

Rapport de gestion
Troisième trimestre 2006



TABLE DES MATIÈRES

1. AVANT-PROPOS	1
2. APERÇU GÉNÉRAL DE LA SOCIÉTÉ ET DE SES ACTIVITÉS	3
2.1 Projet de plan d'arrangement et première distribution de parts du Fonds de revenu Aéroplan .	3
2.2 Premier appel public à l'épargne d'Air Canada	3
2.3 Aéroplan	4
2.4 Modèle tarifaire d'Air Canada	4
2.5 Gestion du risque lié au prix du carburant.....	5
2.6 État des négociations salariales avec les syndicats	5
2.7 Vente d'actions de US Airways.....	6
2.8 Enquête sur le transport de fret par le département américain de la Justice	6
3. RÉSULTATS TRIMESTRIELS ET CUMULATIFS	7
3.1 Comparaison des résultats consolidés trimestriels et cumulatifs	7
3.2 Comparaison des résultats sectoriels trimestriels et cumulatifs	10
3.3 Services Air Canada.....	12
3.4 Aéroplan	18
3.5 Jazz	18
3.6 Services techniques Air Canada.....	19
3.7 Éléments non sectoriels et éliminations.....	20
4. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL	22
4.1 Bilan.....	22
4.2 Liquidités et fonds de roulement.....	22
4.3 Capital social	23
4.4 Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation.....	23
4.5 Flux de trésorerie liés aux activités de financement	23
4.6 Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement.....	23
5. INFORMATIONS FINANCIÈRES TRIMESTRIELLES	25
6. CONTRÔLES ET PROCÉDURES	26
7. CHANGEMENTS IMPORTANTS	26
8. FACTEURS DE RISQUE	26
9. MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR	26
10. GLOSSAIRE	30

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 Air Canada, Aéroplan SEC (« Aéroplan »), Jazz Air SEC (« Jazz ») et ACTS SEC (« Services techniques Air Canada » ou « ACTS »). Au 30 septembre 2006, ACE détenait la propriété exclusive des entités comprises dans le secteur des Services Air Canada, une participation directe de 75,3 % dans Aéroplan, une participation directe de 79,7 % dans Jazz et la propriété exclusive d'ACTS.

Le secteur des Services Air Canada est formé essentiellement des sociétés commerciales et sociétés 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 »). Le secteur des Services Air Canada réunit les entités qui relevaient auparavant du secteur des Services de transport, si ce n'est des activités d'ACE et de certains ajustements de consolidation qui, jusque-là intégrés aux Services de transport, relèvent maintenant du secteur Éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »). Les informations sectorielles comparatives ont été retraitées pour rendre compte de la nouvelle structure de présentation de l'information comptable.

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.

Sauf mention contraire, le Rapport de gestion est arrêté en date du 9 novembre 2006 et doit être lu à la lumière des états financiers intermédiaires non vérifiés d'ACE du 3^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 3^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 au cumul annuel, vu que les montants ont pu avoir été arrondis. Le point 10 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 d'ACE 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 ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Le présent Rapport de gestion contient des énoncés prospectifs. Ces énoncés prospectifs 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 énoncés prospectifs partent d'hypothèses, ils sont soumis 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 nouveautés ou procédures réglementaires ainsi que les litiges en cours et futurs, notamment avec des tiers ainsi que les facteurs précisés dont il est fait état dans le présent Rapport de gestion et, en particulier, ceux précisés à la rubrique « Facteurs de risque » du Rapport de gestion d'ACE pour l'exercice 2005 daté du 9 février 2006. Les énoncés prospectifs du présent Rapport de gestion représentent les attentes d'ACE en date du 9 novembre 2006 et ils peuvent changer après cette date. Toutefois, ACE n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle est tenue de le faire en vertu de la réglementation en valeurs mobilières applicable.

2. APERÇU GÉNÉRAL DE LA SOCIÉTÉ ET DE SES ACTIVITÉS

Le Rapport de gestion d'ACE pour l'exercice 2005 présente de façon détaillée les stratégies et objectifs généraux de la Société, tandis que les Rapports de gestion des 1^{er} et 2^e trimestres 2006 rendent compte des progrès réalisés à ce chapitre au cours des six premiers mois de 2006. Suit un aperçu général de la Société et de ses activités, ainsi que des progrès accomplis dans l'atteinte de ses stratégies et objectifs commerciaux.

2.1 Projet de plan d'arrangement et première distribution de parts du Fonds de revenu Aéroplan

Le 5 octobre 2006, les actionnaires de la Société réunis en assemblée extraordinaire ont approuvé un plan d'arrangement élaboré en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, plan que la Cour supérieure du Québec a sanctionné le 6 octobre 2006 par ordonnance définitive et qui est entré en vigueur le 10 octobre 2006. L'arrangement confère au conseil d'administration d'ACE le pouvoir d'effectuer à l'occasion une ou plusieurs distributions spéciales aux actionnaires d'un montant total d'au plus deux milliards de dollars par réduction du capital déclaré des actions à droit de vote variable de catégorie A, des actions à droit de vote de catégorie B et des actions privilégiées d'ACE.

