

Communiqué

ACE AVIATION DÉCLARE UN BÉNÉFICE NET DE 118 MILLIONS DE DOLLARS POUR SON PREMIER TRIMESTRE

POINTS SAILLANTS DU PREMIER TRIMESTRE

- Bénéfice net de 118 M\$, contre 77 M\$ de perte au premier trimestre 2005.
- Perte d'exploitation de 29 M\$, exclusion faite de la charge de main-d'œuvre exceptionnelle, contre 10 M\$ de perte d'exploitation au trimestre 2005.
- BAIIALA de 218 M\$, exclusion faite de la charge de main-d'œuvre exceptionnelle, en progrès par rapport aux 18 M\$ du trimestre 2005.
- Produits passages en hausse de 282 M\$ (+ 16 %), par suite de l'amélioration de 9 % du rendement unitaire et de la croissance de 6 % du trafic.
- Charge de carburant en hausse de 154 M\$ (+37 %) par rapport à un an plus tôt.
- Rentrées de fonds liées à l'exploitation de 364 M\$, en progrès de 50 M\$ par rapport au premier trimestre 2005.

MONTRÉAL, le 11 mai 2006 – Gestion ACE Aviation Inc. (« ACE ») déclare aujourd'hui un bénéfice net de 118 M\$ pour son premier trimestre de 2006, contre une perte de 77 M\$ au trimestre de 2005. Pour le trimestre, ACE a enregistré, exclusion faite d'une charge de main-d'œuvre exceptionnelle de 33 M\$, une perte d'exploitation de 29 M\$ attribuable à la hausse de la charge de carburant ainsi qu'aux pertes subies par les Services techniques Air Canada (ACTS). Il s'agit là, compte non tenu de la charge de main-d'œuvre exceptionnelle, d'un recul de 19 M\$ par rapport au premier trimestre 2005.

Les produits passages s'inscrivent en hausse de 282 M\$ (+16 %), reflétant une augmentation sur tous les segments de marchés attribuable à la hausse de 9 % du rendement unitaire (produits passages par passager-mille payant ou PMP) et à la croissance de 6 % du trafic (exprimé en PMP). Le coût unitaire (charges d'exploitation par siège-mille offert ou 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 notamment de la croissance des secteurs non générateurs de SMO.

Exclusion faite de la charge de main-d'œuvre exceptionnelle, le BAIIALA¹⁾ d'ACE s'est chiffré à 218 M\$, soit une amélioration de 18 M\$ par rapport au premier trimestre 2005. Compte non tenu de la charge de main-d'œuvre exceptionnelle, le BAIIALA a progressé dans tous les secteurs comptables d'ACE – Services de transport, Aéroplan et Jazz, à hauteur de 16 M\$, 15 M\$ et 22 M\$ respectivement – à l'exception d'ACTS, où il a reculé de 34 M\$.

« Je suis heureux d'annoncer pour ce premier trimestre la réalisation de résultats financiers solides et le franchissement d'importants jalons dans la mise en œuvre de notre stratégie commerciale, dit Robert Milton, président-directeur général d'ACE. Au cours du trimestre, nous avons fait des progrès considérables pour ce qui est d'accroître la valeur actionnariale, notamment en menant à

bien la monétisation de Jazz, notre transporteur régional, et en versant à nos actionnaires une distribution spéciale de parts d'Aéropian pour les rétribuer de la confiance qu'ils ont eue dans notre modèle commercial.

« Air Canada continue d'afficher de très bons résultats financiers, comme en fait foi, du reste, son chiffre d'affaires, qui a progressé de 16 % par rapport à il y a un an, pendant un trimestre que les compagnies aériennes tiennent généralement pour le plus faible de toute l'année. La vigueur de la demande ainsi que la hausse de la capacité, des coefficients d'occupation et des rendements ont contribué ensemble à la croissance de notre chiffre d'affaires. En outre, l'accueil de la clientèle a été enthousiaste à l'égard de notre éventail croissant de produits d'avant-garde proposés sur notre site aircanada.com et, notamment, de nos tarifs de marque et passes multivols.

