

Rapport de gestion
Deuxième trimestre 2006



TABLE DES MATIÈRES

1. AVANT-PROPOS.....	1
2. APERÇU GÉNÉRAL DE LA SOCIÉTÉ ET DE SES ACTIVITÉS.....	2
2.1 Modèle tarifaire d'Air Canada	2
2.2 Couverture du carburant.....	2
2.3 État des négociations salariales avec les syndicats.....	3
2.4 Réduction des effectifs non syndiqués	3
2.5 Parc aérien	3
2.6 Vente d'actions de US Airways	4
2.7 Éventualités	4
3. RÉSULTATS TRIMESTRIELS ET SEMESTRIELS.....	5
3.1 Comparaison des résultats consolidés trimestriels et semestriels	5
3.2 Comparaison des résultats sectoriels trimestriels et semestriels	11
3.3 Services de transport.....	12
3.4 Aéroplan	14
3.5 Jazz	15
3.6 ACTS	16
4. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL	17
4.1 Bilan.....	17
4.2 Liquidités et fonds de roulement.....	17
4.3 Capital social	18
4.4 Obligations de capitalisation des régimes de retraite	18
4.5 Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	19
4.6 Flux de trésorerie liés aux activités de financement.....	19
4.7 Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement.....	19
5. INFORMATIONS FINANCIÈRES TRIMESTRIELLES	20
6. CONTRÔLES ET PROCÉDURES	21
7. CHANGEMENTS IMPORTANTS.....	21
8. FACTEURS DE RISQUE	21
9. ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR À LA DATE DU BILAN – INITIATIVES STRATÉGIQUES	22
10. MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR	22
11. GLOSSAIRE	25

1. AVANT-PROPOS

Gestion ACE Aviation Inc. (« ACE ») est la société de portefeuille chapeautant plusieurs sociétés commerciales et sociétés en commandite du secteur du transport aérien et des services connexes, qui assurent leurs activités suivant quatre secteurs comptables : Services de transport, Aéroplan SEC (« Aéroplan »), Jazz Air SEC (« Jazz ») et ACTS SEC (« Services techniques Air Canada » ou « ACTS »). Le secteur des Services de transport regroupe les activités des sociétés par actions ou en commandite suivantes : Air Canada, ACGHS SEC (« Services au sol Air Canada » ou « ACGHS »), Touram SEC (« Vacances Air Canada ») et AC Cargo SEC (« Air Canada Cargo »). Au 30 juin 2006, ACE détenait une participation directe de 75,3 % dans Aéroplan et une participation directe de 79,7 % dans Jazz.

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

Le Rapport de gestion est arrêté en date du 10 août 2006 et doit être lu à la lumière des états financiers intermédiaires non vérifiés d'ACE du 2^e trimestre 2006 et des états financiers consolidés vérifiés de l'exercice 2005 d'ACE et du Rapport de gestion s'y rapportant. Les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés sont dressés conformément aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada et selon des conventions comptables qui cadrent avec celles exposées à la note 2 afférente aux états financiers consolidés de l'exercice 2005 d'ACE, sauf pour ce qui concerne la rémunération à base d'actions. On se reportera à cet égard à la note 1 afférente aux états financiers consolidés non vérifiés du 2^e trimestre 2006 d'ACE pour un complément d'information sur l'adoption du CPN-162, *Rémunération à base d'actions des salariés admissibles à la retraite avant la date d'acquisition*. Toutes les sommes sont exprimées en dollars canadiens, sauf indication contraire. Certaines valeurs exprimées en pourcentages reposent sur des valeurs arrondies au million près. En ce qui concerne l'information sectorielle, la somme des résultats financiers trimestriels peut ne pas équivaloir aux résultats cumulatifs du semestre, vu que les montants ont pu avoir été arrondis.

Le point 11 du présent Rapport de gestion présente les principaux termes et mesures qui y sont employés.

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

MISE EN GARDE CONCERNANT LES DÉCLARATIONS PROSPECTIVES

Le présent Rapport de gestion contient des déclarations à caractère prospectif. Ces déclarations se reconnaissent à l'emploi de termes ou d'expressions comme « il devrait », « il se pourrait que », « il est prévu que », « on estime que », « on s'attend que », « on projette que » et autres qui soulignent les éventualités possibles et font renvoi aux hypothèses retenues. Ces déclarations peuvent porter sur des observations concernant entre autres les stratégies, les attentes, les activités planifiées ou les actions à venir.

Comme, de par leur nature, les déclarations prospectives partent d'hypothèses, elles sont sujettes à d'importants risques et incertitudes. Toute prévision ou projection n'est donc pas entièrement assurée en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise le secteur. Les résultats qui y sont présentés peuvent donc différer sensiblement des résultats réels en raison de divers facteurs, dont les prix de l'énergie, les conditions du secteur, du marché et de l'économie en général, des conflits armés, des attentats terroristes, l'évolution de la demande en fonction du caractère saisonnier du secteur, la capacité de réduire les coûts d'exploitation et les effectifs, les relations du travail, les négociations collectives ou les conflits de travail, la restructuration, les questions de retraite, les taux de change et d'intérêt, l'évolution de la législation, des développements ou procédures réglementaires ainsi que les litiges actuels et éventuels, notamment avec des tiers, ainsi que les facteurs précisés dans le présent Rapport de gestion et en particulier ceux précisés à la rubrique « Facteurs de risque » du Rapport de gestion de l'exercice 2005 d'ACE daté du 9 février 2006. Les déclarations prospectives du présent document représentent les attentes d'ACE en date du 10 août 2006 et elles peuvent changer après cette date. Toutefois, ACE n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces déclarations à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est obligée par l'application de règlements sur les valeurs mobilières.

2. APERÇU GÉNÉRAL DE LA SOCIÉTÉ ET DE SES ACTIVITÉS

Le Rapport de gestion d'ACE pour l'exercice 2005 présente les stratégies et objectifs généraux de la Société, tandis que le Rapport de gestion du 1^{er} trimestre 2006 rend compte des progrès qu'elle a réalisés à ce chapitre au cours des trois premiers mois de 2006. D'autres gains ont été accomplis dans la mise en œuvre de ces stratégies et objectifs au 2^e trimestre.

2.1 Modèle tarifaire d'Air Canada

En juillet 2006, Air Canada a égalé le coefficient d'occupation record atteint en juillet 2005, après avoir déclaré, en juin 2006, un 27^e mois d'affilée de taux d'occupation records. Ces taux d'occupation records et l'amélioration du chiffre d'affaires sont la preuve que les clients d'Air Canada ont bien accueilli son nouveau modèle de tarification. Forte du succès qu'elle a remporté en Amérique du Nord, Air Canada a maintenant commencé à étendre ses tarifs simplifiés à ses liaisons internationales. Air Canada a d'ores et déjà ramené à quatre tarifs simplifiés son service en classe économique, qu'elle propose au départ et à destination du Royaume-Uni, de l'Irlande, de la France, de l'Italie, des Pays-Bas, de la Scandinavie et d'Israël. En outre, la Société a mis en service des sites Web destinés aux particuliers ou réservés aux agences dans des pays comme l'Allemagne, Hong Kong, l'Australie, l'Italie, les pays scandinaves, les Pays-Bas et Israël, donnant aux clients accès à un moyen facile et convivial de réserver personnellement leurs déplacements. La seconde grande initiative menée sur le plan tarifaire est le développement de la formule des Passes multivols, qui vise à assouplir et faciliter toute la démarche de réservation, qu'on soit grande société ou simple PME, voyageur d'affaires ou voyageur d'agrément. À l'heure actuelle, Air Canada propose à ses clients 13 catégories distinctes de Passes multivols.

Pour venir appuyer son modèle tarifaire, la Société a aussi engagé deux projets de fond visant à procurer aux voyageurs une expérience client parmi les meilleures de tout le secteur. Le premier concerne l'amélioration du parc d'Air Canada et de Jazz dans le cadre d'un programme de réaménagement complet des cabines et d'installation d'un nouveau système multimédia embarqué sur tous les appareils CRJ705 exploités par Jazz. Le second porte sur le remplacement des systèmes qui se trouvent actuellement à la base des réservations effectuées par les passagers et de la gestion client dans les aéroports. À terme, ce projet verra le remplacement des systèmes traditionnels par un système entièrement nouveau, tournant sur le Web, qui donnera à la Société la marge de manœuvre voulue pour développer davantage sa stratégie commerciale tout en proposant des produits à valeur ajoutée axés sur le client. Le nouveau système devrait entrer en service fin 2007.

Tout en améliorant l'expérience client, ACE a aussi marqué des gains sur le plan d'accroissement de sa part relative du marché nord-américain des transports aériens en termes de capacité (exprimée en sièges-milles offerts ou SMO) et de l'extension de ses ramifications à l'international. Depuis le début de l'année, Air Canada et Jazz ont lancé une bonne douzaine de nouvelles liaisons sans escales tant au Canada qu'à destination des États-Unis et d'autres pays, tout en augmentant la fréquence de leurs vols et en introduisant de nouveaux services assurés à longueur d'année sur diverses destinations tant canadiennes qu'américaines.

2.2 Couverture du carburant

Afin d'atténuer le plus possible l'exposition de ses transporteurs à la volatilité des cours du pétrole, la Société s'est doté d'une nouvelle stratégie de couverture du carburant. Au 2^e trimestre 2006, la Société a enregistré des gains de couverture net de 4 M\$ sur sa facture de carburant à la suite d'opérations de couverture venues à conclusion pendant le trimestre. En outre, relativement à certains instruments dérivés ne satisfaisant pas aux critères de comptabilité de couverture, la Société a enregistré un gain net de 1 M\$ constaté dans les charges hors exploitation.

Au 30 juin 2006, la Société avait couvert surtout à l'aide d'options sur tunnel une portion de ses besoins prévus de carburéacteur pour la période de 2006 à 2007. Pour 2006, la majorité des positions de couverture de la Société sont dans les faits des contrats basés sur le kérosène et sur le mazout. La Société a ainsi couvert 33 % de ses besoins de carburant pour le reste de 2006 à des prix pouvant fluctuer en moyenne de 81 \$ US à 92 \$ US le baril, dans le cas des contrats basés sur le kérosène, et de 75 \$ US à 86 \$ US le baril en moyenne dans le cas des contrats basés sur le mazout. Pour 2007, le gros des positions de couverture sont des contrats basés sur le mazout et sur le brut. La Société a couvert 24 % de ses besoins de carburant pour 2007 à des prix pouvant fluctuer en moyenne de 74 \$ US à 85 \$ US le baril, dans le cas des contrats basés sur le mazout, et de 58 \$ US à 69 \$ US le baril en moyenne dans le cas des contrats basés sur le brut.

Depuis le 30 juin 2006, la Société a conclu de nouvelles positions de couverture pour le kérosène, à raison de 95 \$ US le baril, ce qui a augmenté de 1 % sa couverture du 3^e trimestre, et de 3 %, sa couverture du 4^e trimestre 2006. En conséquence, la Société a d'ores et déjà couvert 35 % de ses besoins en carburéacteur pour le reste de 2006 à des prix pouvant fluctuer de 84 \$ US à 93 \$ US le baril en moyenne pour les contrats basés sur le kérosène, et de 75 \$ US à 86 \$ US le baril en moyenne pour les contrats basés sur le mazout.