ACE a l'intention, sous réserve de la poursuite de l'Association des pilotes d'Air Canada (« APAC ») décrite ci-dessous, de procéder à une première distribution de parts du Fonds de revenu Aéroplan dans le cadre du plan d'arrangement, ces parts représentant une partie de sa participation dans Aéroplan. Les autres modalités de la première distribution, notamment le nombre de parts d'Aéroplan à distribuer par action à droit de vote variable de catégorie A, action à droit de vote de catégorie B et action privilégiée (comme si elles étaient converties) d'ACE, la date de référence servant à établir les actionnaires d'ACE admissibles à participer à cette distribution et la date de paiement prévue seront annoncées par voie de communiqué.

L'APAC a intenté une action en justice devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario visant Air Canada, ACE et les membres du conseil d'administration d'Air Canada au motif que certaines mesures passées et futures lèsent ses membres. Plusieurs recours ont été intentés contre les parties en vue, notamment, de limiter les distributions de société, y compris celles prévues dans le cadre du plan d'arrangement d'ACE susmentionné, et de restreindre Air Canada dans sa capacité d'effectuer certaines opérations de restructuration d'entreprise. La poursuite a été intentée le 4 octobre 2006. La direction estime que cette poursuite est sans fondement. L'audition de l'injonction provisoire est prévue pour la fin de décembre 2006.

2.2 Premier appel public à l'épargne d'Air Canada

Le 16 octobre 2006, ACE et Air Canada ont déposé un prospectus provisoire auprès de toutes les autorités de réglementation des valeurs mobilières du Canada, portant sur le placement initial dans le public d'actions d'Air Canada. Le placement, d'une valeur de quelque 400 M\$, porte sur le placement de 200 M\$ d'actions à droit de vote variable et d'actions à droit de vote vendues par Air Canada, et le placement secondaire de 200 M\$ d'actions à droit de vote variable et d'actions à droit de vote vendues par ACE, avant exercice d'une option pour attributions excédentaires de 15 %.

Une restructuration de la Société devrait se produire à la faveur du placement initial dans le public d'actions ordinaires d'Air Canada. Selon le plan établi, Air Canada Cargo et Services au sol Air Canada, deviendront des filiales d'Air Canada, et Air Canada se verra céder une participation de 51 % dans Vacances Air Canada. Jazz, Aéroplan et ACTS demeureront des filiales d'ACE. Au moment de la restructuration, ACE rachètera à Air Canada les parts privilégiées qu'elle détient dans ACTS, pour un produit de 672 M\$.

À la clôture du placement d'actions d'Air Canada et à la satisfaction de certaines conditions d'usage, la facilité de crédit décrite à la note 5 afférente aux états financiers consolidés non vérifiés du 3^e trimestre 2006 d'ACE sera modifiée et mise à jour. La convention de crédit modifiée et mise à jour mettra à disposition une facilité de crédit renouvelable garantie de premier rang de 400 M\$, d'une durée de trois ans. Selon les clauses de la facilité, cette durée pourra être prolongée consensuellement pour des périodes de un an supplémentaires à chaque anniversaire de la clôture du placement. La facilité de crédit modifiée contiendra les déclarations et garanties habituelles et sera assujettie aux conditions habituelles (concernant notamment les engagements de ne pas faire, les engagements financiers et les cas de défaut).

2.3 Aéroplan

En 2001, Air Canada a constitué Aéroplan en société en commandite dont elle détenait la propriété exclusive. Jusque-là, le programme de fidélisation Aéroplan avait formé une division d'Air Canada. Aux termes du contrat de participation et de services commerciaux (le « CPSC »), Air Canada a conservé la responsabilité du nombre estimatif de milles à échanger qui avaient été accumulés jusqu'au 31 décembre 2001. Aéroplan a assumé pour sa part la responsabilité de tous les milles émis à compter du 1^{er} janvier 2002. Le 31 décembre 2001, la direction d'Air Canada a estimé que, déduction faite des désistements, 103 milliards des 171 milliards de milles émis et en cours seraient échangés dans le futur.

