

ACE AVIATION



RAPPORT DE GESTION **TROISIÈME TRIMESTRE 2005** Pour la période close le 30 septembre 2005

(non vérifié)

2 NOVEMBRE 2005

SOMMAIRE

1.	AVANT-PROPOS.....	1
2.	OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES	3
	2.1. Glossaire	3
	2.2. Comparaison des données.....	3
	2.3. Résultats non conformes aux PCGR.....	4
	2.4. Caractère saisonnier des activités	4
	2.5. Programme de fidélisation	5
3.	RÉSULTATS D'EXPLOITATION TRIMESTRIELS – COMPARAISON 2005 ET 2004	6
	3.1. Comparaison des résultats trimestriels.....	7
	3.2. Évolution des produits trimestriels	8
	3.3. Évolution des charges trimestrielles	11
4.	RÉSULTATS D'EXPLOITATION CUMULATIFS – COMPARAISON 2005 ET 2004.....	15
	4.1. Comparaison des résultats cumulatifs.....	16
	4.2. Évolution des produits cumulatifs	17
	4.3. Évolution des charges cumulatives.....	19
5.	ANALYSE DU BILAN.....	23
	5.1. Capital social et autres capitaux propres.....	24
	5.2. Dette et obligations	25
6.	GESTION FINANCIÈRE	28
	6.1. Flux de trésorerie liés à l'exploitation	29
	6.2. Flux de trésorerie liés au financement	29
	6.3. Flux de trésorerie liés à l'investissement	30
7.	FAITS RÉCENTS	32
	7.1. État du projet de placement de parts dans Jazz Air SEC	32
8.	LIQUIDITÉS.....	33
9.	RÉSULTATS TRIMESTRIELS	37
10.	INFORMATIONS SECTORIELLES	38
11.	MÉTHODES COMPTABLES	41
12.	CHANGEMENTS IMPORTANTS	46
13.	FACTEURS DE RISQUE.....	47

1. AVANT-PROPOS

Gestion ACE Aviation Inc. (« ACE ») a été constituée le 29 juin 2004 en vue de former la société mère d'Air Canada et de ses filiales à la mise en œuvre du Plan consolidé de réorganisation, de transaction et d'arrangement (le « Plan »), le 30 septembre 2004, comme l'expliquent plus amplement les états financiers consolidés d'ACE pour l'exercice 2004.

Conformément au chapitre 1625 du Manuel de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (« Manuel de l'ICCA »), *Réévaluation intégrale des actifs et des passifs*, ACE est passée à la comptabilité « nouveau départ » le 30 septembre 2004. Toute mention de la « Société remplacée » renvoie à Air Canada et à ses filiales jusqu'au 30 septembre 2004. Toute mention de la « Société remplaçante » renvoie à ACE et à ses filiales à compter du 29 juin 2004. Conformément au même chapitre 1625, les données financières des exercices précédents n'ont pas été retraitées en vue de refléter les ajustements de la juste valeur et, en conséquence, certains chiffres de la Société remplaçante pourraient ne pas être directement comparables à ceux de la Société remplacée.

Par suite du passage à la comptabilité nouveau départ, de l'adoption de nouvelles méthodes comptables, de l'entrée en vigueur de certains contrats de location à la levée de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (« LACC ») et des opérations de financement par emprunts ou par capitaux conclues le 30 septembre 2004, les états financiers de la Société remplaçante ne sont pas directement comparables à ceux de la Société remplacée. L'information financière présentée par ACE pour le trimestre et la période de neuf mois close le 30 septembre 2005 et l'information financière présentée par Air Canada pour le trimestre et la période de neuf mois close le 30 septembre 2004 ne sont pas directement comparables, étant donné que les états financiers d'Air Canada pour les périodes antérieures au 1^{er} octobre 2004 et les états financiers d'ACE pour les périodes à compter du 1^{er} octobre 2004 sont ceux d'entités comptables différentes, établis selon des règles et méthodes comptables différentes.

Les bilans consolidés aux 30 septembre 2005 et 31 décembre 2004 présentent les comptes de la Société remplaçante. L'état consolidé des résultats et l'état consolidé des flux de trésorerie pour le trimestre clos et la période de neuf mois close le 30 septembre 2005 présentent les comptes de la Société remplaçante, tandis que ceux pour le trimestre clos et la période de neuf mois close le 30 septembre 2004 présentent les comptes de la Société remplacée.

Les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du troisième trimestre 2005 de la Société remplaçante sont établis à partir des méthodes comptables décrites à la note 4 afférente aux états financiers consolidés d'ACE pour l'exercice 2004, sauf pour ce qui est de l'adoption des nouvelles méthodes comptables décrites à la note 1 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du troisième trimestre 2005, sous *Nouvelles méthodes comptables*, ainsi qu'à la page 42 ci-après, sous *Méthodes comptables*.

Compte tenu des principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada, les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés d'ACE pour le troisième trimestre 2005 et les notes y afférentes n'ont pas à présenter toute l'information normalement requise dans des états financiers annuels; aussi doivent-ils être lus parallèlement avec les états financiers consolidés d'ACE pour l'exercice 2004 et les notes y afférentes. Toutes les sommes sont exprimées en dollars canadiens, sauf indication contraire. Le présent Rapport de gestion est arrêté en date du 2 novembre 2005.

On se reportera à la note 1 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés d'ACE pour le troisième trimestre 2005 pour un complément d'information sur la nature des activités de la Société et ses méthodes comptables.

Pour un complément d'information sur les documents financiers publics de Gestion ACE Aviation et d'Air Canada, on se reportera au site www.sedar.com.

MISE EN GARDE CONCERNANT LES DÉCLARATIONS PROSPECTIVES

Dans ses communications orales ou écrites, ACE fait souvent des déclarations qui sont reprises dans le présent 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.

2. OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES

2.1. Glossaire

Passagers-milles payants (PMP)

Produit du nombre de passagers payants transportés par le nombre de milles qu'ils ont parcourus.

Sièges-milles offerts (SMO)

Mesure de la capacité offerte aux passagers. Produit du nombre total de sièges payants offerts par le nombre de milles parcourus.

Coefficient d'occupation

Mesure de l'utilisation de la capacité offerte aux passagers. Passagers-milles payants exprimés en pourcentage des sièges-milles offerts.

Rendement unitaire

Moyenne des produits passages moyens par passager-mille payant (PMP).

Produits passages par siège-mille offert (PPSMO)

Moyenne des produits passages moyens par siège-mille offert.

« 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.

« Filiale » ou « filiales » s'entend, eu égard à ACE, de toute entité – société par actions ou société en commandite – directement ou indirectement contrôlée par ACE.

2.2. Comparaison des données

Certains des chiffres de l'exercice précédent ont été retraités pour se conformer aux méthodes comptables de l'exercice en cours. Auparavant, les placements à court terme dont l'échéance initiale était supérieure à 90 jours étaient inclus dans la trésorerie. Cependant, vu leur ampleur croissante, ils sont désormais déclarés distinctement. Les placements à court terme ont des échéances initiales d'au moins 90 jours et d'au plus un an. Ces placements peuvent être rapidement convertis en liquidités et sont effectués auprès d'institutions jouissant d'un cote de crédit élevée.

2.3. Résultats 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 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. Le rapprochement du BAIIALA avant éléments liés à la réorganisation et à la restructuration au résultat d'exploitation avant éléments liés à la réorganisation et à la restructuration est le suivant :

	Société remplaçante ACE	Société remplacée Air Canada		Société remplaçante ACE	Société remplacée Air Canada	
(en millions de dollars)	Trimestre clos le 30 septembre 2005	Trimestre clos le 30 septembre 2004	Variation (\$)	Neuf mois clos le 30 septembre 2005	Neuf mois clos le 30 septembre 2004	Variation (\$)
Bénéfice d'exploitation avant éléments liés à la réorganisation et à la restructuration selon les PCGR ¹⁾	320	243	77	487	120	367
Rajouter :						
Amortissement et désuétude	118	114	4	357	312	45
Locations avions	112	157	(45)	300	521	(221)
BAIIALA avant éléments liés à la réorganisation et à la restructuration selon les PCGR ¹⁾	550	514	36	1 144	953	191
Marge BAIIALA (%) ²⁾	19,4	20,6	(1,2) p ^t	15,3	13,9	1,4 p ^t

- 1) Des éléments liés à la réorganisation et à la restructuration ont été constatés tandis que la Société remplacée se trouvait protégée de ses créanciers, du 1^{er} avril 2003 au 30 septembre 2004. Depuis la levée de la protection de la LACC, le 30 septembre 2004, aucun nouvel élément n'a été constaté à cet égard.
- 2) On obtient la marge BAIIALA en divisant le BAIIALA par les produits d'exploitation.

2.4. 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 de la Société comporte des coûts fixes substantiels qui ne varient pas de façon notable avec la demande passagers à court terme.

2.5. Programme de fidélisation

Comme l'explique la note 1 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du troisième trimestre 2005, le 30 septembre 2004, ACE a modifié sa méthode de comptabilisation liée à son programme de fidélisation par rapport à celle que suivait la Société remplacée.

Par suite du « nouveau départ » comptable, les crédits de millage liés au programme de fidélisation (les « milles ») non encore échangés ont été ajustés en vue de mieux refléter la juste valeur estimative des milles qui seront échangés dans l'avenir. Compte tenu de cet ajustement de la juste valeur et du caractère évolutif du programme de fidélisation Aéroplan, la Société remplaçante a changé, en date du 30 septembre 2004, de méthode de comptabilisation de son obligation liée à son programme de fidélisation. Jusqu'alors, la Société remplacée avait constaté l'obligation au titre des milles de voyages accumulés au coût marginal de la prestation de services de transport futurs. De façon prospective et à compter du nouveau départ, les milles gagnés par des membres dans le cadre de services de transport assurés par la Société et les services de transport proprement dits sont traités distinctement. Les milles sont constatés à leur juste valeur, tandis que la valeur résiduelle est affectée aux services de transport. Comme dans la méthode comptable de la Société remplacée, les produits tirés de la vente de milles à des partenaires du programme de fidélisation sont reportés.

Depuis le 30 septembre 2004, les milles échangés contre des vols d'Air Canada et de Jazz Air SEC (« Jazz ») sont inclus dans les « produits passages » et les milles échangés contre des produits autres que des vols sont portés aux « autres produits d'exploitation ». Dans la Société remplacée, selon l'ancienne méthode comptable, les produits tirés de milles Aéroplan gagnés par l'entremise de partenaires du programme de fidélisation étaient versés dans les « autres produits d'exploitation ».

Pour les besoins du présent Rapport de gestion, les « produits passages Aéroplan » correspondent à la somme des produits passages tirés de l'échange de milles contre des vols d'Air Canada et de Jazz et des produits reportés susmentionnés. Le tableau ci-après résume les montants constatés selon les méthodes comptables précédente et actuelle :

(en millions de dollars)	Trimestre clos le 30 septembre 2005	Neuf mois clos le 30 septembre 2005
Méthode comptable de la Société remplaçante		
Milles Aéroplan échangés contre des vols sur Air Canada et Jazz		
Milles gagnés dans le cadre de services de transport aérien	47 \$	123 \$
Milles gagnés par l'entremise de partenaires du programme de fidélisation	86	229
	133	352
Moins le report de la juste valeur des milles émis	(43)	(131)
Montant net constaté dans les produits passages	90 \$	221 \$
	Trimestre clos le 30 septembre 2004	Neuf mois clos le 30 septembre 2004
Méthode comptable de la Société remplacée		
Milles gagnés par l'entremise de partenaires du programme de fidélisation et échangés contre des vols d'Air Canada et de Jazz (constatés dans les autres produits d'exploitation)		
	50 \$	173 \$

3. RÉSULTATS D'EXPLOITATION TRIMESTRIELS – COMPARAISON 2005 ET 2004

Le tableau ci-après compare les résultats d'exploitation du troisième trimestre de 2005 d'ACE, la Société remplaçante, à ceux du troisième trimestre de 2004 d'Air Canada, la Société remplacée.

État consolidé de l'exploitation

(en millions de dollars, sauf les données par action) (non vérifié)	Société remplaçante ACE	Société remplacée Air Canada	Variation (\$)	Variation (%)
	Trimestre clos le 30 septembre 2005	Trimestre clos le 30 septembre 2004		
Produits d'exploitation				
Passages	2 461	2 123	338	16
Fret	162	142	20	14
Autres	210	231	(21)	(9)
	2 833	2 496	337	14
Charges d'exploitation				
Salaires et charges sociales	636	630	6	1
Carburant avions	675	462	213	46
Locations avions	112	157	(45)	(29)
Redevances aéroportuaires et de navigation	259	206	53	26
Maintenance, matières et fournitures avions	80	80	-	-
Communications et techn. de l'information	75	73	2	3
Restauration et fournitures connexes	94	98	(4)	(4)
Amortissement et désuétude	118	114	4	4
Commissions	68	78	(10)	(13)
Autres	396	355	41	12
	2 513	2 253	260	12
Bénéfice d'exploitation avant éléments liés à la réorganisation et à la restructuration	320	243	77	
Éléments liés à la réorganisation et à la restructuration	-	(313)	313	
Produits (charges) hors exploitation				
Intérêts débiteurs	20	2	18	
Intérêts créditeurs	(76)	(62)	(14)	
Intérêts capitalisés	2	-	2	
Gain (perte) à la vente d'actifs et provisions sur actifs	2	(62)	64	
Autres	14	(11)	25	
	(38)	(133)	95	
Bénéfice (perte) avant les éléments suivants :	282	(203)	485	
Intérêts minoritaires	(9)	-	(9)	
Gain de change	125	123	2	
Impôts sur les bénéfices	(128)	(1)	(127)	
Bénéfice (perte) de la période	270	(81)	351	
Résultat par action				
- de base	2,66	(0,67)		
- dilué	2,33	(0,67)		

Statistiques d'exploitation

Passagers-milles payants (en millions)	13 981	12 853	1 128	9
Sièges-milles offerts (en millions)	16 961	15 993	968	6
Coefficient d'occupation (%)	82,4	80,4	2,0 p ^{ts}	

3.1. Comparaison des résultats trimestriels

Pour le troisième trimestre de 2005, ACE déclare un bénéfice d'exploitation de 320 M\$, soit une amélioration de 77 M\$ par rapport au bénéfice d'exploitation de 243 M\$ avant éléments liés à la réorganisation et à la restructuration éléments enregistré par la Société remplacée au trimestre correspondant de 2004. Le BAIIALA s'est amélioré de 36 M\$ en glissement annuel. On se reportera à la rubrique *Résultats non conformes aux PCGR*, page 5, pour un complément d'information sur le BAIIALA.