2.3 État des négociations salariales avec les syndicats

La majorité des salariés d'Air Canada et de Jazz sont syndiqués et assujettis à des conventions qui régissent leurs conditions de travail jusqu'en juin 2009 et prévoient la renégociation des clauses salariales d'ici fin 2006.

À ce jour, Air Canada a mené à bien un processus de négociation, de médiation et d'arbitrage avec un seul de ses grands syndicats, les Travailleurs canadiens de l'automobile (« TCA »), représentant les intérêts des agents ventes et service clientèle et des préposés à l'affectation du personnel navigant. En l'occurrence, l'arbitre a accordé des majorations salariales de 1 % entrant en vigueur en juin 2006, de 1,75 % dès juin 2007 et de 1,75 % à compter de juin 2008. Les négociations avec les autres grands groupes syndicaux, hormis le Syndicat canadien de la fonction publique (« SCFP ») qui représente les agents de bord d'Air Canada, sont parvenues au stade de la médiation, et pourraient déboucher sur un arbitrage exécutoire en août et septembre 2006.

Jazz a aussi mené à bien son processus de négociation, de médiation et d'arbitrage avec les TCA, qui représentent le personnel des services techniques, les préposés à l'affectation des équipages et les agents service clientèle. L'arbitre a accordé des augmentations de salaire de 1 % entrant en vigueur en juillet 2006, de 1,75 % dès juillet 2007 et de 1,75 % à compter de juillet 2008. Les négociations avec le syndicat des Teamsters Canada, représentant les agents de bord de Jazz, devraient s'engager début août. Aucune date n'a encore été fixée pour les négociations avec les régulateurs de vols de Jazz, même si l'on a toutes les raisons de croire qu'elles auront abouti d'ici la fin de 2006.

2.4 Réduction des effectifs non syndiqués

En février 2006, la Société a annoncé un plan de réduction de 20 % de ses effectifs non syndiqués, actuellement en cours d'exécution, qui devrait avoir été mené à bien, pour l'essentiel, d'ici la fin de 2006. Au 10 août 2006, environ 58 % des compressions de postes visées avaient été réalisées.

2.5 Parc aérien

Au 2^e trimestre 2006, Air Canada a pris livraison de quatre appareils 190 d'Embraer et contracté des emprunts de 98 M\$ (88 M\$ US) visant à financer leur acquisition. Trois appareils avaient été livrés au 4^e trimestre 2005 et quatre autres, au 1^{er} trimestre 2006. Les 34 exemplaires restants de la commande de 45 appareils 190 d'Embraer devraient avoir été livrés d'ici janvier 2008. Au 1^{er} trimestre 2006, Air Canada a reçu le dernier exemplaire de ses 15 Embraer de type 175 en commande. Au 30 juin 2006, après transfert à Jazz de 25 appareils CRJ100, Air Canada exploitait un parc de 195 appareils, comparativement à 198 appareils au 30 juin 2005, soit une baisse nette de trois appareils.

Comme ACE l'annonçait dans son Rapport de gestion du 1^{er} trimestre 2006, le 3 avril 2006, Air Canada a annoncé la signature d'un contrat de location d'un nouveau 777 de Boeing pour une durée de dix ans auprès de l'International Lease Finance Corporation (« ILFC »), appareil dont Air Canada prendra livraison en 2007.

Le programme de réaménagement intérieur des cabines a débuté en avril 2006. La Société est ainsi en train de réaménager son troisième A320 d'Airbus et son premier 767-300 de Boeing. Le réaménagement des cabines des A319, A321 et A330 devrait commencer début 2007. Le programme de transformation radicale des appareils existants devrait s'achever d'ici décembre 2007. En outre, les nouveaux Embraer et 777 de Boeing sont livrés déjà équipés des nouveaux sièges et systèmes multimédia personnels.

Au 2^e trimestre 2006, Air Canada a cédé à Jazz les cinq derniers CRJ100 sur les 25 convenus. Le parc de Jazz comptait donc 134 appareils en service au 30 juin 2006, contre 97 au 30 juin 2005, en hausse nette de 37 appareils.

2.6 Vente d'actions de US Airways

Au 3^e trimestre 2005, la Société a acquis une participation de 75 M\$ US dans US Airways Group, Inc. (« US Airways ») en échange de 5 millions d'actions.

Le 10 avril 2006, la Société a cédé à la société en commandite PAR Investment Partners LP 1,75 million d'actions de sa participation dans US Airways, pour un produit de 78 M\$ (68 M\$ US). En conséquence, ACE a enregistré un gain de 46 M\$ avant impôts (38 M\$ après impôts) au 2^e trimestre 2006.

Dans la période du 7 juin au 6 juillet 2006, la Société a vendu 2,75 millions d'actions de sa participation dans US Airways dans le cadre d'une série d'opérations boursières sur le marché libre, à un prix moyen de plus de 50 \$ US l'action. Avant le 30 juin 2006, 1,5 million d'actions avaient été vendues à un prix moyen de plus de 47 \$ US l'action, pour un produit net de 80 M\$ (72 M\$ US). Par suite de ces opérations, la Société a enregistré un gain de 54 M\$ avant impôts (45 M\$ après impôts) au 2^e trimestre 2006.

En juillet, la Société a vendu 1,25 million d'actions supplémentaires à un prix moyen de plus de 53 \$ US l'action, pour un produit net de 74 M\$ (66 M\$ US), et inscrit à cet égard un gain de 52 M\$ avant impôts (43 M\$ après impôts) au 3^e trimestre 2006.

Le produit net global de la vente de 4,5 millions d'actions de US Airways s'établit à 232 M\$ (206 M\$ US).

En date du 10 août 2006, ACE détenait toujours 0,5 million d'actions de US Airways d'une valeur de marché de 20 M\$ US.

2.7 Éventualités

Enquête sur le transport de fret par le département américain de la Justice

La Commission européenne, le département américain de la Justice et la Commission de la concurrence du Canada, entre autres autorités compétentes, sont en train de faire enquête sur des pratiques de tarification des transports de fret qui seraient éventuellement anticoncurrentielles, notamment l'imposition de suppléments carburant par plusieurs compagnies aériennes et transporteurs de fret. Dans le cadre de cette enquête, le département américain a récemment sollicité de l'information de la part d'Air Canada, qui a dit vouloir y prêter son entière collaboration.

En outre, Air Canada a été citée comme partie défenderesse dans un certain nombre d'actions collectives engagées devant la District Court des États-Unis ainsi qu'au Canada relativement à ces allégations. Il n'est pas possible pour le moment de prédire avec certitude l'issue de ces actions. Air Canada entend se défendre vigoureusement.

Air Canada a pour ligne de conduite d'exercer ses activités commerciales dans le respect de la législation applicable et, notamment, des lois sur la concurrence.

Litige WestJet

Dans ses états financiers consolidés de l'exercice 2005, ACE a fait état d'une éventualité liée aux actions qu'avait intentées Air Canada contre WestJet Airlines Limited (« WestJet ») et aux demandes reconventionnelles de la part de cette dernière. Au 2^e trimestre 2006, comme en atteste le communiqué commun du 29 mai 2006, Air Canada est parvenue à un règlement avec WestJet, qui a notamment convenu de rembourser à Air Canada 5,5 M\$ de frais d'enquête et de litige et accepté, à la demande d'Air Canada, de faire don de 10 M\$, au nom d'Air Canada et de WestJet, à des œuvres caritatives pour enfants du pays. Le recouvrement de 5,5 M\$ a été constaté au 2^e trimestre 2006 à même les « autres charges d'exploitation ». Comme suite à ce règlement, Air Canada a retiré ses actions en justice, mettant fin à tous les litiges de part et d'autre devant les tribunaux.

3. RÉSULTATS TRIMESTRIELS ET SEMESTRIELS

3.1 Comparaison des résultats consolidés trimestriels et semestriels

Le tableau ci-après compare les résultats d'exploitation consolidés d'ACE pour les 2^e trimestre et 1^{er} semestre clos le 30 juin 2006 à ceux des périodes correspondantes de 2005.

<i>(en millions de dollars, sauf les données par action)</i>	2 ^e trimestre				1 ^{er} semestre			
	2006		2005		2006		2005	
	\$	\$	\$	%	\$	\$	\$	%
Produits d'exploitation								
Passages	2 288	2 100	188	9	4 309	3 839	470	12
Fret	152	147	5	3	303	282	21	7
Autres	242	211	31	15	554	514	40	8
	2 682	2 458	224	9	5 166	4 635	531	11
Charges d'exploitation								
Salaires et charges sociales	636	622	14	2	1 278	1 235	43	3
Carburant avion	631	530	101	19	1 200	945	255	27
Locations avions	113	98	15	15	226	188	38	20
Redevances aéroportuaires et de navigation	245	230	15	7	475	443	32	7
Maintenance, matières et fournitures avions	118	89	29	33	247	183	64	35
Communications et technologies de l'information	69	78	(9)	(12)	147	155	(8)	(5)
Restauration et fournitures connexes	82	81	1	1	162	159	3	2
Amortissement et désuétude	140	119	21	18	274	239	35	15
Commissions	59	73	(14)	(19)	127	138	(11)	(8)
Charge de main-d'œuvre exceptionnelle	-	-	-	-	33	-	33	s.o.
Autres	408	360	48	13	878	782	96	12
	2 501	2 280	221	10	5 047	4 467	580	13
Bénéfice d'exploitation	181	178	3		119	168	(49)	
Produits (charges) hors exploitation								
Intérêts créditeurs	29	15	14		51	27	24	
Intérêts débiteurs	(91)	(77)	(14)		(179)	(152)	(27)	
Intérêts capitalisés	13	3	10		22	6	16	
Gain à la vente d'actions de US Airways	100	-	100		100	-	100	
Gain à la vente d'actifs	1	-	1		4	-	4	
Gain de dilution lié à Aéroplan	-	190	(190)		-	190	(190)	
Gain de dilution lié à Jazz	-	-	-		220	-	220	
Autres	-	(27)	27		3	(30)	33	
	52	104	(52)		221	41	180	
Bénéfice avant les éléments suivants :	233	282	(49)		340	209	131	
Intérêts minoritaires	(19)	(4)	(15)		(34)	(7)	(27)	
Écart de change	107	(53)	160		120	(68)	188	
Charge d'impôts sur les bénéfices	(85)	(56)	(29)		(72)	(42)	(30)	
Bénéfice de la période	236	169	67		354	92	262	
Bénéfice par action								
- de base	2,32 \$	1,68 \$	0,64 \$		3,47 \$	0,97 \$	2,50 \$	
- dilué	2,05 \$	1,50 \$	0,55 \$		3,16 \$	0,93 \$	2,23 \$	
BAILALA¹⁾	434	395	39		619	595	24	
BAILALA¹⁾ exclusion faite de la charge de main-d'œuvre exceptionnelle	434	395	39		652	595	57	

1) On se reportera aux « Mesures financières non conformes aux PCGR », page 22, pour un rapprochement du BAILALA.

ACE a déclaré un bénéfice d'exploitation de 181 M\$ au 2^e trimestre 2006, en hausse de 3 M\$ par rapport au bénéfice d'exploitation de 178 M\$ constaté au 2^e trimestre 2005. Pour le 1^{er} semestre 2006, ACE a déclaré un bénéfice d'exploitation de 119 M\$, en baisse de 49 M\$ (en baisse de 16 M\$, si l'on exclut la charge de main-d'œuvre exceptionnelle) par rapport à la période correspondante de 2005.