Avec le concours d'acteurs indépendants, la direction d'Air Canada et celle d'Aéroplan ont estimé de nouveau le nombre de milles qui devraient être échangés relativement à des milles accumulés jusqu'au 31 décembre 2001. La direction prévoit à présent que 112 milliards de milles devraient être échangés, comparativement à l'estimation de 103 milliards auparavant. En vertu du CPSC, tel qu'il a été modifié le 9 juin 2004, la direction d'Air Canada et celle d'Aéroplan ont convenu d'apporter une nouvelle modification aux conditions du CPSC. À compter du 13 octobre 2006, en vertu de la modification, Air Canada a assumé la responsabilité d'échange représentant jusqu'à 112 milliards de milles et, en conséquence, une charge exceptionnelle de 102 M\$, dite « charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan » dans le présent Rapport de gestion, a été inscrite à cet égard en compensation des produits d'exploitation du 3^e trimestre 2006, ce qui a fait monter les produits reportés Aéroplan. La modification au CPSC représente un règlement entier et final entre les parties relativement aux obligations d'Air Canada liées à l'échange de milles acquis avant 2002. Aéroplan est désormais responsable de l'échange de tout mille Aéroplan en excédent du nouveau seuil de 112 milliards de milles.

Le Fonds de revenu Aéroplan effectue des distributions mensuelles à ses porteurs de parts. Le 16 octobre 2006, les fiduciaires du Fonds de revenu Aéroplan ont approuvé l'augmentation, de 0,0625 \$ à 0,0700 \$ par part, des distributions aux porteurs de parts à compter de la distribution devant être déclarée en décembre 2006, dans la foulée de la décision du conseil d'administration d'Aéroplan d'augmenter de la même valeur les distributions à ses commanditaires.

Le 16 octobre 2006, dans une démarche visant à élargir l'éventail de primes-voyages et à donner aux membres Aéroplan plus de souplesse dans l'organisation de leurs déplacements, Aéroplan a lancé son produit *primes Vol ClassiquePlus*, qui leur donne un accès illimité aux places disponibles sur la totalité des réseaux combinés d'Air Canada et de Jazz, tant en classe économique qu'en classe Affaires, avec possibilité de réservation jusqu'à deux heures avant le départ – pour autant qu'il y ait des places libres. Parallèlement, Aéroplan a annoncé deux changements à ses règles concernant l'acquisition et la durée de validité des milles Aéroplan, changements qui entreront en vigueur les 1^{er} janvier 2007 et 1^{er} juillet 2007 et qui ont pour but d'encourager les membres à participer plus activement au programme en y acquérant des milles et en les échangeant.

2.4 Modèle tarifaire d'Air Canada

Tout au long du trimestre, Air Canada a poursuivi la mise en œuvre de programmes visant à donner corps à son modèle tarifaire. C'est ainsi qu'elle s'est livrée à une activité intense pour ce qui est de l'élaboration des systèmes et la mise en place des préparatifs visant à étendre la portée de son modèle d'achat « à la carte » destiné à sa clientèle des tarifs nord-américains. La palette étendue d'options à la carte a été rendue publique au 4^e trimestre.

De plus, elle a franchi pendant le trimestre un important jalon en lançant sa première Passe de vols applicable à des vols internationaux long-courriers. Inaugurée en septembre, la Passe Londres donne aux voyageurs appelés à se rendre fréquemment au Royaume-Uni la possibilité d'acheter d'une traite six vols aller simple. En outre, en octobre, le modèle tarifaire des Passes de vols a été élargi de manière à permettre un modèle de tarification par abonnement. Les entreprises clientes peuvent désormais étaler le règlement de leurs Passes de vols sous forme de paiements périodiques à dates fixes. Le 19 octobre, la nouvelle Passe Amérique du Nord illimitée a été lancée au Canada, qui combine une tarification sous forme de paiements mensuels fixes à des déplacements illimités dans neuf zones définies pour l'Amérique du Nord.

Au 9 novembre 2006, Air Canada avait terminé le réaménagement intérieur de son huitième A320 d'Airbus et de son premier 767-300 de Boeing.

2.5 Gestion du risque lié au prix du carburant

En vue de gérer le risque lié à la volatilité du prix du carburant, la Société a couvert une part de ses besoins prévus en kérosène au moyen surtout de contrats de swap et d'options sur tunnels.

Au 30 septembre 2006, Air Canada avait couvert 58 % de ses besoins en carburant pour le reste de 2006 à des prix pouvant varier en moyenne de 87 \$ US à 91 \$ US le baril pour les contrats basés sur le kérosène, à en moyenne 75 \$ US à 86 \$ US le baril pour les contrats basés sur le mazout. Pour 2007, Air Canada a couvert 24 % de ses besoins à des prix variant en moyenne de 74 \$ US à 85 \$ US le baril pour les contrats basés sur le mazout, et en moyenne de 58 \$ US à 69 \$ S le baril pour les contrats basés sur le brut WTI. Depuis le 30 septembre 2006, Air Canada a conclu de nouvelles positions de couverture faisant appel à des options sur tunnels, qui ont permis d'augmenter de 9 % sa couverture pour le 1^{er} trimestre 2007, en vue de la porter à 26 % pour l'ensemble de 2007.

