



# Communiqué

## **GESTION ACE AVIATION INC. DÉCLARE, POUR SON DEUXIÈME TRIMESTRE, UN BÉNÉFICE NET DE 168 MILLIONS DE DOLLARS**

### **POINTS SAILLANTS**

- Bénéfice net de 168 M\$ (compte tenu des éléments non récurrents).
- Bénéfice d'exploitation de 177 M\$.
- Amélioration de 155 M\$ des résultats d'exploitation par rapport au deuxième trimestre 2004, malgré une hausse de 156 M\$ (+ 42 %) de la charge de carburant.
- Bénéfice ajusté de 116 M\$, exclusion faite des éléments non récurrents et avant écart de change sur les éléments monétaires non sujets à concordat et impôts sur les bénéfices. <sup>1)</sup>
- Produits d'exploitation en hausse de 237 M\$ (+11 %) par suite d'une progression notable des produits passages.
- Coût unitaire en baisse de 8 %, compte non tenu de la charge de carburant (coût unitaire pratiquement inchangé lorsqu'on inclut la charge de carburant).
- Coefficient d'occupation réseau en hausse à 80,2 % (+ 2,4 points), un record pour un deuxième trimestre.
- Flux de trésorerie liés à l'exploitation positifs de 339 M\$ pour le trimestre, une amélioration de 225 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2004.
- Environ 2,5 G\$ de trésorerie consolidée (liquidités en banque) et placements à court terme au 2 août 2005.

MONTREAL, le 4 août 2005 – Gestion ACE Aviation Inc. (ACE) annonce aujourd'hui un bénéfice d'exploitation de 177 M\$ pour son deuxième trimestre de 2005, soit une amélioration de 155 M\$ par rapport au bénéfice d'exploitation de 22 M\$ avant éléments liés à la réorganisation et à la restructuration du trimestre correspondant de 2004. Le BAIIALA <sup>1)</sup> s'établit à 394 M\$, en hausse de 99 M\$ par rapport au trimestre correspondant de 2004. Les produits d'exploitation ont progressé de 237 M\$ ou 11 % par suite surtout d'une importante avancée des produits passages. Le trafic passagers (exprimé en passagers-milles payants ou PMP) s'est accru de 7 % en regard d'une capacité (exprimée en sièges-milles offerts ou SMO) relevée de 4 %, donnant lieu à une amélioration de 2,4 points du coefficient d'occupation. Sur une même base de comparaison, les produits passages par siège-mille offert (PPSMO) ont progressé de 6 %, reflétant en cela un plus grand remplissage des avions, conjugué à une amélioration de 3 % du rendement unitaire.

Les charges d'exploitation se sont accrues de 82 M\$ ou 4 % par rapport au deuxième trimestre de 2004. La montée en flèche de 156 M\$ ou 42 % de la charge de carburant a plus qu'annulé les compressions poursuivies dans d'autres postes de charges. Compte non tenu de la charge de

carburant, le coût unitaire a été réduit de 8 % par rapport au deuxième trimestre de 2004. Compte tenu de cette charge de carburant, le coût unitaire est resté essentiellement au même niveau qu'un an plus tôt.

Le deuxième trimestre de 2005 de la Société se solde par un bénéfice net de 168 M\$, comparativement à une perte de 510 M\$ au deuxième trimestre de 2004, laquelle comportait 426 M\$ d'éléments liés à la réorganisation et à la restructuration. Le bénéfice net du deuxième trimestre de 2005 comprend 168 M\$ d'éléments non récurrents, dont un gain de dilution de 190 M\$ et une charge fiscale de 28 M\$ reliés à la transaction Aéroplan ainsi qu'une charge de 29 M\$ liée au remboursement intégral de la facilité de crédit de la General Electric Capital Corporation (GE). Exclusion faite de ces éléments non récurrents, le bénéfice ajusté avant écart de change sur les éléments monétaires non sujets à concordat et impôts sur les bénéfices <sup>1)</sup> aurait été de 116 M\$.