« Comme nous l'avions prévu, la flambée des coûts du carburant a pesé très lourd sur les charges de la compagnie aérienne, et si l'on en croit l'indice des cours du brut WTI, qui se situe au-dessus des 70 dollars US le baril, nous nous attendons à ce qu'elles continuent de faire pression tout le reste de l'année.

« Aéropian a fait très belle figure et est même allée au delà de nos attentes pour le trimestre, son bénéfice d'exploitation ayant augmenté de moitié en un an. L'entreprise a relevé son chiffre d'affaires, accentué ses partenariats et accru le nombre de ses membres en phase avec les objectifs fixés, elle continue d'élargir sa gamme de primes et d'améliorer l'efficacité de son exploitation, et elle s'attend à pouvoir continuer sur sa lancée pendant le reste de l'année.

« Je me réjouis particulièrement des premiers résultats enregistrés par Jazz depuis qu'elle a ouvert son capital en février. Transporteur régional d'ACE et deuxième compagnie aérienne en importance au Canada, Jazz a enregistré un bénéfice net de 33,5 M\$ au premier trimestre, et réduit ses coûts unitaires dans toutes les catégories de dépenses, hormis le carburant et les locations d'avions. Les résultats impressionnants de ce premier trimestre attestent de la stabilité que lui procure le Contrat d'achat de capacité conclu avec Air Canada.

«ACTS, l'entreprise de services techniques d'ACE, a réalisé une fois de plus une contre-performance au cours de ce trimestre, par suite surtout de la baisse des marges bénéficiaires de ses divisions de maintenance cellules et d'entretien moteurs. Même si ces résultats sont décevants, j'ai bon espoir que les changements que la nouvelle direction en place s'emploie activement à apporter produiront de meilleurs résultats financiers d'ici la fin de l'année.

« Bien que le prix du carburant a de quoi préoccuper, les perspectives de croissance sont très encourageantes, et si nous continuons de faire porter nos efforts sur les coûts contrôlables à l'échelle de toutes les entreprises d'ACE, j'ai la conviction qu'à la fin de notre exercice financier nos résultats soutiendront favorablement la comparaison avec ceux de nos concurrents. »

FAITS RÉCENTS

Air Canada

Au cours du trimestre, Air Canada a poursuivi la mise en œuvre de son nouveau plan d'entreprise et de son modèle de tarification visant à procurer aux clients simplicité, valeur, choix, transparence et adaptabilité. Air Canada a élargi son éventail de passes multivols innovatrices qui laissent aux

clients la flexibilité voulue pour gérer en ligne leurs déplacements en achetant d'avance des crédits de vol valables pendant toute une année. En outre, la compagnie aérienne a étendu ses tarifs simplifiés au-delà du territoire nord-américain à la faveur du lancement de sites Web aircanada.com sur certains marchés étrangers ciblés. S'appuyant sur sa plate-forme technologique uniquement accessible sur aircanada.com, le transporteur propose par ailleurs de nouvelles options tarifaires « à la carte » assorties de réductions sur certaines destinations européennes, et, depuis avril, le Rabais GO sur ses tarifs Tango en Amérique du Nord.

Au cours du trimestre, Air Canada a lancé de nouvelles liaisons sans escale assurées à longueur d'année, dont Calgary–New York-JFK (le 1^{er} mars) et Edmonton–Montréal (le 2 mars), qui ont été suivies des liaisons Fort McMurray–St. John's via Toronto (le 8 avril) et Edmonton–Los Angeles (le 1^{er} mai). En outre, le transporteur a annoncé qu'il introduirait aux deuxième et troisième trimestres les nouveaux services sans escale suivants : Toronto–Salt Lake City, Toronto–Shanghai, Montréal–Denver, Montréal–Mexico, Edmonton–Yellowknife, Edmonton–Victoria, Edmonton–Kelowna, Calgary–Yellowknife, Calgary–Comox et Winnipeg–London.