Au 3^e trimestre 2006, la Société a enregistré à la liquidation des instruments de couverture une perte de couverture nette de 10 M\$ au titre de la charge de carburant, et une perte nette de 2 M\$ au titre des charges hors exploitation liées à des instruments dérivés qui ne se qualifiaient pas pour la comptabilité de couverture. Sur une base cumulative annuelle, la Société a inscrit une perte de couverture nette de 11 M\$ au titre de la charge de carburant et une perte nette de 1 M\$ au titre des charges hors exploitation.

2.6 État des négociations salariales avec les syndicats

La majorité des salariés de la Société 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 la fin de 2006.

À ce jour, Air Canada a mené à terme les processus de négociation, de médiation ou d'arbitrage exécutoire avec les syndicats suivants :

- Les Travailleurs unis de l'automobile (« TCA »), qui représentent les agents – Ventes et Service clientèle et les préposés à l'Affectation des équipages. En l'occurrence, l'arbitre a accordé des augmentations de salaire de 1 % à compter de juin 2006, de 1,75 % à compter de juin 2007 et de 1,75 % à compter de juin 2008.
- AMICUS, qui représente les employés de la Société au Royaume-Uni. L'arbitre a accordé des augmentations de salaire de 2 % à compter d'avril 2006, mais aucune augmentation pour les années subséquentes.
- L'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale (« AIMTA »), qui représente les intérêts du personnel technique et des secteurs de la maintenance et des finances. L'arbitre a accordé des augmentations de 1 % à compter de juillet 2006, de 0,5 % à compter de janvier 2007, de 1,75 % à compter de juillet 2007 et de 1,75 % à compter de juillet 2008.
- La International Brotherhood of Teamsters (« IBT »), qui représente les employés des onze escales d'Air Canada aux États-Unis, regroupant au total quelque 800 employés actifs. Les augmentations de salaires décrétées par l'arbitre sont de 1,6 % à compter de septembre 2006, de 1 % en mars 2007, de 1,6 % en septembre 2007, de 1 % en mars 2008, de 1,6 % en septembre 2008 et de 1 % en mars 2009.
- La Canadian Air Line Dispatchers Association (« CALDA »), qui représente les régulateurs de vols d'Air Canada. Le 28 octobre 2006, Air Canada est parvenue à une entente avec le syndicat, en vertu de laquelle les taux de rémunération des régulateurs ont été majorés rétroactivement de 1,9 % à compter de juillet 2006, et augmenteront de 1,8 % en juillet 2007 puis de 1,6 % en juillet 2008.
- L'Association des pilotes d'Air Canada (« APAC »). En l'occurrence, l'arbitre a accordé des augmentations de 2 % à compter du 1^{er} juillet 2006, de 1,75 % à compter du 1^{er} juillet 2007 et de 1,75 % dès le 1^{er} juillet 2008.

Les négociations sur la réouverture des clauses salariales avec le Syndicat canadien de la fonction publique (« SCFP »), qui représente les agents de bord d'Air Canada, sont passées au stade de la médiation, qui devrait avoir lieu en novembre 2006.

Jazz a mené à terme le processus de négociation, de médiation ou d'arbitrage exécutoire 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 1 % à compter de juillet 2006, puis de 1,75 % en juillet 2007 et de 1,75 % en juillet 2008. Les négociations avec Teamsters Canada, représentant les agents de bord de Jazz, ont aussi abouti. Outre les modestes rajustements fixes aux échelles salariales

applicables aux employés embauchés après le 31 juillet 2003, l'arbitre a accordé aux employés représentés par les Teamsters des augmentations de salaire de 1 % valable dès le 1^{er} juin 2006, de 1,75 % valable le 1^{er} juin 2007 et de 1,75 % valable le 1^{er} juin 2008. La décision a également apporté un règlement à la question du partage des bénéfices par les agents de bord, lesquels sont désormais admissibles à en toucher les pleines retombées. Les négociations se poursuivent avec les régulateurs de vols de Jazz, représentés par la CALDA.

2.7 Vente d'actions de US Airways

Au 3^e trimestre 2005, la Société avait acquis, contre 75 M\$ US, une participation dans US Airways Group, Inc. (« US Airways »), lui procurant 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). Par suite de cette opération, la Société 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 tiré de la vente des 4,5 millions d'actions de US Airways s'établit à 232 M\$ (206 M\$ US).

En date du 9 novembre 2006, ACE détenait toujours 0,5 million d'actions de US Airways d'une valeur de marché de 25 M\$ US.

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

La Commission européenne, le département américain de la Justice et le Bureau de la concurrence du Canada, entre autres autorités compétentes, font actuellement 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 procédures.