Sur une base consolidée, le BAIILA des 2^e trimestre et 1^{er} semestre 2006 s'est amélioré respectivement de 39 M\$ et 24 M\$, par rapport aux périodes correspondantes de 2005, traduisant en cela une amélioration dans tous les secteurs sauf ACTS. Pendant le trimestre, les BAIILA des Services de transport, d'Aéroplan et de Jazz se sont accrus respectivement de 22 M\$, 8 M\$ et 29 M\$, alors que le BAIILA d'ACTS a reculé de 20 M\$.

Le bénéfice net du 2^e trimestre 2006 comprend un gain de 100 M\$ avant impôts (83 M\$ après impôts) lié à la vente par ACE de 3,25 millions d'actions de US Airways. Le bénéfice net du 2^e trimestre 2005 comprenait un gain de dilution de 190 M\$ avant impôts (162 M\$ après impôts) lié au placement initial dans le public de parts du Fonds de revenu Aéroplan et une charge de 29 M\$ avant impôts (19 M\$ après impôts) liée à l'extinction de la facilité de crédit auprès de GE. Le 2^e trimestre 2006 se solde par un bénéfice net de 236 M\$, ou 2,05 \$ par action après dilution, contre 169 M\$ ou 1,50 \$ par action après dilution au 2^e trimestre 2005. Sur une base semestrielle, le bénéfice net s'est accru de 262 M\$, soit 2,23 \$ par action après dilution, par rapport à la période correspondante de 2005. Le gain de change lié à la réévaluation d'éléments monétaires libellés en devises se chiffre à 107 M\$ pour le 2^e trimestre 2006, par suite de l'appréciation du dollar canadien au 30 juin 2006 par rapport au 31 mars 2006, comparativement à une perte de change de 53 M\$ au 2^e trimestre 2005. Sur une base semestrielle, le gain tiré de la réévaluation d'éléments monétaires libellés en devises se chiffre à 120 M\$, attribuable à l'appréciation du dollar canadien au 30 juin 2006 par rapport au 31 décembre 2005, comparativement à une perte de change de 68 M\$ pour le 1^{er} semestre 2005.

ACE complète les résultats déclarés selon les PCGR par une analyse des résultats ajustés en fonction des éléments qui ne reflètent pas le rendement financier qu'ACE tire réellement de ses activités continues. La Société effectue ces ajustements pour ne pas nuire à la comparabilité de ses résultats financiers ni fausser l'analyse des tendances à la base de ses rendements commerciaux. Comme l'analyse des résultats ajustés en fonction d'éléments non récurrents n'est pas une unité de mesure conforme aux PCGR pour la présentation de l'information financière et qu'elle n'a pas de sens normalisé, elle ne saurait être comparée à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés. Le tableau ci-après présente l'ajustement des résultats d'ACE pour le 2^e trimestre 2006 en fonction de ces principaux éléments non récurrents et compare ces résultats aux résultats déclarés selon les PCGR pour le 2^e trimestre 2005. Compte non tenu de ces éléments non récurrents importants, le bénéfice net ajusté du 2^e trimestre 2006 s'établit à 153 M\$, contre un bénéfice net ajusté de 26 M\$ au 2^e trimestre 2005.

<i>(en millions de dollars)</i>	Résultats réels du 2^e trim. 2006 selon les PCGR	Vente d'actions de US Airways	Résultats ajustés du 2^e trim. 2006 non conformes aux PCGR
Produits d'exploitation	2 682 \$		2 682 \$
Charges d'exploitation	2 501		2 501
Bénéfice d'exploitation	181		181
Produits (charges) hors exploitation	52	(100)	(48)
Intérêts minoritaires	(19)		(19)
Gain de change	107		107
Charge d'impôts sur les bénéfices	(85)	17	(68)
Bénéfice de la période	<u>236 \$</u>	<u>(83) \$</u>	<u>153 \$</u>

<i>(en millions de dollars)</i>	Résultats réels du 2^e trim. 2005 selon les PCGR	Gain de dilution lié à Aéroplan	Extinction de la facilité de crédit GE	Résultats ajustés du 2^e trim. 2005 non conformes aux PCGR
Produits d'exploitation	2 458 \$			2 458 \$
Charges d'exploitation	2 280			2 280
Bénéfice d'exploitation	178			178
Produits (charges) hors exploitation	104	(190)	29	(57)
Intérêts minoritaires	(4)			(4)
Perte de change	(53)			(53)
Charge d'impôts sur les bénéfices	(56)	28	(10)	(38)
Bénéfice de la période	169 \$	(162) \$	19 \$	26 \$

Les produits d'exploitation consolidés se sont accrus de 224 M\$ (+9 %), par rapport au 2^e trimestre 2005, et de 531 M\$ (+11 %), par rapport au 1^{er} semestre 2005, par suite surtout d'une augmentation des produits passages réseau, traduisant en cela des améliorations du rendement et du trafic entraînées par la vigueur de la demande. L'amélioration de 3 % du rendement réseau pour le 2^e trimestre 2006 et de 6 % pour le 1^{er} semestre 2006 vient principalement des majorations des tarifs et suppléments carburant visant à compenser la hausse des prix du kérosène. Le rendement s'est aussi redressé par suite d'une reprise plus accentuée des voyages d'affaires, à plus forte marge. Cette progression a été en partie annulée par la vigueur du dollar canadien, qui s'est répercutée sur les ventes libellées en devises. Pour les 2^e trimestre et 1^{er} semestre 2006, le trafic s'est accru respectivement de 5 % et de 6 %, en regard d'une capacité qui a progressé de 3 % par rapport au 2^e trimestre 2005 et de 4 % par rapport au 1^{er} semestre 2005. Il en a résulté une hausse de 1,9 point du coefficient d'occupation pour le trimestre et de 1,3 point pour le semestre. Les PPSMO sont supérieurs de 6 % à ceux du 2^e trimestre 2005 et de 8 % à ceux du 1^{er} semestre 2005, en raison à la fois de la croissance du rendement réseau et de l'amélioration du remplissage des avions.

Les produits fret des 2^e trimestre et 1^{er} semestre 2006 se sont accrus respectivement de 5 M\$ (+3 %) et 21 M\$ (+7 %). Cette hausse est attribuable à une croissance de 8 % du trafic fret par rapport au 2^e trimestre 2005 et de 13 % par rapport au 1^{er} semestre 2005, laquelle a été en partie annulée par un recul de 4 % du rendement au 2^e trimestre 2006 et de 5 % au 1^{er} semestre 2006. En dépit du relèvement des suppléments carburant, les rendements ont régressé du fait surtout de l'appréciation du dollar canadien pour ce qui concerne les produits libellés en devises, et de la croissance relative du trafic fret long-courrier, dont le rendement par tonne-mille commerciale est plus bas.

Les « autres produits » se sont accrus de 31 M\$ (+15 %) pour le 2^e trimestre 2006 et de 40 M\$ (+8 %) pour le 1^{er} semestre 2006, par suite surtout de la hausse des produits tirés de l'échange de milles Aéroplan et des contrats de maintenance effectués pour le compte de tiers. Sur une base semestrielle, la hausse des produits tirés de ces deux sources a été en partie annulée par une baisse du chiffre d'affaires de Vacances Air Canada au 1^{er} trimestre 2006, venue elle-même du recul du trafic passagers vers les destinations de villégiature mexicaines dans la foulée de la saison des ouragans de 2005, et des difficultés liées à l'intégration d'un nouveau système informatique.

Le coût unitaire, mesuré en charges d'exploitation par SMO, s'est accru de 6 % par rapport au 2^e trimestre 2005 et de 8 % par rapport au 1^{er} semestre 2005. Exclusion faite de la charge de main-d'œuvre exceptionnelle et de la charge de carburant de 33 M\$ constatée au 1^{er} trimestre 2006, le coût unitaire a monté de 4 %, tant pour le trimestre que pour le semestre, par rapport aux périodes correspondantes de 2005. Si l'on exclut la charge de carburant, cette augmentation du coût unitaire vient en partie des coûts de propriété plus élevés découlant de l'ajout net de 34 nouveaux appareils au parc, comme les Embraer de types 175 et 190 et les CRJ705 de Bombardier, au coût unitaire supérieur, mais au moindre coût par trajet. La hausse de la charge de maintenance, matières et fournitures avions, largement attribuable au cycle de maintenance de certains

moteurs d'appareils d'Air Canada, et la croissance des activités non génératrices de SMO ont aussi contribué à l'augmentation du coût unitaire par rapport à 2005. Suit un tableau qui compare les charges d'exploitation par SMO d'ACE pour les 2^e trimestre et 1^{er} semestre 2006 à celles des périodes correspondantes de 2005.

<i>(en cents par SMO)</i>	2 ^e trimestre		Variation		1 ^{er} semestre		Variation	
	2006	2005	\$	%	2006	2005	\$	%
Salaires	3,33	3,35	(0,02)	(1)	3,38	3,40	(0,02)	(1)
Charges sociales	0,93	0,94	(0,01)	(1)	1,00	1,00	0,00	0
Coûts de propriété (LAAD) ¹⁾	1,70	1,50	0,20	13	1,71	1,52	0,19	13
Redevances aéroportuaires et de navigation	1,64	1,59	0,05	3	1,62	1,58	0,04	3
Maintenance, matières et fournitures avions	0,79	0,62	0,17	27	0,85	0,65	0,20	31
Restauration et fournitures connexes	0,55	0,56	(0,01)	(2)	0,55	0,57	(0,02)	(4)
Commissions	0,40	0,50	(0,10)	(20)	0,43	0,49	(0,06)	(12)
Autres	3,19	3,03	0,16	5	3,51	3,34	0,17	5
Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de main-d'œuvre exceptionnelle et de la charge de carburant²⁾	12,53	12,09	0,44	4	13,05	12,55	0,50	4
Charge de main-d'œuvre exceptionnelle	-	-	-	-	0,11	-	0,11	s.o.
Carburant avions	4,23	3,65	0,58	16	4,11	3,37	0,74	22
Total des charges d'exploitation	16,76	15,74	1,02	6	17,27	15,92	1,35	8

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

2) On se reportera aux « Mesures financières non conformes aux PCGR », page 22, pour un complément d'information.

Les charges salariales ont totalisé 497 M\$ au 2^e trimestre 2006, en hausse de 11 M\$ (+2 %) par rapport au 2^e trimestre 2005, par suite surtout d'une augmentation de l'effectif. Sur une base semestrielle, les charges salariales se sont accrues de 32 M\$ (+3 %) par rapport à 2005. L'effectif a augmenté en moyenne de 684 équivalents temps plein (ETP) (+2 %) en regard d'une augmentation de 3 % de la capacité au 2^e trimestre 2006, et de 1 013 ETP (+3 %) en regard d'une augmentation de 4 % de la capacité au 1^{er} semestre 2006. La croissance moyenne de l'effectif s'est surtout manifestée à Jazz et à ACTS. La productivité de la main-d'œuvre, mesurée en sièges-milles offerts par ETP, a monté de 1 % par rapport aux 2^e trimestre et 1^{er} semestre 2005.