Au troisième trimestre de 2005, les produits d'exploitation se sont accrus au total de 337 M\$ ou 14 % comparativement au troisième trimestre de 2004. Les produits passages ont augmenté de 338 M\$ ou 16 % reflétant une augmentation sur tous les segments de marché attribuable à la fois à une amélioration de 9 % du trafic et à une hausse de 7 % du rendement unitaire. Cette augmentation tient compte du transfert de 90 M\$ de produits passages Aéroplan dans les « produits passages ». On se reportera à la page 6 du présent Rapport de gestion pour un complément d'information sur les produits passages Aéroplan.

Les charges d'exploitation se sont accrues de 260 M\$ ou 12 % par rapport au troisième trimestre de 2004, compte tenu d'une hausse de 213 M\$ ou 46 % de la charge de carburant par rapport au troisième trimestre de 2004. La capacité, mesurée en sièges-milles offerts ou SMO, a augmenté de 6 %. Le coût unitaire pour le troisième trimestre de 2005, exprimé en charges d'exploitation par SMO s'est accru de 5 % par rapport au troisième trimestre de 2004. Compte non tenu de la charge de carburant, le coût unitaire a régressé de 3 % par rapport au trimestre correspondant de 2004. Par rapport au trimestre de 2004, des réductions ont été observées sur les plans des locations d'avions, des charges sociales et des commissions, et des augmentations, au titre des redevances aéroportuaires, des honoraires des conseillers juridiques et financiers, et des frais de carte de crédit sur les ventes de passages.

Au troisième trimestre de 2004, les éléments liés à la réorganisation et à la restructuration s'étaient chiffrés à 313 M\$. Comme Air Canada s'est affranchie de la protection de la LACC le 30 septembre 2004, aucun nouvel élément n'a été constaté depuis à cet égard.

Au troisième trimestre de 2005, les charges hors exploitation se sont élevées à 38 M\$, en baisse de 95 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2004. Au troisième trimestre de 2004, les charges hors exploitation comprenaient 62 M\$ de provisions au titre de la perte sur la vente d'actifs liés essentiellement à des appareils ou stocks inactifs; il n'y a pas eu de provision de cette nature au trimestre correspondant de 2005.

Les gains de change issus de la réévaluation des éléments monétaires libellés en devises et de l'effet des contrats d'instruments dérivés libellés en monnaies étrangères se sont chiffrés globalement à 125 M\$ au troisième trimestre de 2005, par suite surtout de l'appréciation du dollar canadien au 30 septembre 2005 par rapport au dollar américain au 30 juin 2005. Au troisième trimestre de 2004, les gains de change s'étaient chiffrés à 123 M\$.

La charge d'impôts sur les bénéfices se monte à 128 M\$ pour le troisième trimestre de 2005.

Le troisième trimestre de 2005 se solde par un bénéfice net de 270 M\$, comparativement à la perte de 81 M\$ enregistrée au troisième trimestre de 2004, soit une amélioration de 351 M\$.

3.2. Évolution des produits trimestriels

Produits passages

Depuis qu'en octobre 2004 les produits passages Aéroplan se sont mis à être comptabilisés dans le poste « produits passages », comme cela est expliqué plus haut à la page 6, les données concernant les produits passages, les PPSMO et le rendement unitaire ne sont plus directement comparables à celles des exercices précédents. Aussi, pour les besoins de la comparaison, l'analyse et les tableaux ci-après présentent-ils les produits passages, les PPSMO et le rendement unitaire d'abord exclusion faite de ces produits passages, puis en en tenant compte.

Le tableau ci-après décrit, par segment de marché, la variation en pourcentage et en glissement annuel en ce qui concerne les produits passages des huit derniers trimestres, exclusion faite du nouveau mode de comptabilisation des produits passages Aéroplan.

Produits passages - Variation trimestrielle en glissement annuel (%)

	Société remplacée Air Canada				Société remplaçante ACE			
	4 ^e trim. 2003	1 ^{er} trim. 2004	2 ^e trim. 2004	3 ^e trim. 2004	4 ^e trim. 2004	1 ^{er} trim. 2005	2 ^e trim. 2005	3 ^e trim. 2005
Lignes intérieures	(13)	(9)	8	3	0	1	13	17
Lignes transfrontalières	(19)	(13)	5	(1)	(17)	(13)	0	6
Lignes transatlantiques	(5)	(5)	6	6	4	8	10	9
Lignes transpacifiques	(13)	15	162	113	35	14	11	5
Autres	18	24	38	25	22	17	18	18
Réseau (Aéroplan non compris)	(12)	(5)	15	12	1	1	10	12
Réseau (Aéroplan compris)	(12)	(5)	15	12	4	5	14	16

Le tableau ci-après décrit, par segment de marché et exclusion faite du nouveau mode de comptabilisation des produits passages Aéroplan, les variations trimestrielles de pourcentage en glissement annuel en ce qui concerne les produits passages, la capacité, le trafic, le coefficient d'occupation (en PMP par SMO), le rendement unitaire et les produits passages par SMO.

Statistiques d'exploitation – Variations du 3^e trimestre 2004 au 3^e trimestre 2005

	Produits passages Variation (%)	Capacité (en SMO) Variation (%)	Trafic (en PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (en points)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	17	6	11	3,6	6	11
Lignes transfrontalières	6	(2)	5	5,3	1	8
Lignes transatlantiques	9	7	9	1,9	0	2
Lignes transpacifiques	5	9	5	(3,5)	1	(4)
Autres	18	14	17	2,3	1	4
Réseau (Aéroplan non compris)	12	6	9	2,0	3	5
Réseau (Aéroplan compris)	16	6	9	2,0	7	9

Comparativement au troisième trimestre de 2004, les produits passages réseau, compte tenu de 90 M\$ de produits passages Aéroplan au troisième trimestre de 2005, sont en hausse de 338 M\$ ou 16 %. Cette progression des produits passages par rapport au trimestre correspondant de 2004 est due tant à l'augmentation du trafic passagers et du rendement unitaire, qu'à l'inclusion des produits passages Aéroplan au sein du poste « produits passages », comme cela est expliqué plus haut en page 6. Au troisième trimestre de 2005, le trafic passagers à l'échelle du réseau s'est accru de 9 %, reflétant une hausse de la demande pour les produits d'Air Canada et de Jazz, en regard d'une augmentation de 6 % de la capacité exprimée en SMO, ce qui a fait grimper le coefficient d'occupation de 2 points à 82,4 % à l'échelle du réseau – un record pour un troisième trimestre. Compte non tenu des produits passages Aéroplan, le rendement unitaire a progressé globalement de 3 % par suite des augmentations observées dans tous les segments de marché, hormis les lignes transatlantiques, qui n'ont pas bougé à cet égard. Les plus hauts rendements sont surtout attribuables aux majorations tarifaires que la Société a opérées sur les marchés intérieur et transfrontalier, ainsi qu'aux suppléments carburant imposés au départ et en provenance de la majorité des destinations internationales en vue de compenser la hausse des coûts liés au carburant. Les PPSMO réseau, compte non tenu des produits passages Aéroplan, se sont accrus de 5 % par rapport au troisième trimestre de 2004, conséquence à la fois d'une amélioration du coefficient d'occupation et d'une augmentation du rendement unitaire.

Les produits passages intérieurs, qui comprennent 50 M\$ de produits passages Aéroplan au trimestre de 2005, sont en progression de 191 M\$ ou 24 % par rapport au troisième trimestre de 2004. Le trafic intérieur s'est accru de 11 % en regard d'une augmentation de 6 % de la capacité en SMO, ce qui a donné lieu à une amélioration de 3,6 points du coefficient d'occupation. Sur le segment intérieur, le rendement unitaire s'est accru de 6 %, compte non tenu des produits passages Aéroplan, en raison surtout des majorations tarifaires commandées par la hausse des coûts du carburant, de la plus grande compétitivité des lignes nationales de la Société et de la hausse de la demande à l'égard du produit Tango Plus, aux prix plus élevés. Conséquence à la fois de l'amélioration du coefficient d'occupation et de la hausse du rendement unitaire et exclusion faite des produits passages Aéroplan, les PPSMO se sont accrus de 11 % en régime intérieur par rapport au niveau de 2004.

Sur le segment transfrontalier, les produits passages, qui comptent pour 14 M\$ de produits passages Aéroplan au trimestre de 2005, ont augmenté de 35 M\$ ou 10 % par rapport au niveau de 2004. En réaction à la hausse de capacité des transporteurs américains, la Société a réduit de 2 % sa capacité en SMO sur ses lignes canado-américaines. En dépit de cette capacité réduite, le trafic a progressé de 5 %, ce qui a fait grimper de 5,3 points le coefficient d'occupation. En dépit des majorations tarifaires visant à compenser les coûts plus élevés du carburant, le rendement unitaire n'a augmenté que de 1 % sur le segment transfrontalier, compte non tenu des produits passages Aéroplan, conséquence de la plus vive concurrence qui s'est exercée sur le plan des prix de par la capacité nouvelle amenée sur le marché transfrontalier par les transporteurs à bas prix canadiens, et la dépréciation du dollar américain par rapport au troisième trimestre de 2004 en ce qui concerne les ventes libellées en dollars US. Exclusion faite des produits passages Aéroplan, les PPSMO du segment transfrontalier ont progressé de 8 % par suite de l'amélioration sensible du coefficient d'occupation et, dans une moindre mesure, de l'augmentation du rendement unitaire.

Sur le segment transatlantique, les produits passages, qui comprennent 23 M\$ de produits passages Aéroplan au trimestre de 2005, se sont accrus de 75 M\$ ou 13 % par suite d'une hausse de 9 % du trafic par rapport au trimestre de 2004. En dépit des suppléments imposés pour absorber les coûts plus élevés du carburant, le rendement unitaire des lignes transatlantiques (compte non tenu des produits passages Aéroplan) n'a pratiquement pas bougé, résultat de la grande concurrence de prix qui s'est exercée par suite de l'augmentation de l'offre de vols nolisés sur l'Europe et le Royaume-Uni, ainsi que de la dépréciation des monnaies étrangères pour ce qui est des ventes libellées en euros ou en livres sterling. Le trafic s'est accru de 9 %, comme suite à la hausse de la demande sur le Royaume-Uni et la France, et à l'ajout d'une liaison sur Rome. La hausse de 7 % de la capacité vient largement de l'ajout du service sur l'Italie et de l'augmentation des fréquences sur le Royaume-Uni et l'Europe continentale. Conséquence de l'augmentation du trafic, le coefficient d'occupation s'est amélioré de 1,9 point sur les lignes transatlantiques. Exclusion faite des produits passages Aéroplan, les PPSMO se sont accrus de 2 %, dans la foulée de l'amélioration du coefficient d'occupation.

Sur le segment transpacifique, les produits passages, qui comprennent 2 M\$ de produits passages Aéroplan pour le trimestre 2005, ont monté de 15 M\$ ou 5 % par rapport au troisième trimestre de 2004. En dépit des suppléments imposés pour absorber les coûts plus élevés du carburant et compte non tenu des produits passages Aéroplan, le rendement unitaire n'a augmenté que de 1 % par rapport au troisième trimestre de 2004, conséquence de l'amélioration des rendements unitaires des lignes sur Hong Kong et la Corée, laquelle a été partiellement annulée par la concurrence de prix plus intense qui se livre sur le marché chinois par suite des augmentations importantes de capacité amenées à la fois par des transporteurs canadiens et des transporteurs étrangers, ainsi que de la dépréciation des monnaies asiatiques par rapport au troisième trimestre de 2004. Le trafic passagers transpacifique a crû de 5 % en regard d'une augmentation de 9 % de la capacité en SMO, faisant reculer de 3,5 points le coefficient d'occupation par rapport au trimestre de 2004 et, par ricochet, baisser de 4 % les PPSMO, compte non tenu des produits passages Aéroplan.

Les produits passages des lignes du Pacifique-Sud, des Antilles, du Mexique et d'Amérique du Sud, qui comprennent 1 M\$ de produits passages Aéroplan au trimestre 2005, ont augmenté de 22 M\$ ou 21 % par rapport au troisième trimestre de 2004. Le trafic s'est accru de 17 % en regard d'une augmentation de 14 % de la capacité en SMO, faisant monter de 2,3 points le coefficient d'occupation par rapport au trimestre de 2004. Exclusion faite des produits passages Aéroplan, le rendement unitaire a progressé de 1 % par rapport au troisième trimestre de 2004 et les PPSMO se sont accrus de 4 % par suite surtout de l'augmentation des taux d'occupation. La croissance observée sur ces marchés vient pour l'essentiel des nouveaux services instaurés sur l'Amérique du Sud et, dans une moindre mesure, de l'augmentation des services existants sur les destinations soleil traditionnelles.

Produits fret

Les produits fret ont grimpé de 20 M\$ ou 14 % par suite surtout des volumes de marchandises plus importants acheminés sur les vols transpacifiques. Les produits tirés des opérations tout cargo se sont accrus de 34 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2004, tandis que les autres opérations ont régressé de 14 M\$. Des vols tout cargo ont été mis en service sur le marché intérieur en juin 2004 et sur les marchés internationaux en novembre 2004, par suite du retrait du service de la flotte de 747-400 Combi de

Boeing. Le rendement par tonne-mille payante n'a pratiquement pas bougé depuis le trimestre correspondant de 2004, étant donné que l'effet bénéfique procuré par les suppléments visant à compenser les prix du carburant a été annulé par un trafic marchandises composé, dans une plus grande mesure qu'au troisième trimestre 2004, de messageries, dont le rendement est moindre.

Autres produits d'exploitation

Les produits non tirés du transport ont reculé de 21 M\$ ou 9 % par suite surtout du changement de mode de comptabilisation du programme de fidélisation (Aéroplan), évoqué plus haut à la page 6. Pour le trimestre clos le 30 septembre 2004, les produits tirés de l'échange de milles Aéroplan gagnés par l'entremise de partenaires du programme de fidélisation s'étaient chiffrés à 50 M\$ et avaient été constatés dans les « autres produits d'exploitation ». Au trimestre clos le 30 septembre 2005, les produits tirés de l'échange de milles Aéroplan contre des vols sur Air Canada et Jazz ont été constatés dans les « produits passages ». Le recul attribuable au changement de méthode de comptabilisation du programme de fidélisation a été partiellement contrebalancé par une hausse des produits tirés des travaux de maintenance effectués pour le compte de tiers et d'autres facteurs comme des frais d'annulation et de modification de réservations plus élevés.