Air Canada a pour ligne de conduite d'exercer ses activités commerciales dans le respect de la législation sur la concurrence qui s'applique à elle.

3. RÉSULTATS TRIMESTRIELS ET CUMULATIFS

3.1 Comparaison des résultats consolidés trimestriels et cumulatifs

Le tableau ci-après compare les résultats d'exploitation consolidés d'ACE pour le 3^e trimestre 2006 et pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2006 à ceux des périodes correspondantes de 2005.

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	3 ^{es} trimestres		Variation		Cumul annuel		Variation	
	2006	2005	\$	%	2006	2005	\$	%
Produits d'exploitation								
Passages	2 564	2 461	103	4	6 873	6 300	573	9
Fret	157	162	(5)	(3)	460	444	16	4
Autres	226	210	16	8	780	724	56	8
	2 947	2 833	114	4	8 113	7 468	645	9
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	(102)	-	(102)	s.o.	(102)	-	(102)	s.o.
	2 845	2 833	12	0	8 011	7 468	543	7
Charges d'exploitation								
Salaires et charges sociales	641	635	6	1	1 919	1 870	49	3
Carburant avions	762	675	87	13	1 962	1 620	342	21
Locations avions	108	112	(4)	(4)	334	300	34	11
Redevances aéroportuaires et de navigation	275	259	16	6	750	702	48	7
Maintenance, matières et fournitures avions	100	80	20	25	347	263	84	32
Communications et technologies de l'information	70	75	(5)	(7)	217	230	(13)	(6)
Restauration et fournitures connexes	93	94	(1)	(1)	255	253	2	1
Amortissement et désuétude	145	118	27	23	419	357	62	17
Commissions	61	68	(7)	(10)	188	206	(18)	(9)
Charge de main-d'œuvre exceptionnelle	-	-	-	-	33	-	33	s.o.
Autres	387	396	(9)	(2)	1 265	1 178	87	7
	2 642	2 512	130	5	7 689	6 979	710	10
Bénéfice d'exploitation	203	321	(118)		322	489	(167)	
Produits (charges) hors exploitation								
Intérêts créditeurs	33	20	13		84	47	37	
Intérêts débiteurs	(94)	(76)	(18)		(273)	(228)	(45)	
Intérêts capitalisés	18	2	16		40	8	32	
Gain à la vente d'actions de US Airways	52	-	52		152	-	152	
Gain (perte) à la vente d'actifs et provisions sur actifs	(4)	2	(6)		-	2	(2)	
Gain de dilution	-	-	-		220	190	30	
Autres	(17)	14	(31)		(14)	(16)	2	
	(12)	(38)	26		209	3	206	
Bénéfice avant les éléments suivants :	191	283	(92)		531	492	39	
Intérêts minoritaires	(19)	(9)	(10)		(53)	(16)	(37)	
Écart de change	(3)	125	(128)		117	57	60	
Impôts sur les bénéfices	(66)	(128)	62		(138)	(170)	32	
Bénéfice de la période	103	271	(168)		457	363	94	
Bénéfice par action								
- de base	1,01 \$	2,67 \$	(1,66) \$		4,49 \$	3,75 \$	0,74 \$	
- dilué	0,95 \$	2,33 \$	(1,38) \$		4,11 \$	3,39 \$	0,72 \$	
BAILALA¹⁾	456	551	(95)		1 075	1 146	(71)	
BAILALA, exclusion faite des charges exceptionnelles¹⁾	558	551	7		1 210	1 146	64	

1) On se reportera aux « Mesures financières hors aux PCGR », page 26, pour un rapprochement du BAILALA.

ACE déclare un bénéfice d'exploitation de 203 M\$ pour le 3^e trimestre 2006, en baisse de 118 M\$ par rapport au bénéfice d'exploitation de 321 M\$ du 3^e trimestre 2005. Pour les neuf premiers mois de 2006, ACE a enregistré un bénéfice d'exploitation de 322 M\$, en baisse de 167 M\$ par rapport à la période correspondante de 2005.

Les résultats du 3^e trimestre 2006 tiennent compte d'une charge exceptionnelle de 102 M\$, inscrite en compensation des produits d'exploitation, liée aux obligations d'Air Canada relativement à l'échange de milles Aéroplan d'avant 2002, dont il est question plus haut au point 2.3. En février 2006, la Société a annoncé un plan de réduction de 20 % de ses effectifs non syndiqués, qui devrait avoir été mené à bien, pour l'essentiel, d'ici la fin de 2006. Au 9 novembre 2006, environ 66 % des compressions de postes visées avaient été réalisées. Une charge de main-d'œuvre exceptionnelle de 33 M\$ a été inscrite au 1^{er} trimestre 2006 relativement à ce plan, dont 28 M\$ ont été répercutés sur le secteur des Services Air Canada et 5 M\$ sur celui des Services techniques Air Canada (« ACTS »).