Les charges sociales se sont accrues de 3 M\$ (+2 %) au 2^e trimestre 2006 et de 11 M\$ (+4 %) au 1^{er} semestre 2006. La hausse des six premiers mois de 2006 vient surtout de deux facteurs, à savoir l'augmentation de la charge de retraite par suite de l'application d'un taux d'actualisation moins élevé aux obligations de retraite, ainsi que l'augmentation des prestations de santé à l'intention du personnel actif. Ces augmentations ont été partiellement annulées par une baisse de la charge au titre des régimes de retraite et d'avantages complémentaires.

Alimentée par la flambée continue des prix du kérosène, la facture de carburant a grimpé de 101 M\$ (+19 %) au 2^e trimestre 2006, faisant du coup grimper de 255 M\$ (+27 %) la facture sur une base semestrielle par rapport à 2005. Au 2^e trimestre 2006, la hausse moyenne de 134 M\$ du prix de base du carburant et l'augmentation de 29 M\$ liée au trafic ont été en partie absorbées par la vigueur du dollar canadien par rapport au dollar US, qui a rapporté 58 M\$, ainsi que par un gain de 4 M\$ réalisé sur les opérations de couverture du carburant. Pour le 1^{er} semestre 2006, la hausse moyenne de 283 M\$ du prix de base du carburant, l'augmentation de 56 M\$ liée au trafic et une perte de 1 M\$ sur les opérations de couverture du carburant ont été en partie contrebalancées par une réduction de 85 M\$ attribuable à l'appréciation du dollar canadien.

Les coûts de propriété, qui comprennent les charges de location d'avions et la charge d'amortissement et de désuétude, ont augmenté de 36 M\$ au 2^e trimestre 2006 et de 73 M\$ au 1^{er} semestre 2006, par suite surtout de l'ajout net de 34 avions au parc d'appareils en service, et de l'effet sur 12 mois de l'augmentation à trois MD-11 du parc d'avions-cargos à la fin du 2^e trimestre 2005. Ces ajouts au parc (déduction faite des appareils restitués) sont responsables d'environ 27 M\$ de l'augmentation par rapport au 2^e trimestre 2005 et de 56 M\$ par rapport au 1^{er} semestre 2005. De nouvelles hypothèses relatives à la valeur résiduelle de certains appareils ont également joué dans la charge d'amortissement et représenté environ 10 M\$ de l'augmentation

du 2^e trimestre 2006 et 20 M\$ de l'augmentation du 1^{er} semestre 2006. Ces augmentations trimestrielles et semestrielles ont été en partie contrebalancées par l'appréciation du dollar canadien pour ce qui est des locations d'avions, qui a représenté quelque 6 M\$ de la diminution du 2^e trimestre 2006 et 10 M\$ de celle du 1^{er} semestre 2006.

Les redevances aéroportuaires et de navigation ont progressé de 15 M\$ (+7 %) au 2^e trimestre 2006 et de 32 M\$ (+7 %) au 1^{er} semestre 2006, par suite surtout d'une hausse des départs ainsi que de la majoration des droits d'atterrissage et des redevances générales principalement à l'Aéroport international Toronto-Pearson. Les départs s'inscrivent en hausse de 4 % et de 5 %, pour les 2^e trimestre et 1^{er} semestre 2006, respectivement. À Pearson, les droits d'atterrissage ont été relevés de 7 % par tonne métrique, et les redevances aéroportuaires, de 9 % par siège, pour les arrivées intérieures et internationales, respectivement.

La charge de maintenance, matières et fournitures avions s'est accrue de 29 M\$ au 2^e trimestre 2006 et de 64 M\$ au 1^{er} semestre 2006, en raison surtout de la hausse des coûts de maintenance de la flotte de A320 d'Airbus. Cette flotte amorce actuellement un cycle de maintenance nécessitant le remplacement de pièces de moteur à durée de vie limitée ainsi que des visites générales. Pendant le trimestre, les coûts de maintenance associés à la flotte de A320 d'Airbus ont représenté quelque 20 M\$ de l'augmentation globale. En outre, la hausse des travaux de maintenance composants et d'entretien moteurs sur d'autres types d'appareils d'Air Canada a fait monter les charges liées aux matières, qui ont représenté environ 6 M\$ de l'augmentation pour le trimestre. A également joué dans l'augmentation, à hauteur de 3 M\$, la hausse plus élevée que prévu des charges de maintenance liées à la satisfaction des clauses de restitution d'appareils aux locataires et des clauses minimales à remplir relativement aux contrats de location à court terme de trois A319 d'Airbus venus à échéance au 2^e trimestre 2006. Sur une base semestrielle, les coûts de maintenance des A320 d'Airbus représentent 31 M\$ de l'augmentation par rapport au 1^{er} semestre 2005. Les charges de maintenance liées à la satisfaction des clauses minimales de restitution de certains contrats à court terme de location d'avions ainsi que les provisions constituées à l'égard des charges futures liées à la restitution d'appareils aux locataires ont représenté 8 M\$ de l'augmentation. Au 1^{er} trimestre 2006, ACTS avait confié en sous-traitance à des entreprises de MRR des activités de révision générale portant sur sept 767 de la flotte de Boeing d'Air Canada, représentant 9 M\$ de l'augmentation par rapport à 2005, le reste étant surtout attribuable à la hausse des travaux d'entretien moteurs et de maintenance composants par rapport au 1^{er} semestre 2005.

Pour les 2^e trimestre et 1^{er} semestre 2006, les commissions versées ont diminué de 14 M\$ (-19 %) et de 11 M\$ (-8 %) en regard d'une croissance combinée des produits passages et fret de 9 % et de 12 %, respectivement. La diminution des commissions vient pour l'essentiel de la révision du barème de commissions qui a plus qu'annulé la hausse liée au trafic. Au 1^{er} trimestre 2005, la Société avait inscrit un ajustement favorable de 11 M\$ lié à la révision de ses estimations de commissions à payer sur des contrats auprès d'entreprises.

Les « autres » charges s'inscrivent en hausse de 48 M\$ (+13 %) au 2^e trimestre 2006 et de 96 M\$ (+12 %) au 1^{er} semestre 2006 par rapport aux périodes correspondantes de 2005. Au 2^e trimestre 2006, les charges liées à la capacité et au chiffre d'affaires ont représenté environ 12 M\$, ou 24 %, de l'augmentation. Des hausses ont également été enregistrées dans des catégories de dépenses non génératrices de SMO. Les fournitures pour la maintenance à contrat ont monté de 17 M\$, tandis que les charges liées à l'échange de milles Aéroplan contre des primes non aériennes ont progressé de 3 M\$, et que les honoraires de services-conseils d'Aéroplan ont affiché une augmentation de 3 M\$ principalement attribuable aux frais associés au statut de société ouverte. En outre, la promotion des Passes multivols a fait grimper les frais de publicité et de promotion de 4 M\$ pendant le trimestre. Les éléments exceptionnels pour le trimestre comprennent une charge de 5 M\$ pour le programme de renouvellement des uniformes, un recouvrement de 5,5 M\$ de frais d'enquête et de litige dans le cadre du règlement intervenu avec WestJet, et un recouvrement de 4 M\$ lié au règlement d'une assurance sur une avarie de moteur.

Les produits hors exploitation se chiffrent à 52 M\$ pour le 2^e trimestre 2006, contre des produits hors exploitation de 104 M\$ au 2^e trimestre 2005. Pour le semestre, les produits hors exploitation totalisent 221 M\$, contre 41 M\$ à la période correspondante de 2005. Les intérêts débiteurs nets, de 49 M\$ pour le 2^e trimestre 2006, sont de 10 M\$ inférieurs à ceux du trimestre de 2005. Les intérêts débiteurs ont augmenté de 14 M\$ en raison de l'ajout d'appareils Embraer au parc d'Air Canada et des facilités de crédit d'Aéroplan conclues le 29 juin 2005, mais cette augmentation a été plus que contrebalancée par une hausse des intérêts créditeurs.

Comme cela a été dit au point 2.6, au 2^e trimestre 2006, ACE a inscrit un gain de 100 M\$ (83 M\$ après impôts) à la vente d'actions de US Airways. Au trimestre correspondant de 2005, ACE avait enregistré un gain

de 190 M\$ (162 M\$ après impôts) par suite de la dilution de sa participation dans Aéroplan et une charge de 29 M\$ (19 M\$ après impôts) liée à l'extinction de sa dette auprès de GE.

Le gain de change lié à la réévaluation d'éléments monétaires libellés en devises se chiffre à 107 M\$ pour le 2^e trimestre 2006, par suite de l'appréciation du dollar canadien au 30 juin 2006 par rapport au 31 mars 2006.

La charge d'impôts sur les bénéfices de 85 M\$ au 2^e trimestre 2006 tient compte d'un abattement de 17 M\$ lié aux récentes modifications apportées aux taux d'imposition fédéraux.

3.2 Comparaison des résultats sectoriels trimestriels et semestriels

Les tableaux ci-après comparent les résultats sectoriels des 2^e trimestre et 1^{er} semestre clos le 30 juin 2006 à ceux des périodes correspondantes de 2005. On se reportera à la note 9 afférente aux états financiers consolidés non vérifiés du 2^e trimestre 2006 d'ACE pour un complément d'information.

VARIATION (en millions de dollars)	2^e trimestre 2006 par rapport au 2^e trimestre 2005					ACE consolidé
	Services de transport	Aéroplan	Jazz	ACTS	Élimination intersectorielle	
Produits passages	188	-	-	-	-	188
Produits fret	5	-	-	-	-	5
Autres produits	(2)	26	(1)	8	-	31
Produits externes	191	26	(1)	8	-	224
Produits intersectoriels	(21)	-	110	29	(118)	-
Produits d'exploitation	170	26	109	37	(118)	224
Salaires et charges sociales	(13)	3	12	12	-	14
Carburant avions	101	-	34	-	(34)	101
Coûts de propriété (LAAD)	15	2	20	(1)	-	36
Autres charges	60	15	34	45	(84)	70
Charges d'exploitation	163	20	100	56	(118)	221
Bénéfice (perte) d'exploitation	7	6	9	(19)	-	3
Total hors exploitation ¹⁾	61	1	3	(1)	-	64
Résultats sectoriels	68	7	12	(20)	-	67
Marge d'exploitation (variation en points)	0,0	1,0	(1,1)	(10,2)	-	(0,5)
BAIILA / BAIIA²⁾	22	8	29	(20)	-	39

VARIATION (en millions de dollars)	1^{er} semestre 2006 par rapport au 1^{er} semestre 2005					ACE consolidé
	Services de transport	Aéroplan	Jazz	ACTS	Élimination intersectorielle	
Produits passages	470	-	-	-	-	470
Produits fret	21	-	-	-	-	21
Autres produits	(27)	53	(1)	15	-	40
Produits externes	464	53	(1)	15	-	531
Produits intersectoriels	(17)	-	216	47	(246)	-
Produits d'exploitation	447	53	215	62	(246)	531
Salaires et charges sociales	(12)	4	27	24	-	43
Charge de main-d'œuvre exceptionnelle	28	-	-	5	-	33
Carburant avions	255	-	67	-	(67)	255
Coûts de propriété (LAAD)	34	5	36	(1)	(1)	73
Autres charges	167	25	70	92	(178)	176
Charges d'exploitation	472	34	200	120	(246)	580
Bénéfice (perte) d'exploitation	(25)	19	15	(58)	-	(49)
Total hors exploitation ¹⁾	308	1	4	(2)	-	311
Résultats sectoriels	283	20	19	(60)	-	262
Marge d'exploitation (variation en points)	(0,6)	2,8	(1,9)	(15,2)	-	(1,3)
BAIILA / BAIIA²⁾	9	24	51	(59)	(1)	24
BAIILA / BAIIA²⁾ exclusion faite de la charge de main-d'œuvre exceptionnelle	37	24	51	(54)	(1)	57

1) Total hors exploitation s'entend de la combinaison des produits (charges) hors exploitation, intérêts minoritaires, écart de change et impôts sur les bénéfices.