« Je suis heureux d'annoncer une amélioration notable des résultats d'exploitation de la Société, a indiqué Robert Milton, président-directeur général de Gestion ACE Aviation. Grâce aux importants jalons que nous avons continué de franchir tout au long du trimestre dans la poursuite de notre plan d'entreprise, ACE a de quoi se réjouir de ces résultats qui viennent confirmer une fois de plus son grand potentiel. Notre chiffre d'affaires – considéré tant sur le plan du trafic que sur celui du rendement – s'est révélé solide, et il n'a cessé de gagner en vigueur pendant les trois derniers mois. Nous sommes à présent en meilleure position que jamais pour assortir l'offre à la demande, tout en développant chez nos clients une plus grande réceptivité à l'égard des produits d'Air Canada. Qui plus est, malgré les coûts du carburant qui ont monté de 42 pour cent, notre coût unitaire, lui, est resté essentiellement le même qu'il était au deuxième trimestre de 2004. Grâce aux 2,1 milliards de dollars de nouveaux capitaux que nous avons pu tirer des placements et opérations financières que nous avons menées depuis septembre 2004, ACE jouit à présent d'un des bilans les plus solides du secteur, et notre dette reste principalement liée à nos avions. Comme quoi les efforts de restructuration des employés d'Air Canada et des autres parties prenantes portent fruit.

« En ce qui concerne l'avenir immédiat, disons que nos perspectives commerciales devraient continuer de s'affermir à mesure que nous augmenterons notre capacité en Amérique du Nord en y introduisant nos nouveaux biréacteurs régionaux de taille supérieure. La hausse de nos rendements et les niveaux de trafic records dégagés pendant le trimestre montrent bien la plus grande vigueur du marché au Canada ainsi que les réactions toujours plus favorables des clients à l'égard des produits d'Air Canada. Avec les livraisons d'Embraer 175 et de Bombardier 705 qui se poursuivent, nous sommes mieux à même de saisir les occasions qui se présentent sur le marché et d'améliorer nos horaires en ajoutant des vols sur les destinations les plus courues et des services sans escale sur des destinations nouvelles. Selon toute vraisemblance, ce scénario devrait se poursuivre aussi au second semestre.

« De plus, les autres secteurs d'activité d'ACE continuent d'afficher de bons résultats vis-à-vis du plan, dans la mesure où Aéroplan, ACTS et Jazz ne sont pas directement touchés par les fluctuations des prix du carburant. Ces résultats corroborent la stratégie de diversification adoptée par la Société. Celle-ci poursuit par ailleurs les efforts pour se doter d'un bilan inégalé dans l'industrie et jouit d'une solide trésorerie. L'unique préoccupation concernant le secteur des services de transport est toutefois suscitée par la hausse soutenue des prix du pétrole. Comme nous l'avons déjà expliqué, l'augmentation du prix du baril de WTI ne serait-ce que de un dollar US aurait pour environ 28 millions de dollars de répercussions négatives sur notre charge de carburant, toutes choses étant égales par ailleurs. Nous avons pu atténuer environ le tiers de cette hausse en imposant des suppléments carburant. Étant donné la vigueur des rendements, nous nous attendons à ce que ce pourcentage

augmente à l'avenir. Aussi, au 30 juin 2005, notre BAIIALA se situe-t-il quand même légèrement au-delà de nos espérances, grâce notamment aux résultats particulièrement solides que nous avons dégagés sur le plan du trafic et des produits passages par siège-mille offert et en dépit d'une charge de carburant supérieure de 133 millions de dollars à ce que nous avons projeté. Nous demeurons confiants que, sauf imprévus, nos résultats financiers pour l'ensemble de l'exercice seront parmi les plus vigoureux de l'industrie.

