

**Rapport de gestion
Premier trimestre 2006**



10 MAI 2006

TABLE DES MATIÈRES

1. AVANT-PROPOS.....	1
2. GLOSSAIRE	2
3. APERÇU GÉNÉRAL DE LA SOCIÉTÉ ET DE SES ACTIVITÉS.....	3
3.1 Modèle tarifaire.....	3
3.2 Couverture du carburant.....	3
3.3 Réduction des effectifs non syndiqués	4
3.4 Parc aérien	4
3.5 Facilité de crédit d’Air Canada.....	4
3.6 Placement initial de parts du Fonds de revenu Jazz Air.....	4
3.7 Distribution spéciale de parts d’Aéroplan	5
3.8 ACTS	5
4. RÉSULTATS DU PREMIER TRIMESTRE 2006.....	6
4.1 Comparaison des résultats consolidés.....	6
4.2 Comparaison des résultats sectoriels.....	10
4.3 Services de transport.....	10
4.4 Aéroplan	13
4.5 Jazz	13
4.6 ACTS	14
5. BILAN ET LIQUIDITÉS.....	15
5.1 Capital social et autres capitaux propres.....	15
5.2 Liquidité et fonds de roulement	15
6. GESTION FINANCIÈRE – ANALYSE DU PREMIER TRIMESTRE 2006.....	16
6.1 Flux de trésorerie liés aux activités d’exploitation	16
6.2 Flux de trésorerie liés aux activités de financement.....	16
6.3 Flux de trésorerie liés aux activités d’investissement.....	16
7. INFORMATIONS FINANCIÈRES TRIMESTRIELLES	17
8. CONTRÔLES ET PROCÉDURES	18
9. CHANGEMENTS IMPORTANTS.....	18
10. FACTEURS DE RISQUE	18
11. ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR À LA DATE DU BILAN	18
12. MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR	19

1. AVANT-PROPOS

Gestion ACE Aviation Inc. (« ACE ») est la société de portefeuille chapeautant plusieurs sociétés commerciales et sociétés en commandite du secteur du transport aérien et des services connexes, qui assurent leurs activités suivant quatre secteurs comptables : Services de transport, Aéroplan SEC (« Aéroplan »), Jazz Air SEC (« Jazz » ou « Jazz SEC ») et ACTS SEC (« Services techniques Air Canada » ou « ACTS »). Le secteur des Services de transport regroupe les activités des sociétés par actions ou en commandite suivantes : Air Canada, AC Cargo SEC (« Air Canada Cargo »), ACGHS SEC (« Services au sol Air Canada » ou « ACGHS ») et Touram SEC (« Vacances Air Canada »). ACE détient une participation de 75,3 % dans Aéroplan SEC et une participation de 79,7 % dans Jazz Air SEC.

Aux fins du présent Rapport de gestion, « Société » s'entend, selon le contexte, d'ACE et ses filiales collectivement, d'ACE et l'une ou plusieurs de ses filiales, d'une ou plusieurs filiales d'ACE, ou d'ACE à proprement parler.

Le Rapport de gestion est arrêté en date du 10 mai 2006 et doit être lu à la lumière des états financiers intermédiaires non vérifiés d'ACE du premier trimestre 2006 et des états financiers consolidés vérifiés de l'exercice 2005 d'ACE et du Rapport de gestion s'y rapportant. Les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés sont dressés conformément aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada et selon des conventions comptables qui cadrent avec celles exposées à la note 2 afférente aux états financiers consolidés de l'exercice 2005 d'ACE. Toutes les sommes sont exprimées en dollars canadiens, sauf indication contraire. Certaines valeurs exprimées en pourcentages reposent sur des valeurs arrondies au million près.

Pour un complément d'information sur les documents financiers publics de Gestion ACE Aviation et, notamment, sur sa Notice annuelle, on se reportera aux sites de dépôt SEDAR au www.sedar.com et EDGAR au www.sec.gov/edgar.shtml.

MISE EN GARDE CONCERNANT LES DÉCLARATIONS PROSPECTIVES

Le présent Rapport de gestion contient des déclarations à caractère prospectif. Ces déclarations 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. 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, 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 les effectifs, les relations du travail, les négociations collectives ou les conflits de travail, la restructuration, les questions de retraite, les taux de change et d'intérêt, l'évolution de la législation, des développements ou procédures réglementaires ainsi que les litiges actuels et éventuels, notamment avec des tiers, ainsi que les facteurs précisés dans le présent Rapport de gestion et en particulier ceux précisés à la rubrique « Facteurs de risque » du Rapport de gestion de l'exercice 2005 d'ACE daté du 9 février 2006. Les déclarations prospectives du présent document représentent les attentes d'ACE en date du 10 mai 2006 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.

2. GLOSSAIRE

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.

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.

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.

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.

Filiale ou filiales — Eu égard à ACE, toute entité – société par actions ou société en commandite – directement ou indirectement contrôlée par ACE.

3. APERÇU GÉNÉRAL DE LA SOCIÉTÉ ET DE SES ACTIVITÉS

3.1 Modèle tarifaire

Le modèle de tarification actuel de la Société, qui est en pleine évolution, vise à donner au client simplicité d'utilisation, valeur, choix, transparence et adaptabilité. Ce modèle repose sur une stratégie où sont proposés plusieurs tarifs de marque. La Société estime qu'en donnant ainsi au client la possibilité de choisir entre plusieurs barèmes de prix et de sélectionner les caractéristiques de produits qui répondent davantage à ses besoins de déplacement, elle contribue à améliorer l'expérience client et à mieux faire ressortir à ses yeux le rapport qualité-prix. Tout en continuant d'élargir l'éventail de ses produits, la Société cherche à proposer des tarifs ciblés sur le secteur des voyages d'agrément, particulièrement sensible aux prix. Vu leurs prix abaissés, ces tarifs d'agrément donnent moins de flexibilité dans le choix des horaires de vol et proposent un éventail de caractéristiques plus limité. Par ailleurs, la Société propose et continuera de proposer d'autres tarifs de marque à la gamme de caractéristiques plus étendue et plus flexible. Comme ils donnent au client la possibilité de modifier les horaires et caractéristiques choisis selon l'évolution de ses besoins, ces tarifs de marque sont aussi plus susceptibles d'intéresser les voyageurs d'affaires. À ces tarifs s'ajoutent des options dites « à la carte », proposées sur certains tarifs de marque, qui permettent entre autres au voyageur de présélectionner sa place même sur les tarifs les plus bas et les plus restrictifs, d'obtenir une réduction s'il n'enregistre aucun bagage en soute, de renoncer à l'option de changement de réservation et, sur certains autres, d'obtenir une autre réduction s'il renonce à l'option de présélection de place. Ce ne sont là que quelques exemples parmi d'autres du modèle tarifaire diversifié dont la Société est en train de se doter et qu'elle compte développer davantage.

La Société a mis sur le marché un certain nombre de produits destinés aux clientèles d'affaires ou d'agrément. Ces « passes de vols », comme on les appelle, donnent aux particuliers comme aux entreprises la possibilité d'acheter à forfait et par anticipation un nombre prédéterminé de segments de vol. La majorité de ces passes sont assorties d'un tarif de marque soit Tango Plus soit Latitude d'Air Canada, et leurs tarifs et caractéristiques sont à même d'intéresser particulièrement la clientèle d'affaires de par la souplesse et les attraits que présente chaque produit.

Pour une prestation réussie de ces produits, la Société est également en train de rendre plus conviviales ses interfaces électroniques, de créer des sites Web locaux et d'améliorer les outils utilisés par le personnel pour mieux servir les clients. À l'heure actuelle, le site Web de la Société est la seule source de distribution capable de bien présenter, tarifier et assurer toute sa gamme de produits – les autres filières de distribution ne pouvant proposer que les tarifs de base et conditions tarifaires classiques.

La Société se réjouit du succès que continue de remporter chacun des produits qu'elle met sur le marché, comme en font foi ses coefficients d'occupation et son chiffre d'affaires, qui n'ont cessé de s'améliorer par suite de la popularité croissante dont jouit son nouveau modèle commercial auprès de la clientèle. La Société estime que, plus elle saura adapter ses fonctionnalités aux attentes des voyageurs, plus elle gagnera leur fidélité et plus elle améliorera ses perspectives financières.