2) On se reportera aux « Mesures financières non conformes aux PCGR », page 22, pour un complément d'information sur le rapprochement du BAIILA. En ce qui concerne Aéroplan et ACTS, le BAIILA est proche du BAIILA, si ce n'est que ces deux secteurs n'ont pas de frais de location d'appareils.

3.3 Services de transport

Le secteur des Services de transport a déclaré un bénéfice d'exploitation de 113 M\$ au 2^e trimestre 2006, en hausse de 7 M\$ par rapport au bénéfice d'exploitation de 106 M\$ du 2^e trimestre 2005, en dépit d'une augmentation de 101 M\$ ou 19 % de la charge de carburant. Pour le 1^{er} semestre 2006, les Services de transport ont déclaré une perte d'exploitation de 5 M\$, en baisse de 25 M\$ par rapport au bénéfice d'exploitation de 20 M\$ constaté en 2005. La charge de carburant a grimpé de 255 M\$ ou 27 % pendant les six premiers mois de 2006.

Produits passages

À l'échelle du réseau, les produits passages des 2^e trimestre et 1^{er} semestre 2006 s'inscrivent en hausse de 188 M\$ (+9 %) et de 470 M\$ (+12 %), respectivement. Ces résultats ont été réalisés dans un contexte caractérisé par la vigueur de la demande ainsi que par la hausse de la capacité et l'augmentation des coefficients d'occupation et des rendements. La hausse des produits passages réseau pendant le trimestre découle d'une amélioration de 3 % des rendements et d'une hausse de 5 % du trafic, en regard d'une capacité qui a été accrue de 3 %. Les gains de rendement globaux de 3 % au 2^e trimestre 2006 et de 6 % au 1^{er} semestre 2006 sont principalement la résultante des majorations tarifaires opérées sur les lignes nord-américaines pour compenser le prix du carburant, des suppléments carburant plus élevés imposés sur les destinations internationales et d'une hausse de la clientèle d'affaires à marge plus élevée, progrès qui ont été en partie annulés un dollar canadien plus vigoureux pour les produits libellés en devises. De plus, les produits passages intérieurs ont profité d'une amélioration de la position concurrentielle sur le marché intérieur au 1^{er} trimestre 2006 par rapport au 1^{er} trimestre 2005, consécutive au dépôt de bilan du transporteur à bas prix Jetsgo en mars 2005. Les PPSMO ont crû de 6 % par rapport au 2^e trimestre 2005 et de 8 % par rapport au 1^{er} semestre 2005, par suite, dans les deux cas, de la croissance des rendements réseau et de l'amélioration des coefficients d'occupation de 1,9 point pour le trimestre et de 1,3 point pour le semestre.

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

	4 ^e trim. 2004	1 ^{er} trim. 2005	2 ^e trim. 2005	3 ^e trim. 2005	4 ^e trim. 2005	1 ^{er} trim. 2006	2 ^e trim. 2006
Lignes intérieures	2	5	17	24	20	16	6
Lignes transfrontalières	(14)	(9)	4	10	23	25	19
Lignes transatlantiques	6	9	14	13	14	16	10
Lignes transpacifiques	37	15	13	5	7	5	2
Autres	28	22	23	21	12	11	11
Réseau	4	5	14	16	17	16	9

Le tableau ci-après illustre les variations en pourcentage en ce qui concerne les produits passages, la capacité, le trafic, le coefficient d'occupation, le rendement unitaire et les produits passages par SMO des 2^e trimestre et 1^{er} semestre clos le 30 juin 2006 par rapport aux périodes correspondantes de 2005.

2 ^e trimestre 2006 par rapport au 2 ^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	6	5	2	(2,2)	3	1
Lignes transfrontalières	19	10	17	4,9	1	8
Lignes transatlantiques	10	4	8	3,6	1	6
Lignes transpacifiques	2	(5)	(1)	3,4	3	7
Autres	11	(2)	4	4,9	7	14
Réseau	9	3	5	1,9	3	6
1 ^{er} semestre 2006 par rapport au 1 ^{er} semestre 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	10	5	3	(1,0)	6	5
Lignes transfrontalières	22	9	15	4,1	6	12
Lignes transatlantiques	12	7	9	1,5	2	4
Lignes transpacifiques	3	(3)	0	2,2	3	6
Autres	11	(1)	1	1,4	10	12
Réseau	12	4	6	1,3	6	8

Les produits passages des lignes intérieures se sont accrus de 53 M\$ (+6 %) comparativement au 2^e trimestre 2005 par suite d'une amélioration de 3 % des rendements occasionnée par les majorations tarifaires visant à compenser la hausse des coûts du carburant. Le trafic a augmenté de 2 % en regard d'une capacité accrue de 5 %, donnant lieu à une baisse de 2,2 points du coefficient d'occupation. Les augmentations de capacité ont été principalement opérées sur les lignes transcontinentales et, dans une moindre mesure, dans l'Ouest du Canada. Sur une base intérieure, les PPSMO ont été de 1 % supérieurs à ceux du 2^e trimestre 2005, l'amélioration des rendements ayant plus que compensé la baisse des taux d'occupation. Pour les six premiers mois de 2006, les produits passages intérieurs s'inscrivent en hausse de 162 M\$ (+10 %) par rapport à la même période en 2005, en raison des majorations tarifaires visant à compenser la hausse des prix du carburant et de l'amélioration de la position concurrentielle au 1^{er} trimestre 2006 par rapport au 1^{er} trimestre 2005 attribuable en partie au dépôt de bilan du transporteur à bas prix Jetsgo, en mars 2005. La demande plus prononcée pour le produit Tango Plus, de plus haute gamme, a aussi joué dans la croissance des produits passages par rapport au 1^{er} semestre 2005. Les PPSMO ont progressé de 5 % en conséquence d'un gain de 6 % des rendements qui a été annulé par un recul de 1 point du coefficient d'occupation.

Sur le segment transfrontalier, les produits passages ont grimpé de 75 M\$ (+19 %) par rapport au 2^e trimestre 2005 et de 170 M\$ (+22 %) par rapport au 1^{er} semestre 2006 en raison d'une hausse du trafic venant d'un relèvement de la capacité et d'une demande particulièrement vigoureuse. Les rendements ont progressé de 1 % au 2^e trimestre 2006, reflétant des majorations liées au carburant partiellement annulées par l'appréciation du dollar canadien pour les ventes libellées en dollars US, ainsi qu'une plus grande proportion de trafic long-courrier et d'agrément au rendement par passager-mille payant (PMP) généralement plus faible. Pour le semestre, les rendements se sont améliorés de 6 %, conséquence de majorations tarifaires liées au carburant, annulés par les effets d'un dollar canadien plus fort. En outre, la croissance de 11 % des rendements au 1^{er} trimestre 2006 est la conséquence d'une politique de tarification particulièrement audacieuse au 1^{er} trimestre 2005, où beaucoup de prix avaient été cassés. La croissance du trafic passagers des 2^e trimestre et 1^{er} semestre 2006 est venue surtout de l'augmentation des capacités sur Las Vegas et sur certaines destinations californiennes comme San Francisco et Los Angeles. Fruit à la fois de l'amélioration du rendement unitaire et d'une hausse importante des coefficients d'occupation, les PPSMO se sont inscrits en hausse de 8 % par rapport au 2^e trimestre 2005 et de 12 % par rapport au 1^{er} semestre 2005.

Aux 2^e trimestre et 1^{er} semestre 2006, les produits passages tirés des lignes transatlantiques se sont accrus de 42 M\$ (+10 %) et de 88 M\$ (+12 %), respectivement, conséquence surtout de la hausse du trafic passagers et, dans une moindre mesure, d'une augmentation du rendement unitaire. Le trafic s'est accru de 8 % au 2^e trimestre 2006 et de 9 % au 1^{er} semestre 2006. La croissance du trafic s'explique principalement par l'augmentation des fréquences sur Rome, dont le service, qui n'était qu'estival, a été étendu à longueur d'année fin 2005. De plus, au premier semestre 2005, le service Toronto-Delhi était un vol sans escale comptabilisé au titre des lignes transpacifiques. À compter de la fin 2005, le service a été transformé en un vol avec escale à Zurich. En conséquence, depuis le premier semestre de 2006, le tronçon Toronto-Zurich de cette ligne est constaté au titre des lignes transatlantiques, tandis que le tronçon Zurich-Delhi l'est au titre des lignes transpacifiques. Sur une base semestrielle, les rendements se sont améliorés de 2 % par rapport à 2005, faisant des gains de 1 % au 2^e trimestre 2006 et de 4 % au 1^{er} trimestre 2006. La hausse des rendements par suite des majorations tarifaires visant à compenser la hausse des coûts du carburant a été largement annulée par les conséquences de la vigueur du dollar canadien. La croissance quelque peu plus ralentie des rendements au 2^e trimestre par rapport au 1^{er} trimestre est entre autres attribuable à une plus grande part de ventes libellées en devises et à une augmentation plus rapide du trafic d'agrément. Les PPSMO du segment transatlantique ont monté de 6 % au 2^e trimestre 2006 et de 4 % au 1^{er} semestre 2006, reflétant en cela une amélioration des coefficients d'occupation et une croissance des rendements.

Aux 2^e trimestre et 1^{er} semestre 2006, les produits passages tirés des lignes transpacifiques ont augmenté de 4 M\$ (+2 %) et de 13 M\$ (+3 %), respectivement, en raison principalement de la hausse des rendements amenée par le relèvement des suppléments carburant, et d'une clientèle formée pour une plus grande part de voyageurs d'affaires, dont la marge est plus élevée. Ces augmentations ont été largement annulées par un dollar canadien plus fort pour ce qui concerne les ventes libellées en devises. Le trafic s'est accru globalement de 16 % sur la Chine, la Corée et Hong Kong, croissance qui a été en grande partie contrebalancée par l'incidence de la comptabilisation des produits selon les nouveaux itinéraires, dont il est question plus haut. Les PPSMO ont progressé de 7 % au 2^e trimestre et de 6 % au 1^{er} semestre 2006, progression qui est due à la fois à l'amélioration des coefficients d'occupation et à la croissance des rendements.

Les autres produits passages, tirés des lignes du Pacifique-Sud, des Antilles, du Mexique et de l'Amérique du Sud, s'inscrivent en hausse de 14 M\$ (+11 %) par rapport au 2^e trimestre 2005 et de 37 M\$ (+11 %) par rapport

au 1^{er} semestre 2005, conséquence d'une amélioration des rendements surtout attribuable aux suppléments plus élevés appliqués sur le carburant ainsi qu'à la croissance du trafic. Cette croissance du trafic s'est surtout manifestée sur les destinations sud-américaines, cubaines, antillaises et, dans une moindre mesure, mexicaines, et vient d'une augmentation de la capacité sur ces lignes. Aux 2^e trimestre et 1^{er} semestre 2006, les PPSMO ont augmenté de 14 % et de 12 %, respectivement, par suite de l'augmentation des rendements et de l'amélioration des taux d'occupation.