« Afin de nous prémunir au maximum contre l'instabilité des prix du carburant, la Société a décidé de mettre en œuvre dès à présent une stratégie de gestion systématique des risques liés aux fluctuations de ces prix, en faisant usage d'instruments financiers destinés à accroître notre couverture par tranche d'environ 4 % par mois pour la porter à un niveau cible d'environ 50 % de nos besoins de carburant futurs au cours d'une période de 24 mois. »

La Société a en outre annoncé la nomination de M. Richard M. McCoy, de Toronto, au sein du Conseil d'administration d'ACE. M. McCoy remplace l'Honorable Franck McKenna qui, depuis mars 2005, ne siège plus au Conseil à la suite de sa nomination comme ambassadeur du Canada aux États-Unis. M. McCoy était auparavant vice-président – Services bancaires d'investissement à TD Securities Inc et a travaillé pendant 35 ans dans le secteur des valeurs mobilières. Avant de se joindre à TD Securities en 1997, M. McCoy était vice-président de CIBC Wood Gundy. Il est administrateur de plusieurs entreprises canadiennes et est ex-président de la Shaw Festival Foundation.

« Je souhaite la bienvenue à M. Richard McCoy au Conseil d'administration d'ACE, a déclaré M. Milton. M. McCoy est un dirigeant d'entreprise de grande renommée et sa présence au sein de notre Conseil d'administration constituera un atout indéniable pour la stratégie mise en œuvre par notre Société en vue de maximiser la valeur de ses unités d'entreprise. »

### **Faits marquants du trimestre**

Tout au long du trimestre, ACE a franchi d'importants jalons dans la mise en œuvre de son plan d'entreprise.

### **Placements d'actions et d'obligations convertibles d'ACE**

En avril, ACE a réalisé l'un des plus importants placements de capitaux de toute l'histoire de l'aviation civile. La Société a tiré un produit brut d'environ 792 M\$ du placement simultané d'actions à droit de vote variable de catégorie A et d'actions à droit de vote variable de catégorie B ainsi que, par après, d'un placement d'obligations convertibles de premier rang échéant en 2035. Environ 557 M\$ du produit global net des placements ont été affectés au remboursement intégral du solde de la dette de la Société au titre de la facilité de sortie de la General Electric Capital Corporation. Le reste sera consacré aux fins générales de la Société. Air Canada, principale filiale d'ACE, a souscrit par ailleurs auprès d'un consortium financier une facilité de crédit renouvelable garantie de premier rang d'une durée de deux ans et d'un montant global de 300 M\$. Au 30 juin 2005, aucune somme n'en avait encore été prélevée.

### **Investissement projeté dans US Airways/America West**

Aux termes d'une entente annoncée en mai et sous réserve de certaines conditions, ACE est convenue d'investir 75 M\$ US dans la nouvelle société qui sera issue de la fusion des transporteurs US Airways et America West. À terme, l'apport d'ACE représentera environ 7 % des capitaux propres de la société fusionnée à la clôture, selon le montant global de nouveaux capitaux qu'elle sera

parvenue à réunir. En outre, l'entente est porteuse d'engagements qui devraient se traduire, pour la Société, en ententes commerciales de cinq ans portant sur la maintenance, l'assistance en escale, l'exploitation de vols par biréacteurs régionaux, le réseau, la formation et d'autres secteurs de coopération. Notamment, les retombées attendues par les Services techniques Air Canada (ACTS) seront à elles seules considérables. On estime que, grâce à cette entente, ACTS pourra se hisser parmi les trois plus grands fournisseurs de services de maintenance, de réparation et de révision d'avions dans le monde, sur le plan du chiffre d'affaires. De fait, on prévoit que d'ici 2006, le chiffre d'affaires annuel d'ACTS dépassera le milliard de dollars et proviendra pour plus de la moitié de clients autres qu'Air Canada. Cet investissement s'inscrit dans le plan d'expansion stratégique des unités d'entreprise d'ACE, avec un accent particulier sur le développement des marchés avec des tiers. L'entente d'investissement est assujettie, entre autres conditions de clôture, à l'approbation du tribunal américain des faillites, à la fusion réussie de US Airways et America West, ainsi qu'aux visas des divers organes de réglementation.