3.2 Couverture du carburant

Afin d'atténuer le plus possible l'exposition de la compagnie aérienne à la volatilité des cours du pétrole, la Société a récemment révisé sa stratégie de couverture du carburant. L'obligation de couvrir un pourcentage minimal de consommation prévue de kérosène par mois a été abrogée, et les niveaux ciblés à réaliser chaque année ont été modifiés. La stratégie révisée de couverture du carburant procurera plus de souplesse quant à l'envergure et à la nature des opérations de couverture et aux moments choisis pour les appliquer. Au 31 mars 2006, la Société avait couvert à l'aide d'options sur tunnel une portion de ses besoins prévus de carburéacteur pour la période de 2006 à 2008. Pour 2006, la majorité des positions de couverture de la Société sont dans les faits des contrats basés sur le kérosène et sur le mazout. La Société a ainsi couvert 29 % de ses besoins de carburant pour le reste de 2006 à des prix pouvant fluctuer en moyenne de 76 \$ US à 84 \$ US le baril, dans le cas des contrats basés sur le kérosène, et de 74 \$ US à 86 \$ US le baril en moyenne dans le cas des contrats basés sur le mazout. Pour 2007, le gros des positions de couverture sont des contrats basés sur le mazout et sur le brut. La Société a couvert 23 % de ses besoins de carburant pour 2007 à des prix pouvant fluctuer en moyenne de 74 \$ US à 85 \$ US le baril, dans le cas des contrats basés sur le mazout, et de 58 \$ US à 69 \$ US le baril en moyenne dans le cas des contrats basés sur le brut.

3.3 Réduction des effectifs non syndiqués

En février 2006, la Société a annoncé et entrepris la mise en œuvre d'un plan visant à réduire de 20 % ses effectifs non syndiqués. Les compressions s'effectueront principalement à Air Canada, aux Services techniques Air Canada, aux Services au sol Air Canada et à Air Canada Cargo. Au 9 mai 2006, environ 46 % des compressions prévues avaient été réalisées, et le plan devrait avoir été mené à bien pour l'essentiel d'ici la fin de 2006. En ce qui concerne le coût de ce plan, la Société a constaté au premier trimestre 2006 une « charge de main-d'œuvre exceptionnelle » de 33 M\$ que la direction entend avoir recouvrée à même la réduction de ses salaires et charges sociales sur les 12 à 14 prochains mois.

3.4 Parc aérien

Au premier trimestre 2006, Air Canada a pris livraison du dernier exemplaire de ses quinze Embraer 175 commandés, et de quatre Embraer 190. Pour financer l'acquisition de ces appareils, Air Canada a contracté des emprunts totalisant 124 M\$ (107 M\$ US). Les 38 exemplaires restants de la commande totale de 45 Embraer 190 devraient avoir été livrés d'ici janvier 2008. Au 31 mars 2006, Air Canada avait en service 199 appareils, contre 200 au 31 mars 2005.

Fin 2005, Air Canada a annoncé un programme de « transformation radicale » de ses appareils existants, visant à doter les cabines du Service Hospitalité et de la classe Affaires de nouveaux fauteuils, et celles de la classe Super Affaires, de nouveaux fauteuils-salons dernier cri, et les fauteuils de tous les appareils, d'un système multimédia individuel. Les nouveaux Embraer livrés sont déjà conformes aux nouvelles normes de sièges et de système de divertissements personnel, tandis que les travaux de rajeunissement des cabines des A320 d'Airbus et des 767-300 de Boeing ont commencé.

Le 3 avril 2006, Air Canada a annoncé la signature d'un contrat de location de dix ans avec International Lease Finance Corporation (« ILFC ») portant sur un nouvel appareil 777 de Boeing, en vue d'accélérer le renouvellement et la modernisation de sa flotte de gros-porteurs. Air Canada prendra livraison de l'appareil loué en 2007, ce qui portera à huit le total de 777 intégrés à son parc aérien l'an prochain. La location de cet appareil permettra à Air Canada de devancer de près de deux ans la remise à ILFC d'un A340-300 d'Airbus en location, qui devait à l'origine lui être retourné à la mi-2009.

Au premier trimestre 2006, Jazz a reçu cinq CRJ100 que lui a cédés Air Canada et pris livraison de deux CRJ200. Au 31 mars 2006, Jazz avait 129 appareils en service, soit 36 de plus qu'au 31 mars 2005.

3.5 Facilité de crédit d'Air Canada

En raison de la solide situation de trésorerie dont jouit la Société et dans le cadre de sa recherche continue de compression des coûts, Air Canada a conclu, en date du 31 mars 2006, des modifications à sa facilité de crédit renouvelable consortiale garantie de premier rang. Selon la convention de crédit révisée, le montant global dont elle dispose a été ramené de 300 M\$ à 250 M\$ (ou l'équivalent en dollars US). En outre, la marge de taux d'intérêt a été rajustée à la baisse et fluctue désormais en fonction d'une grille de ratios de couverture du BAIIALA plus favorable. Au 31 mars 2006, aucune somme n'avait été tirée de cette facilité. La nouvelle entente se trouve en outre à faire baisser d'environ 500 000 \$ par an la commission d'attente, pour le cas où la facilité de crédit continuerait de ne pas être utilisée. La convention, sous sa forme modifiée, améliore en outre la marge de manœuvre opérationnelle et financière.

3.6 Placement initial de parts du Fonds de revenu Jazz Air

Le 2 février 2006, ACE a réalisé un placement initial de parts dans le Fonds de revenu Jazz Air (le « Fonds »). Le Fonds a vendu 23,5 millions de parts au prix de 10 \$ l'unité pour un produit net de 218 M\$, déduction faite de frais de placement de 17 M\$ payés pendant le trimestre. Dans la foulée de la clôture du placement initial, le Fonds a émis 1,5 million de parts supplémentaires au titre de l'option pour attributions excédentaires, pour un produit net d'environ 14 M\$, portant le produit net global du placement initial à quelque 232 M\$. À la suite du placement, ACE détenait une participation de 79,7 % dans Jazz, valeur qui n'avait pas changé à la date du présent Rapport de gestion. Le produit net de l'opération a été versé à ACE, qui l'emploiera aux fins générales de l'entreprise. En outre, des facilités de crédit consortiales garanties de 150 M\$ ont été contractées, dont environ 115 M\$ (113 M\$, après déduction de 2 M\$ de frais) ont été tirés par Jazz à la clôture du placement.

3.7 Distribution spéciale de parts d'Aéroplan

ACE a réalisé une distribution spéciale à ses actionnaires sous forme de parts du Fonds de revenu Aéroplan. La date de clôture des registres aux fins de la distribution spéciale est le 3 mars 2006. Compte tenu du prix de clôture de la part du Fonds de revenu Aéroplan au 3 mars 2006, la valeur des parts distribuées aux actionnaires d'ACE s'est chiffrée à 251 M\$. Une fois complétée la distribution et réalisé le transfert de parts au titre du Régime initial d'intéressement à long terme d'Aéroplan, ACE détenait une participation de 75,3 % dans Aéroplan, valeur qui n'avait pas changé à la date du présent Rapport de gestion.

3.8 ACTS

Le 20 avril 2006, ACTS a annoncé la nomination de nouveaux dirigeants à sa tête et la réorganisation de sa haute direction à la lumière de ses nouveaux objectifs commerciaux et stratégiques. À l'heure actuelle, ACTS revoit ses activités en profondeur et, plus particulièrement, la rentabilité de ses contrats. La gestion de sa trésorerie, la réduction des coûts et l'augmentation de la productivité sont ses grandes priorités.

L'entreprise s'emploie aussi à réévaluer complètement ses systèmes et processus et l'opportunité de mettre en œuvre un progiciel de gestion intégré, qui augmentera la réactivité et la compétitivité d'ACTS, tout en accroissant ses marges bénéficiaires et en améliorant les niveaux de satisfaction de ses clients.

4. RÉSULTATS DU PREMIER TRIMESTRE 2006
4.1 Comparaison des résultats consolidés

Le tableau ci-après compare les résultats d'exploitation consolidés d'ACE pour les premiers trimestres 2006 et 2005.