Produits fret

Aux 2^e trimestre et 1^{er} semestre 2006, les produits fret se sont accrus de 5 M\$ (+3 %) et de 21 M\$ (+7 %), respectivement. Cette augmentation vient d'une hausse de 8 % du trafic marchandises par rapport au 2^e trimestre 2005 et de 13 % par rapport au 1^{er} semestre 2005, et a été en partie annulée par une détérioration de 4 % des rendements au 2^e trimestre 2006 et de 5 % au 1^{er} semestre 2006. En dépit des suppléments plus élevés imposés pour le carburant, les rendements ont régressé par suite de l'effet combiné d'un dollar canadien plus vigoureux sur les ventes libellées en devises et de la croissance relative du trafic long-courrier, au moindre rendement par tonne-mille payante.

En 2006, trois avions-cargos MD-11 étaient exploités sous affrètement. D'un seul MD-11 au 2^e trimestre 2005, la Société a progressivement augmenté sa flotte de ce type d'appareil pour la porter à trois à la fin de juin 2005. Compte tenu de la hausse de la capacité de transport de marchandises, les produits fret tirés des opérations tout-cargo ont augmenté de 12 M\$ par rapport au 2^e trimestre 2005 et de 33 M\$ par rapport au 1^{er} semestre 2005. La hausse des produits fret s'est particulièrement manifestée sur les lignes transpacifiques, du fait de l'affectation de deux MD-11 à la liaison Toronto-Shanghai. Les produits tirés de transports tout-cargo représentent presque le quart du chiffre d'affaires réalisé par le secteur fret tant pour le 2^e trimestre que pour le 1^{er} semestre 2006.

Autres produits

Les autres produits ont régressé de 2 M\$ au 2^e trimestre 2006 et de 27 M\$ au 1^{er} semestre 2006. La baisse semestrielle vient principalement d'un recul du chiffre d'affaires de Vacances Air Canada au 1^{er} trimestre 2006 consécutive aux perturbations qu'a connues le trafic d'agrément sur les destinations mexicaines dans la foulée de la saison des ouragans de 2005. Des difficultés liées à l'intégration d'un nouveau système informatique y ont aussi entraîné les réservations à la baisse.

Les produits intersectoriels se sont repliés de 21 M\$ pendant le trimestre et de 17 M\$ pendant le semestre, en raison d'ajustements de consolidation liés aux produits passages Aéroplan, comme l'explique la note 15 afférente aux états financiers consolidés d'ACE pour l'exercice 2005.

Charges d'exploitation

Aux 2^e trimestre et 1^{er} semestre 2006, les charges d'exploitation ont augmenté de 163 M\$ (+7 %) et de 472 M\$ (+11 %), respectivement. Cette augmentation vient entre autres d'une facture de carburant qui a grimpé de 101 M\$ (+19 %) pour le trimestre et de 255 M\$ (+27 %) pour le semestre. Comme la croissance de capacité s'est essentiellement produite à Jazz, les honoraires plus élevés payables à Jazz au titre du Contrat d'achat de capacité (CAC) et l'augmentation des coûts refacturés ont aussi été d'importants facteurs. L'augmentation des frais et des coûts refacturés liés au CAC vient pour l'essentiel de la croissance des vols de cale à cale, ainsi que du relèvement de la capacité et de la taille du parc de Jazz. D'autres charges d'exploitation ont augmenté, comme les coûts de propriété, les redevances aéroportuaires et de navigation, et la charge de maintenance, matières et fournitures avions. Ces augmentations ont été en partie annulées par une diminution des salaires et charges sociales, des coûts de communications et de technologies de l'information, et des dépenses à Vacances Air Canada attribuable à une baisse du trafic passagers principalement au 1^{er} trimestre 2006.

3.4 Aéroplan

Pour le 2^e trimestre 2006, Aéroplan dégage un bénéfice d'exploitation de 31 M\$, contre 25 M\$ pour le 2^e trimestre 2005, en hausse de 6 M\$. Pour le 1^{er} semestre 2006, le bénéfice d'exploitation s'inscrit en hausse de 19 M\$ par rapport à la période correspondante de 2005. Le BAIIA s'est amélioré de 8 M\$ par rapport au 2^e trimestre 2005 et de 24 M\$ par rapport au 1^{er} semestre 2005.

L'amélioration du bénéfice d'exploitation et du BAIIA vient surtout de l'augmentation des échanges de milles émis par Aéroplan, de 17 % pour le trimestre et de 16 % pour le semestre, et d'un coût moyen plus bas par mille échangé, en partie contrebalancés par une augmentation des autres charges d'exploitation.

Les produits d'exploitation des 2^e trimestre et 1^{er} semestre 2006 s'inscrivent en hausse de 26 M\$ (+17 %) et de 53 M\$ (+16 %), respectivement, par suite surtout du plus grand volume d'échange et de la plus grande proportion de milles Aéroplan échangés. Pendant le trimestre, cette hausse a représenté 25 M\$ de l'augmentation et comportait 3 M\$ au titre des produits tirés des désistements. Pour le semestre, la croissance est de l'ordre de 49 M\$, dont 5 M\$ au titre des désistements. La hausse des produits tirés des désistements à la fois pour le trimestre et le semestre 2006 vient de la croissance du nombre de milles vendus en 2004 et 2005. Ont également joué dans cette croissance la hausse du prix de vente moyen cumulatif du mille Aéroplan par suite de majorations contractuelles, ainsi que l'augmentation des autres produits, formés pour l'essentiel des frais facturés aux membres au titre de services qui leur sont fournis, notamment les frais liés au programme de transfert de milles et les frais de réservation, de modification et d'annulation. Ces augmentations ont été en partie contrebalancées par la baisse des revenus tirés de la gestion des statuts supérieurs, de la gestion du centre de communication et des frais de commercialisation répercutés par Air Canada pour le trimestre et le semestre.

Les charges d'exploitation se sont accrues de 20 M\$ (+15 %) pendant le trimestre et de 34 M\$ (+12 %) pendant le semestre. Ces hausses sont attribuables à l'augmentation du coût des primes, par suite surtout du plus grand volume d'échanges et de la plus grande proportion de milles Aéroplan échangés, représentant 12M\$ de l'augmentation pour le 2^e trimestre et 26 M\$ pour le 1^{er} semestre 2006. Ces hausses nettes tiennent également compte d'une baisse du coût par mille Aéroplan échangé contre des primes aériennes, de l'ordre de 3 M\$ au 2^e trimestre 2006 et de 6 M\$ au 1^{er} semestre 2006. La baisse des coûts est attribuable à l'évolution de l'éventail de primes aériennes et à la hausse des échanges contre des primes non aériennes. Aux 2^e trimestre et 1^{er} semestre 2006, la charge d'amortissement s'est accrue de 2 M\$ et de 5 M\$, respectivement, en raison surtout de la hausse de l'amortissement de logiciels à mesure de la mise en service de projets jusque là en cours de développement. Les autres charges d'exploitation, exclusion faite de la charge d'amortissement, ont progressé de 6 M\$ par rapport au 2^e trimestre 2005 et de 3 M\$ par rapport au 1^{er} semestre 2005.

3.5 Jazz

Jazz a tiré de son exploitation un bénéfice de 36 M\$ pour le 2^e trimestre 2006, contre un bénéfice d'exploitation de 27 M\$ au 2^e trimestre 2005, en hausse de 9 M\$. Pour le 1^{er} semestre 2006, le bénéfice d'exploitation s'est accru de 15 M\$ par rapport à la période correspondante de 2005. Le BAIIALA des 2^e trimestre et 1^{er} semestre 2006 s'est amélioré de 29 M\$ et de 51 M\$, respectivement. L'augmentation du bénéfice d'exploitation et du BAIIALA vient de l'augmentation du parc de Jazz visant à hausser sa part relative du réseau nord-américain en termes de capacité, de l'augmentation des heures de vols à contrat, et du fruit des mesures d'économies et de rendement en 2006.

Un nouveau CAC est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2006. Les principales modifications apportées au contrat initial portent notamment sur l'extension de sa durée, sur l'augmentation à 133 du nombre d'appareils garantis jusqu'à son échéance, ainsi que sur les frais de Jazz désormais remboursables par Air Canada à des taux majorés au titre des coûts contrôlables, les autres dépenses étant remboursables par Air Canada au coût. En outre, 2005 avait été une année de transition pour Jazz, pendant laquelle son parc s'était accru, la composition de ce parc avait changé et les coûts de formation, augmenté, tandis que 2006 verra se réaliser pleinement bon nombre des mesures d'économies engagées en 2005.

Les produits d'exploitation pour les 2^e trimestre et 1^{er} semestre 2006 ont grimpé de 109 M\$ (+ 47 %) et de 215 M\$ (+48 %), respectivement, par rapport aux périodes correspondantes de 2005. Cette hausse notable du chiffre d'affaires vient de l'ajout net de 37 appareils au parc exploité par Jazz, de l'augmentation de 28 % des heures de vol de cale à cale assurées par ces appareils au 2^e trimestre 2006 (+32 % au 1^{er} semestre 2006) et de la hausse des coûts refacturés à Air Canada au titre du CAC.

Les charges d'exploitation ont grimpé de 100 M\$ (+49 %) par rapport au 2^e trimestre 2005 et de 200 M\$ (+52 %) par rapport au 1^{er} semestre 2005, et comprennent une augmentation des coûts refacturés de 55 M\$ (+81 %) pour le trimestre et de 109 M\$ (+88 %) pour le semestre, venue pour l'essentiel de hausses de 67 % et de 74 % de la capacité par rapport aux périodes correspondantes de 2005. Le coût unitaire à la fois pour les 2^e trimestre et 1^{er} semestre 2006 a reculé de 11 % par rapport aux périodes comparables de 2005, en raison d'une augmentation de la durée moyenne des étapes. Exclusion faite de la charge de carburant, le coût unitaire du trimestre et du semestre a régressé de 18 % et de 17 %, respectivement, par rapport aux périodes correspondantes de 2005. Des réductions de coût unitaire ont été opérées dans toutes les catégories de dépenses, à l'exception du carburant et des locations avions. L'augmentation du coût unitaire de location

d'avions par rapport au 2^e trimestre 2005 rend compte surtout de la livraison de huit CRJ200 et onze CRJ705 et du transfert de 25 CRJ100 par Air Canada.

3.6 ACTS

ACTS a enregistré un bénéfice d'exploitation de 1 M\$ au 2^e trimestre 2006, en baisse de 19 M\$ par rapport au 2^e trimestre 2005, par suite surtout des pertes essuyées par la division de maintenance cellules. Les résultats financiers des autres divisions ne sont que légèrement inférieurs à ceux de 2005.

Les produits d'exploitation ont augmenté de 37 M\$ au 2^e trimestre 2006, reflétant une croissance de 29 M\$ (+20 %) des produits tirés d'Air Canada, laquelle est attribuable pour l'essentiel aux remplacements plus nombreux de pièces à durée de vie limitée coûteuses par suite du vieillissement de certains moteurs. Un autre facteur a été l'augmentation de 8 M\$ des produits tirés de la maintenance à contrat par suite de la hausse de la charge de travail au sein de la division de maintenance cellules.