### **Fonds de revenu Aéroplan**

En juin, ACE et le Fonds de revenu Aéroplan (le Fonds) ont mené à bien la première monétisation d'un programme de fidélisation pour grands voyageurs aériens dans le cadre d'une offre de placement initial de parts dans le Fonds représentant une valeur comptable de 2 G\$. L'offre de placement correspond à une cession de 14,4 % de la participation que détenait ACE dans Aéroplan, la Société ayant cependant maintenu des intérêts de 85,6 % dans la Société en commandite Aéroplan (Aéroplan SEC). Le produit brut global du placement initial de parts (compte tenu de l'exercice intégral de l'option pour attributions excédentaires par les preneurs fermes) s'est chiffré à 287,5 M\$. Dans le cadre de ce placement, Aéroplan SEC a souscrit des facilités de crédit consortiales de premier rang de 475 M\$, dont 318 M\$ ont été prélevés le 29 juin 2005.

### **Renouvellement du parc aérien**

En juillet, Air Canada a pris livraison du premier exemplaire de ses 15 nouveaux appareils Embraer 175. L'appareil a une configuration biclasse avec 9 places en classe Affaires, à raison de 3 de front et d'un pas de 96 cm (38 po) pour les jambes, et 64 places en Service Hospitalité, à raison de 4 de front et d'un pas de 81 cm (32 po). À compter de novembre 2005, Air Canada prendra livraison de 45 appareils Embraer 190 en configuration biclasse, avec 9 places en classe Affaires (3 de front et 96 cm (38 po) de pas) et 84 places en Service Hospitalité (4 de front et 83 cm (33 po) de pas), et dotés de spacieux coffres supérieurs. Les nouveaux Embraer seront déployés dans tout le réseau nord-américain d'Air Canada.

Plus tôt en mai, Air Canada Jazz avait pris livraison du premier CRJ705 de Bombardier de 75 places en commande, les 14 autres devant être livrés et mis en service d'ici la fin de décembre 2005. Le nouveau CRJ705 propose une configuration biclasse et des niveaux de confort inégalés, avec 94 cm (37 po) de pas en classe Affaires et plus de 86 cm (34 po) entre les rangées en Service Hospitalité – fixant, du coup, une nouvelle norme dans le domaine. D'ici l'automne 2005, tant les Embraer 175 que les nouveaux Bombardier proposeront dans leurs deux cabines respectives un système audio et vidéo individuel intégré dans le siège.

### **Société en commandite Jazz Air (Jazz SEC)**

En vue de maximiser la valeur de ses entités commerciales dans l'intérêt ultime de ses actionnaires, ACE entend procéder à un placement de parts dans la société en commandite Jazz Air selon une formule de fonds de revenu. Un prospectus provisoire relatif à ce placement devrait être déposé dans le cours du troisième trimestre, ACE conservant à terme des intérêts majoritaires dans Jazz.

Les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés et le Rapport de gestion de Gestion ACE Aviation Inc. pour le deuxième trimestre de 2005 sont accessibles à compter du 4 août 2005 sur [aircanada.com](http://aircanada.com), le site Web d'ACE et d'Air Canada, ainsi qu'à l'adresse [SEDAR.com](http://SEDAR.com). On peut aussi en obtenir un exemplaire en s'adressant aux Relations avec les actionnaires d'ACE au (514) 205-7856.