3.3. Évolution des charges trimestrielles

Incidence de l'adoption de la NOC-15

Le 1^{er} janvier 2005, la Société a adopté la note d'orientation concernant la comptabilité 15, *Consolidation des entités à détenteurs de droits variables* (« NOC-15 »). Pour un complément d'information sur l'adoption de la NOC-15, on se reportera à la note 1 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du troisième trimestre de 2005 ou plus loin, à la page 42. Au troisième trimestre de 2005, l'adoption de la NOC-15 s'est traduite par une bénéfice avant impôts de 38 M\$ (0,38 \$ par action, de base), faisant baisser de 30 M\$ les charges de location avions, augmenter de 20 M\$ l'amortissement et de 24 M\$ les intérêts débiteurs nets, et occasionnant un gain de change de 55 M\$ et des intérêts minoritaires de 3 M\$.

Charges d'exploitation

Au troisième trimestre de 2005, les charges d'exploitation ont augmenté globalement de 260 M\$ ou 12 % comparativement au troisième trimestre de 2004 et tiennent compte d'une augmentation de 213 M\$ ou 46 % de la charge de carburant. Le coût unitaire s'est accru de 5 % par rapport à 2004 (recul de 3 % si l'on exclut la charge de carburant).

Les charges salariales se sont chiffrées à 503 M\$ au troisième trimestre de 2005, en hausse de 29 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2004, et comprennent une charge d'environ 13 M\$ liée au régime de participation des employés aux bénéfices destiné et une autre de 5 M\$ liée au programme de départs volontaires. Aucune charge n'avait été constatée au titre du régime de participation aux bénéfices en 2004. L'augmentation de la masse salariale a été en partie annulée par la baisse du salaire moyen, attribuable aux échelles salariales moins élevées auxquelles sont embauchées les nouvelles recrues. L'effectif en équivalents temps plein (ETP) s'est accru de 2 %, en regard d'une augmentation de 6 % de la capacité depuis le trimestre correspondant de 2004. La productivité de la main-d'œuvre (mesurée en SMO par ETP) s'est accrue de 4 % par rapport au troisième trimestre de 2004.

Les charges sociales se sont élevées à 133 M\$ au troisième trimestre de 2005, en baisse de 23 M\$ ou 15 % par rapport au troisième trimestre de 2004. Cette baisse vient principalement d'une réduction de la charge de retraite et des charges au titre des avantages sociaux futurs par suite de l'élimination de la partie non amortie des pertes actuarielles et du coût des services passés entraînée par le passage à la comptabilité nouveau départ.

En regard d'une augmentation de 6 % de la capacité, la charge de carburant s'est accrue de 213 M\$ ou 46 % en raison des prix élevés du carburant qui se sont maintenus à des niveaux records. L'augmentation de 234 M\$ du prix moyen du carburant de base et la hausse de 36 M\$ attribuable aux volumes accrus ont été en partie annulées par une réduction de 57 M\$ due à l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain pendant le trimestre comparativement au troisième trimestre de 2004. Sur une base de coût unitaire, la charge de carburant par SMO s'est accrue de 38 %.

La charge de location d'avions a diminué de 45 M\$ ou 29 %. Conjuguée aux effets du passage à la comptabilité nouveau départ, l'adoption de la NOC-15 a fait baisser de 37 M\$ les charges de location d'avions par rapport à la période correspondante de l'année précédente. À cela se sont ajoutés d'autres facteurs à la baisse comme la renégociation de contrats de location, ainsi que l'appréciation du dollar canadien qui s'est répercutée favorablement sur les contrats libellés en dollars US. La baisse de la charge de location d'avions a été en partie annulée par l'ajout de nouveaux appareils au parc, déduction faite des contrats de location d'appareils résiliés et des appareils restitués.

Les redevances aéroportuaires et de navigation se sont accrues de 53 M\$ ou 26 % par rapport au trimestre de 2004. La hausse des redevances de navigation vient surtout d'une majoration moyenne de 10 % du coût unitaire entrée en vigueur en septembre 2004, de la hausse des droits d'atterrissage et des redevances aéroportuaires générales, principalement à l'aéroport international Toronto-Pearson, et d'une augmentation de 5 % du nombre de départs par rapport au trimestre de 2004. En outre, au troisième trimestre de 2004, la Société avait enregistré un redressement favorable de 22 M\$ au titre des redevances de navigation et, notamment, des frais de survol perçus par la Federal Aviation Administration (FAA).

Le poste Maintenance, matières et fournitures avions est demeuré au même niveau qu'au trimestre de 2004.

Les charges liées aux communications et technologies de l'information ont augmenté de 2 M\$ ou 3 % par suite surtout de l'augmentation du volume de communications lié aux systèmes de réservation en ligne et services de réservation mondiaux et de la hausse des projets technologiques. Cette augmentation liée surtout à une hausse des volumes a été largement annulée par la renégociation des taux des contrats de communications et de technologies de l'information, ainsi que par la plus grande vigueur du dollar canadien par rapport au dollar américain pendant le trimestre à comparer avec le troisième trimestre de 2004.

Le poste Restauration et fournitures connexes a vu ses charges baisser de 4 M\$ ou 4 % par rapport au trimestre de 2004 en dépit d'une augmentation de 9 % du trafic passagers, les mesures de compression

des coûts étant parvenues à annuler l'augmentation de volume. Au troisième trimestre de 2004, la Société avait enregistré un ajustement défavorable de 4 M\$ liée à une provision sur les stocks.

La charge d'amortissement et de désuétude s'est accrue de 4 M\$ ou 4 %. L'adoption de la NOC-15 a eu pour effet de faire augmenter l'amortissement de 20 M\$. L'amortissement des actifs incorporels s'est chiffré à 24 M\$, contre 8 M\$ pour la période comparable de 2004. Ces augmentations ont été largement contrebalancées par les reculs attribuables au passage à la comptabilité nouveau départ.

Les commissions versées ont baissé de 10 M\$ ou de 13 % en regard d'une croissance combinée de 12 % des produits passages et des produits fret, compte non tenu des produits passages Aéroplan. La baisse s'explique principalement par l'incidence du nouveau barème de commissions sur les services assurés via Internet et par l'entremise de systèmes de réservations mondiaux et la réduction des commissions à l'international, qui ont plus que compensé cette augmentation liée aux hausses de trafic. A également joué dans cette baisse la plus grande vigueur du dollar canadien par rapport au dollar américain lorsqu'on le compare au troisième trimestre de 2004.

Les autres charges d'exploitation ont augmenté de 41 M\$ ou 12 % par rapport à la période correspondante de 2004, notamment en ce qui concerne les frais de cartes de crédit, les honoraires de conseillers juridiques et financiers, et d'autres catégories de dépenses découlant de l'augmentation de 6 % de la capacité en SMO.

Produits (charges) hors exploitation

Les charges hors exploitation ont totalisé 38 M\$ au troisième trimestre de 2005, en recul de 95 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2004. Au troisième trimestre de 2004, la Société remplacée avait constitué une provision pour perte sur vente d'actifs de 62 M\$ relativement aux appareils et aux stocks hors exploitation; il n'y a eu aucune provision de cette nature au trimestre 2005. Les intérêts débiteurs nets se chiffrent à 54 M\$, en baisse de 6 M\$ par rapport au trimestre de 2004, et sont principalement attribuables à une hausse de 18 M\$ des intérêts créditeurs nets issue de soldes de caisse plus élevés et d'une augmentation des taux d'intérêt moyens, qui ont été en partie annulées par une hausse de 24 M\$ des intérêts débiteurs entraînée par l'adoption de la NOC-15. Au troisième trimestre de 2004, des intérêts créditeurs de 4 M\$ avaient été affectés aux éléments liés à la réorganisation et à la restructuration. Les autres produits hors exploitation totalisent 14 M\$ pour le trimestre de 2005 et concernent principalement le règlement lié à des swaps de taux d'intérêt sur des contrats de location d'appareil, suite au différend qui avait résulté de l'entrée d'Air Canada sous la protection de la LACC, le 1^{er} avril 2003. On se reportera plus loin, page 27, sous *Instruments financiers*, pour un complément d'information sur ce règlement.

Intérêts minoritaires

Une charge de 9 M\$ a été constatée au titre des intérêts minoritaires dans le cadre des distributions effectuées en faveur des porteurs de parts sans contrôle d'Aéroplan et par suite de l'adoption de la NOC-15.

Gains de change

Les gains tirés de la réévaluation des éléments monétaires libellés en devises se chiffrent à 125 M\$ au troisième trimestre de 2005 par suite de la plus grande vigueur du dollar canadien au 30 septembre 2005 par rapport au dollar américain au 30 juin 2005. Ces gains comprennent 73 M\$ liés aux obligations locatives et 55 M\$ attribuables à l'adoption de la NOC-15. Au troisième trimestre de 2004, les gains de change sur les éléments monétaires sont sujets à concordat s'étaient chiffrés à 123 M\$.

Impôts sur les bénéfices futurs

La charge d'impôts sur les bénéfices s'établit à 128 M\$ pour le troisième trimestre de 2005. Aucune charge fiscale n'avait été constatée au troisième trimestre de 2004 en raison de la perte. On se reportera à la note 14 afférente aux états financiers consolidés de l'exercice 2004 pour un complément d'information.

4. RÉSULTATS D'EXPLOITATION CUMULATIFS – COMPARAISON 2005 ET 2004

Le tableau ci-après compare les résultats d'exploitation des neuf premiers mois de 2005 d'ACE, la Société remplaçante, à ceux des neuf premiers mois de 2004 d'Air Canada, la Société remplacée.

État consolidé des résultats

en millions de dollars, sauf les données par action) (non vérifié)	Société remplaçante ACE	Société remplacée Air Canada		
	Neuf mois clos le 30 septembre 2005	Neuf mois clos le 30 septembre 2004	Variation (\$)	Variation (%)
Produits d'exploitation				
Passages	6 300	5 628	672	12
Fret	444	405	39	10
Autres	724	805	(81)	(10)
	7 468	6 838	630	9
Charges d'exploitation				
Salaires et charges sociales	1 872	1 989	(117)	(6)
Carburant avions	1 620	1 174	446	38
Locations avions	300	521	(221)	(42)
Redevances aéroportuaires et de navigation	702	616	86	14
Maintenance, matières et fournitures avions	263	265	(2)	(1)
Communications et techn. de l'information	230	236	(6)	(3)
Restauration et fournitures connexes	253	264	(11)	(4)
Amortissement et désuétude	357	312	45	14
Commissions	206	240	(34)	(14)
Autres	1 178	1 101	77	7
	6 981	6 718	263	4
Bénéfice d'exploitation avant éléments liés à la réorganisation et à la restructuration	487	120	367	
Éléments liés à la réorganisation et à la restructuration	-	(871)	871	
Produits (charges) hors exploitation				
Gain de dilution	190	-	190	
Intérêts débiteurs	47	6	41	
Intérêts créditeurs	(228)	(169)	(59)	
Intérêts capitalisés	8	-	8	
Gain (perte) à la vente d'actifs et provisions sur actifs	2	(75)	77	
Autres	(16)	(10)	(6)	
	3	(248)	251	
Bénéfice (perte) avant les éléments suivants :	490	(999)	1 489	
Intérêts minoritaires	(16)	-	(16)	
Gain de change	57	106	(49)	
Impôts sur les bénéfices	(170)	(2)	(168)	
Bénéfice (perte) de la période	361	(895)	1 256	
Résultat par action				
- de base	3,73	(7,45)		
- dilué	3,37	(7,45)		

Statistiques d'exploitation

Passagers-milles payants (en millions)	36 180	33 746	2 434	7
Sièges-milles offerts (en millions)	45 014	43 722	1 292	3
Coefficient d'occupation (%)	80,4	77,2	3,2 p ^{ts}	

4.1. Comparaison des résultats cumulatifs

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2005, ACE dégage un bénéfice d'exploitation de 487 M\$, soit une amélioration de 367 M\$ par rapport à la période correspondante de 2004, en dépit d'une hausse de 446 M\$ ou 38 % des frais de carburant. Le BAIIALA s'était amélioré de 191 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2004. On se reportera à la partie *Résultats non conformes aux PCGR*, page 5, pour un complément d'information sur le BAIIALA.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2005, les produits d'exploitation se sont accrus globalement de 630 M\$ ou 9 % comparativement aux neuf mois clos le 30 septembre 2004. Les produits passages ont progressé de 672 M\$ ou 12 %, reflétant en cela des augmentations dans tous les segments de marché et l'inclusion de 221 M\$ de produits passages Aéroplan. On se reportera à la page 6, plus haut, pour un complément d'information sur les produits passages Aéroplan.

Les charges d'exploitation se sont accrues de 263 M\$ par rapport aux neuf mois clos le 30 septembre 2004 et tiennent compte d'une augmentation de 446 M\$ ou 38 % de la charge de carburant par rapport à la période correspondante de 2004. La capacité en SMO a été augmentée de 3 % par rapport à la même période de 2004. Le coût unitaire pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2005, exprimé en charges d'exploitation par SMO, a progressé de 1 % par rapport aux neuf mois clos le 30 septembre 2004. Compte non tenu de la charge de carburant, le coût unitaire a régressé de 6 %. Des réductions de coûts unitaires ont été opérées sur les plans des locations d'avions, des charges sociales, des commissions et de la restauration et des fournitures connexes.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2004, les éléments liés à la réorganisation et à la restructuration avaient totalisé 871 M\$. Depuis la levée de la protection de la LACC, le 30 septembre 2004, Air Canada n'a constaté aucun nouvel élément à cet égard.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2005, les charges hors exploitation se sont améliorées de 251 M\$ et comprennent un gain de dilution de 190 M\$ (avant impôts) lié à la transaction Aéroplan, décrite dans le Rapport de gestion du deuxième trimestre de 2005 d'ACE, daté du 4 août 2005. Est également comprise dans les autres charges hors exploitation une charge de 29 M\$ liée au remboursement de la facilité de sortie de GE. Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2004, une provision de 75 M\$ avait été constituée relativement à la perte sur actifs liée principalement à des appareils et stocks inactifs.

Les gains liés à la réévaluation d'éléments monétaires libellés en devises se chiffrent à 57 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2005, par suite de l'appréciation du dollar canadien au 30 septembre 2005 par rapport au dollar américain au 31 décembre 2004. Cela se compare à des gains de change de 106 M\$ sur les éléments monétaires non sujets à concordat enregistrés pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2004.

La charge d'impôts sur les bénéfices s'élève à 170 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2005.