Exclusion faite de la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan, le bénéfice d'exploitation du 3^e trimestre 2006 est de 16 M\$ inférieur à celui du 3^e trimestre 2005. Exclusion faite de la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan et de la charge de main-d'œuvre exceptionnelle de 33 M\$ a été inscrite au 1^{er} trimestre 2006, le bénéfice d'exploitation des neuf premiers mois de 2006 s'est replié de 32 M\$ par rapport à la même période de 2005.

Sur une base consolidée, pour le 3^e trimestre 2006, le BAIIALA a reculé de 95 M\$ par rapport au 3^e trimestre 2005. Compte non tenu de la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan, le BAIIALA s'est amélioré de 7 M\$ par rapport au 3^e trimestre 2005. Pour le 3^e trimestre 2006, les secteurs Aéroplan et Jazz ont vu leur BAIIALA progresser de 13 M\$ et de 15 M\$, respectivement, par rapport au 3^e trimestre 2005, progrès qui ont été plus qu'annulés par les reculs des BAIIALA des Services Air Canada et d'ACTS, de 134 M\$ et de 10 M\$ respectivement. Compte non tenu de la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan, le BAIIALA des Services Air Canada a diminué de 32 M\$ par rapport au 3^e trimestre 2005.

Sur une base consolidée, le BAIIALA a baissé de 71 M\$ pour les neuf premiers mois de 2006, par rapport à la même période de 2005. Exclusion faite de la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan et de la charge de main-d'œuvre exceptionnelle, le BAIIALA s'est accru de 64 M\$. Au cours des neuf premiers mois de 2006, les secteurs Aéroplan et Jazz ont vu leur BAIIALA s'améliorer de 38 M\$ et 66 M\$ respectivement, progrès qui ont été plus qu'annulés par les reculs du BAIIALA des Services Air Canada et d'ACTS, de 115 M\$ et de 70 M\$, respectivement. Compte non tenu de la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan et de la charge de main-d'œuvre exceptionnelle de 28 M\$ enregistrée au 1^{er} trimestre 2006, le BAIIALA des Services Air Canada a progressé de 15 M\$ au cumul annuel. N'eut été de la charge de main-d'œuvre exceptionnelle de 5 M\$ enregistrée au 1^{er} trimestre 2006, le BAIIALA du secteur ACTS aurait diminué de 65 M\$ par rapport aux neuf premiers mois de 2005.

Sur une base consolidée, les produits d'exploitation se sont accrus de 12 M\$ par rapport au 3^e trimestre 2005 et de 543 M\$ ou 7 % par rapport aux neuf premiers mois de 2005. Compte non tenu de la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan, les produits d'exploitation consolidés se sont accrus de 114 M\$, ou 4 %, par rapport au 3^e trimestre 2005, et de 645 M\$, ou 9 %, par rapport aux neuf premiers mois de 2005, par suite surtout de la hausse des produits passages attribuable aux gains de rendement et améliorations du trafic entraînés par l'augmentation de la demande. Les produits passages réseau du 3^e trimestre 2006 et des neuf premiers mois de 2006 s'inscrivent en hausse de 103 M\$, ou 4 %, et de 573 M\$, ou 9 %, respectivement. Les produits ont augmenté au 3^e trimestre 2006 malgré l'appréciation du dollar Canadien sur les produits tirés des lignes transatlantiques, transfrontalières américaines et intérieures, la menace terroriste au Royaume-Uni, qui a donné lieu à un resserrement des mesures de sûreté, et le retrait temporaire d'un produit de l'un des fournisseurs en réponse aux modifications du modèle de distribution. Les produits fret du 3^e trimestre 2006 ont diminué de 5 M\$, ou 3 %, par rapport au 3^e trimestre 2005, en raison surtout de la diminution des produits tirés des lignes transpacifiques. À l'échelle du réseau, le trafic fret a reculé de 4 %, tandis que le rendement fret du 3^e trimestre 2006 a gagné 1 %. Les autres produits ont augmenté de 16 M\$, ou 8 %, au 3^e trimestre 2006, et de 56 M\$, ou 8 %, au cours des neuf premiers mois de 2006, par suite surtout du plus grand nombre de milles Aéroplan échangés et des produits tirés des travaux de maintenance à contrat. Au cumul, l'augmentation des produits tirés de ces deux sources a été partiellement effacée par la baisse du chiffre d'affaires de Vacances Air Canada, surtout au 1^{er} trimestre 2006, par suite de la baisse du trafic passagers.