1) **MESURES NON CONFORMES AUX PCGR**

Le « bénéfice ajusté avant écart de change sur les éléments monétaires non sujets à concordat et impôts sur les bénéfices » est une unité de mesure non conforme aux principes comptables généralement reconnus (PCGR) pour la présentation de l'information financière. Dès lors qu'il n'a pas de sens normalisé, il ne saurait être comparé à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes. Les lecteurs sont invités à en tenir compte dans leur analyse des résultats de la présente période. Le rapprochement du bénéfice ajusté avant écart de change sur les éléments monétaires non sujets à concordat et impôts sur les bénéfices avec le bénéfice avant écart de change sur les éléments monétaires non sujets à concordat et impôts sur les bénéfices est le suivant :

(en millions de dollars)

Bénéfice avant écart de change sur les éléments monétaires non sujets à concordat et impôts sur les bénéfices selon les PCGR	277 \$
Retrancher le gain de dilution de la transaction Aéroplan	(190)\$
Rajouter les charges liées au remboursement de la facilité de crédit GE	<u>29 \$</u>
Bénéfice ajusté avant écart de change sur les éléments monétaires non sujets à concordat et impôts sur les bénéfices	<u>116 \$</u>

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

## **MISE EN GARDE CONCERNANT LES DÉCLARATIONS PROSPECTIVES**

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

*Comme, de par leur nature, les déclarations prospectives partent d'hypothèses, elles sont sujettes à d'importants risques et incertitudes. Toute prévision ou projection n'est donc pas entièrement assurée en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise le secteur. Les résultats qui y sont présentés peuvent donc différer sensiblement des résultats réels en raison de divers facteurs, dont les prix de l'énergie, les conditions du secteur, du marché et de l'économie en général, les conflits armés, les attentats terroristes, l'évolution de la demande en fonction du caractère saisonnier du secteur, la capacité de comprimer les coûts d'exploitation et de réduire les effectifs, les relations du travail, les négociations collectives ou les conflits de travail, la restructuration, les enjeux en matière de retraite, les taux de change et d'intérêt, l'évolution de la législation, des développements ou procédures réglementaires défavorables ainsi que les litiges en cours, notamment avec des tiers. Les déclarations prospectives du présent document représentent les attentes d'ACE en date du 4 août 2005 et elles peuvent changer après cette date. Toutefois, ACE n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces déclarations à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif.*

- 30 -

**Renseignements :** Isabelle Arthur (Montréal) (514) 422-5788  
Laura Cooke (Toronto) (416) 263-5576  
Angela Mah (Vancouver) (604) 270-5741

**Internet :** [aircanada.com](http://aircanada.com)

# Gestion ACE Aviation Inc.

## Consolidé

### POINTS SAILLANTS <sup>1)</sup>

Périodes closes le 30 juin

	Trimestre		Semestre	
	Société remplaçante - ACE	Société remplacée - Air Canada	Société remplaçante - ACE	Société remplacée - Air Canada
	2005	2004	2005	2004

#### Statistiques financières

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

Produits d'exploitation	2 458	2 221	4 635	4 342
Résultat d'exploitation avant éléments liés à la réorganisation et à la restructuration	177	22	167	(123)
Éléments liés à la réorganisation et à la restructuration	-	(426)	-	(558)
Produits (charges) hors exploitation	100	(72)	34	(115)
Bénéfice (perte) avant écart de change sur les éléments monétaires non sujets à concordat et impôts sur les bénéfices	277	(476)	201	(796)
Bénéfice (perte) de la période	168	(510)	91	(814)
Marge d'exploitation avant éléments liés à la réorganisation et à la restructuration	7,2 %	1,0 %	3,6 %	(2,8) %
BAIIALA avant éléments liés à la réorganisation et à la restructuration <sup>2)</sup>	394	295	594	439
Marge de BAIIALA avant éléments liés à la réorganisation et à la restructuration	16,0 %	13,3 %	12,8 %	10,1 %
Trésorerie et placements à court terme	2 782	850	2 782	850
Flux de trésorerie liés à l'exploitation	339	114	653	177
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires aux fins du calcul du résultat de base	101	120	95	120
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires aux fins du calcul du résultat dilué	118	120	106	120
Résultat de base par action	1,67 \$	(4,24) \$	0,96 \$	(6,77) \$
Résultat dilué par action	1,49 \$	(4,24) \$	0,92 \$	(6,77) \$