La période de neuf mois close le 30 septembre 2005 se soldent par un bénéfice net de 361 M\$, contre une perte de 895 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2004, soit une amélioration de 1 256 M\$.

4.2. Évolution des produits cumulatifs

Produits passages

Le tableau ci-après décrit, par segment de marché et exclusion faite du nouveau mode de comptabilisation des produits passages Aéroplan, les variations cumulatives en glissement annuel en ce qui concerne les produits passages, la capacité, le trafic, le coefficient d'occupation (en PMP par SMO), le rendement unitaire et les produits passages par SMO.

Statistiques d'exploitation
Variations en glissement annuel des résultats
des neuf premiers mois clos les 30 septembre 2004 et 2005

	Produits passages Variation (%)	Capacité (en SMO) Variation (%)	Trafic (en PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (en points)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	11	3	8	4,1	3	8
Lignes transfrontalières	(3)	(7)	3	7,0	(5)	4
Lignes transatlantiques	9	5	7	2,1	2	4
Lignes transpacifiques	9	6	5	(0,8)	4	3
Autres	18	14	17	1,8	1	3
Réseau (Aéroplan non compris)	8	3	7	3,2	1	5
Réseau (Aéroplan compris)	12	3	7	3,2	5	9

Comparativement aux neuf mois clos le 30 septembre 2004, les produits passages réseau, qui comprennent 221 M\$ de produits passages Aéroplan pour la période de 2005, s'inscrivent en hausse de 672 M\$ ou 12 %. En raison de la hausse des coûts du carburant, il y a eu augmentation des échelles tarifaires sur les lignes intérieures et transfrontalières par rapport aux neuf mois clos le 30 septembre 2004, tandis que les suppléments carburant ont été considérablement majorés au départ et à destination de la plupart des grandes dessertes internationales.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2005, le trafic passagers a augmenté de 7 % à l'échelle du réseau en regard d'un relèvement de 3 % de la capacité en SMO, faisant grimper de 3,2 points le coefficient d'occupation par rapport au niveau de 2004. Les hausses de rendement unitaire observées sur les lignes intérieures et les « autres » lignes internationales ont été en partie annulées par un net recul du rendement unitaire du segment transfrontalier. Les hausses du rendement unitaire viennent notamment des majorations de tarifs et de l'augmentation des suppléments carburant. À l'échelle du réseau, les PPSMO, compte non tenu des produits passages Aéroplan, se sont accrus de 5 % par rapport à 2004, du fait surtout de la nette progression des coefficients d'occupation.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2005, les produits passages intérieurs, qui comptent pour 108 M\$ de produits passages Aéroplan, se situent en hausse de 357 M\$ ou 16 % par rapport à la période correspondante de 2004. Le trafic passagers intérieur a monté de 8 % cependant que la

capacité a été accrue de 3 %, ce qui a fait grimper de 4,1 points le coefficient d'occupation par rapport au niveau de 2004. Sur le réseau intérieur, le rendement unitaire a augmenté de 3 %, si l'on exclut les produits passages Aéroplan. Conséquence de la hausse du rendement unitaire et de l'amélioration du coefficient d'occupation, et compte non tenu des produits passages Aéroplan, les PPSMO intérieurs ont progressé de 8 % par rapport au niveau de 2004.

Les produits passages transfrontaliers, qui comprennent 49 M\$ de produits passages Aéroplan pour la période de 2005, ont augmenté de 16 M\$ ou 1 % par rapport à la période correspondante de 2004. En réaction aux augmentations de capacité opérées par les transporteurs américains, la capacité en SMO a été réduite de 7 % sur le segment transfrontalier. Malgré cela, le trafic s'est accru de 3 %, poussant le coefficient d'occupation à la hausse de 7,0 points. Exclusion faite des produits passages Aéroplan, le rendement unitaire a reculé de 5 %, conséquence de la plus vive concurrence qui s'est exercée sur le plan des prix de par la capacité nouvelle amenée sur le marché transfrontalier par les transporteurs à bas prix canadiens, et la dépréciation du dollar américain en ce qui concerne les ventes libellées en dollars US. Exclusion faite des produits passages Aéroplan, les PPSMO transfrontaliers ont augmenté de 4 %, l'amélioration notable du coefficient d'occupation l'ayant plus qu'emporté sur la baisse du rendement unitaire.

Comparativement aux neuf mois clos le 30 septembre 2004, les produits passages transatlantiques, qui comprennent 42 M\$ de produits passages Aéroplan pour la période de 2005, se sont accrus de 153 M\$ ou 13 %. Cette augmentation vient d'une hausse de 2 % du rendement unitaire, laquelle vient en partie de la majoration de suppléments carburant destinés à compenser la hausse des coûts du carburant, et d'une amélioration de 2,1 points du coefficient d'occupation. La capacité en SMO des lignes transatlantiques a été relevée de 5 %, compte non tenu des produits passages Aéroplan, et les PPSMO se sont accrus de 4 %, conséquence à la fois de la hausse du rendement unitaire et de l'amélioration du coefficient d'occupation.

Les produits passages transpacifiques, qui comprennent 6 M\$ de produits passages Aéroplan pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2005, sont en hausse de 65 M\$ ou 10 % par rapport la période correspondante de 2004. Exclusion faite des produits passages Aéroplan, le rendement unitaire a augmenté de 4 % par rapport aux neuf mois clos le 30 septembre 2004 du fait surtout de la hausse des suppléments carburant visant à compenser des frais de carburant plus élevés. Le trafic transpacifique a augmenté de 5 % en regard d'une hausse de 6 % de la capacité en SMO, ce qui a fait baisser de 0,8 point le coefficient d'occupation par rapport aux neuf mois clos le 30 septembre 2004. Compte non tenu des produits passages Aéroplan, les PPSMO ont gagné 3 % dans la foulée de la hausse du rendement unitaire.

Les produits passages des lignes du Pacifique-Sud, des Antilles, du Mexique et d'Amérique du Sud, qui comprennent 16 M\$ de produits passages Aéroplan pendant la période de 2005, ont monté de 81 M\$ ou 22 % par rapport à la période correspondante de 2004. Le trafic a connu une augmentation de 17 % en regard d'une capacité en hausse de 14 %, ce qui a fait s'améliorer le coefficient d'occupation de 1,8 point par rapport aux neuf mois clos le 30 septembre 2004. Compte non tenu des produits passages Aéroplan, le rendement unitaire est de 1 % supérieur à celui de 2004. Les suppléments carburant ont été augmentés pour compenser la hausse des coûts du carburant. Conséquence à la fois de l'amélioration du coefficient d'occupation et de l'augmentation du rendement unitaire, les PPSMO ont progressé de 3 %.

La croissance sur ces marchés vient principalement de l'ajout de vols sur l'Amérique du Sud et le reste de l'Amérique latine.

Produits fret

Les produits fret ont grimpé de 39 M\$ ou 10 % par suite surtout des volumes de marchandises plus importants acheminés sur les vols transpacifiques. Les produits tirés des opérations tout cargo se sont accrues de 75 M\$ par rapport aux neuf premiers mois de 2004, tandis que les autres opérations ont régressé de 36 M\$. Des vols tout cargo ont été mis en service sur le marché intérieur en juin 2004 et sur les marchés internationaux en novembre 2004, par suite du retrait du service de la flotte de 747-400 Combi de Boeing. Le rendement par tonne-mille payante n'a pratiquement pas bougé depuis la période correspondante de 2004, étant donné que l'effet bénéfique procuré par les suppléments visant à compenser les prix du carburant a été annulé par un trafic marchandises composé, dans une plus grande mesure qu'au troisième trimestre 2004, de messageries, dont le rendement est moindre.

Autres produits d'exploitation

Les produits hors transport ont reculé de 81 M\$ ou 10 %, par suite essentiellement du changement de mode de comptabilisation du programme de fidélisation (Aéroplan) décrit plus haut en page 6. Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2004, les produits tirés de l'échange de milles Aéroplan gagnés par l'entremise de partenaires du programme de fidélisation s'étaient chiffrés à 173 M\$ et avaient été constatés dans les « autres produits d'exploitation ». Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2005, les produits tirés de l'échange de milles Aéroplan contre des vols sur Air Canada et Jazz ont été constatés dans les « produits passages ». Le recul attribuable au changement de méthode de comptabilisation du programme de fidélisation a été partiellement contrebalancé par une hausse des produits tirés des travaux de maintenance effectués pour le compte de tiers et des frais d'annulation et de modification de réservations plus élevés, ainsi que par une hausse du chiffre d'affaires de Vacances Air Canada liée à la croissance des destinations mexicaines et cubaines.

4.3. Évolution des charges cumulatives

Incidence de l'adoption de la NOC-15

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2005, l'adoption de la NOC-15 s'est traduite par une charge nette avant impôts de 25 M\$ (0,26 \$ par action, de base), faisant baisser de 87 M\$ les charges de location avions, et augmenter de 66 M\$ l'amortissement et de 69 M\$ les intérêts débiteurs nets, et occasionnant un gain de change de 34 M\$ et des intérêts minoritaires de 11 M\$.

Charges d'exploitation

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2005, les charges d'exploitation ont augmenté globalement de 263 M\$ par rapport aux neuf mois clos le 30 septembre 2004, et comprennent une augmentation de 446 M\$ ou 38 % de la charge de carburant comparativement à la même période de 2004. Le coût unitaire est de 1 % supérieur au niveau de 2004 (compte non tenu de la charge de carburant, le coût unitaire s'est replié de 6 %).

Les principales variations entre les périodes considérées se sont produites dans les postes comptables suivants :

Les charges salariales ont totalisé 1 459 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2005, ce qui est essentiellement le même niveau que pour la période correspondante de 2004. L'effectif a été réduit de 419 équivalents temps plein (ETP) ou 1 %, en moyenne, par rapport aux neuf mois clos le 30 septembre 2004, tandis que la diminution de la masse salariale dans les groupes syndiqués et non syndiqués a été annulée par une charge d'environ 39 M\$ liée au régime de participation aux bénéficiaires institué à l'intention des employés. La productivité de la main-d'œuvre, exprimée en SMO par ETP, a progressé de 4 % par rapport aux neuf mois clos le 30 septembre 2004.

Les charges sociales s'établissent à 413 M\$ pour les neuf premiers mois de 2005, en baisse de 118 M\$ ou 22 % par rapport aux neuf premiers mois de 2004. Cette baisse vient principalement d'une réduction de la charge de retraite et de l'obligation au titre des avantages sociaux futurs par suite de l'élimination de la partie non amortie des pertes actuarielles et du coût des services passés entraînée par l'adoption de la comptabilité nouveau départ.

En regard d'une augmentation de 3 % de la capacité, le charge de carburant a grimpé de 446 M\$ ou 38 % à cause des prix records du carburant qui continuent de sévir. La hausse moyenne de 530 M\$ du prix de base du carburant ainsi que la hausse liée au volume, de 47 M\$, ont été partiellement absorbées par une réduction de 131 M\$ attribuable à l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain pendant la période. Sur une base de coût unitaire, le charge de carburant par SMO a grimpé de 34 %.

Le charge de location d'avions a reculé de 221 M\$ ou 42 %. Conjuguée au passage à la comptabilité nouveau départ, l'adoption de la NOC-15 a fait baisser de 107 M\$ les charges de location d'avions par rapport à la période correspondante de l'année précédente. À cela se sont ajoutés d'autres facteurs comme l'incidence des ajustements de la juste valeur par suite du nouveau départ comptable, la résiliation des contrats de location des 747-400, le résultat net du reclassement de certains contrats de location-exploitation en location-acquisition, la renégociation de contrats de location, ainsi que l'appréciation du dollar canadien qui s'est répercutée favorablement sur les contrats libellés en dollars US pendant les neuf premiers mois de 2005 comparativement à la période correspondante de 2004. Ces baisses ont été en partie annulées par l'ajout de nouveaux appareils au parc, compte non tenu des appareils restitués ou dont on a résilié le bail.

Les redevances aéroportuaires et de navigation se sont accrues de 86 M\$ ou 14 %. La hausse des redevances de navigation vient surtout d'une majoration moyenne de 10 % du tarif unitaire entrée en vigueur en septembre 2004 et de la hausse des droits d'atterrissage et des redevances aéroportuaires générales, principalement à l'aéroport international Toronto-Pearson. En outre, au troisième trimestre de 2004, la Société avait enregistré un redressement favorable de 22 M\$ au titre des redevances de navigation et, notamment, des frais de survol perçus par la FAA.

La charge d'amortissement et de désuétude a augmenté de 45 M\$ ou 14 % par rapport à la période correspondante de 2004 et comportait 66 M\$ liés à l'adoption de la NOC-15.

Les commissions versées ont baissé de 34 M\$ ou 14 % en regard d'une croissance combinée de 8 % des produits passages et des produits fret, compte non tenu des produits passages Aéroplan. L'incidence du nouveau barème de commissions instauré sur les services assurés via Internet et par l'entremise de systèmes de réservations mondiaux et de la baisse des commissions à l'international a plus que compensé cette augmentation liée aux hausses de trafic.

Les autres charges d'exploitation se sont accrues de 77 M\$ ou 7 % et rendent compte d'une augmentation entre autres des dépenses liées aux cartes de crédit, de la hausse du trafic et de la hausse du prix de revient des forfaits proposés par Vacances Air Canada. D'autres augmentations se sont produites aussi aux chapitres des honoraires et frais divers, des charges liées à l'échange de milles Aéroplan contre des produits non aériens, des produits de maintien de la clientèle et des services d'escale –, augmentations qui ont été en partie annulées par une réduction des frais de promotion et de publicité.

Produits (charges) hors exploitation

Les charges hors exploitation ont totalisé 3 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2005, une amélioration de 251 M\$ par rapport à la période correspondante de 2004. Au deuxième trimestre de 2005, ACE avait enregistré un gain de dilution de 190 M\$ (avant impôts) lié à la transaction Aéroplan, ainsi qu'une charge de 29 M\$ liée au remboursement de la facilité de sortie de GE. Les intérêts débiteurs nets se chiffrent à 173 M\$, en hausse de 10 M\$ par rapport à la période correspondante de 2004, dont 69 M\$ sont attribuables à l'adoption de la NOC-15. Les intérêts créditeurs se chiffrent à 47 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2005, contre 6 M\$ en 2004. Dans la période de neuf mois close le 30 septembre 2004, des intérêts créditeurs de 17 M\$ avaient été affectés aux éléments liés à la réorganisation et à la restructuration. Pour les neuf premiers mois de 2004, une provision de 75 M\$ avait été constituée relativement à la perte sur actifs liée principalement à des appareils et stocks inactifs.