<i>(en millions de dollars, sauf les données par action)</i>	1 ^{er} trim. 2006	1 ^{er} trim. 2005	Variation (\$)	Variation (%)
Produits d'exploitation				
Passages	2 021	\$ 1 739	\$ 282	\$ 16
Fret	151	135	16	12
Autres	312	303	9	3
	2 484	2 177	307	14
Charges d'exploitation				
Salaires et charges sociales	642	613	29	5
Carburant avion	569	415	154	37
Locations avions	113	90	23	26
Redevances aéroportuaires et de navigation	230	213	17	8
Maintenance, matières et fournitures avions	129	94	35	37
Communications et technologies de l'information	78	77	1	1
Restauration et fournitures connexes	80	78	2	3
Amortissement et désuétude	134	120	14	12
Commissions	68	65	3	5
Charge de main-d'œuvre exceptionnelle ¹⁾	33	-	33	s.o.
Autres	470	422	48	11
	2 546	2 187	359	16
Perte d'exploitation	(62)	(10)	(52)	
Produits (charges) hors exploitation				
Intérêts créditeurs	22	12	10	
Intérêts débiteurs	(88)	(75)	(13)	
Intérêts capitalisés	9	3	6	
Gain à la vente d'actifs	3	-	3	
Gain de dilution lié à Jazz	220	-	220	
Autres	3	(3)	6	
	169	(63)	232	
Bénéfice (perte) avant les éléments suivants :	107	(73)	180	
Intérêts minoritaires	(15)	(3)	(12)	
Écart de change	13	(15)	28	
Recouvrement d'impôts sur les bénéfices	13	14	(1)	
Bénéfice (perte) de la période	118	\$ (77)	\$ 195	\$
Bénéfice (perte) par action				
- de base	1,15	\$ (0,87)	\$ 2,02	\$
- dilué	1,12	\$ (0,87)	\$ 1,99	\$
BAILALA²⁾	185	200	(15)	
BAILALA²⁾ exclusion faite de la charge exceptionnelle	218	200	18	

1) Une charge de main-d'œuvre exceptionnelle de 33 M\$ a été constatée au premier trimestre 2006 relativement au plan de réduction des effectifs non syndiqués, dont 28 M\$ au titre des Services de transport et 5 M\$, d'ACTS.

2) On se reportera aux « Mesures financières non conformes aux PCGR », page 19, pour un rapprochement du BAILALA. En ce qui concerne Aéroplan et ACTS, c'est le BAILA, analogue au BAILALA, qui est utilisé, étant donné que ces deux secteurs n'engagent aucune charge de location d'avions.

Le premier trimestre 2006 se solde par un bénéfice net de 118 M\$ ou 1,12 \$ par action après dilution, soit une amélioration de 195 M\$ par rapport à la période correspondante de 2005, attribuable essentiellement au gain de dilution lié au premier appel public à l'épargne de Jazz. Compte tenu de la charge de main-d'œuvre exceptionnelle de 33 M\$, ACE déclare une perte d'exploitation de 62 M\$ pour ce premier trimestre 2006, en hausse de 52 M\$ par rapport à la perte d'exploitation de 10 M\$ enregistrée au premier trimestre 2005.

ACE complète les résultats déclarés selon les PCGR par une analyse des résultats ajustés en fonction des éléments qui ne reflètent pas le rendement financier qu'ACE tire réellement de ses activités continues (ci-après appelés les « résultats ajustés non conformes aux PCGR »). La Société effectue ces ajustements pour ne pas nuire à la comparabilité de ces résultats financiers ni fausser l'analyse des tendances à la base de ses rendements commerciaux. Comme l'analyse des résultats ajustés en fonction d'éléments non récurrents n'est pas une unité de mesure conforme aux PCGR pour la présentation de l'information financière et qu'elle n'a pas de sens normalisé, elle ne saurait être comparée à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés. Les principaux éléments ayant donné lieu à un ajustement sont : une charge de main-d'œuvre exceptionnelle de 33 M\$ et le recouvrement d'impôts sur les bénéfices de 11 M\$ s'y rattachant, par suite de l'engagement, en février 2006, du plan de réduction des effectifs non syndiqués; un gain de dilution de 220 M\$ et une charge d'impôts sur les bénéfices futurs de 10 M\$, liés au placement initial de parts dans Jazz; et une charge nette de 4 M\$ au titre des intérêts débiteurs et une charge d'impôts sur les bénéfices futurs de 6 M\$, liées à la distribution spéciale de parts d'Aéroplan. Le tableau ci-après présente l'ajustement des résultats d'ACE pour le premier trimestre 2006 en fonction de ces importants éléments non récurrents, et compare ces résultats aux résultats déclarés selon les PCGR pour le premier trimestre 2005. Il n'y avait eu aucun élément non récurrent important au premier trimestre 2005.

<i>(en millions de dollars)</i>	Résultats réels du 1 ^{er} trim. 2006 selon les PCGR	Charge de main-d'œuvre exceptionnelle	Dilution de Jazz	Distri-bution spéciale	Résultats ajustés du 1 ^{er} trim. 2006 non conformes aux PCGR	Résultats réels du 1 ^{er} trim. 2005 selon les PCGR	Variation			
Produits d'exploitation	2 484	\$			2 484	\$	2 177	\$	307	\$
Salaires et charges sociales	642				642	613	29			
Carburant avion	569				569	415	154			
Coûts de propriété (LAAD) ¹⁾	247				247	210	37			
Charge de main-d'œuvre exceptionnelle	33	(33)			-	-	-			
Autres charges	1 055				1 055	949	106			
Charges d'exploitation	2 546				2 513	2 187	326			
Perte d'exploitation	(62)				(29)	(10)	(19)			
Produits (charges) hors exploitation	169		(220)	4	(47)	(63)	16			
Intérêts minoritaires	(15)				(15)	(3)	(12)			
Écart de change	13				13	(15)	28			
Recouvrement d'impôts sur les bénéfices	13	(11)	10	6	18	14	4			
Bénéfice (perte) de la période	118	\$			(60)	\$	(77)	\$	17	\$
BAIIALA	185	\$			218	\$	200	\$	18	\$

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

Exclusion faite de la charge de main-d'œuvre exceptionnelle mais compte tenu de la hausse de 154 M\$ de la charge de carburant, le BAIIALA, sur une base consolidée, s'est amélioré de 18 M\$ par rapport à la période correspondante de 2005. Le BAIIA d'Aéropian s'est accru de 15 M\$, tandis que le BAIIALA de Jazz a progressé de 22 M\$. En ce qui concerne le secteur des Services de transport, le BAIIALA, exclusion faite d'une charge de main-d'œuvre exceptionnelle de 28 M\$ mais compte tenu de la hausse de la charge de carburant, s'est accru de 16 M\$. Ces améliorations ont été en partie annulées par une détérioration de 34 M\$ du BAIIA d'ACTS, surtout attribuable à la baisse de rentabilité des divisions d'entretien moteurs et de maintenance cellules.

Sur une base consolidée, les produits d'exploitation se sont accrus de 307 M\$ ou 14 % par rapport au premier trimestre 2005 en raison surtout de l'augmentation des produits passages qui a résulté d'une amélioration du rendement réseau et du trafic de 9 % et de 6 % respectivement. L'amélioration du rendement réseau vient des majorations tarifaires visant à compenser la hausse des coûts du carburant sur les segments intérieur et transfrontalier, et de l'augmentation des suppléments carburant imposés sur les lignes internationales. L'amélioration du rendement vient en outre d'une hausse de la clientèle d'affaires, plus lucrative, qui a été en partie annulée par les répercussions de la vigueur du dollar canadien sur les ventes libellées en devises. Les produits fret se sont accrus de 16 M\$ ou 12 % par rapport au premier trimestre 2005 par suite d'une croissance de 19 % du trafic marchandises qui a été en partie contrebalancée par une détérioration de 6 % du rendement. Les autres produits se sont accrus de 9 M\$ ou 3 %, par suite surtout d'une hausse des primes Aéropian échangées et des produits tirés des activités de maintenance à forfait, qui a été en grande partie annulée par une baisse du chiffre d'affaires de Vacances Air Canada attribuable à la diminution du trafic d'agrément sur les destinations mexicaines à la suite de la perturbation occasionnée par la saison des ouragans de 2005. Des difficultés liées à l'intégration d'un nouveau système de réservation à Vacances Air Canada ont aussi entraîné les réservations à la baisse.

Le coût unitaire, exprimé en charges d'exploitation par SMO, s'est accru de 10 % par rapport au premier trimestre 2005. Compte non tenu de la charge de carburant et de la charge de main-d'œuvre exceptionnelle, le coût unitaire a monté de 4 %, du fait surtout de la hausse de la charge de maintenance, matières et fournitures avions, de l'augmentation des coûts de propriété et de la croissance des secteurs non générateurs de SMO. Le tableau ci-après compare les charges d'exploitation par SMO d'ACE pour les premiers trimestres 2006 et 2005.