#### Statistiques d'exploitation

			Variation (%)		Variation (%)	
Passagers-milles payants (PMP) (en millions)	11 613	10 836	7	22 199	20 893	6
Sièges-milles offerts (SMO) (en millions)	14 487	13 931	4	28 053	27 729	1
Coefficient d'occupation	80,2 %	77,8 %	2,4 pts	79,1 %	75,3 %	3,8 pts
Rendement unitaire par PMP (Aéroplan non compris) (en cents) <sup>3)</sup>	17,4	17,0	3	16,7	16,7	0
Rendement unitaire par PMP (Aéroplan compris) (en cents) <sup>3)</sup>	18,1	17,0	6	17,3	16,7	3
Produits passages par SMO (Aéroplan non compris) (en cents) <sup>3)</sup>	14,0	13,2	6	13,2	12,6	5
Produits passages par SMO (Aéroplan compris) (en cents) <sup>3)</sup>	14,5	13,2	10	13,7	12,6	8
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	17,0	15,9	6	16,5	15,7	6
Charges d'exploitation par SMO (en cents)	15,7	15,8	0	15,9	16,1	(1)
Charges d'exploitation par SMO, à l'exclusion de la charge de carburant	12,1	13,1	(8)	12,6	13,5	(7)
Effectif moyen (en milliers d'équivalents temps plein ou ETP)	32,4	32,8	(1)	32,0	32,9	(3)
Sièges-milles offerts par ETP (en milliers)	448	424	5	877	843	4
Produits d'exploitation par ETP (en milliers)	76 \$	68 \$	12	145 \$	132 \$	10
Avions en service à la fin de la période	295	303	(3)	295	303	(3)
Utilisation moyenne des avions (en heures par jour) <sup>4) 5)</sup>	10,6	10,1	5	10,5	10,2	3
Longueur moyenne des étapes (en milles) <sup>5)</sup>	857	828	4	860	825	4
Prix du litre de carburant (en cents) <sup>6)</sup>	59,6	43,6	37	54,6	41,6	31
Consommation de carburant (en millions de litres)	884	851	4	1 721	1 698	1

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

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

	Trimestre clos le 30 juin		Semestre clos le 30 juin	
	2005	2004	2005	2004
	(en millions de dollars)		(en millions de dollars)	
Résultat d'exploitation avant éléments liés à la réorganisation et à la restructuration	177	22	167	(123)
Rajouter :				
Locations avions	98	170	188	364
Amortissement et désuétude	119	103	239	198
BAIIALA avant éléments liés à la réorganisation et à la restructuration	394	295	594	439

3) Depuis octobre 2004, les produits qu'Aéroplan tire de l'échange de milles contre des vols d'Air Canada et de Jazz sont inscrits dans les produits passages. Avant octobre 2004, ces produits étaient constatés dans les « autres » produits d'exploitation. On se reportera à la page 7 du Rapport de gestion pour un complément d'information.

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

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

6) Compte tenu des charges de manutention du carburant.

**Gestion ACE Aviation Inc.**  
**Exploitation principale <sup>1)</sup>**  
**POINTS SAILLANTS <sup>2)</sup>**

Périodes closes le 30 juin

Trimestre		Semestre	
Société remplaçante - ACE	Société remplacée - Air Canada	Société remplaçante - ACE	Société remplacée - Air Canada
2005	2004	2005	2004