Les charges d'exploitation se sont accrues de 56 M\$ au 2^e trimestre 2006 par rapport à la même période de 2005, en raison principalement d'une hausse de 42 M\$ de la charge de maintenance, matières et fournitures avions attribuable surtout au cycle de maintenance de certains moteurs d'avions d'Air Canada et à une augmentation des activités de maintenance cellules pour le compte de tiers par rapport au 2^e trimestre 2005. A également joué dans la hausse, quoique dans une moindre mesure, l'augmentation des activités de maintenance des composants et d'entretien moteurs. Le reste de la hausse des charges d'exploitation s'explique principalement par une augmentation des salaires et charges sociales, par suite de l'augmentation notable de la capacité de production des centres de maintenance cellules d'ACTS à Montréal et Vancouver.

Pour le 1^{er} semestre 2006, ACTS enregistre une perte d'exploitation de 18 M\$, contre un bénéfice d'exploitation de 40 M\$ en 2005. Cette détérioration des résultats d'exploitation est principalement due aux pertes de la division de maintenance cellules, qui vient d'abord et avant tout des défis – plus importants que prévu – qu'a amenés l'accroissement de la capacité de production aux centres de maintenance d'ACTS à Montréal et Vancouver. Les produits d'exploitation ont monté de 62 M\$, mais cette hausse a été complètement annulée par une augmentation de 120 M\$ des charges d'exploitation. Le résultat semestriel tient compte d'une charge de main-d'œuvre exceptionnelle de 5 M\$ et d'autres ajustements défavorables de 6 M\$ qui ont été constatés au 1^{er} trimestre 2006.

4. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL

4.1 Bilan

Bilan condensé (en millions de dollars)	30 juin 2006	31 décembre 2005
ACTIF		
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	2 822	2 181
Autres actifs à court terme	1 200	1 173
Actif à court terme	4 022	3 354
Immobilisations corporelles	5 753	5 494
Actifs incorporels	2 267	2 462
Autres actifs	432	537
	12 474	11 847
PASSIF		
Passif à court terme	3 404	3 011
Dette à long terme et obligations locatives	3 584	3 543
Passif au titre des régimes de retraite et d'avantages complémentaires	2 062	2 154
Autres passifs	1 954	1 971
	11 004	10 679
CAPITAUX PROPRES	1 470	1 168
TOTAL DU PASSIF ET DES CAPITAUX PROPRES	12 474	11 847

L'actif à court terme s'est accru de 668 M\$ depuis le 31 décembre 2005, en raison principalement d'une augmentation de 641 M\$ de la trésorerie et des placements à court terme. Les immobilisations corporelles ont augmenté de 259 M\$ par suite de l'ajout de 479 M\$ de nouvelles immobilisations, décrites plus loin au point 4.7, contrebalancées par des charges d'amortissement. Les actifs incorporels ont, quant à eux, diminué de 195 M\$ par suite surtout d'une charge d'amortissement de 46 M\$ et d'une réduction de 165 M\$ liée à la comptabilisation des impôts sur les bénéfices futurs.

Le passif à court terme s'est accru de 393 M\$, traduisant en cela l'augmentation saisonnière liée à la vente anticipée de billets à l'approche du 3^e trimestre. La dette à long terme et les obligations locatives ont augmenté d'un montant net de 41 M\$ et tiennent compte de l'incidence des activités de financement décrites plus loin au point 4.6 et des retombées d'un dollar canadien plus vigoureux sur les titres d'emprunt et contrats de location-acquisition libellés en dollars US.

4.2 Liquidités et fonds de roulement

La Société dispose de liquidités considérables sous forme de trésorerie et de placements à court terme, et a accès à des fonds supplémentaires sous forme de facilités de crédit diverses. Au 30 juin 2006, la Société disposait de 2 822 M\$ en trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme et d'un fonds de roulement de 618 M\$. Comparativement au 31 décembre 2005, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme se sont accrus de 641 M\$, tandis que le fonds de roulement a augmenté de 275 M\$.

Au 30 juin 2006, Air Canada, Aéroplan et Jazz jouissaient de facilités de crédit disponible de 250 M\$, 175 M\$ et 35 M\$, respectivement.

4.3 Capital social

Au 30 juin 2006 et au 31 décembre 2005, les actions ordinaires émises et en circulation d'ACE ainsi que les autres actions ordinaires pouvant être émises au titre d'actions privilégiées convertibles, d'obligations convertibles et d'options sur actions, s'établissaient comme suit :

	Capital autorisé	Nombre d'actions (en milliers)	
		Au 30 juin 2006	Au 31 décembre 2005
Actions ordinaires émises et en circulation			
Actions à droit de vote variable de catégorie A	Illimité	79 600	76 735
Actions à droit de vote de catégorie B	Illimité	22 360	25 059
Actions bloquées		-	28
Total des actions ordinaires émises et en circulation		101 960	101 822

	Nombre d'actions (en milliers)	
	Au 30 juin 2006	Au 31 décembre 2005
Actions ordinaires pouvant être émises		
Actions privilégiées convertibles	10 483	10 228
Obligations convertibles	7 354	6 875
Options sur actions	3 869	3 187
Total des actions ordinaires pouvant être émises	21 706	20 290

	Nombre d'actions (en milliers)	
	Au 30 juin 2006	Au 31 décembre 2005
Total des actions ordinaires en circulation et pouvant être émises	123 666	122 112

Dans le cadre de la distribution spéciale de parts du Fonds de revenu Aéroplan aux actionnaires d'ACE effectuée en mars 2006, le taux de conversion des obligations convertibles de premier rang à 4,25 % échéant en 2035 (les « obligations convertibles ») a été rajusté de 20,8333 à 22,2838 actions à droit de vote variable de catégorie A (si le porteur n'est pas canadien) ou actions à droit de vote de catégorie B (si le porteur est canadien) par tranche de 1 000 \$ de capital d'obligations convertibles. Cet ajustement a été effectué en date du 22 mars 2006 et est considéré comme conforme à l'acte de fiducie régissant les obligations convertibles. De même, le régime d'options d'achat d'actions de la Société prévoit la modification du prix d'exercice des options et du nombre d'actions ordinaires que les participants peuvent avoir le droit d'exercer pour maintenir leurs droits économiques à l'égard des options liées à la distribution. En date du 22 mars 2006, cet ajustement a été appliqué à toutes les options sur actions d'ACE non exercées au 1^{er} mars 2006, que les droits dont elles sont assorties aient été acquis ou non. À la date d'ajustement, le prix d'exercice moyen pondéré et le nombre d'options en cours ont été modifiés, passant de 25,54 \$ et 3 131 946 options à 23,87 \$ et 3 350 193 options. Ces modifications se sont répercutées sur le nombre d'actions ordinaires pouvant être émises au 30 juin 2006. On se reportera à la note 8 afférente aux états financiers consolidés non vérifiés du 2^e trimestre 2006 d'ACE pour un complément d'information à cet égard. Au 2^e trimestre 2006, 535 000 options supplémentaires ont été attribuées.

4.4 Obligations de capitalisation des régimes de retraite

Le tableau ci-après présente les projections en ce qui concerne les obligations de capitalisation des régimes de retraite de la Société pour les exercices 2006 à 2010 :

(en millions de dollars)	Reste de 2006	Exercice 2006	2007	2008	2009	2010
Régimes agréés canadiens – services passés	141	226	250	244	247	248
Régimes agréés canadiens – services rendus au cours de l'exercice	83	153	161	167	172	177
Autres conventions de retraite	29	52	56	61	65	69
Obligations projetées au titre de la capitalisation des régimes de retraite	253	431	467	472	484	494

Ces obligations de capitalisation concernent toutes les conventions de retraite de la Société. En ce qui concerne les régimes agréés canadiens, les obligations de capitalisation reposent sur le minimum de

cotisations au titre des services passés établi à partir des évaluations actuarielles arrêtées au 1^{er} janvier 2006, auquel s'ajoute une projection de cotisations pour les services rendus au cours de l'exercice.

Au 1^{er} janvier 2006, le déficit de solvabilité des régimes agréés canadiens s'établissait à 1 655 M\$, contre 1 416 M\$ au 1^{er} janvier 2005, par suite surtout du recul des taux d'intérêt à long terme qui a été partiellement contrebalancé par une amélioration du rendement des actifs. Le ratio de solvabilité de 86 % au 1^{er} janvier 2006 se compare au ratio de 87 % au 1^{er} janvier 2005, et traduit à la fois une augmentation des actif et passif de retraite.

L'évolution de la conjoncture, notamment le rendement des caisses de retraite et les variations de taux d'intérêt, est appelée à se répercuter sur les projections de cotisations requises. Ces cotisations requises, conjuguées au déficit de solvabilité dont il est fait état plus haut, sont établies à partir de l'hypothèse qu'il n'y aura ni gains ni pertes des actifs et passifs des régimes sur l'horizon retenu pour les projections, et ne rendent pas compte des résultats économiques de 2006 à ce jour. Si elle se maintient, l'augmentation des taux d'intérêt à long terme qui a cours depuis le début de l'année devrait faire baisser le niveau des cotisations requises et du déficit de solvabilité, et elle se refléterait dans les évaluations actuarielles arrêtées au 1^{er} janvier 2007.

4.5 Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation

Aux 2^e trimestre et 1^{er} semestre 2006, les rentrées de fonds tirées des activités d'exploitation ont diminué de 129 M\$ et de 86 M\$ respectivement, par suite surtout d'une augmentation de 43 M\$ de la capitalisation des régimes de retraite au 2^e trimestre 2006 (52 M\$ au 1^{er} semestre 2006) et de rentrées de fonds découlant de la levée d'une obligation de cotisation de retraite anticipée qui avait donné lieu, au 2^e trimestre 2005, à une baisse de 61 M\$ des charges payées d'avance. En outre, l'incidence des flux de trésorerie issus de l'amélioration de 39 M\$ du BAIIALA au 2^e trimestre 2006 par rapport au 2^e trimestre 2005 a été largement annulée par des rentrées de fonds au titre des comptes débiteurs au 2^e trimestre 2005, liées à la perception d'une taxe à la consommation à recevoir.

4.6 Flux de trésorerie liés aux activités de financement

Les emprunts liés aux appareils se chiffrent à 98 M\$ (88 M\$ US) pour le 2^e trimestre 2006 et à 222 M\$ (195 M\$ US) pour le 1^{er} semestre 2006, et concernent principalement la livraison de quatre Embraer pendant le trimestre et de neuf Embraer sur l'ensemble du semestre. Les versements programmés et autres paiements au titre de la dette et des obligations locatives se sont établis à 61 M\$ et à 149 M\$ pour les 2^e trimestre et 1^{er} semestre 2006, respectivement.

Au 1^{er} trimestre 2006, ACE avait réalisé un premier appel public à l'épargne à l'égard du Fonds de revenu Jazz Air, qui a rapporté un produit net global de 232 M\$, dont 218 M\$ ont été inscrits au titre des activités de financement et 14 M\$ au titre des activités d'investissement. Dans le cadre du placement, Jazz a conclu des facilités de crédit consortiales garanties de premier rang d'une valeur de 150 M\$. Jazz a reçu un produit de 115 M\$ (113 M\$, après déduction des frais de 2 M\$) au titre du prélèvement effectué sur ces nouvelles facilités.