<i>(en cents par SMO)</i>	1 ^{er} trim. 2006	1 ^{er} trim. 2005	Variation (\$)	Variation (%)
Salaires	3,43	3,46	(0,03)	(1)
Charges sociales	1,07	1,06	0,01	1
Coûts de propriété (LAAD)	1,73	1,55	0,18	12
Redevances aéroportuaires et de navigation	1,61	1,57	0,04	3
Maintenance, matières et fournitures avions	0,90	0,69	0,21	30
Restauration et fournitures connexes	0,56	0,58	(0,02)	(3)
Commissions	0,47	0,48	(0,01)	(2)
Autres	3,83	3,67	0,16	4
Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de main-d'œuvre exceptionnelle et de la charge de carburant ¹⁾	13,60	13,06	0,54	4
Charge de main-d'œuvre exceptionnelle	0,23	-	0,23	s.o.
Carburant avions	3,98	3,06	0,92	30
Total des charges d'exploitation	17,81	16,12	1,69	10

1) On se reportera aux « Mesures financières non conformes aux PCGR », page 19, pour un complément d'information.

Les charges salariales ont totalisé 490 M\$ au premier trimestre 2006, en hausse de 21 M\$ ou 4 % par rapport au premier trimestre 2005. L'effectif a augmenté de 1 343 équivalents temps plein (ETP) ou 4 % en regard d'une augmentation de 5 % de la capacité par rapport au trimestre de 2005. La croissance moyenne de l'effectif s'est surtout manifestée à ACTS et à Jazz, avec, respectivement, des hausses de 548 ETP (+16 %) et 580 ETP (+17 %). La hausse de la masse salariale liée à l'augmentation de l'effectif a été en partie annulée par la réduction du salaire moyen, qui traduit elle-même l'embauche de personnels à des échelons salariaux

plus bas. La productivité de la main-d'œuvre, mesurée en sièges-milles offerts par ETP, a monté de 1 % par rapport au premier trimestre 2005.

Les charges sociales se sont accrues de 8 M\$ ou 6 % par rapport au premier trimestre 2005. La hausse de 14 M\$ de la charge de retraite résulte principalement de l'application d'un taux d'actualisation moins élevé aux obligations de retraite et de l'augmentation de la masse salariale, et a été largement contrebalancée par une baisse de 11 M\$ des charges au titre des avantages sociaux futurs.

Au vu d'une capacité accrue de 5 %, la facture de carburant a grimpé de 154 M\$, ou 37 %, par suite des prix du carburant qui se sont maintenus à des niveaux élevés. La hausse moyenne de 149 M\$ du prix de base du carburant, l'augmentation de 27 M\$ liée au trafic et la perte de 5 M\$ sur les couvertures de carburant ont été partiellement contrebalancées par une réduction de 27 M\$ liée à la plus grande vigueur du dollar canadien par rapport au dollar US pendant le trimestre, comparativement au premier trimestre 2005.

Les coûts de propriété, qui comprennent les charges de location d'avions et la charge d'amortissement et de désuétude, ont augmenté de 37 M\$ par suite surtout de l'ajout net de 37 avions au parc d'appareils en service, qui a représenté environ 29 M\$ de l'augmentation. Le parc d'appareils en service d'Air Canada s'est ainsi vu accroître de vingt Embraer en propriété et de deux avions-cargos affrétés, tandis que six CRJ200 et quinze CRJ705, tous en location, se sont ajoutés au parc d'appareils en service de Jazz depuis le premier trimestre 2005. Une modification des hypothèses quant à la valeur résiduelle de certains appareils a aussi joué dans l'amortissement et contribué pour environ 10 M\$ à l'augmentation. Ces augmentations ont été partiellement annulées par l'incidence de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain pour les ventes libellées en dollars US.

Les redevances aéroportuaires et de navigation ont progressé de 17 M\$ ou 8 %, par suite surtout d'une hausse de 7 % des départs ainsi que de la majoration des droits d'atterrissage et des redevances générales principalement à l'Aéroport international Toronto-Pearson, qui ont été relevés de 7 % par tonne métrique et de 9 % par siège pour les arrivées intérieures et internationales, respectivement.

Le poste des charges de maintenance, matières et fournitures avions s'est accru de 35 M\$, par suite surtout d'une hausse des charges d'entretien liée au vieillissement de certains moteurs qui ont exigé des pièces de rechange à vie limitée plus coûteuses comparativement au premier trimestre 2005. En outre, comme elle tournait déjà à pleine capacité au premier trimestre 2006, ACTS a dû confier en sous-traitance, à des entreprises de maintenance, réparation et révision (MRR), des travaux de révision générale liés à sept appareils 767 d'Air Canada. Cette sous-traitance a fait augmenter le poste Maintenance, matières et fournitures avions, étant donné qu'on y a fait entrer toutes les charges (main-d'œuvre comprise) liées à ces travaux confiés sous contrat. En outre, le regain des activités d'entretien moteurs et de maintenance des composants a aussi joué dans l'augmentation par rapport au trimestre de 2005.

Les commissions payées ont augmenté de 3 M\$ ou 5 % en regard d'une croissance combinée de 16 % des produits passages et fret. L'augmentation des commissions entraînée par la montée des produits tirés du transport a été largement absorbée par la révision à la baisse du barème de commissions et par l'augmentation des ventes passagers effectuées directement sur Internet. Au premier trimestre 2005, la Société a inscrit un ajustement favorable de 11 M\$ lié à la révision de ses estimations de commissions à payer sur des contrats auprès d'entreprises.

Les autres charges à avoir connu des hausses sont les matières utilisées pour la maintenance sous contrat, les honoraires de services-conseils, les charges liées à l'échange de milles Aéroplan contre des primes non aériennes, les frais de carte de crédit, les frais liés aux équipages, les frais de publicité et de promotion, les frais liés aux services d'escale et d'autres catégories de dépenses. Ces augmentations ont été en partie annulées par une baisse des charges à Vacances Air Canada attribuable à la diminution du trafic d'agrément sur les destinations mexicaines à la suite des perturbations occasionnées par la saison des ouragans de 2005. Des difficultés liées à l'intégration d'un nouveau système de réservation à Vacances Air Canada ont aussi entraîné les réservations à la baisse.

4.2 Comparaison des résultats sectoriels

Le tableau ci-après compare les résultats sectoriels des premiers trimestres 2006 et 2005. On se reportera à la note 8 afférente aux états financiers consolidés non vérifiés du premier trimestre 2006 d'ACE pour les informations sectorielles des premiers trimestres 2006 et 2005.

VARIATION (en millions de dollars)	1 ^{er} trimestre 2006 par rapport au 1 ^{er} trimestre 2005					ACE consolidé
	Services de transport	Aéroplan	Jazz	ACTS	Élimination intersectorielle	
Produits passages	282	-	-	-	-	282
Produits fret	16	-	-	-	-	16
Autres produits	(25)	27	-	7	-	9
Produits externes	273	27	-	7	-	307
Produits intersectoriels	4	-	106	18	(128)	-
Produits d'exploitation	277	27	106	25	(128)	307
Salaires et charges sociales	1	-	15	13	-	29
Charge de main-d'œuvre exceptionnelle	28	-	-	5	-	33
Carburant avions	154	-	34	-	(34)	154
Coûts de propriété (LAAD)	19	2	17	-	(1)	37
Autres charges	106	12	35	46	(93)	106
Charges d'exploitation	308	14	101	64	(128)	359
Bénéfice (perte) d'exploitation	(31)	13	5	(39)	-	(52)
Total des produits (charges) hors exploitation, intérêts minoritaires, écart de change et impôts sur les bénéfices	246	-	2	(1)	-	247
Résultats sectoriels	215	13	7	(40)	-	195
Marge d'exploitation (variation en points)	(0,8)	4,5	(3,0)	(20,9)	s.o.	(2,0)
BAIILA / BAIIA¹⁾	(12)	15	22	(39)	(1)	(15)
BAIILA / BAIIA¹⁾ exclusion faite de la charge exceptionnelle	16	15	22	(34)	(1)	18

1) On se reportera aux « Mesures financières non conformes aux PCGR », page 19, pour un complément d'information.

4.3 Services de transport

Le secteur des Services de transport a déclaré une perte d'exploitation de 117 M\$ au premier trimestre 2006, soit une détérioration de 31 M\$ par rapport à la perte d'exploitation de 86 M\$ du premier trimestre 2005, compte tenu d'une charge de main-d'œuvre exceptionnelle de 28 M\$ et d'une augmentation de 154 M\$ de la charge de carburant. Exclusion faite de la charge de main-d'œuvre exceptionnelle, le BAIILA s'est amélioré de 16 M\$.