**Statistiques d'exploitation**

			Variation (%)			Variation (%)
Passagers-milles payants (PMP) (en millions)	<b>11 033</b>	10 382	6	<b>21 149</b>	20 031	6
Sièges-milles offerts (SMO) (en millions)	<b>13 686</b>	13 215	4	<b>26 576</b>	26 311	1
Coefficient d'occupation	<b>80,6 %</b>	78,6 %	2 pts	<b>79,6 %</b>	76,1 %	3,5 pts
Rendement unitaire par PMP (Aéroplan non compris) (en cents) <sup>3)</sup>	<b>15,9</b>	15,6	2	<b>15,3</b>	15,4	0
Rendement unitaire par PMP (Aéroplan compris) (en cents) <sup>3)</sup>	<b>16,6</b>	15,6	6	<b>15,9</b>	15,4	4
Produits passages par SMO (Aéroplan non compris) (en cents) <sup>3)</sup>	<b>12,9</b>	12,2	5	<b>12,2</b>	11,7	4
Produits passages par SMO (Aéroplan compris) (en cents) <sup>3)</sup>	<b>13,4</b>	12,2	9	<b>12,7</b>	11,7	8
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	<b>15,9</b>	14,8	7	<b>15,1</b>	14,3	6
Charges d'exploitation par SMO (en cents)	<b>14,7</b>	14,6	0	<b>14,6</b>	14,7	(1)
Charges d'exploitation par SMO, à l'exclusion de la charge de carburant	<b>11,1</b>	12,0	(8)	<b>11,3</b>	12,2	(8)
Effectif moyen (en milliers d'équivalents temps plein ou ETP)	<b>28,4</b>	29,0	(2)	<b>28,1</b>	29,1	(3)
Sièges-milles offerts par ETP (en milliers)	<b>481</b>	455	6	<b>945</b>	905	4
Produits d'exploitation par ETP (en milliers)	<b>76 \$</b>	67 \$	13	<b>143 \$</b>	130 \$	11
Avions en service à la fin de la période	<b>198</b>	212	(7)	<b>198</b>	212	(7)
Utilisation moyenne des avions (en heures par jour) <sup>4) 5)</sup>	<b>11,6</b>	10,7	8	<b>11,5</b>	10,9	6
Longueur moyenne des étapes (en milles) <sup>5)</sup>	<b>1 332</b>	1 291	3	<b>1 319</b>	1 269	4
Prix du litre de carburant (en cents) <sup>6)</sup>	<b>59,3</b>	43,3	37	<b>54,3</b>	41,4	31
Consommation de carburant (en millions de litres)	<b>826</b>	794	4	<b>1 611</b>	1 584	2

- 1) Comprend les activités d'Air Canada, d'Aéroplan, des Services techniques Air Canada, des Services au sol Air Canada, d'Air Canada Cargo, d'Air Canada Capital, de Destina, des Services en ligne Air Canada et de SIMCO.  
Ne comprend pas les activités de Jazz, les ententes d'achat de capacité avec des transporteurs tiers, Vacances Air Canada et d'autres filiales hors transport d'ACE.
- 2) Toute mention de « Société remplaçante » renvoie aux résultats d'ACE et de ses filiales pour les trimestre et semestre clos le 31 mars 2005.  
Toute mention de « Société remplacée » renvoie aux résultats d'Air Canada et de ses filiales pour les trimestre et semestre clos le 31 mars 2004.  
On se reportera à la note 1 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du deuxième trimestre 2005 pour un complément d'information.
- 3) Depuis octobre 2004, les produits qu'Aéroplan tire de l'échange de milles contre des vols d'Air Canada et de Jazz sont inscrits dans les produits passages.  
Avant octobre 2004, ces produits étaient constatés dans les « autres » produits d'exploitation. On se reportera à la page 7 du Rapport de gestion pour un complément d'information.
- 4) À l'exclusion du temps d'arrêt pour la maintenance.
- 5) À l'exclusion des transporteurs tiers assurant leurs activités au titre d'ententes d'achat de capacité.
- 6) Compte tenu des charges de manutention du carburant.