En 2004, la Société avait conclu avec tous les groupes syndicaux des conventions collectives de longue durée, expirant en 2009. Ces conventions prévoient une procédure de révision salariale en 2006 excluant toute forme de grève ou de lock-out, avec pour mécanisme ultime de règlement l'arbitrage exécutoire. La Société en est actuellement à divers stades de pourparlers avec les unités considérées et, pour l'heure, les négociations avec deux grands syndicats, les TCA et l'AIMTA, ont atteint celui de la médiation ou de l'arbitrage.

Aéroplan

Aéroplan et Bell ont récemment lancé un programme de primes amélioré à l'intention des membres d'Aéroplan et des quelque sept millions de clients de Bell Canada au Québec et en Ontario. En outre, deux prestigieux partenaires non aériens se sont joints au programme Aéroplan au cours du trimestre, en l'occurrence Sol Meliá Hotels and Resorts, la plus grande chaîne de centres de villégiature dans le monde et la première société à associer une formule tout-compris au programme Aéroplan, ainsi que Le Méridien, l'une des enseignes hôtelières les plus en vue du monde, avec plus de 120 établissements de luxe dans 52 pays.

En mars 2006, 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 était 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.

Jazz

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 de Jazz 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 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. 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.

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 à déterminer 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.

Le 25 avril 2006, ACTS a annoncé la conclusion avec JetBlue Airways d'un marché portant sur la maintenance des composants de la flotte d'Airbus A320 du transporteur. Le marché représente une valeur estimative de 200 M\$ US échelonnée sur dix ans.

US Airways

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.

1) Mesures financières non conformes 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, 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. 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. Le lecteur se reportera

aux Points saillants – Consolidé ou au Rapport de gestion du premier trimestre 2006 d'ACE pour un rapprochement du BAIIALA, exclusion faite de la charge exceptionnelle, au résultat d'exploitation.

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 communiqué peut comporter certaines déclarations qui contiennent des déclarations à caractère prospectif. Ces dernières 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. Ces déclarations font intervenir des risques, des incertitudes et d'autres facteurs connus ou inconnus susceptibles de faire varier de façon notable les résultats, les rendements ou les réalisations réels par rapport aux résultats, aux rendements et aux réalisations futurs qu'elles évoquent. 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 défavorables ainsi que les litiges actuels et éventuels, notamment avec des tiers, et les facteurs évoqués dans les documents déposés par ACE auprès des autorités des valeurs mobilières tant au Canada qu'aux États-Unis 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 à la date à laquelle elles ont été établies et elles peuvent changer ultérieurement. 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 : (514) 422-7837