Produits passages

À l'échelle du réseau, les produits passages s'inscrivent en hausse de 282 M\$ ou 16 % comparativement au premier trimestre 2005. Ces résultats ont été réalisés dans un contexte caractérisé par la vigueur de la demande ainsi que par la hausse de la capacité, des coefficients d'occupation et des rendements. Air Canada a déclaré en avril 2006 son 25^e mois d'affilée de taux d'occupation records pour son réseau. L'augmentation des produits passages réseau découle d'une amélioration de 9 % des rendements ainsi que des hausses du trafic passagers qui ont accompagné le relèvement de la capacité. L'amélioration des produits passages est essentiellement attribuable au segment nord-américain et, notamment, aux rendements plus élevés et à la croissance du trafic observés tant sur les lignes intérieures que sur les lignes transfrontalières. Une croissance des produits passages a également été observée sur les lignes internationales par suite de l'amélioration des rendements et de la hausse du trafic passagers qui a résulté des relèvements de capacité. L'amélioration globale des rendements vient principalement de la majoration des tarifs et suppléments liés au carburant, d'une amélioration du trafic d'affaires à marge plus élevée et du relèvement de la compétitivité sur le segment intérieur par rapport au premier trimestre 2005.

Le tableau ci-après illustre, par principal segment de marché, la variation en pourcentage des produits passages en glissement annuel pour les six derniers trimestres.

	4 ^e trim. 2004	1 ^{er} trim. 2005	2 ^e trim. 2005	3 ^e trim. 2005	4 ^e trim. 2005	1 ^{er} trim. 2006
Lignes intérieures	2	5	17	24	20	16
Lignes transfrontalières	(14)	(9)	4	10	23	25
Lignes transatlantiques	6	9	14	13	14	16
Lignes transpacifiques	37	15	13	5	7	5
Autres	28	22	23	21	12	11
Réseau	4	5	14	16	17	16

Le tableau ci-après illustre les variations en pourcentage en ce qui concerne les produits passages, la capacité, le trafic, le coefficient d'occupation, le rendement unitaire et les produits passages par SMO du premier trimestre 2005 au premier trimestre 2006.

	Produits passages Variation (%)	Capacité (en SMO) Variation (%)	Trafic (en PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (en points)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	16	5	5	0,3	10	11
Lignes transfrontalières	25	8	13	3,4	11	16
Lignes transatlantiques	16	12	11	(0,9)	4	3
Lignes transpacifiques	5	0	1	0,7	4	5
Autres	11	0	(1)	(0,7)	11	10
Réseau	16	5	6	0,7	9	10

Les produits passages des lignes intérieures se sont accrus de 109 M\$ ou 16 % comparativement au premier trimestre 2005 par suite d'une amélioration des rendements occasionnée par les majorations tarifaires visant à compenser la hausse des coûts du carburant, des gains de compétitivité par rapport au premier trimestre 2005, une croissance de trafic découlant de l'augmentation de capacité, et d'une hausse de la clientèle d'affaires à marge plus élevée. Les hausses de capacité ont été principalement opérées sur les lignes de l'Ouest et les services transcontinentaux. Fruit surtout de l'amélioration des rendements, les PPSMO des lignes intérieures ont progressé de 11 % par rapport à leur niveau de 2005.

Sur le segment transfrontalier, les produits passages ont grimpé de 95 M\$ ou 25 % par rapport au premier trimestre 2005 en raison d'une amélioration de 11 % du rendement unitaire et d'une augmentation du trafic attribuable aux hausses des capacités et à la très grande vigueur de la demande. L'amélioration du rendement unitaire vient principalement des majorations tarifaires visant à compenser la hausse des coûts du carburant et d'une hausse de la clientèle d'affaires à marge plus élevée. Ces augmentations ont été partiellement annulées par l'incidence de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain pour les ventes libellées en dollars US. La croissance du trafic passagers est venue surtout de l'augmentation des capacités sur Las Vegas, Hawaii et la Floride et sur certaines lignes de la Californie comme San Francisco et San Diego. Fruit à la fois de l'amélioration du rendement unitaire et d'une hausse de 3,4 points du coefficient d'occupation, les PPSMO ont été de 16 % supérieurs à ceux du premier trimestre 2005.

Les produits passages tirés des lignes transatlantiques se sont accrus de 46 M\$ ou 16 % comparativement au premier trimestre 2005, conséquence surtout de la hausse du trafic passagers et, dans une moindre mesure, d'une augmentation du rendement unitaire. La croissance du trafic s'explique principalement par l'augmentation des fréquences sur Rome, dont le service, qui n'était qu'estival, a été étendu à l'année entière, fin 2005. De plus, au premier trimestre 2005, le service Toronto-Delhi était un vol sans escale comptabilisé au titre des lignes transpacifiques. À compter de la fin 2005, le service a été transformé en un vol avec escale à Zurich. En conséquence, depuis le premier trimestre 2006, le tronçon Toronto-Zurich de cette ligne est constaté au titre des lignes transatlantiques, tandis que le tronçon Zurich-Delhi l'est au titre des lignes transpacifiques. Les rendements se sont relevés sur tous les marchés par suite des majorations tarifaires visant à compenser la hausse des coûts du carburant, qui, à elle seule, a représenté environ la moitié de la hausse globale, et des bonnes performances tirées de la clientèle d'affaires. Ces augmentations ont été partiellement contrebalancées par les répercussions néfastes de la plus grande vigueur du dollar canadien pour ce qui est des produits libellés en devises. Les PPSMO du segment transatlantique ont monté de 3 %, reflétant en cela une amélioration du

rendement unitaire en partie compensée par une détérioration de 0,9 point du coefficient d'occupation attribuable aux hausses de 12 % de la capacité et de 11 % du trafic.

Les produits passages des lignes transpacifiques ont augmenté de 9 M\$ ou 5 % comparativement au premier trimestre 2005, du fait principalement des améliorations de rendement entraînées sur les marchés de la Chine, de la Corée et de l'Inde par la perception de suppléments plus élevés visant à couvrir la hausse des prix du carburant ainsi que par une plus grande proportion de voyages d'affaires à marge plus élevée. Ces augmentations ont été en partie annulées par l'incidence d'un dollar canadien plus fort pour ce qui est des produits libellés en devises et, notamment, en yens. La croissance de trafic observée sur les marchés de la Chine, du Japon et de Hong Kong s'est largement ressentie de la réduction du trafic sur l'Inde par suite du changement de route mentionné plus haut. Les PPSMO ont augmenté de 5 % en raison de l'amélioration de 4 % du rendement et, dans une moindre mesure, de la hausse du coefficient d'occupation.

Les autres produits passages, tirés des lignes du Pacifique-Sud, des Antilles, du Mexique et d'Amérique du Sud, s'inscrivent en hausse de 23 M\$ ou 11 % par rapport au premier trimestre 2005, par suite d'une amélioration des rendements sur tous les marchés attribuable aux suppléments plus élevés appliqués sur le carburant ainsi qu'à la croissance du trafic. Cette croissance du trafic s'est surtout manifestée sur les destinations sud-américaines, cubaines, antillaises et, dans une moindre mesure, mexicaines, et vient d'une augmentation de capacité sur ces lignes, laquelle a été partiellement contrebalancée par une réduction de capacité sur le Pacifique-Sud attribuable à la modification des horaires (réduction des fréquences et changements de type d'appareils) sur Sydney. Les PPSMO ont augmenté de 10 %, conséquence d'une amélioration des rendements, en partie compensée par la détérioration du coefficient d'occupation.

Produits fret

Les produits fret se sont accrus de 16 M\$ ou 12 % par rapport au premier trimestre 2005 par suite d'une croissance de 19 % du trafic marchandises qui a été en partie contrebalancée par une détérioration de 6 % du rendement unitaire. En 2006, trois avions-cargos MD-11 ont été exploités sous affrètement, comparativement à un avion-cargo MD-11 au premier trimestre 2005. La hausse des produits fret s'est particulièrement manifestée sur les lignes transpacifiques, du fait de l'affectation de deux avions-cargos MD-11 affrétés principalement au service Toronto-Shanghai. Compte tenu de la hausse de la capacité de transport de marchandises, les produits fret tirés des opérations tout-cargo ont augmenté de 20 M\$ par rapport au premier trimestre 2005 et représenté environ le quart des produits fret du premier trimestre 2006 pour l'ensemble du réseau. En dépit de la hausse des suppléments carburant, le rendement par tonne-mille payante a reculé de 6 % à l'échelle du réseau, par suite surtout de la croissance relative du trafic long-courrier, dont le rendement par tonne-mille payante est moins élevé, et des répercussions de la vigueur du dollar canadien sur les produits libellés en devises.