Intérêts minoritaires

Une charge de 16 M\$ a été constatée au titre des intérêts minoritaires dans le cadre des distributions effectuées en faveur des porteurs de parts sans contrôle d'Aéroplan et par suite de l'adoption de la NOC-15.

Gains de change

Les gains tirés de la réévaluation des éléments monétaires libellés en devises se chiffrent à 57 M\$ pour la période par suite de la plus grande vigueur du dollar canadien au 30 septembre 2005 par rapport au dollar américain au 31 décembre 2004. Les gains de change enregistrés dans la période de neuf mois close le 30 septembre 2005 comprennent des gains de 45 M\$ lié aux obligations locatives et de 34 M\$ attribuable à l'adoption de la NOC-15, comparativement à des gains de change de 106 M\$ sur les éléments monétaires non sujets à concordat enregistrés pendant la même période de 2004.

Impôts sur les bénéfices futurs

La charge d'impôts sur les bénéfices s'établit à 170 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2005, dont 28 M\$ sont liés à la transaction Aéroplan qui a eu lieu au deuxième trimestre de 2005. Aucune charge fiscale n'avait été constatée pour les neuf premiers mois de 2004 en raison de la perte. On se reportera à la note 14 afférente aux états financiers consolidés de l'exercice 2004 pour un complément d'information.

5. ANALYSE DU BILAN

Bilan consolidé

Non vérifié (en millions de dollars)	30 septembre 2005	31 décembre 2004
ACTIF		
Actif à court terme		
Trésorerie et placements à court terme	2 481	1 632
Autres actifs à court terme	1 265	1 063
	3 746	2 695
Immobilisations corporelles	5 163	3 696
Charges reportées	144	167
Actifs incorporels	2 467	2 691
Autres actifs	373	137
	11 893	9 386
PASSIF		
Passif à court terme	3 041	2 491
Dette à long terme et obligations locatives	3 400	2 328
Actions privilégiées convertibles	144	132
Impôts sur les bénéfices futurs	229	243
Passif au titre des régimes de retraite et d'avantages complémentaires	2 233	2 344
Intérêts minoritaires	200	-
Autres passifs à long terme	1 388	1 645
	10 635	9 183
Capital social et autres capitaux propres	736	187
Surplus d'apport	4	1
Bénéfices non répartis	518	15
CAPITAUX PROPRES	1 258	203
	11 893	9 386

Par suite de l'adoption de la NOC-15 le 1^{er} janvier 2005, la Société a consolidé les états financiers de certaines entités de location d'appareils et de réacteurs et de certaines sociétés d'avitaillement. Au 30 septembre 2005, 1 350 M\$ de nouvelles immobilisations corporelles, 1 178 M\$ de dette à long terme (dont la part à court terme), 111 M\$ d'autres actifs et 200 M\$ d'intérêts minoritaires avaient été consolidés au titre de la NOC-15. L'incidence de l'adoption de la NOC-15 sur le bilan consolidé est plus amplement expliquée plus loin, à la page 42, sous la rubrique *Méthodes comptables*.

5.1. Capital social et autres capitaux propres

Au 30 septembre 2005, les actions ordinaires émises et en circulation d'ACE ainsi que les autres actions ordinaires pouvant être émises, formées d'actions privilégiées convertibles, d'obligations convertibles et d'options sur actions, s'établissent comme suit :

	Capital autorisé	Société remplaçante	
		30 septembre 2005	31 décembre 2004
		Actions en circulation (en milliers)	
Actions ordinaires émises et en circulation			
Actions à droit de vote variable de catégorie A	Illimité	76 919	74 813
Actions à droit de vote de catégorie B	Illimité	24 294	8 813
Actions bloquées		87	5 189
Total des actions ordinaires émises et en circulation		101 300	88 815

	Société remplaçante	
	30 septembre 2005	31 décembre 2004
Actions en circulation (en milliers)		
Actions ordinaires pouvant être émises		
Actions privilégiées convertibles	10 102	9 259
Obligations convertibles	6 875	-
Options sur actions	3 692	3 028
Total des actions ordinaires pouvant être émises	20 669	12 287

Sommaire du capital social et des autres capitaux propres (déduction faite des frais de placement) :

(en millions de dollars)	Société remplaçante	
	30 septembre 2005	31 décembre 2004
Actions ordinaires	2 220 \$	1 778 \$
Actions privilégiées convertibles	117	117
Obligations convertibles	92	-
	2 429	1 895
Ajustement aux capitaux propres	(1 693)	(1 708)
Capital social et autres capitaux propres	736 \$	187 \$

Au deuxième trimestre 2005, ACE a réalisé le placement dans le public d'un total de 12 485 000 actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B au prix de 37,00 \$ l'unité, pour un produit brut d'environ 462 M\$ (442 M\$, déduction faite des frais de placement).

Pendant la même période, la Société a émis pour 330 M\$ d'obligations convertibles de premier rang échéant en 2035 (les « obligations convertibles ») pour un produit net de 319 M\$. À la date d'octroi, la valeur attribuée à l'option de conversion des porteurs et présentée comme un élément des capitaux propres représentait 94 M\$, moins des frais d'attribution de 2 M\$, tandis que la valeur attribuée au passif financier était de 236 M\$. On se reportera à la note 4b afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du troisième trimestre de 2005 pour un complément d'information à cet égard.

ACE a affecté environ 557 M\$ du produit global en espèces tiré des placements au remboursement intégral de sa dette au titre de la facilité de sortie de GE, dont 16 M\$ de frais de

remboursement anticipé. La Société a constaté pour cette opération au trimestre clos le 30 juin 2005 une charge de 29 M\$ au titre des autres charges hors exploitation, dont 13 M\$ pour la radiation des frais de financement reportés.

Le Contrôleur nommé par la Cour dans le cadre de la restructuration de la Société remplacée en vertu de la LACC a conclu son rapport, certifiant que la totalité des réclamations non garanties contestées avaient été réglées. Le 30 mai 2005, le Contrôleur a recommandé à la Cour supérieure de justice de l'Ontario de l'autoriser à procéder à la distribution finale des actions selon les modalités prévues au Plan d'arrangement. Toutes les actions ont alors été distribuées, à l'exception de 86 926 actions qui continuent d'être bloquées par le Contrôleur jusqu'au règlement des obligations fiscales auprès des autorités gouvernementales.

5.2. Dette et obligations

Au 30 septembre 2005, ACE avait pour 3,7 G\$ de dette à long terme, dont 1,4 G\$ d'obligations locatives et 1,2 G\$ enregistré par suite de l'adoption de la NOC-15. La trésorerie et les placements à court terme totalisaient 2,5 G\$.

Obligations liées à des contrats de location

Par suite de l'adoption de la NOC-15, la Société a consolidé les sociétés de location d'avions et de réacteurs dont les contrats de location étaient auparavant comptabilisés à titre de contrats de location-exploitation. La consolidation de ces contrats se répercute sur les engagements liés à des contrats de location-exploitation déclarés dans les états financiers consolidés d'ACE pour l'exercice 2004. Au 30 septembre 2005, les paiements minimaux de loyer futurs au titre des contrats existants de location d'appareils, compte non tenu des contrats comptabilisés à titre d'EDDV, se chiffraient à 2,8 G\$, comparativement à 3,0 G\$ au 31 décembre 2004. On se reportera au tableau de la page 35 ci-après pour un complément d'information sur les paiements minimaux de loyer futurs au titre des contrats de location-exploitation existants.

Garanties

Par suite de l'adoption de la NOC-15, la Société n'a plus de garanties de valeur résiduelle sur aucun de ses contrats de location d'avions comptabilisés comme des contrats de location-exploitation. Comme le solde global de la dette au titre de ces contrats de location figure désormais au bilan consolidé de la Société, l'apport à la valeur résiduelle qui avait été déclaré dans les états financiers consolidés d'ACE pour l'exercice 2004 ne constitue plus de garantie pour la Société.

Instruments financiers

Contrats sur devises

Au 30 septembre 2005, la Société avait contracté des contrats à terme et contrats d'option sur devises relativement à 470 M\$ US de ses achats. La juste valeur de ces contrats sur devises au 30 septembre 2005 est de 13 M\$ et favorable à des tiers. Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme instruments de couverture aux fins comptables. La perte non réalisée a été constatée dans les écarts de change.

Contrats sur le carburant

À l'instar d'autres compagnies aériennes, Air Canada a besoin de carburéacteur pour assurer ses vols et, de ce fait, elle subit de plein fouet les fluctuations des prix du carburant. Le carburéacteur et le pétrole forment une part croissante des charges d'exploitation d'Air Canada, atteignant 27 % de celles-ci pour le trimestre clos le 30 septembre 2005 contre seulement 21 % pour la même période en 2004. Aussi la Société cherche-t-elle à s'approvisionner en carburant au meilleur compte possible. Cependant, comme le carburéacteur ne se négocie pas sur un marché à terme organisé, les liquidités à appliquer à d'éventuelles opérations de couverture sur cette marchandise ne portent généralement que sur un horizon à court terme. Les contrats sur le pétrole brut et le mazout sont des instruments de couverture efficaces pour le carburéacteur, et la Société s'en servira pour se procurer des couvertures de moyen à long terme. La Société détient actuellement des positions sur instruments dérivés à des fins de couverture seulement.

En vue d'atténuer le plus possible son exposition à la volatilité des prix du carburant, la Société s'est dotée d'une stratégie systématique de gestion du risqué lié au carburant qui vise à recourir à des instruments financiers pour édifier petit à petit sa protection, par tranches d'environ 4 % par mois jusqu'à un niveau cible d'environ 50 % de ses besoins prévus de carburéacteur pour une période de 24 mois commençant en septembre 2005.

Au 30 septembre 2005, la Société avait en place des options sur tunnel pour l'ensemble de ses couvertures de carburant actuelles. Toutes les couvertures de la Société pour le quatrième trimestre de 2005 sont effectivement des contrats basés sur le carburéacteur. La Société a ainsi couvert 7 % de ses besoins de carburant pour le quatrième trimestre de 2005 à des prix qui peuvent fluctuer en moyenne de 73,00 \$ US à 92,00 \$ US le baril. Pour 2006, la majorité des positions de couverture de la Société sont dans les faits des contrats basés sur le mazout de chauffage. La Société a ainsi couvert 8 % de ses besoins de 2006 à des prix qui peuvent fluctuer en moyenne de 74,00 \$ US à 89,00 \$ US le baril. Pour ce qui est des trois premiers trimestres de 2007, la majorité des positions de couverture sont formées de contrats basés sur le brut. La Société a ainsi couvert 3 % de ses besoins de 2007 à des prix qui peuvent fluctuer en moyenne de 56,00 \$ US à 72,00 \$ US le baril. Les prix indiqués ci-dessus relativement aux couvertures sur le mazout et le pétrole brut font exclusion de la prime de carburéacteur.

Au troisième trimestre de 2005, ces instruments dérivés n'avaient pas été désignés comme instruments de couverture aux fins comptables. La comptabilité de couverture s'appliquera prospectivement à compter du 1^{er} octobre 2005. Au 30 septembre 2005, le gain non réalisé sur ces contrats est de 2 \$ et incorporé aux autres charges hors exploitation.

Autres

Au troisième trimestre 2005, la Société est parvenue à une entente avec un tiers non apparenté relativement à des swaps de taux d'intérêts sur des contrats de location de deux appareils 767 de Boeing qui avaient été résiliés dans la foulée de l'entrée d'Air Canada sous la protection de la LACC, le 1^{er} avril 2003. S'en était suivi un différend entre ces deux parties quant aux modalités de compensation de la résiliation des swaps. L'entente de règlement prévoit le paiement à Air Canada de 8 M\$ US, correspondant à une part des paiements nets que la Société aurait reçus si les swaps n'avaient pas été résiliés. Les swaps de remplacement qui ont été mis en place auprès d'un autre tiers non apparenté avaient, au moment où ils ont été institués, une juste valeur de 9 M\$ avec une position favorable à la Société. À la suite de ces opérations, la Société a réalisé un gain de 17 M\$, déduction faite de frais de 3 M\$ liés aux opérations. Les swaps viennent à échéance en janvier 2024 et convertissent en taux d'intérêt variables les paiements de loyer à taux fixe de deux contrats de location de 767 de Boeing consolidés au titre de la NOC-15.

6. GESTION FINANCIÈRE

État consolidé des flux de trésorerie

Provenance (utilisation) des flux de trésorerie	Société remplaçante ACE		Société remplacée Air Canada	
	Trimestre et période de neuf mois clos le 30 septembre 2005		Trimestre et période de neuf mois clos le 30 septembre 2004	
Exploitation				
Résultat de la période	270	361	(81)	(895)
Ajustements de rapprochement des flux de trésorerie nets provenant de l'exploitation				
Éléments liés à la réorganisation et à la restructuration	-	-	281	786
Amortissement et désuétude	118	357	114	312
Gain (perte) à la vente d'actifs et provisions pour actifs	(2)	(2)	62	75
Gain de dilution	-	(190)	-	-
Écart de change	(149)	(94)	(123)	(106)
Impôts sur les bénéfices futurs	125	161	1	(5)
Capitalisation des régimes d'avantages sociaux inférieure (supérieure) à la charge constatée	(33)	(47)	34	126
Diminution (augmentation) des débiteurs	(131)	(330)	(15)	(191)
Diminution (augmentation) des rechanges, matières et fournitures	3	(2)	(7)	-
Augmentation (diminution) des créditeurs et charges à payer	(7)	53	49	34
Augmentation (diminution) des produits passages perçus d'avance, déduction faite des liquidités soumises à des restrictions	(208)	230	(138)	196
Versements au titre des locations avions (supérieurs) inférieurs aux frais de location	(6)	(7)	(3)	(31)
Autres	8	151	9	59
	(12)	641	183	360
Financement				
Émission d'actions	(1)	442	-	-
Émission d'obligations convertibles	-	319	-	-
Émission de parts dans une filiale	-	232	-	-
Financement du débiteur-exploitant GE	-	-	-	300
Emprunts liés aux appareils	213	213	116	233
Emprunts au titre des facilités de crédit	(18)	300	-	80
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives	(67)	(834)	(49)	(358)
Distributions versées aux intérêts minoritaires	(3)	(3)	-	-
Autres	1	(4)	(2)	(2)
	125	665	65	253
Investissement				
Placements à court terme	136	(1 219)	78	186
Ventes de parts dans une filiale	-	35	-	-
Nouvelles immobilisations corporelles	(316)	(411)	(142)	(328)
Produit de la vente d'actifs	4	41	1	2
Espèces en garantie de lignes de crédit	(15)	(35)	-	-
Participation dans US Airways	(87)	(87)	-	-
	(278)	(1 676)	(63)	(140)
Augmentation (diminution) de la trésorerie	(165)	(370)	185	473
Trésorerie à l'ouverture de la période	1 276	1 481	772	484
Trésorerie cédée à la Société remplaçante	-	-	(957)	(957)
Trésorerie à la clôture de la période	1 111	1 111	-	-

Ne sont pas compris dans la trésorerie, des placements à court terme de 1 370 M\$ au 30 septembre 2005 (151 M\$ au 31 décembre 2004).