Pour le 3^e trimestre 2006 et les neuf premiers mois de 2006, les charges d'exploitation consolidées ont augmenté de 130 M\$, ou 5 %, et de 710 M\$, ou 10 %, respectivement, par rapport aux périodes

correspondantes de 2005. Le coût unitaire, mesuré en charges d'exploitation par SMO, a augmenté de 2 % par rapport au 3^e trimestre 2005 et de 6 % par rapport au neuf premiers mois de 2005. Compte non tenu de la charge de carburant, le coût unitaire a baissé de 1 % pendant le trimestre. Au cumul annuel, compte non tenu de la charge de carburant et de la charge de main-d'œuvre exceptionnelle de 33 M\$ enregistrée au 1^{er} trimestre 2006, le coût unitaire a augmenté de 2 % par rapport à la période correspondante de 2005.

Les charges hors exploitation totalisent 12 M\$ pour le 3^e trimestre 2006, contre des charges hors exploitation de 38 M\$ au 3^e trimestre 2005. Pour les neuf premiers mois de 2006, les produits hors exploitation se chiffrent à 209 M\$, comparativement à des produits hors exploitation de 3 M\$. Pour le 3^e trimestre 2006 et les neuf premiers mois de 2006, les intérêts débiteurs nets ont diminué de 11 M\$ et de 24 M\$, respectivement, par rapport aux périodes correspondantes de 2005. Ainsi, l'augmentation des intérêts débiteurs, alimentée essentiellement par les opérations de financement de nouveaux appareils, a été plus qu'annulée par les intérêts capitalisés et la hausse des intérêts créditeurs issue de soldes de caisse et de taux d'intérêt moyens plus élevés. Le résultat cumulatif pour 2006 tient compte d'un gain de 152 M\$ avant impôts lié à la vente d'actions de US Airways et d'un gain de dilution de 220 M\$, résultat du premier appel public à l'épargne (« PAPE ») lancé pour le Fonds de revenu Jazz. Le résultat cumulatif pour 2005 comprenait un gain de dilution de 190 M\$ consécutif au PAPE réalisé par ACE à l'égard du Fonds de revenu Aéroplan, une charge de 29 M\$ avant impôts liée à l'extinction de la facilité de crédit avec GE et un gain de 17 M\$ lié aux swaps de taux d'intérêt portant sur les contrats de location de deux appareils 767 de Boeing.

La perte de change liée à la réévaluation d'éléments monétaires libellés en devises se chiffre à 3 M\$ pour le 3^e trimestre 2006, contre un gain de change de 125 M\$ au 3^e trimestre 2005. Pour les neuf premiers mois de 2006, le gain de change lié à la réévaluation d'éléments monétaires libellés en devises s'établit à 117 M\$ et vient de l'appréciation du dollar canadien au 30 septembre 2006 par rapport au 31 décembre 2005. Cela se compare à un gain de change de 57 M\$ pour les neuf premiers mois de 2005.

Le 3^e trimestre 2006 se solde par un bénéfice net de 103 M\$, soit un bénéfice dilué de 0,95 \$ par action, contre 271 M\$, ou un bénéfice dilué de 2,33 \$ par action, au 3^e trimestre 2005. Au cumul annuel, le bénéfice net a progressé de 94 M\$, soit un bénéfice dilué de 0,72 \$ par action, par rapport à la même période de 2005.

3.2 Comparaison des résultats sectoriels trimestriels et cumulatifs

Les tableaux ci-après comparent les résultats sectoriels pour le 3^e trimestre 2006 et pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2006 à ceux des périodes correspondantes de 2005. On se reportera à la note 11 afférente aux états financiers consolidés non vérifiés du 3^e trimestre 2006 d'ACE pour un complément d'information sur les différents secteurs.

(en millions de dollars)	3^e trimestre 2006 par rapport au 3^e trimestre 2005					ACE Consolidé
	Services Air Canada	Aéroplan	Jazz	ACTS	ENSE	
Produits passages	97	-	-	-	6	103
Produits fret	(5)	-	-	-	-	(5)
Autres produits	(4)	23	-	1	(4)	16
Produits externes	88	23	-	1	2	114
Produits intersectoriels	9	(1)	95	2	(105)	-
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	97	22	95	3	(103)	114
	(102)	-	-	-	-	(102)
Produits d'exploitation	(5)	22	95	3	(103)	12
Salaires et charges sociales	(9)	3	12	(2)	2	6
Carburant avions	87	-	33	-	(33)	87
Coûts de propriété (LADD) ¹⁾	8	1	14	-	-	23
Redevances aéroportuaires	17	-	14	-	(15)	16
Maintenance, matières et fournitures avions	17	-	12	7	(16)	20
Commissions	(7)	-	-	-	-	(7)
Frais payés à Jazz au titre du CAC ²⁾	43	-	-	-	(43)	-
Autres charges d'exploitation	(19)	6	9	8	(19)	(15)
Charges d'exploitation	137	10	94	13	(124)	130
Bénéfice (perte) d'exploitation	(142)	12	1	(10)	21	(118)
Intérêts débiteurs, montant net	8	1	4	(1)	(1)	11
Gain à la vente d'actions de US Airways	-	-	-	-	52	52
Gain (perte) sur cession	2	-	(3)	-	(5)	(6)
Autres produits (charges) hors exploitation	(31)	1	-	-	(1)	(31)
Total des produits (charges) hors exploitation	(21)	2	1	(1)	45	26
Bénéfice avant les éléments suivants :	(163)	14	2	(11)	66	(92)
Intérêts minoritaires	2	-	-	-	(12)	(10)
Écart de change	(129)	-	-	-	1	(128)
Économie (charge) d'impôts sur les bénéfices	94	-	-	-	(32)	62
Résultats sectoriels	(196)	14	2	(11)	23	(168)
Marge d'exploitation (variation en points)³⁾	(5,1)	5,1	(3,3)	(5,1)	(3,9)	(4,2)
Marge d'exploitation (variation en points), exclusion faite de la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	(1,7)	5,1	(3,3)	(5,1)	(3,9)	(1,0)
BIIIALA / BAIIA⁴⁾	(134)	13	15	(10)	21	(95)
BIIIALA / BAIIA, exclusion faite de la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan⁴⁾	(32)	13	15	(10)	21	7