Autres produits

Les autres produits hors transport ont régressé de 21 M\$ ou 15 % par rapport au premier trimestre 2005, en raison surtout de la baisse du chiffre d'affaires de Vacances Air Canada attribuable à la diminution du trafic passagers.

Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation se sont accrues de 308 M\$ ou 15 % par rapport au premier trimestre 2005 et tiennent compte d'une augmentation d'environ 105 M\$ des charges liées au Contrat d'achat de capacité (« CAC »). Ces charges liées au CAC sont éliminées à la consolidation. Les « coûts refacturés », qu'Air Canada doit rembourser au coût, au titre du CAC, ont représenté environ 54 M\$ de l'augmentation. Les « coûts contrôlables », tels que le CAC les définit, sont pris en charge par Jazz mais répercutés à Air Canada. Ces coûts contrôlables ont représenté les 51 M\$ restants de l'augmentation. La hausse des coûts liés au CAC vient pour l'essentiel de la croissance des vols de cale à cale, de la capacité et de la taille du parc de Jazz.

Au premier trimestre 2006, une charge de main-d'œuvre exceptionnelle de 28 M\$ a été inscrite au titre du secteur des Services de transport. D'autres hausses notables ont marqué la charge de carburant, la charge de maintenance, matières et fournitures avions, les coûts de propriété et les redevances aéroportuaires et de navigation, hausses qui ont été en partie annulées par une réduction des charges à Vacances Air Canada par suite de la réduction du trafic passagers. On trouvera au point 4.1 les principaux facteurs qui ont joué dans la variation de ces postes de charges en glissement annuel.

4.4 Aéroplan

Pour le premier trimestre 2006, Aéroplan dégage un bénéfice d'exploitation de 39 M\$, contre 26 M\$ pour le premier trimestre 2005, en hausse de 13 M\$ ou 50 %. L'amélioration vient de la hausse de 14 % des milles Aéroplan échangés, de l'augmentation du prix de vente moyen par mille, du relèvement des produits découlant des désistements, de la croissance rapide des « autres produits » à marge élevée, et de la baisse du coût des primes par mille. Le BAIIA s'est amélioré de 15 M\$ par rapport au premier trimestre 2005.

Les produits d'exploitation ont totalisé 200 M\$ au premier trimestre 2006, contre 173 M\$ au premier trimestre 2005, en hausse de 27 M\$ ou 16 %. Cette hausse vient surtout du plus grand nombre de milles Aéroplan (émis par Aéroplan à compter du 1^{er} janvier 2002) échangés, représentant 18 M\$ de l'augmentation. La hausse du prix de vente moyen cumulatif du mille Aéroplan, par suite de majorations contractuelles, a représenté 3 M\$ de l'augmentation, tandis que les produits découlant des désistements se sont accrus de 2 M\$ par suite de la croissance des milles vendus en 2004 et 2005. Les autres produits, qui consistent essentiellement en frais imputés aux membres au titre de services qui leur sont fournis, notamment les frais de réservation, de modification et d'annulation, et les commissions liées à la vente d'assurance de voyage, représentent le reste de l'augmentation, qui vient entre autres de l'introduction d'un programme de transfert des milles acquis, de l'augmentation du volume des frais de modification et d'annulation ainsi que de majorations tarifaires apportées aux frais de réservation au quatrième trimestre 2005.

Les charges d'exploitation du premier trimestre 2006 ont totalisé 161 M\$, contre 147 M\$ au premier trimestre 2005, soit une hausse de 14 M\$ ou 10 % principalement attribuable à l'augmentation du coût des primes, par suite surtout du plus grand nombre de milles Aéroplan (émis par Aéroplan à compter du 1^{er} janvier 2002) échangés, représentant 16 M\$ de l'augmentation. Cette augmentation a été en partie contrebalancée par une baisse des coûts par mille Aéroplan échangé contre des primes aériennes, représentant 3 M\$, attribuable à l'évolution de la composition des primes faisant l'objet d'échanges et à la hausse des échanges contre des primes non aériennes. La charge d'amortissement s'est accrue de 2 M\$, en raison surtout de la hausse de l'amortissement de logiciels à mesure de la mise en service de projets jusque là en cours de développement. Les autres charges d'exploitation, exclusion faite de la charge d'amortissement, ont marqué un recul de 1 M\$ ou 3 % par rapport au premier trimestre 2005.

4.5 Jazz

Jazz a tiré de son exploitation un bénéfice de 35 M\$ pour le premier trimestre 2006, contre un bénéfice d'exploitation de 30 M\$ au premier trimestre 2005, en hausse de 5 M\$ ou 17 %, par suite de l'importante augmentation de son parc dans le cadre de la hausse de sa part relative du réseau nord-américain sur le plan de la capacité exprimée en SMO. Un BAIIALA de 71 M\$ a été enregistré au premier trimestre, en hausse de 22 M\$ par rapport au premier trimestre 2005, par suite de la croissance du parc aérien, de l'augmentation des heures de vols sous contrat, des mesures de contrôle des coûts et des primes de performance gagnées au trimestre 2006.

La marge d'exploitation globale a régressé, passant de 14,1 % au premier trimestre 2005 à 11,1 % au premier trimestre 2006, régression attribuable pour l'essentiel à la renégociation des tarifs du CAC entré en vigueur le 1^{er} janvier 2006. Les modifications apportées au CAC initial portent notamment sur l'extension de la durée d'effet du contrat, sur l'augmentation à 133 du nombre d'appareils garantis jusqu'à son échéance, et sur la hausse des majorations applicables aux seuls coûts contrôlables, Air Canada devant désormais rembourser sans majoration les coûts refacturés. En outre, 2005 a été une année de transition pour Jazz, pendant laquelle son parc s'est accru, la composition de ce parc a changé, et les coûts de formation ont augmenté, tandis que 2006 verra se réaliser pleinement un bon nombre des mesures de compression des coûts engagées en 2005.

Les produits d'exploitation se sont accrus de 106 M\$ ou 50 % comparativement au premier trimestre 2005. Cette hausse notable du chiffre d'affaires vient de l'ajout net de 36 appareils au parc exploité par Jazz, de l'augmentation de 36 % des heures de vol de cale à cale assurées par ces appareils et de la hausse des coûts refacturés à Air Canada au titre du CAC.

Les charges d'exploitation se sont accrues de 101 M\$ ou 55 % par rapport au premier trimestre 2005 et comprennent une augmentation de 54 M\$ ou 95 % des coûts refacturés, venue pour l'essentiel d'une hausse de 83 % de la capacité par rapport à la période correspondante de 2005. Le coût unitaire pour le premier trimestre 2006 affiche un recul de 14 % par rapport au premier trimestre 2005. Exclusion faite de la charge de carburant, le coût unitaire a régressé de 21 %. Des réductions de coût unitaire ont été opérées dans toutes les

catégories de dépenses, à l'exception du carburant et des locations avions. Les coûts de location d'avions ont augmenté en glissement trimestriel, traduisant en cela les livraisons de nouveaux biréacteurs tout au long de 2005 ainsi qu'au premier trimestre 2006.

4.6 ACTS

ACTS a enregistré une perte d'exploitation de 19 M\$ au premier trimestre 2006, soit une détérioration de 39 M\$ par rapport à la période correspondante de 2005, principalement attribuable à la baisse des marges de rentabilité des divisions de maintenance cellules et d'entretien moteurs, et à des éléments non récurrents de 11 M\$ enregistrés au trimestre de 2006. Les éléments non récurrents comprennent une charge de main-d'œuvre exceptionnelle de 5 M\$ et des ajustements défavorables de 6 M\$ qui ont été comptabilisés au titre du poste Maintenance, matières et fournitures avions. Exclusion faite de la charge de main-d'œuvre exceptionnelle, le BAIIA s'est détérioré de 34 M\$ par rapport au premier trimestre 2005. La nouvelle direction d'ACTS a pour priorité la revue générale de ses activités, en s'attachant particulièrement à la rentabilité de ses contrats, à la gestion de sa trésorerie, à la réduction des coûts et à l'augmentation de la productivité.

Les produits ont totalisé 200 M\$ au premier trimestre 2006, en hausse de 25 M\$ par rapport à la période correspondante de 2005. Les produits intersectoriels se sont accrus de 18 M\$ ou 13 % comparativement au premier trimestre 2005, par suite surtout de l'augmentation des travaux d'entretien moteurs et de maintenance des composants exécutés pour le compte d'Air Canada. Les produits tirés de travaux effectués pour le compte de tiers ont augmenté de 7 M\$, du fait d'un plus grand volume de travaux de maintenance cellules, lequel a été en partie annulé par une baisse des travaux d'entretien moteurs.

