de 2005 pour un rapprochement du BAIIALA avant éléments liés à la restructuration et à la réorganisation avec le résultat d'exploitation avant éléments liés à la restructuration et à la réorganisation.

MISE EN GARDE CONCERNANT LES DÉCLARATIONS PROSPECTIVES

Dans ses communications orales ou écrites, ACE fait souvent des déclarations qui sont reprises dans le Rapport de gestion ou peuvent être intégrées à des documents déposés auprès d'autorités des valeurs mobilières tant au Canada qu'aux États-Unis. Ces déclarations à caractère prospectif se reconnaissent à l'emploi de termes ou d'expressions comme « il devrait », « il se pourrait que », « il est prévu que », « on estime que », « on s'attend que », « on projette que » et autres qui soulignent les éventualités possibles et font renvoi aux hypothèses retenues. Toutes ces déclarations visent à satisfaire aux « règles refuge » des lois américaines sur les valeurs mobilières. Ces déclarations peuvent porter sur des observations concernant entre autres les stratégies, les attentes, les activités planifiées ou les actions à venir.

Comme, de par leur nature, les déclarations prospectives partent d'hypothèses, elles sont sujettes 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, les conflits armés, les attentats terroristes, l'évolution de la demande en fonction du caractère saisonnier du secteur, la capacité de comprimer les coûts d'exploitation et de réduire les effectifs, les relations du travail, les négociations collectives ou les conflits de travail, la restructuration, les enjeux en matière de retraite, les taux de change et d'intérêt, l'évolution de la législation, des développements ou procédures réglementaires défavorables ainsi que les litiges en cours, notamment avec des tiers. Les déclarations prospectives du présent document représentent les attentes d'ACE en date du 2 novembre 2005 et elles peuvent changer après cette date. Toutefois, ACE n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces déclarations à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif.

- 30 -

RENSEIGNEMENTS

Relations avec les investisseurs : Denis Biro (514) 422-7837
Directeur, Relations avec les investisseurs

Relations avec les actionnaires : (514) 205-7856

Internet : www.aircanada.com

Gestion ACE Aviation Inc.

Consolidé

POINTS SAILLANTS ¹⁾

Périodes closes le 30 septembre

	Trimestre		Neuf mois	
	Société remplaçante - ACE	Société remplacée - Air Canada	Société remplaçante - ACE	Société remplacée - Air Canada
	2005	2004	2005	2004

Statistiques financières

(en millions de dollars canadiens, sauf les données par action)

Produits d'exploitation	2 833	2 496	7 468	6 838
Bénéfice d'exploitation avant éléments liés à la réorganisation et à la restructuration	320	243	487	120
Éléments liés à la réorganisation et à la restructuration	-	(313)	-	(871)
Charges hors exploitation	(38)	(133)	3	(248)
Bénéfice (perte) avant intérêts minoritaires, gain de change et impôts sur les bénéfices	282	(203)	490	(999)
Bénéfice (perte) de la période	270	(81)	361	(895)
Marge d'exploitation avant éléments liés à la réorganisation et à la restructuration	11,3 %	9,7 %	6,5 %	1,8 %
BAILALA avant éléments liés à la réorganisation et à la restructuration ²⁾	550	514	1 144	953
Marge de BAILALA avant éléments liés à la réorganisation et à la restructuration	19,4 %	20,6 %	15,3 %	13,9 %
Trésorerie et placements à court terme ³⁾	2 481	1 939	2 481	1 939
Flux de trésorerie liés à l'exploitation	(12)	183	641	360
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires aux fins du calcul du résultat de base	101	120	97	120
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires aux fins du calcul du résultat dilué	119	120	113	120
Résultat de base par action	2,66 \$	(0,67) \$	3,73 \$	(7,45) \$
Résultat dilué par action	2,33 \$	(0,67) \$	3,37 \$	(7,45) \$