4.7 Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement

Les nouvelles immobilisations corporelles ont totalisé 199 M\$ au 2^e trimestre et 479 M\$ au 1^{er} semestre 2006. En ce qui concerne le 2^e trimestre, ces nouvelles immobilisations incluent 121 M\$ liés à l'achat de quatre Embraer (269 M\$ pour l'achat de neuf appareils pour le semestre) et 34 M\$ (57 M\$ pour le semestre) liés principalement au programme de réaménagement des cabines annoncé fin 2005 et à l'équipement des CRJ705 de Jazz d'un système de divertissements de bord. En outre, des acomptes de 44 M\$ avaient été versés au 1^{er} trimestre 2006 sur les appareils de Boeing en commande. Les autres immobilisations nouvelles des 2^e trimestre et 1^{er} semestre 2006 concernent entre autres des stocks et réacteurs de rechange, des coûts d'élaboration de systèmes et des installations et matériels au sol. Au 2^e trimestre 2006, comme cela est expliqué au point 2.6, la Société a vendu 3,25 millions d'actions de sa participation dans US Airways pour un produit de 158 M\$.

5. INFORMATIONS FINANCIÈRES TRIMESTRIELLES

Le tableau ci-après présente les résultats financiers et principales statistiques d'Air Canada, la Société remplacée, pour le 3^e trimestre 2004, ainsi que les résultats financiers et statistiques d'ACE pour les trimestres subséquents.

(en millions de dollars, sauf les données par action)	Air Canada ¹⁾	ACE						
	T3 2004	T4 2004	T1 2005	T2 2005	T3 2005	T4 2005	T1 2006	T2 2006
Produits d'exploitation	2 496 \$	2 062 \$	2 177 \$	2 458 \$	2 833 \$	2 362 \$	2 484 \$	2 682 \$
Charges d'exploitation ²⁾	(2 253)	(2 065)	(2 187)	(2 280)	(2 512)	(2 396)	(2 546)	(2 501)
Bénéfice (perte) d'exploitation avant éléments liés à la réorganisation et à la restructuration	243	(3)	(10)	178	321	(34)	(62)	181
Éléments liés à la réorganisation et à la restructuration	(313)	-	-	-	-	-	-	-
Total des produits (charges) hors exploitation, intérêts minoritaires, écart de change et impôts sur les bénéfices ³⁾	(11)	18	(67)	(9)	(50)	(68)	180	55
Bénéfice net (perte)	(81) \$	15 \$	(77) \$	169 \$	271 \$	(102) \$	118 \$	236 \$
Bénéfice (perte) par action⁴⁾								
- de base	(0,67) \$	0,17 \$	(0,87) \$	1,68 \$	2,67 \$	(1,01) \$	1,15 \$	2,32 \$
- dilué	(0,67) \$	0,17 \$	(0,87) \$	1,50 \$	2,33 \$	(1,01) \$	1,12 \$	2,05 \$
Passagers-milles payants (en millions)	12 853	9 681	10 586	11 613	13 981	10 584	11 240	12 248
Sièges-milles offerts (en millions)	15 993	12 815	13 566	14 487	16 961	13 808	14 287	14 926
Coefficient d'occupation (%)	80,4	75,5	78,0	80,2	82,4	76,7	78,7	82,1
Charges d'exploitation par SMO (en cents)	14,1	16,1	16,1	15,7	14,8	17,4	17,8	16,8
CESMO, exclus. faite de la charge de carburant (en cents) ⁵⁾	11,2	12,7	13,1	12,1	10,8	13,2	13,8	12,5
CESMO, exclus. faite de la charge de carburant et de la charge de main-d'œuvre exceptionnelle (en cents) ⁵⁾	-	-	-	-	-	-	13,6	12,5

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

2) Comprend une charge de main-d'œuvre exceptionnelle de 33 M\$ au 1^{er} trimestre 2006.

3) Au 2^e trimestre de 2005, ACE a inscrit un gain de dilution de 190 M\$ et une provision d'impôt de 28 M\$ liés à la dilution de la participation d'ACE dans Aéroplan. Au 1^{er} trimestre 2006, ACE a inscrit un gain de dilution de 220 M\$ et une charge d'impôt de 10 M\$ liés à la dilution de la participation d'ACE dans Jazz. Au 2^e trimestre 2006, ACE a inscrit un gain de 100 M\$ et une charge d'impôts sur les bénéfices de 17 M\$ au titre de la vente de 3,25 millions d'actions que détenait ACE dans US Airways.

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

5) On se reportera aux « Mesures financières non conformes aux PCGR », page 22, pour un complément d'information.

Caractère saisonnier des activités

La Société connaît généralement une hausse très marquée de la demande aux deuxième et troisième trimestres de l'année civile, et une demande sensiblement réduite aux premier et quatrième trimestres. Ces variations cycliques de la demande sont essentiellement la résultante d'un nombre plus élevé de voyageurs d'agrément qui privilégient les mois du printemps et de l'été pour leurs déplacements. La structure de coûts d'Air Canada et de Jazz comporte des coûts fixes substantiels qui ne varient pas de façon notable avec la demande passagers à court terme.

6. CONTRÔLES ET PROCÉDURES

En matière d'information financière, la Société s'est dotée de contrôles et de procédures visant à assurer, dans une mesure raisonnable, que son Comité de l'information financière est saisi en temps opportun de tout élément d'information devant être rendu public.

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

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

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

7. CHANGEMENTS IMPORTANTS

Il n'y a pas eu de changement important à la dette et aux obligations locatives autres que ce dont il est fait état au point 4 ci-dessus. De même, il n'y a eu aucun changement important au titre des dépenses en immobilisations, des arrangements hors bilan, et des méthodes comptables et estimations comptables critiques dont il est fait état dans le Rapport de gestion 2005 d'ACE daté du 9 février 2006, si ce n'est la convention applicable à la rémunération à base d'actions faisant l'objet de la note 1 afférente aux états financiers consolidés non vérifiés du 2^e trimestre 2006.

Les projections au titre des obligations de capitalisation des régimes de retraite ont été actualisées; on se reportera au point 4.4 ci-dessus à cet égard.

8. FACTEURS DE RISQUE

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

9. ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR À LA DATE DU BILAN – INITIATIVES STRATÉGIQUES

Le 11 août 2006, le Conseil d'administration d'ACE a annoncé son intention de créer plus de valeur encore pour les actionnaires de la Société si le contexte commercial s'y prête, notamment, par les initiatives stratégiques suivantes :

- Lancement, fin 2006, d'un premier appel public à l'épargne visant à proposer une participation minoritaire dans Air Canada.
- Démarrage, fin 2006, d'un processus de monétisation d'ACTS.
- Recherche de possibilités de faire fructifier la participation de la Société dans Aéroplan et Jazz.

Dans le cadre de ces initiatives, ACE entend, sous réserve de l'approbation de ses actionnaires et du tribunal en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, conclure un plan d'arrangement, qui conférerait au Conseil d'administration d'ACE l'autorité de réduire, avec le temps mais sans fixer une date limite, le capital de la Société jusqu'à un montant global d'environ 2 G\$. Une assemblée extraordinaire des actionnaires se tiendra courant octobre 2006 en vue d'examiner le plan d'arrangement proposé.

10. MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

BAIIALA / BAIIA

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

<i>(en millions de dollars)</i>	2 ^e trimestre			1 ^{er} semestre		
	2006	2005	Variation	2006	2005	Variation
ACE consolidé						
Résultat d'exploitation selon les PCGR	181	178	3	119	168	(49)
Rajouter :						
Locations avions	113	98	15	226	188	38
Amortissement et désuétude	140	119	21	274	239	35
BAIILA	434	395	39	619	595	24
Rajouter :						
Charge de main-d'œuvre exceptionnelle	-	-	-	33	-	33
BAIILA exclusion faite de la charge de main-d'œuvre exceptionnelle	434	395	39	652	595	57
Services de transport						
Résultat d'exploitation selon les PCGR	113	106	7	(5)	20	(25)
Rajouter :						
Locations avions	82	84	(2)	165	161	4
Amortissement et désuétude	122	105	17	240	210	30
BAIILA	317	295	22	400	391	9
Rajouter :						
Charge de main-d'œuvre exceptionnelle	-	-	-	28	-	28
BAIILA exclusion faite de la charge de main-d'œuvre exceptionnelle	317	295	22	428	391	37
Aéroplan						
Résultat d'exploitation selon les PCGR	31	25	6	70	51	19
Rajouter :						
Amortissement et désuétude	4	2	2	8	3	5
BAIIA	35	27	8	78	54	24
Jazz						
Résultat d'exploitation selon les PCGR	36	27	9	72	57	15
Rajouter :						
Locations avions	33	15	18	65	30	35
Amortissement et désuétude	7	5	2	11	10	1
BAIILA	76	47	29	148	97	51
ACTS						
Résultat d'exploitation selon les PCGR	1	20	(19)	(18)	40	(58)
Rajouter :						
Amortissement et désuétude	7	8	(1)	15	16	(1)
BAIIA	8	28	(20)	(3)	56	(59)
Rajouter :						
Charge de main-d'œuvre exceptionnelle	-	-	-	5	-	5
BAIIA exclusion faite de la charge de main-d'œuvre exceptionnelle	8	28	(20)	2	56	(54)

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

La Société se sert des « charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge de main-d'œuvre exceptionnelle » pour mesurer le rendement de son exploitation au titre de ses activités continues sans égard aux effets de la charge de carburant et de sa charge de main-d'œuvre exceptionnelle. La Société ne tient pas compte de ces éléments dans ses résultats financiers pour ne pas risquer de fausser l'analyse des tendances à la base de ses rendements commerciaux. Comme la charge de carburant a considérablement augmenté en glissement annuel, le fait de l'exclure des charges constatées selon les PCGR permet à la Société de comparer ses résultats d'exploitation avec plus de cohérence d'une période à l'autre. Du fait qu'elle est en l'occurrence « exceptionnelle », la charge de main-d'œuvre ne reflète pas le rendement financier que la Société tire réellement de ses activités continues.

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

<i>(en millions de dollars)</i>	2 ^e trimestre			1 ^{er} semestre		
	2006	2005	Variation \$	2006	2005	Variation \$
ACE consolidé						
Charges d'exploitation selon les PCGR	2 501	2 280	221	5 047	4 467	580
Retrancher :						
Carburant avions	(631)	(530)	(101)	(1 200)	(945)	(255)
Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant	1 870	1 750	120	3 847	3 522	325
Retrancher :						
Charge de main-d'œuvre exceptionnelle	-	-	-	(33)	-	(33)
Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge de main-d'œuvre exceptionnelle	1 870	1 750	120	3 814	3 522	292

11. GLOSSAIRE

Coefficient d'occupation — Mesure de l'utilisation de la capacité offerte aux passagers correspondant aux passagers-milles payants exprimés en pourcentage des sièges-milles offerts.

Contrat d'achat de capacité (CAC) — Contrat d'achat de capacité entre Air Canada et Jazz en vigueur le 1^{er} janvier 2006, sous sa forme modifié et retraitée.

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

Passagers-milles payants (PMP) — Mesure du trafic passagers correspondant au produit du nombre de passagers payants transportés par le nombre de milles qu'ils ont parcourus.

Produits passages par siège-mille offert (PPSMO) — Moyenne des produits passages par siège-mille offert.

Rendement unitaire — Moyenne des produits passages par passager-mille payant.

Sièges-milles offerts (SMO) — Mesure de la capacité offerte aux passagers correspondant au produit du nombre total de sièges payants offerts par le nombre de milles parcourus.