Au premier trimestre 2006, les charges d'exploitation ont progressé de 64 M\$ par rapport au premier trimestre 2005, en raison principalement d'une hausse de 36 M\$ de la charge de maintenance, matières et fournitures avions liée au vieillissement de certains moteurs qui ont exigé des pièces de rechange à vie limitée plus coûteuses ainsi qu'à une augmentation des travaux de maintenance cellules pour le compte de tiers comparativement au premier trimestre 2005. En outre, vu qu'elle tournait déjà à pleine capacité, au premier trimestre 2006, ACTS a sous-traité à des entreprises de MRR des travaux de révision générale liés à sept appareils 767 de Boeing et effectués pour le compte d'Air Canada. Des ajustements défavorables non récurrents, de 6 M\$ au total pour le trimestre 2006, ont aussi joué dans l'augmentation du poste Maintenance, matières et fournitures avions sur 12 mois. Les salaires et charges sociales se sont accrues de 13 M\$ comparativement au premier trimestre 2005, par suite de l'augmentation notable de la capacité de production des centres de maintenance cellules d'ACTS à Montréal et à Vancouver.

5. BILAN ET LIQUIDITÉS

5.1 Capital social et autres capitaux propres

Au 31 mars 2006, les actions ordinaires émises et en circulation d'ACE ainsi que les autres actions ordinaires pouvant être émises au titre d'actions privilégiées convertibles, d'obligations convertibles et d'options sur actions, s'établissaient comme suit :

	Capital autorisé	Nombre d'actions (en milliers)	
		Au 31 mars 2006	Au 31 décembre 2005
Actions ordinaires émises et en circulation			
Actions à droit de vote variable de catégorie A	Illimité	77 016	76 735
Actions à droit de vote de catégorie B	Illimité	24 916	25 059
Actions bloquées		-	28
Total des actions ordinaires émises et en circulation		101 932	101 822

	Nombre d'actions (en milliers)	
	Au 31 mars 2006	Au 31 décembre 2005
Actions ordinaires pouvant être émises		
Actions privilégiées convertibles	10 354	10 228
Obligations convertibles	7 354	6 875
Options sur actions	3 350	3 187
Total des actions ordinaires pouvant être émises	21 058	20 290

	Nombre d'actions (en milliers)	
	Au 31 mars 2006	Au 31 décembre 2005
Total des actions ordinaires en circulation et pouvant être émises	122 990	122 112

Dans le cadre de la distribution spéciale de parts du Fonds de revenu Aéroplan aux actionnaires d'ACE, le taux de conversion des obligations convertibles de premier rang à 4,25 % échéant en 2035 (les « obligations convertibles ») a été rajusté de 20,8333 à 22,2838 actions à droit de vote variable de catégorie A (si le porteur n'est pas canadien) ou actions à droit de vote de catégorie B (si le porteur est canadien) par tranche de 1 000 \$ de capital d'obligations convertibles. Cet ajustement a été effectué en date du 22 mars 2006 et est considéré comme conforme à l'acte de fiducie régissant les obligations convertibles. De même, le régime d'options d'achat d'actions de la Société prévoit la modification du prix d'exercice des options et du nombre d'actions ordinaires que les participants peuvent avoir le droit d'exercer pour maintenir leurs droits économiques à l'égard des options liées à la distribution. En date du 22 mars 2006, cet ajustement a été appliqué à toutes les options sur actions d'ACE non exercées au 1^{er} mars 2006, que les droits dont elles sont assorties aient été acquis ou non. Le prix d'exercice moyen pondéré et le nombre d'options en cours ont été modifiés, passant de 25,54 \$ et 3 131 946 options à 23,87 \$ et 3 350 193 options. Ces modifications se sont répercutées sur le nombre d'actions ordinaires pouvant être émises au 31 mars 2006. On se reportera à cet égard aux notes 2 et 7 afférentes aux états financiers consolidés non vérifiés du premier trimestre 2006 d'ACE.

5.2 Liquidité et fonds de roulement

La Société dispose de liquidités considérables sous forme d'espèces et de placements à court terme, et a accès à des fonds supplémentaires sous forme de facilités de crédit diverses. Au 31 mars 2006, la Société disposait de 2 629 M\$ en trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme et d'un fonds de roulement de 474 M\$. Comparativement au 31 décembre 2005, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme se sont accrus de 448 M\$, tandis que le fonds de roulement a augmenté de 131 M\$.

6. GESTION FINANCIÈRE – ANALYSE DU PREMIER TRIMESTRE 2006**6.1 Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation**

Au premier trimestre 2006, les rentrées de fonds tirées des activités d'exploitation se sont accrues de 50 M\$ par rapport au premier trimestre 2005, par suite surtout de l'amélioration des rentrées liées à des éléments du fonds de roulement, qui a été en partie annulée par un repli du résultat d'exploitation.

6.2 Flux de trésorerie liés aux activités de financement

Au premier trimestre 2006, ACE a réalisé un premier appel public à l'épargne à l'égard du Fonds de revenu Jazz Air qui a rapporté un produit net global de 232 M\$, dont 218 M\$ ont été inscrits au titre des activités de financement et 14 M\$ au titre des activités d'investissement. Dans le cadre du placement, Jazz a conclu des facilités de crédit consortiales garanties de premier rang d'une valeur de 150 M\$. Jazz a reçu un produit de 115 M\$, soit 113 M\$ déduction faite de 2 M\$ de frais, au titre du prélèvement effectué sur ces nouvelles facilités. La note 2 afférente aux états financiers consolidés non vérifiés du premier trimestre 2006 d'ACE présente un complément d'information à cet égard.

Au premier trimestre 2006, les emprunts liés aux appareils, de 124 M\$ (107 M\$ US), ont eu trait à l'acquisition de cinq appareils Embraer. Des versements programmés de 19 M\$ ont été faits au titre des obligations locatives et de 69 M\$ au titre d'autres obligations de paiement.

6.3 Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement

Les nouvelles immobilisations corporelles ont totalisé 280 M\$, dont 148 M\$ sont liés à l'achat de cinq appareils Embraer et 44 M\$ à des acomptes sur les livraisons à venir d'appareils de Boeing. D'autres immobilisations nouvelles ont trait à des stocks et réacteurs de rechange, du matériel au sol, des installations et des coûts d'élaboration de systèmes.

7. INFORMATIONS FINANCIÈRES TRIMESTRIELLES

Le tableau ci-après présente les résultats financiers et principales statistiques d'Air Canada, la Société remplacée, pour les deuxième et troisième trimestres 2004 ainsi que les résultats financiers et statistiques d'ACE pour les périodes subséquentes.

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	Air Canada ¹⁾		ACE					T1 2006
	T2 2004	T3 2004	T4 2004	T1 2005	T2 2005	T3 2005	T4 2005	
Produits d'exploitation	2 221 \$	2 496 \$	2 062 \$	2 177 \$	2 458 \$	2 833 \$	2 362 \$	2 484 \$
Charges d'exploitation ²⁾	(2 199)	(2 253)	(2 065)	(2 187)	(2 281)	(2 513)	(2 397)	(2 546)
Bénéfice (perte) d'exploitation avant éléments liés à la réorganisation et à la restructuration	22	243	(3)	(10)	177	320	(35)	(62)
Éléments liés à la réorganisation et à la restructuration	(426)	(313)	-	-	-	-	-	-
Total des produits (charges) hors exploitation, intérêts minoritaires, écart de change et impôts sur les bénéfices ³⁾	(106)	(11)	18	(67)	(9)	(50)	(68)	180
Bénéfice net (perte)	(510) \$	(81) \$	15 \$	(77) \$	168 \$	270 \$	(103) \$	118 \$
Bénéfice (perte) par action ⁴⁾								
- de base	(4,24)\$	(0,67)\$	0,17 \$	(0,87)\$	1,67 \$	2,66 \$	(1,02)\$	1,15 \$
- dilué	(4,24)\$	(0,67)\$	0,17 \$	(0,87)\$	1,49 \$	2,33 \$	(1,02)\$	1,12 \$
Passagers-milles payants (en millions)	10 836	12 853	9 681	10 586	11 613	13 981	10 584	11 240
Sièges-milles offerts (en millions)	13 931	15 993	12 815	13 566	14 487	16 961	13 808	14 287
Coefficient d'occupation (%)	77,8	80,4	75,5	78,0	80,2	82,4	76,7	78,7
Charges d'exploitation par SMO (en cents)	15,8	14,1	16,1	16,1	15,7	14,8	17,4	17,8
CESMO, exclus. faite de la charge de carburant (en cents) ⁵⁾	13,1	11,2	12,7	13,1	12,1	10,8	13,2	13,9
CESMO, exclus. faite de la charge de carburant et de la charge de main-d'œuvre exceptionnelle (en cents) ⁵⁾	-	-	-	-	-	-	-	13,6

1) Le 30 septembre 2004, Air Canada et certaines filiales se sont affranchies de la protection dont elles jouissaient vis-à-vis de leurs créanciers au titre de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies (Canada). Conformément aux dispositions du chapitre 1625 du Manuel de l'ICCA, ACE est passée à la comptabilité nouveau départ le 30 septembre 2004. Comme l'information financière des périodes précédentes n'a pas été retraitée de manière à refléter l'incidence des ajustements de la juste valeur, les résultats de la Société remplacée ne sont pas tous directement comparables à ceux d'ACE.