La trésorerie de 957 M\$ cédée de la Société remplacée à la Société remplaçante, conjuguée à au résultat net des opérations sur capitaux propres, de financement et autres ayant engendré un produit en

espèces de 982 M\$ à la mise en œuvre du Plan le 30 septembre 2004, s'est soldée par une trésorerie de 1 939 M\$ dans la Société remplaçante au 30 septembre 2004.

6.1. Flux de trésorerie liés à l'exploitation

Pour le troisième trimestre de 2005, les flux de trésorerie affectés à l'exploitation se chiffrent à 12 M\$, comparativement à des flux provenant de l'exploitation de 183 M\$ au troisième trimestre de 2004, soit un recul de 195 M\$. L'évolution des flux de trésorerie vient en outre des éléments suivants :

- Les produits passages perçus d'avance ont entraîné des sorties de fonds de 208 M\$, principalement en réaction à la baisse saisonnière des ventes de billets par anticipation (sorties de fonds de 138 M\$ en 2004). En dépit de ce recul, les produits passages perçus d'avance, compte non tenu des produits reportés au titre du programme de fidélisation, se chiffraient à 788 M\$ au 30 septembre 2005, contre 585 M\$ au 30 septembre 2004, une augmentation de 203 M\$ en glissement annuel, reflétant surtout l'augmentation importante des ventes passagers à l'approche du troisième trimestre de 2005.
- Les débiteurs ont donné lieu à des sorties de fonds de 131 M\$ au troisième trimestre de 2005, contre des sorties de fonds de 15 M\$ au troisième trimestre de 2004, soit une hausse de 116 M\$. Cette augmentation s'explique surtout par l'augmentation des taxes de consommation sur les appareils qui seront perçues au quatrième trimestre de 2005. L'augmentation des créances liées aux passagers d'autres compagnies aériennes et des créances relatives aux services de maintenance expliquent aussi ces sorties de fonds.
- Les avantages sociaux futurs ont donné lieu à des sorties de fonds de 33 M\$ au troisième trimestre de 2005, comparativement à des rentrées de fonds de 34 M\$ au troisième trimestre de 2004. Cette variation s'explique principalement par l'injection de 85 M\$ dans le capital des régimes pendant le trimestre en application du Plan d'arrangement et du *Règlement sur la capitalisation du déficit de solvabilité des régimes de pension d'Air Canada*, ainsi que par suite du passage à la comptabilité nouveau départ le 30 septembre 2004.

Pour les neuf premiers mois de 2005, les flux de trésorerie provenant de l'exploitation se chiffrent à 641 M\$, comparativement à des flux de trésorerie provenant de l'exploitation de 360 M\$ pour la même période de 2004, soit une amélioration de 281 M\$. L'amélioration des résultats d'exploitation a contribué pour beaucoup à celle des flux de trésorerie.

6.2. Flux de trésorerie liés au financement

Au troisième trimestre de 2005, les emprunts liés aux appareils se sont chiffrés à 213 M\$ et ont trait à l'acquisition de neuf Embraer 175. Les remboursements sur les facilités de crédit ont totalisé 18 M\$ au troisième trimestre de 2005 et concernaient le crédit renouvelable d'Aéroplan décrit ci-après.

La réduction de la dette à long terme et des obligations locatives se chiffre à 67 M\$ pour le

troisième trimestre de 2005 (834 M\$ pour les neuf premiers mois de 2005). Au troisième trimestre de 2005, des versements programmés de 33 M\$ (120 M\$ pour les neuf premiers mois de 2005) ont été effectués au titre des obligations locatives, et de 7 M\$ (43 M\$ pour les neuf premiers mois de 2005), au titre de la facilité de crédit à terme garantie non renouvelable de la Banque Amex du Canada. Les autres versements obligatoires effectués au troisième trimestre de 2005 totalisent 27 M\$ (102 M\$ pour les neuf premiers mois de 2005). Pendant la période de neuf mois close le 30 septembre 2005, ACE a remboursé l'intégralité des 540 M\$ de la facilité de sortie de GE, et les 29 M\$ tirés de la vente d'un 747-400 de Boeing ont été employés au remboursement du billet à recours limité de la GECC.

Pendant la période de neuf mois close le 30 septembre 2005, ACE a réalisé le placement dans le public d'au total 12 485 000 actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B au prix de 37,00 \$ l'unité, pour un produit brut d'environ 462 M\$ (442 M\$, déduction faite des frais de placement). La Société a aussi émis pour 330 M\$ d'obligations convertibles de premier rang échéant en 2035 (les « obligations convertibles ») pour un produit net de 319 M\$. Pendant la période close le 30 septembre 2005, ACE et le Fonds de revenu Aéroplan (« le Fonds ») ont réalisé un premier placement de parts du Fonds de revenu Aéroplan pour un produit net global de 267 M\$, dont 232 M\$ ont été constatés au titre des activités de financement pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2005 et 35 M\$ des activités d'investissement pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2005. Dans ce dernier cas, les 35 M\$ correspondent au produit net des attributions excédentaires issues de la vente au Fonds des parts détenues par ACE.

Pendant la période de neuf mois close le 30 septembre 2005, Aéroplan SEC a aussi conclu l'établissement de facilités de crédit consortiales de premier rang garanties de 475 M\$. Les facilités de crédit consistent en une facilité à terme de 300 M\$ ou l'équivalent en dollars américains (la « facilité à terme A »), une facilité d'acquisition de 100 M\$ ou l'équivalent en dollars américains (la « facilité à terme B ») et une facilité de crédit à terme renouvelable de 75 M\$ ou l'équivalent en dollars américains (le « crédit renouvelable »). Le 29 juin 2005, 300 M\$ ont été tirés sur la facilité à terme A. La facilité à terme B reste disponible pour des prélèvements multiples destinés à financer des acquisitions autorisées. Le 29 juin 2005, 18 M\$ ont été tirés sur le crédit renouvelable à des fins générales ainsi que pour le fonds de roulement, qui ont été remboursés au troisième trimestre de 2005. Au 30 septembre 2005, aucun prélèvement n'avait été tiré de cette facilité. On se reportera à la note 4c afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du troisième trimestre de 2005 pour un complément d'information sur les facilités de crédit d'Aéroplan SEC.

Pendant la période de neuf mois close le 30 septembre 2005, Air Canada a aussi conclu une facilité de crédit renouvelable consortiale garantie de premier rang d'un montant global d'au plus 300 M\$ ou son équivalent en dollars américains. Au 30 septembre 2005, le montant disponible au titre de la facilité de crédit était de 300 M\$ et aucun prélèvement n'en avait tiré.

6.3. Flux de trésorerie liés à l'investissement

Au troisième trimestre de 2005, les placements à court terme ont baissé de 136 M\$, portant

l'augmentation cumulative nette pour les neuf premiers mois de 2005 à 1 219 M\$. Les placements à court terme ont des échéances initiales d'au moins 90 jours et d'au plus un an, ils peuvent être rapidement convertis en liquidités et ils sont effectués auprès d'institutions jouissant d'un cote de crédit élevée.

Au troisième trimestre de 2005, les nouvelles immobilisations corporelles ont totalisé 316 M\$ (411 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2005) et porté essentiellement sur l'achat de neuf appareils Embraer 175. Au trimestre de 2005, le remboursement des acomptes sur les appareils Bombardier dont la Société a pris livraison s'est chiffré à 34 M\$. D'autres ajouts aux immobilisations concernent des stocks et réacteurs de rechange, du matériel et des installations au sol, et des coûts d'élaboration de systèmes.

Le 27 septembre 2005, la Société a investi 87 M\$ (75 M\$ US) dans le transporteur issu de la fusion de US Airways, à la faveur de la levée de la protection dont jouit le transporteur au titre de la loi américaine sur les faillites. Ce faisant, la Société a acquis une participation d'environ 7 % dans le capital de l'entité fusionnée à la date de clôture. En retour de son apport au capital, Air Canada et les services techniques continueront de développer leurs rapports commerciaux avec US Airways. À ce jour, les services techniques ont 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 aux Services techniques. 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.

L'investissement dans les capitaux propres est assujéti à une période de détention de six mois à partir de la date de clôture. Cette participation est comptabilisée à la valeur d'acquisition. Dans le cadre de la participation à son capital, ACE a également reçu des options d'achat d'actions ordinaires supplémentaires de US Airways. À la clôture du marché, ACE a vendu ces options pour un produit de 1 M\$.

7. FAITS RÉCENTS

7.1. État du projet de placement de parts 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 ont été achevés, et 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.

8. LIQUIDITÉS

Au 30 septembre 2005, ACE détenait pour 2,5 G\$ en trésorerie et placements à court terme, et 705 M\$ de fonds de roulement.

Le 6 avril 2005, Air Canada a conclu une facilité de crédit renouvelable consortiale garantie de premier rang d'un montant global d'au plus 300 M\$ ou son équivalent en dollars américains. La facilité de crédit a une durée de deux ans qui peut être prolongée au gré d'Air Canada pour des périodes de un an supplémentaires à chaque anniversaire de clôture, sous réserve de l'approbation préalable de la majorité des prêteurs. En outre, une facilité de crédit de sûreté d'au plus 20 M\$ sera consentie aux fins de gestion d'encaisse et pour les besoins du fonds de roulement. La somme qu'Air Canada peut prélever à la clôture aux termes de la facilité de crédit sera limitée au moindre de 300 M\$ et du montant d'une capacité d'emprunt établie compte tenu de certains comptes débiteurs admissibles d'Air Canada et de certains immeubles admissibles qui appartiennent à Air Canada ou qu'elle loue. Au 30 septembre 2005, le montant disponible au titre de la facilité de crédit était de 300 M\$ et aucun prélèvement n'en avait tiré. La facilité de crédit sera garantie par une sûreté de premier rang et par une hypothèque constituées sur les biens actuels et futurs d'Air Canada, sous réserve de certaines exclusions et charges autorisées

La Société dispose d'une facilité de crédit renouvelable consortiale garantie de premier rang de jusqu'à 300 M\$, ou l'équivalent en dollars américains. Elle compte satisfaire à ses obligations futures de remboursement de la dette à même ses flux de trésorerie tirés de l'exploitation. Les livraisons futures d'appareils sont assorties d'engagements de financement de la part des avionneurs ou de tiers.

La Société pourrait réunir des capitaux supplémentaires par la monétisation ou la vente d'intérêts qu'elle détient dans certaines divisions ou filiales.

Sommaire des obligations de paiement sur le capital et des paiements de loyer minimaux futurs au 30 septembre 2005

Le tableau ci-après résume, au 30 septembre 2005, les obligations d'ACE concernant les paiements à effectuer sur le principal de sa dette à long terme et des obligations locatives et au titre des entités de location d'avions ou de réacteurs et sociétés d'avitaillement consolidées à titre d'EDDV en vertu de la NOC-15 jusqu'en 2009, ainsi que les paiements de loyer minimaux futurs au titre des contrats de location-exploitation existant au 30 septembre 2005, comme l'expliquent plus amplement les notes 4 et 9 afférentes aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du troisième trimestre de 2005.

(en millions de dollars)	Reste de 2005	2006	2007	2008	2009
<u>Dette à long terme et obligations locatives¹⁾</u>					
Paielements sur le principal de la dette à long terme (note 4)	14	40	41	60	338
Paielements sur le principal de la dette consolidée au titre de la NOC-15 (note 4)	11	72	114	112	55
Paielements sur le principal des obligations locatives (note 4)	45	140	173	171	84
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	70	252	328	343	477
<u>Contrats de location-exploitation (exclusion faite des contrats comptabilisés comme des EDDV au titre de la NOC-15)</u>					
- Paielements minimaux futurs liés à des contrats existants de location-exploitation de matériel volant (note 9)	111	438	387	305	252
- Paielements minimaux futurs liés à des contrats existants de location d'autres biens	25	57	48	46	33
	136	495	435	351	285

- 1) Comprend les paiements sur le principal à l'échéance des contrats auprès d'entités de location d'avions ou de réacteurs consolidées au titre de la NOC-15, avant prise en compte de la juste valeur prévue des avions ou réacteurs à l'échéance des contrats respectifs. Pour 2007, les montants à payer, d'environ 39 M\$ US, concernent des obligations de fin de location représentant des appareils dont la juste valeur actuelle est d'environ 43 M\$ US. Pour 2008, les montants à payer, d'environ 50 M\$ US, concernent des obligations de fin de location représentant des appareils dont la juste valeur actuelle est d'environ 98 M\$ US. Aux termes de ces opérations de location, Air Canada a le choix soit de refinancer l'appareil à l'échéance du contrat de location, soit de restituer l'appareil à son locateur. En cas de restitution, Air Canada peut être tenue de verser un paiement au titre de la valeur résiduelle si le produit tiré de la vente de l'appareil est inférieur aux montants non encore payés au titre du contrat de location.

La dette à long terme et les obligations locatives au 30 septembre 2005, combinées à la valeur actualisée estimative des paiements futurs d'avions faisant l'objet d'un engagement pour la période allant jusqu'à l'échéance des contrats ainsi qu'à la valeur estimative des options d'achat futures, déduction faite des soldes de caisse et des placements à court terme, se chiffrent à environ 3,5 G\$, contre environ 12 G\$ au 31 décembre 2002, avant l'engagement des procédures au titre de la LACC.

Projets d'immobilisations

Comme le précisait le Rapport de gestion d'ACE pour l'exercice 2004, Air Canada a passé des commandes fermes auprès de Empresa Brasileira de Aeronautica S.A. (« Embraer ») et de Bombardier Inc. (« Bombardier »).