Relations avec les actionnaires : (514) 205-7856

Internet : www.aircanada.com

Consolidé POINTS SAILLANTS

| | 1 ^{er} trimestre 2006 | 1 ^{er} trimestre 2005 | Variation (\$) |
|--|--------------------------------|--------------------------------|-----------------------|
| Données financières (en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire) | | | |
| Produits d'exploitation | 2 484 | 2 177 | 307 |
| Perte d'exploitation | (62) | (10) | (52) |
| Produits (charges) hors exploitation | 169 | (63) | 232 |
| Bénéfice (perte) avant intérêts minoritaires, écart de change et recouvrement d'impôts sur les bénéfices | 107 | (73) | 180 |
| Bénéfice (perte) de la période | 118 | (77) | 195 |
| Marge d'exploitation | (2,5) % | (0,5) % | (2,0) p ^{ts} |
| BAILIALA ¹⁾ | 185 | 200 | (15) |
| BAILIALA, exclusion faite de la charge de main-d'oeuvre exceptionnelle ¹⁾ | 218 | 200 | 18 |
| Marge BAILIALA | 7,4 % | 9,2 % | (1,8) p ^t |
| Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme | 2 629 | 1 785 | 844 |
| Flux de trésorerie provenant de l'exploitation | 364 | 314 | 50 |
| Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires aux fins du calcul du résultat de base | 102 | 89 | |
| Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires aux fins du calcul du résultat dilué | 110 | 89 | |
| Résultat de base par action | 1,15 \$ | (0,87) \$ | |
| Résultat dilué par action | 1,12 \$ | (0,87) \$ | |
| Statistiques d'exploitation | | | |
| Passagers-milles payants (PMP) (en millions) | 11 240 | 10 586 | 6 |
| Sièges-milles offerts (SMO) (en millions) | 14 287 | 13 566 | 5 |
| Coefficient d'occupation | 78,7 % | 78,0 % | 0,7 p ^t |
| Rendement unitaire par PMP (en cents) | 17,9 | 16,4 | 9 |
| Produits passages par SMO (en cents) | 14,1 | 12,8 | 10 |
| Produits d'exploitation par SMO (en cents) | 17,4 | 16,0 | 8 |
| Charges d'exploitation par SMO (en cents) | 17,8 | 16,1 | 10 |
| Charges d'exploitation par SMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents) | 13,8 | 13,1 | 6 |
| Charges d'exploitation par SMO, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge de main-d'oeuvre exceptionnelle (en cents) ²⁾ | 13,6 | 13,1 | 4 |
| Effectif moyen (en milliers d'équivalents temps plein ou ETP) | 33,0 | 31,6 | 4 |
| Sièges-milles offerts par ETP (en milliers) | 433,4 | 429,0 | 1 |
| Produits d'exploitation par ETP (en milliers) | 75,3 \$ | 68,8 \$ | 9 |
| Avions en service à la clôture de la période ³⁾ | 328 | 293 | 12 |
| Utilisation moyenne des avions (en heures par jour) ^{4) 5)} | 10,1 | 10,4 | (3) |
| Longueur moyenne des étapes (en milles) ⁵⁾ | 861 | 862 | 0 |
| Prix du litre de carburant (en cents) ⁶⁾ | 63,6 | 49,3 | 29 |
| Consommation de carburant (en millions de litres) | 890 | 837 | 6 |

1) Le BAILIALA 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 à l'autre en raison de la façon dont chacune finance ses appareils et autres actifs. Comme le BAILIALA 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 BAILIALA est rapproché du résultat d'exploitation comme suit :
(en millions de dollars)

| | 1 ^{er} trimestre 2006 | 1 ^{er} trimestre 2005 |
|--|--------------------------------|--------------------------------|
| Résultat d'exploitation | (62) | (10) |
| Rajouter : | | |
| Locations avions | 113 | 90 |
| Amortissement et désuétude | 134 | 120 |
| BAILIALA | 185 | 200 |
| Rajouter : | | |
| Charge de main-d'oeuvre exceptionnelle | 33 | - |
| BAILIALA, exclusion faite de la charge de main-d'oeuvre exceptionnelle | 218 | 200 |

2) Une charge de main-d'oeuvre exceptionnelle de 33 M\$ a été inscrite au premier trimestre de 2006. Les charges d'exploitation par SMO, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge de main-d'oeuvre exceptionnelle, correspondent aux charges d'exploitation dont on a retranché la charge de carburant et la charge de main-d'oeuvre exceptionnelle et qu'on a divisées par les SMO. On se reportera à l'article 12, "Mesures non conformes aux PCGR", du Rapport de gestion du premier trimestre 2006 pour un complément d'information.

3) Le parc d'appareils en service ne comprend pas les trois avions-cargos affrétés en 2006 et l'avion-cargo affrété en 2005.

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

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

6) Compte tenu des charges de manutention et de couverture du carburant.