2) Comprend une charge de main-d'œuvre exceptionnelle de 33 M\$ au premier trimestre 2006.

3) Au deuxième trimestre 2005, ACE a inscrit un gain de dilution de 190 M\$ et une provision d'impôt de 28 M\$ liés à la dilution de la participation d'ACE dans Aéroplan. Au premier trimestre 2006, ACE a inscrit un gain de dilution de 220 M\$ et une provision d'impôt de 10 M\$ liés à l'opération sur Jazz décrite plus haut au point 3.6.

4) Toutes les options émises et en cours d'Air Canada et tous les bons de souscription ont été annulés sans paiement ni contrepartie le 30 septembre 2004 et un nouveau capital social a été établi au titre d'ACE.

5) On se reportera aux « Mesures financières non conformes aux PCGR », page 19, pour un complément d'information.

Caractère saisonnier des activités

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 la résultante 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 d'Air Canada et de Jazz comporte des coûts fixes substantiels qui ne varient pas de façon notable avec la demande passagers à court terme.

8. CONTRÔLES ET PROCÉDURES

En matière d'information financière, la Société 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 rendu public.

Dans le Rapport annuel 2005 d'ACE, le président-directeur général et le chef des Affaires financières ont attesté de l'efficacité des contrôles et procédures mis en place par la Société, à partir de l'évaluation de l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information financière arrêtée en date du 31 décembre 2005.

À la faveur du dépôt de son Rapport annuel 2005, ACE a déposé auprès des Autorités canadiennes en valeurs mobilières et de la Securities Exchange Commission des États-Unis des attestations, signées par le président-directeur général et le chef des Affaires financières, en application du *Règlement 52-109* au Canada et de la *Loi Sarbanes-Oxley* aux États-Unis, concluant à l'adéquation de l'information financière publiée et à l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information d'ACE. Le président-directeur général et le chef des Affaires financières d'ACE ont également attesté de l'adéquation de l'information financière présentée dans les documents intermédiaires déposés auprès des autorités des valeurs mobilières, et qu'ils ont fait concevoir des contrôles et procédures de l'information financière communiquée.

Comme par les trimestres précédents, le Comité de vérification, des finances et du risque d'ACE a examiné le présent Rapport de gestion ainsi que les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés, et le conseil d'administration d'ACE a approuvé ces documents avant leur publication.

9. CHANGEMENTS IMPORTANTS

Il n'y a pas eu de changement important à la dette et aux obligations locatives autres que ce dont il est fait état au point 3 ci-dessus. De même, il n'y a eu aucun changement important au titre des dépenses en immobilisations, des obligations de capitalisation des régimes de retraite, des arrangements hors bilan, des méthodes comptables ni des estimations comptables critiques dont il est fait état dans le Rapport de gestion 2005 d'ACE daté du 9 février 2006.

10. FACTEURS DE RISQUE

Pour une description détaillée des facteurs de risque auxquels peuvent s'exposer ACE ou ses filiales, on se reportera à la rubrique « Facteurs de risque » dans le Rapport de gestion 2005 d'ACE daté du 9 février 2006. Il n'y a pas eu depuis de changement notable aux facteurs de risque alors présentés.

11. ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR À LA DATE DU BILAN

ACE Aviation vend 1,75 million d'actions dans US Airways Group, Inc.

Le 10 avril 2006, la Société a conclu une entente portant sur la vente de 1,75 million d'actions de US Airways Group, Inc. (« US Airways ») à la société en commandite PAR Investment Partners LP. Le produit net de la vente s'est chiffré à 78 M\$ (68 M\$ US) à la clôture, le 13 avril 2006, ce qui revient à peu près à 90 % des 75 M\$ US que la Société y avait investis à l'origine, en septembre 2005. ACE continue de détenir 3,25 millions d'actions de US Airways, soit à peu près 3,8 % du capital social de cette dernière.

À la suite de l'opération et conformément à la convention d'actionariat conclue à l'origine entre ACE et US Airways, Robert Milton, président-directeur général d'ACE, a démissionné du conseil d'administration de US Airways, le 19 avril 2006.

12. MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR
BAIIALA / BAIIA

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, l'amortissement et la désuétude, lesquels coûts varient sensiblement d'une compagnie aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance ses appareils et autres actifs. Pour les secteurs qui ne louent pas d'avions, comme Aéroplan et ACTS, c'est le « BAIIA » (bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement et désuétude) qui est plutôt utilisé. Comme le BAIIALA et le BAIIA ne sont pas des unités de mesure conformes aux PCGR pour la présentation de l'information financière et qu'ils n'ont pas de sens normalisé, ils ne sauraient être comparés à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes. Le rapprochement du BAIIALA et du BAIIA au résultat d'exploitation est le suivant :

<i>(en millions de dollars)</i>	1 ^{er} trimestre 2006	1 ^{er} trimestre 2005	Variation (\$)
ACE consolidé			
Résultat d'exploitation selon les PCGR	(62)	(10)	(52)
Rajouter :			
Locations avions	113	90	23
Amortissement et désuétude	134	120	14
BAIIALA	185	200	(15)
Rajouter :			
Charge de main-d'œuvre exceptionnelle	33	-	33
BAIIALA exclusion faite de la charge de main-d'œuvre exceptionnelle	218	200	18
Services de transport			
Résultat d'exploitation selon les PCGR	(117)	(86)	(31)
Rajouter :			
Locations avions	83	77	6
Amortissement et désuétude	118	105	13
BAIIALA	84	96	(12)
Rajouter :			
Charge de main-d'œuvre exceptionnelle	28	-	28
BAIIALA exclusion faite de la charge de main-d'œuvre exceptionnelle	112	96	16
Aéroplan			
Résultat d'exploitation selon les PCGR	39	26	13
Rajouter :			
Amortissement et désuétude	4	2	2
BAIIA	43	28	15
Jazz			
Résultat d'exploitation selon les PCGR	35	30	5
Rajouter :			
Locations avions	32	14	18
Amortissement et désuétude	4	5	(1)
BAIIALA	71	49	22
ACTS			
Résultat d'exploitation selon les PCGR	(19)	20	(39)
Rajouter :			
Amortissement et désuétude	8	8	-
BAIIA	(11)	28	(39)
Rajouter :			
Charge de main-d'œuvre exceptionnelle	5	-	5
BAIIA exclusion faite de la charge de main-d'œuvre exceptionnelle	(6)	28	(34)

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

La Société se sert des « charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge de main-d'œuvre exceptionnelle » pour mesurer le rendement de son exploitation au titre de ses activités continues sans égard aux effets de la charge de carburant et de sa charge de main-d'œuvre exceptionnelle. La Société 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 en un an, le fait de l'exclure des charges constatées selon les PCGR permet à la Société 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 de main-d'œuvre ne reflète pas le rendement financier que la Société tire réellement de ses activités continues.

Comme les « charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant » et les « charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge de main-d'œuvre exceptionnelle », ne sont pas des unités de mesure conformes aux PCGR pour la présentation de l'information financière et qu'elles n'ont pas de sens normalisé, elles ne sauraient être comparées à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes. Le rapprochement des « charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant » et des « charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge de main-d'œuvre exceptionnelle » aux charges d'exploitation est le suivant :

<i>(en millions de dollars)</i>	1^{er} trimestre 2006	1^{er} trimestre 2005	Variation (\$)
ACE consolidé			
Charges d'exploitation selon les PCGR	2 546	2 187	359
Retrancher :			
Carburant avions	(569)	(415)	(154)
Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant	1 977	1 772	205
Retrancher :			
Charge de main-d'œuvre exceptionnelle	(33)	-	(33)
Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge de main-d'œuvre exceptionnelle	1 944	1 772	172