Le contrat conclu avec Embraer porte sur des commandes fermes de 45 appareils de série 190, et de 15 appareils de série 175. Il prévoit en outre des options visant l'acquisition d'au plus 60 autres appareils Embraer de série 190 et des droits de conversion à d'autres modèles d'Embraer. Aucun engagement n'a été pris pour le moment relativement aux options et droits de conversion pouvant être exercés. La livraison des appareils de série 175 a commencé en juillet 2005, et celle des appareils de série 190 commencera en novembre 2005. Au 30 septembre 2005, neuf des commandes fermes d'Embraer 175 avaient été remplies et, sur les six autres à venir, deux appareils ont été livrés en octobre et quatre devraient l'être d'ici la fin 2005. D'ici la fin de 2005, quatre commandes fermes d'Embraer de série 190 devraient avoir été remplies.

Le contrat conclu avec Bombardier porte sur des commandes fermes de 15 appareils CRJ700 de série 705 et de 30 appareils CRJ200, dont une commande de CRJ200 a été annulée le 1^{er} novembre 2005 et les 14 autres restantes peuvent être annulées sans pénalité. Les livraisons des CRJ200 de Bombardier de 50 places sont terminées. Aucun engagement n'a été pris pour le moment sur ces commandes et options annulables. Les livraisons des CRJ700 de 75 places de série 705 ont commencé en mai 2005. Au 30 septembre 2005, douze des CRJ700 de série 705 faisant l'objet de commandes fermes avaient été livrés, et les trois autres devraient être livrés d'ici la fin de 2005. La Société a reçu des deux avionneurs et de tiers la confirmation de conditions de financement couvrant l'ensemble de ses commandes fermes.

Obligations de capitalisation des régimes de retraite

Le tableau ci-après présente les projections pour les cinq prochaines années en ce qui concerne les obligations liées à la capitalisation des régimes de retraite de la Société.

(en millions de dollars)	Reste de 2005	2006	2007	2008	2009
Régimes agréés - services passés	27	198	211	206	209
Régimes agréés - services rendus au cours de l'exercice	33	133	135	140	145
Autres dispositions concernant les retraites	16	52	56	61	65
Obligations projetées au titre de la capitalisation des régimes de retraite	76	383	402	407	419

Les obligations de capitalisation ci-dessus concernent tous les régimes de retraite de la Société. En ce qui concerne les régimes agréés au Canada, les obligations de capitalisation reposent sur le minimum de cotisations au titre des services passés révélé par les évaluations actuarielles au 1^{er} janvier 2005, auquel s'ajoute une projection de cotisations pour les services rendus au cours de l'exercice. Les cotisations requises ci-dessus ont été établies à partir de l'hypothèse qu'il n'y aurait ni gains ni pertes au titre de l'actif ou du passif des régimes pendant toute la période projetée. L'évolution des conditions économiques, notamment le rendement des fonds et les taux d'intérêts retenus pour les évaluations de solvabilité, se répercutera sur les projections de cotisations requises.

Au 1^{er} janvier 2005, le déficit de solvabilité de ses régimes agréés au pays se chiffrait à 1 416 M\$ comparativement à 1 254 M\$ au 1^{er} janvier 2004. Malgré l'augmentation du déficit, le ratio de solvabilité de 87 % au 1^{er} janvier 2005 n'a pas été modifié par rapport au ratio au 1^{er} janvier 2004, reflétant une hausse à la fois de l'actif et du passif des régimes.

9. RÉSULTATS TRIMESTRIELS

Le tableau ci-dessous illustre les résultats financiers d'Air Canada pour le dernier trimestre de 2003 et les trois premiers trimestres de 2004, ainsi que les résultats financiers trimestriels d'ACE pour le quatrième trimestre de 2004 et les trois premiers trimestres de 2005, de même que les principales statistiques d'exploitation correspondantes.

Données financières trimestrielles consolidées et condensées

En millions de dollars (sauf les données par action)	Société remplacée Air Canada				Société remplaçante ACE			
	2003	2004				2005		
	4 ^e trim.	1 ^{er} trim.	2 ^e trim.	3 ^e trim.	4 ^e trim.	1 ^{er} trim.	2 ^e trim.	3 ^e trim.
Produits passages	1 615	1 661	1 844	2 123	1 681	1 739	2 100	2 461
Produits fret	131	126	137	142	151	135	147	162
Autres produits	231	334	240	231	230	303	211	210
Produits d'exploitation	1 977	2 121	2 221	2 496	2 062	2 177	2 458	2 833
Charges d'exploitation	2 054	2 266	2 199	2 253	2 065	2 187	2 281	2 513
Résultat d'exploitation avant éléments liés à la réorganisation et à la restructuration	(77)	(145)	22	243	(3)	(10)	177	320
Éléments liés à la réorganisation et à la restructuration	(560)	(132)	(426)	(313)	-	-	-	-
Produits (charges) hors exploitation	(132)	(43)	(72)	(133)	(67)	(66)	100	(38)
Bénéfice (perte) avant écart de change sur les éléments monétaires non sujets à concordat et impôts sur les bénéfices	(769)	(320)	(476)	(203)	(70)	(76)	277	282
Intérêts minoritaires	-	-	-	-	-	-	-	(9)
Écart de change sur les éléments monétaires non sujets à concordat	(7)	17	(34)	123	98	(15)	(53)	125
Résultat avant impôts sur les bénéfices	(776)	(303)	(510)	(80)	28	(91)	224	398
Recouvrement (charge) d'impôts sur les bénéfices	8	(1)	-	(1)	(13)	14	(56)	(128)
Bénéfice net (perte)	(768)	(304)	(510)	(81)	15	(77)	168	270
Bénéfice (perte) par action ¹⁾								
- de base	(6,39)	(2,53)	(4,24)	(0,67)	0,17	(0,87)	1,67	2,66
- dilué	(6,39)	(2,53)	(4,24)	(0,67)	0,17	(0,87)	1,49	2,33
Passagers-milles payants (en millions)	9 289	10 057	10 836	12 853	9 681	10 586	11 613	13 981
Sièges-milles offerts (en millions)	13 115	13 797	13 931	15 993	12 815	13 566	14 487	16 961
Coefficient d'occupation (%)	70,8	72,9	77,8	80,4	75,5	78,0	80,2	82,4
Charges d'exploitation par SMO (en cents)	15,7	16,4	15,8	14,1	16,1	16,1	15,7	14,8
Charges d'exploitation par SMO, à l'exclusion de la charge de carburant (en cents)	13,5	14,0	13,1	11,2	12,7	13,1	12,1	10,8

1) Conformément au Plan, comme l'explique la note 2 afférente aux états financiers consolidés de l'exercice 2004, toutes les options en cours et en circulation d'Air Canada et tous les bons de souscription ont été annulés sans paiement ni contrepartie. En outre, un nouveau capital social a été constitué au titre d'ACE comme l'explique les notes 19 et 20 afférentes aux états financiers consolidés de l'exercice 2004.

10. INFORMATIONS SECTORIELLES

Comme suite à la réorganisation de l'entreprise, la Société regroupe ses comptes selon ses actuels quatre grands secteurs d'activité, à savoir les services de transport, le programme de fidélisation, les services techniques et les services de transport régionaux. Dans la Société remplacée, les services techniques formaient un centre de coûts au sein d'Air Canada, et des données financières différenciées ne sont pas disponibles à cet égard. Une entente d'achat de capacité entre Air Canada et Jazz est entrée en vigueur le 30 septembre 2004. Par suite de cette entente, les données concernant le secteur des transports régionaux au sein de la Société remplaçante ne sont plus directement comparables.

Comme cela est expliqué plus haut, à la page 6, depuis le 30 septembre 2004, la Société comptabilise différemment l'obligation liée au programme de fidélisation. En conséquence, les résultats tirés du programme de fidélisation ne sont pas comparables à ceux des périodes précédentes.

L'information financière sectorielle a été préparée conformément à la façon dont l'information est produite à l'intérieur de l'entreprise aux fins de la prise de décisions d'exploitation. Les secteurs négocient les uns avec les autres comme s'ils étaient des parties non apparentées. Le rapprochement des montants totaux présentés par chaque secteur et des montants correspondants figurant dans les états financiers consolidés s'établit comme suit :

Société remplaçante ACE Aviation						
Trimestre clos le 30 septembre 2005						
	Services de transport ^{a)}	Programme de fidélisation ^{b)}	Services techniques	Services de transport régionaux ^{c)}	Élimination inter-sectorielle	Total ACE consolidé
Produits passages	2 461	-	-	-	-	2 461
Produits fret	162	-	-	-	-	162
Autres produits	(8)	154	62	2	-	210
Produits externes	2 615	154	62	2	-	2 833
Produits intersectoriels	59	2	124	271	(456)	-
Total des produits d'exploitation	2 674	156	186	273	(456)	2 833
Locations avions	91	-	-	23	(2)	112
Amortissement des immobilisations corporelles	104	2	8	4	-	118
Autres charges	2 219	134	175	209	(454)	2 283
Total des charges d'exploitation	2 414	136	183	236	(456)	2 513
Bénéfice d'exploitation	260	20	3	37	-	320
Total des produits (charges) hors exploitation, des intérêts minoritaires, des écarts de change et des impôts sur les bénéfices	(46)	(1)	(3)	-	-	(50)
Résultats sectoriels	214	19	-	37	-	270
Marge d'exploitation (%)	9,7	12,8	1,6	13,5	-	11,3
BAIILA	455	22	11	64	(2)	550

En ce qui concerne les services techniques, les résultats du troisième trimestre de 2005 ont souffert de la nature cyclique annuelle du programme de maintenance d'Air Canada, qui a engendré des états temporaires de sous-utilisation de la capacité des centres de maintenance de Montréal et de Winnipeg. En outre, l'augmentation des charges d'exploitation, comparativement au premier semestre de l'année, vient de l'ouverture de lignes de maintenance supplémentaires à Montréal, des coûts de mise en service pour des clients autres qu'Air Canada, ainsi que de charges liées au programme de participation des employés aux bénéfiques qui n'avaient pas été constatées par le secteur des services techniques pendant le premier semestre.

Les résultats sectoriels des services techniques pour les neuf mois clos le 30 septembre 2005 se soldent par une bénéfice de 41 M\$.

Société remplaçante ACE Aviation						
Neuf mois clos le 30 septembre 2005						
	Services de transport ^{a)}	Programme de fidélisation ^{b)}	Services techniques	Services de transport régionaux ^{c)}	Élimination inter-sectorielle	Total ACE consolidé
Produits passages	6 299	-	-	1	-	6 300
Produits fret	444	-	-	-	-	444
Autres produits	92	478	148	6	-	724
Produits externes	6 835	478	148	7	-	7 468
Produits intersectoriels	160	8	414	710	(1 292)	-
Total des produits d'exploitation	6 995	486	562	717	(1 292)	7 468
Locations avions	251	-	-	54	(5)	300
Amortissement des immobilisations corporelles	313	6	24	14	-	357
Autres charges	6 160	408	487	556	(1 287)	6 324
Total des charges d'exploitation	6 724	414	511	624	(1 292)	6 981
Bénéfice d'exploitation	271	72	51	93	-	487
Total des produits (charges) hors exploitation, des intérêts minoritaires, des écarts de change et des impôts sur les bénéfices	(108)	(1)	(10)	(7)	-	(126)
Résultats sectoriels	163	71	41	86	-	361
Marge d'exploitation (%)	3,9	14,8	9,1	13,0	-	6,5
BAIILA	835	78	75	161	(5)	1 144

À compter de la date du placement dans Aéroplan, comme l'explique la note 5, une charge liée aux intérêts minoritaires est constatée à la consolidation d'Aéroplan SEC. Étant donné que les intérêts minoritaires dans Aéroplan SEC sont déficitaires, la charge correspondante est égale au plus élevé de la part des résultats d'Aéroplan SEC pour la période revenant aux porteurs de parts sans contrôle ou du montant des distributions versées aux porteurs de parts sans contrôle pendant la période.

a) Comprend les produits et charges d'exploitation d'Air Canada, les produits de transport et honoraires que Jazz répercute sur Air Canada dans le cadre de l'entente d'achat de capacité, ainsi que les résultats de AC Cargo SEC (faisant affaire sous le nom commercial Air Canada Cargo), Destina Groupe eCommerce SEC, ACGHS SEC (faisant affaire sous le nom commercial Services au sol Air Canada),

Touram SEC (faisant affaire sous le nom commercial Vacances Air Canada) et ACE. Destina Groupe eCommerce SEC est la société remplaçante de Destina.ca Inc. et de Services en ligne AC SEC; au 1^{er} juillet 2005 tous les actifs de ces entités avaient été cédés à Destina Groupe eCommerce SEC. Les produits intersectoriels comprennent les honoraires et frais de gestion et les services d'exploitation facturés à d'autres secteurs. La direction inclut dans les services de transport les écarts de change. Les intérêts débiteurs imputés aux services de transport représentent les intérêts sur les dettes à l'égard de tiers. Les intérêts débiteurs imputés aux autres secteurs représentent les intérêts sur les dettes intersociétés et les dettes à l'égard de tiers. La direction constate tous les impôts sur les bénéfices au sein du secteur des services de transport, y compris les impôts sur les bénéfices applicables à des montants gagnés par d'autres secteurs, étant donné que les autres secteurs exercent leurs activités dans le cadre de sociétés en commandite, et que les bénéfices sont imposables dans l'une des entités comprises dans le secteur des services de transport.

Certains ajustements portant sur des opérations entre Air Canada et le programme de fidélisation sont constatés sous les services de transport. Ces ajustements visent principalement à corriger le décalage entre le moment auquel Aéroplan constate ses produits, à savoir à l'échange de milles contre des vols, et le moment prescrit par la méthode comptable des états financiers consolidés, selon laquelle les produits doivent être constatés à mesure que les transports correspondants sont assurés. De plus, le programme de fidélisation constate les produits tirés de l'échange de milles sous « autres produits d'exploitation », alors que, dans les états financiers consolidés, les milles échangés contre des vols d'Air Canada et de Jazz sont incorporés aux « produits passages ». Dans le secteur du programme de fidélisation, les frais répercutés sur Aéroplan pour l'achat de primes sont constatés dans les « autres charges d'exploitation ». L'ajustement de ces éléments pour le trimestre clos le 30 septembre 2005 s'est traduit par le rajout de 96 M\$ au titre des « autres produits » et des « autres charges d'exploitation » (296 M\$ pour les neuf mois clos le 30 septembre 2005).

b) Les autres produits comprennent les produits constatés à l'échange de milles accumulés dans le cadre de contrats aériens ou avec des tiers. Les produits intersectoriels de 2 M\$ (8 M\$ pour les neuf mois clos le 30 septembre 2005) représentent les honoraires de gestion imposés par Aéroplan à Air Canada concernant des milles accumulés avant le 1^{er} janvier 2002. La valeur des milles gagnés dans le cadre de vols, qu'Aéroplan répercute sur Air Canada, est inscrite dans les comptes d'Aéroplan au titre des produits reportés.

c) Comprend les activités de Jazz au titre de l'entente d'achat de capacité conclue le 30 septembre 2004.