Statistiques d'exploitation

	Variation (%)			Variation (%)		
Passagers-milles payants (PMP) (en millions)	13 981	12 853	9	36 180	33 746	7
Sièges-milles offerts (SMO) (en millions)	16 961	15 993	6	45 014	43 722	3
Coefficient d'occupation	82,4 %	80,4 %	2,0 pts	80,4 %	77,2 %	3,2 pts
Rendement unitaire par PMP (Aéroplan non compris) (en cents) ⁴⁾	16,9	16,5	3	16,8	16,6	1
Rendement unitaire par PMP (Aéroplan compris) (en cents) ⁴⁾	17,6	16,5	7	17,4	16,6	4
Produits passages par SMO (Aéroplan non compris) (en cents) ⁴⁾	13,9	13,2	5	13,5	12,8	5
Produits passages par SMO (Aéroplan compris) (en cents) ⁴⁾	14,5	13,2	9	14,0	12,8	9
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	16,7	15,6	7	16,6	15,6	6
Charges d'exploitation par SMO (en cents)	14,8	14,1	5	15,5	15,4	1
Charges d'exploitation par SMO, à l'exclusion de la charge de carburant	10,8	11,2	(3)	11,9	12,7	(6)
Effectif moyen (en milliers d'équivalents temps plein ou ETP)	32,9	32,3	2	32,3	32,7	(1)
Sièges-milles offerts par ETP (en milliers)	516	495	4	1 395	1 337	4
Produits d'exploitation par ETP (en milliers)	86 \$	77 \$	11	231 \$	209 \$	11
Avions en service à la fin de la période	309	293	5	309	293	5
Utilisation moyenne des avions (en heures par jour) ^{5) 6)}	11,3	10,8	5	10,8	10,4	4
Longueur moyenne des étapes (en milles) ⁶⁾	921	897	3	881	849	4
Prix du litre de carburant (en cents) ⁷⁾	64,0	47,2	36	58,1	43,7	33
Consommation de carburant (en millions de litres)	1 055	975	8	2 786	2 674	4

1) Toute mention de « Société remplaçante » renvoie aux résultats d'ACE et de ses filiales pour les trimestre et neuf mois clos le 30 septembre 2005. Toute mention de « Société remplacée » renvoie aux résultats d'Air Canada et de ses filiales pour les trimestre et neuf mois clos le 30 septembre 2004. On se reportera à la note 1 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du troisième trimestre 2005 pour un complément d'information.

2) Le BAILALA (bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement, désuétude et locations avions) est une unité de mesure ne relevant pas des PCGR couramment utilisée dans le secteur du transport aérien pour permettre au lecteur de voir les résultats d'exploitation avant que ne soient comptabilisés les coûts de location avions et de propriété, lesquels coûts varient d'une compagnie aérienne à l'autre en raison des différences dans la façon dont chacune finance l'acquisition de ses avions et actifs. Comme le BAILALA n'est pas une unité de mesure conforme aux PCGR pour la présentation de l'information financière 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 BAILALA avant éléments liés à la réorganisation et à la restructuration est rapproché du résultat d'exploitation avant éléments liés à la restructuration comme suit :

	Trimestre clos le 30 septembre		Neuf mois clos le 30 septembre	
	2005	2004	2005	2004
	(en millions de dollars)		(en millions de dollars)	
Résultat d'exploitation avant éléments liés à la réorganisation et à la restructuration	320	243	487	120
Rajouter :				
Locations avions	112	157	300	521
Amortissement et désuétude	118	114	357	312
BAILALA avant éléments liés à la réorganisation et à la restructuration	550	514	1 144	953

3) Le 30 septembre 2004, ACE est devenue la société remplaçante et société de portefeuille mère d'Air Canada réorganisée et de ses filiales. En conséquence, la Société remplacée a cédé sa trésorerie à la Société remplaçante. Les chiffres du trimestre et des neuf mois clos le 30 septembre 2004 correspondent à la trésorerie d'ACE, la Société remplaçante, au 30 septembre 2004.

4) Depuis octobre 2004, les produits qu'Aéroplan tire de l'échange de milles contre des vols d'Air Canada et de Jazz sont inscrits dans les produits passages. Avant octobre 2004, ces produits étaient constatés dans les « autres » produits d'exploitation. On se reportera à la page 6 du Rapport de gestion pour un complément d'information.

5) À l'exclusion du temps d'arrêt pour la maintenance.

6) À l'exclusion des transporteurs tiers assurant leurs activités au titre d'ententes d'achat de capacité.

7) Compte tenu des charges de manutention du carburant.