11. MÉTHODES COMPTABLES

Les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du troisième trimestre 2005 de la Société remplaçante reposent sur les méthodes comptables de la Société remplaçante exposées dans la note 4 afférente aux états financiers consolidés d'ACE pour l'exercice 2004, sauf pour ce qui est des changements décrits plus loin sous *Nouvelles méthodes comptables*. Les méthodes comptables de la Société remplaçante étaient conformes à celles de la Société remplacée, si ce n'est des ajustements de la juste valeur effectués au passage à la comptabilité nouveau départ et des méthodes comptables décrites ci-après.

Immobilisations corporelles

Depuis le passage à la comptabilité nouveau départ, le 30 septembre 2004, les bâtiments sont amortis linéairement sur leur durée de vie utile estimative jusqu'à concurrence de 50 ans (30 ans dans la Société remplacée).

Produits du transport et programme de fidélisation

Depuis le 30 septembre 2004, les milles échangés contre des vols d'Air Canada et de Jazz sont constatés dans les « produits passages » et les milles échangés contre des primes autres que des vols, dans les « autres produits d'exploitation ». On se reportera plus haut, à la page 6, pour un complément d'information sur les produits passages Aéroplan.

Produits hors transport

Les produits hors transport comprennent des produits tirés du programme de fidélisation, comme cela est plus amplement décrit sous *Programme de fidélisation*, ainsi que les produits tirés de la fourniture de services techniques, de services de maintenance et d'autres services connexes au transport aérien. Avant le 30 septembre 2004, la Société remplacée constatait tous les produits tirés du programme de fidélisation dans les produits hors transport.

Informations sectorielles

Comme suite à la réorganisation générale de l'entreprise, les informations sectorielles ont été modifiées de manière à refléter les actuels quatre grands secteurs d'activité de la Société remplaçante, à savoir : les services de transport aérien, le programme de fidélisation, les services techniques et les services de transport régionaux. Dans la Société remplacée, il n'y avait qu'un secteur d'activité aux fins comptables.

Nouvelles méthodes comptables

Consolidation des entités à détenteurs de droits variables

La note d'orientation concernant la comptabilité 15 (« NOC-15 »), *Consolidation des entités à détenteurs de droits variables*, s'applique aux exercices ouverts le 1^{er} novembre 2004 ou par la suite; en conséquence, ACE a adopté cette norme en date du 1^{er} janvier 2005. La NOC-15 porte sur l'extension du périmètre de consolidation à certaines entités sujettes à un contrôle autre que la détention de titres de participation conférant des droits de vote. La NOC-15 vise à aider à déterminer quand une entreprise doit inclure dans ses états financiers consolidés l'actif, le passif et les résultats d'exploitation d'une telle « entité à détenteurs de droits variables » ou « EDDV ». L'application de la NOC-15 n'oblige pas au

retraitement des données des périodes précédentes à des fins comparatives.

Une entité est assujettie à la NOC-15 et considérée comme une EDDV si 1) ses investissements en titres de capitaux propres ne sont pas suffisants pour permettre à l'entité de financer ses activités sans soutien financier subordonné additionnel de la part d'autres parties; ou 2) si les investisseurs en capitaux propres ne possèdent pas la capacité de prendre des décisions sur les activités de l'entité ou ne peuvent en absorber les pertes prévues ni en toucher les revenus résiduels. L'EDDV est consolidée par son principal bénéficiaire, lequel est la partie liée à l'entité qui absorbera la majorité des pertes prévues ou touchera la majorité des revenus résiduels prévus, ou les deux, du fait de la participation, des intérêts contractuels ou des autres intérêts financiers qu'elle détient dans l'entité.

L'adoption de la NOC-15 et la consolidation des EDDV n'ont pas d'effet non plus sur les conditions des contrats liant Air Canada, en tant que locataire, à ses locataires, ni sur les sorties de fonds d'Air Canada en faveur des locataires. Tout au long de la durée du contrat de location, la charge comptable reste la même entre un contrat de location-exploitation et une entité locatrice d'appareils au titre de la NOC-15. Cependant, dans une période donnée, il peut y avoir des divergences en ce qui concerne le moment où la charge nette est constatée au titre d'un contrat de location-exploitation et le moment où elle l'est au titre d'une entité de location d'avions consolidée au titre de la NOC-15. Cela vient principalement du fait que les paiements de loyer au titre de contrats de location-exploitation sont amortis linéairement sur la durée du bail, alors que les intérêts débiteurs sur la dette des EDDV sont amortis selon la méthode des intérêts effectifs. Selon cette méthode, les intérêts débiteurs sont constatés proportionnellement au solde de la dette, lequel décroît avec le temps. De plus, comme des ajustements de change sont constatés sur l'encours de la dette des EDDV, les variations des cours du change sont amorties selon la méthode linéaire sur la durée à courir des baux comptabilisés comme des contrats de location-exploitation.

Opérations de location liées à des appareils ou réacteurs

Avant l'adoption de la NOC-15, Air Canada a conclu des opérations de location liées à des appareils ou des réacteurs auprès d'un certain nombre de structures d'accueil, que la NOC-15 considère comme des EDDV. Par suite de l'adoption de la NOC-15 et comme Air Canada est le principal bénéficiaire de ces EDDV, la Société a consolidé des entités de location, portant sur 51 appareils et 22 réacteurs, comptabilisées jusqu'alors à titre de contrats de location-exploitation. La consolidation de ces EDDV au moment de l'adoption de la NOC-15 a donné lieu, sur le bilan consolidé au 1^{er} janvier 2005, aux ajustements suivants :

(en millions de dollars)	Actif	Passif et capitaux propres
Augmentation des immobilisations corporelles	1 304	
Diminution des charges reportées	(45)	
Diminution des actifs incorporels	(6)	
Augmentation des autres actifs	113	
Augmentation de la part à court terme de la dette à long terme		77
Augmentation de la dette à long terme		1 173
Augmentation des intérêts minoritaires		181
Diminution des autres passifs à long terme		(155)
Effet cumulatif du changement de méthode comptable		90
	1 366	1 366

L'augmentation des autres actifs représente les liquidités soumises à des restrictions détenues dans des EDDV ainsi que la juste valeur d'un swap de devises de 7 M\$ favorable à la Société, compte tenu des taux de change en vigueur au 31 décembre 2004. Ce swap avait été contracté au moment de la conclusion des contrats de location de 11 appareils CRJ et n'a pas été désigné comme opération de couverture aux fins comptables.

Arrangements liés aux sociétés d'avitaillement

De concert avec d'autres compagnies aériennes, Air Canada et Jazz sont parties à des ententes d'avitaillement dans divers aéroports du Canada. Les sociétés d'avitaillement sont des entreprises constituées en vertu de lois fédérales ou provinciales sur les sociétés commerciales dans le but d'acquérir, de financer et de louer des biens servant à l'avitaillement du matériel volant et du matériel au sol. Ces sociétés d'avitaillement fonctionnent selon le principe du recouvrement des coûts.

Selon la NOC-15, la Société est le principal bénéficiaire de certaines sociétés d'avitaillement. Au 1^{er} janvier 2005, la Société a consolidé trois sociétés d'avitaillement, ce qui a donné lieu aux ajustements suivants :

(en millions de dollars)	Actif	Passif et capitaux propres
Augmentation des immobilisations corporelles	113	
Augmentation de la dette à long terme		51
Augmentation des intérêts minoritaires		8
Augmentation des autres passifs à long terme		2
Effet cumulatif du changement de méthode comptable		52
	113	113

Les cinq autres sociétés d'avitaillement au Canada qui n'ont pas été consolidées ont des actifs d'une valeur d'environ 103 M\$ et une dette d'environ 90 M\$, correspondant au risque maximum de pertes auquel la Société peut s'exposer, sans compter la participation aux coûts venant d'autres compagnies aériennes participantes. La Société considère le risque en découlant comme minime.

Effet sur la période considérée

Au troisième trimestre de 2005, l'adoption de la NOC-15 a eu pour incidence nette un bénéfice avant impôts de 38 M\$ (0,38 \$ par action, de base), résultat d'un amortissement de 20 M\$, d'intérêts débiteurs nets de 24 M\$, d'un gain de change de 55 M\$ et d'intérêts minoritaires de 3 M\$, lesquels ont été compensés par une baisse de 30 M\$ des charges de location avions.

Pour les neuf mois clos le 30 septembre 2005, la charge nette est de 25 M\$ (0,26 \$ par action, de base), résultat d'un amortissement de 66 M\$, d'intérêts débiteurs nets de 69 M\$, d'un gain de change de 34 M\$ et d'intérêts minoritaires de 11 M\$, compensés par une baisse de 87 M\$ des charges de location avions.

Périodes précédentes

L'application de la NOC-15 n'oblige pas au retraitement des données des périodes précédentes à des fins comparatives. L'effet cumulatif de l'adoption de la NOC-15 sur les bénéfices non répartis en date du 1^{er} janvier 2005 a donné lieu à une augmentation de 142 M\$.

Conversion des états financiers d'entités étrangères intégrées

La majorité des EDDV n'ayant pas leur siège au Canada, leurs actifs et passifs monétaires sont libellés en monnaies étrangères, principalement en dollars américains. La Société applique la méthode temporelle à la conversion des états financiers d'EDDV libellés en devises. Les actifs et passifs monétaires libellés en devises sont convertis en dollars canadiens aux cours du change en vigueur à la date du bilan consolidé. Les éléments non monétaires sont convertis aux cours du change historiques. Les charges sont converties au cours du change moyen en vigueur pendant la période considérée, ce qui revient substantiellement aux mêmes valeurs que si les opérations sous-jacentes avaient été converties aux dates auxquelles elles ont été effectuées. L'amortissement des actifs est converti aux cours du change historiques, en l'occurrence aux mêmes taux de change que ceux des actifs auxquels ils se rapportent.

Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations

Par suite de la consolidation de certaines sociétés d'avitaillement, la Société a appliqué les dispositions du chapitre 3110 de l'ICCA, *Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations*, qui oblige la Société à constater une immobilisation corporelle et le passif qui y est relié relativement aux coûts de retrait du service de cette immobilisation, lorsqu'il existe une obligation juridique de mettre cette immobilisation hors service. Aux termes du chapitre 3110, la juste valeur du passif lié à une obligation de mise hors service d'une immobilisation doit être constatée dans la période où elle est engagée, à condition qu'il soit possible de faire une estimation raisonnable de cette juste valeur. Les coûts de mise hors service qui y sont associés sont capitalisés et augmentent la valeur comptable de l'immobilisation en cause, puis ils sont amortis sur le reste de sa vie utile estimative. Au cours des périodes subséquentes, le passif est ajusté à même l'état des résultats en fonction de l'augmentation due à la désactualisation et de toute variation du montant des flux de trésorerie futurs sous-jacents. Un gain ou une perte peut devoir être constaté au règlement de l'obligation.

Aux termes des baux fonciers auxquelles elles sont parties, les sociétés d'avitaillement ont l'obligation, à l'échéance du bail, de restaurer les biens loués à l'état de terrain vacant et de réparer tous dommages causés à l'environnement dont elles ont pu avoir été responsables. S'il devait s'avérer que des sociétés d'avitaillement devaient participer aux coûts de restauration des lieux, chaque compagnie aérienne contractante y participerait d'une manière proportionnelle à l'utilisation qu'elle a faite du réseau. En ce qui concerne les sociétés d'avitaillement consolidées au titre de la NOC-15, la Société a constaté une obligation de 2 M\$ (montant non actualisé de 12 M\$) représentant la valeur actualisée des obligations estimatives de désaffectation et de restauration qu'elle pourrait devoir engager aux diverses échéances des baux, qui s'étalent de 2032 à 2039. Cette estimation est fondée sur de multiples hypothèses, dont le coût global de désaffectation et de restauration ainsi que les méthodes de rechange retenues en la matière.

Participations

Les participations qui ne confèrent pas une influence notable sont comptabilisées à la valeur d'acquisition et toute perte de valeur qui n'est pas jugée temporaire est imputée aux résultats. Il n'y a constatation des produits tirés de ces participations que dans la mesure où ils sont reçus ou exigibles.

Modifications à venir aux normes comptables

Instrument financiers et résultat étendu

Le Conseil des normes comptables a publié trois nouvelles normes concernant les instruments financiers : i) *Instrument financiers — comptabilisation et évaluation*; ii) *Couvertures* et iii) *Résultat étendu*. Les principes fondamentaux à la base de ces normes sont que tous les instruments financiers, dont les instruments dérivés, doivent être comptabilisés au bilan d'une entreprise et évalués soit à leur juste valeur, soit, dans des circonstances limitées, lorsque la juste valeur pourrait ne pas être considérée comme des plus pertinentes, au coût ou au coût après amortissement. Les instruments financiers qu'on entend détenir jusqu'à leur échéance doivent être évalués au coût après amortissement. Les exigences actuelles en ce qui concerne la comptabilité de couverture sont élargies de manière à ce que soit précisé comment cette comptabilité de couverture devrait être exécutée. En outre, un nouveau poste (« autres éléments du résultat étendu ») a été créé pour constater temporairement hors de l'état des résultats certains gains et pertes découlant d'un changement dans la juste valeur, à condition que cela se fasse en toute transparence. Les nouvelles normes s'appliqueront prospectivement à la Société à compter du 1^{er} janvier 2007. Étant donné que la Société a recours à des instruments financiers, il y aura lieu pour elle de planifier la mise en œuvre de ces normes et de déterminer leurs éventuelles répercussions sur son organisation.

12. CHANGEMENTS IMPORTANTS

Outre l'adoption de la NOC-15, les placements réalisés en avril 2005 et la transaction Aéroplan décrite dans le Rapport de gestion du deuxième trimestre de 2005 d'ACE, il n'y a eu aucun changement important lié à la dette et aux obligations, aux estimations critiques, aux conditions fiscales, à la gestion du risque et aux perspectives par rapport à ce qui a été déclaré dans le Rapport de gestion d'ACE pour l'exercice 2004 arrêté au 18 mars 2005.

13. FACTEURS DE RISQUE

Pour une description détaillée des facteurs de risque éventuels associés à ACE ou à ses filiales, on se reportera à la partie intitulée *Facteurs de risque* dans le Rapport de gestion d'ACE pour l'exercice 2004 arrêté au 18 mars 2005. Il n'y a pas eu de changement notable aux facteurs de risque depuis.