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

2) Ne comprend pas les coûts refacturés, remboursés à Jazz, tel qu'il est défini dans le CAC de Jazz, comme les frais de carburant, les droits aéroportuaires et de navigation, et de certaines autres charges.

3) Tient compte de la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan de 102 M\$.

4) On se reportera aux « Mesures financières hors PCGR », page 26, pour un complément d'information sur le rapprochement du BIIIALA et du BAIIA au résultat d'exploitation. En ce qui concerne Aéroplan et ACTS, le BAIIA est proche du BIIIALA, si ce n'est que ces deux secteurs n'ont pas de frais de location d'appareils.

VARIATION (en millions de dollars)	Neuf mois clos le 30 septembre 2006 par rapport aux neuf mois clos le 30 septembre 2005					ACE Consolidé
	Services Air Canada	Aéroplan	Jazz	ACTS	ENSE	
Produits passages	568	-	(1)	-	6	573
Produits fret	16	-	-	-	-	16
Autres produits	(6)	76	2	16	(32)	56
Produits externes	578	76	1	16	(26)	645
Produits intersectoriels	8	(1)	309	49	(365)	-
	586	75	310	65	(391)	645
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	(102)	-	-	-	-	(102)
Produits d'exploitation	484	75	310	65	(391)	543
Salaires et charges sociales	(21)	6	39	23	2	49
Carburant avions	341	-	101	1	(101)	342
Coûts de propriété (LADD) ¹⁾	48	7	50	(1)	(8)	96
Redevances aéroportuaires	48	-	45	-	(45)	48
Maintenance, matières et fournitures avions	50	-	21	60	(47)	84
Commissions	(18)	-	-	-	-	(18)
Frais payés à Jazz au titre du CAC ²⁾	148	-	-	-	(148)	-
Charges de main-d'œuvre exceptionnelle	28	-	-	5	-	33
Autres charges d'exploitation	23	31	38	46	(62)	76
Charges d'exploitation	647	44	294	134	(409)	710
Bénéfice (perte) d'exploitation	(163)	31	16	(69)	18	(167)
Intérêts débiteurs, montant net	27	4	9	(2)	(14)	24
Gain à la vente d'actions US Airways	-	-	-	-	152	152
Gain (perte) sur cession	5	-	(3)	-	(4)	(2)
Gain de dilution	-	-	-	-	30	30
Autres produits (charges) hors exploitation	(33)	(1)	-	1	35	2
Total des produits (charges) hors exploitation	(1)	3	6	(1)	199	206
Bénéfice avant les éléments suivants :	(164)	34	22	(70)	217	39
Intérêts minoritaires	2	-	-	-	(39)	(37)
Écart de change	61	-	-	(1)	-	60
Économie (charge) d'impôts sur les bénéfices	56	-	-	-	(24)	32
Résultats sectoriels	(45)	34	22	(71)	154	94
Marge d'exploitation (variation en points)³⁾	(2,4)	3,5	(2,4)	(12,0)	(1,1)	(2,5)
Marge d'exploitation (variation en points), exclusion faite des charges exceptionnelles	(1,1)	3,5	(2,4)	(12,0)	(1,1)	(1,3)
BIIIALA / BIIIA⁴⁾	(115)	38	66	(70)	10	(71)
BIIIALA / BIIIA, exclusion faite des charges exceptionnelles⁴⁾	15	38	66	(65)	10	64

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

2) Ne comprend pas les coûts refacturés, remboursés à Jazz, comme les frais de carburant, les droits d'atterrissage et les redevances aéroportuaires et de navigation.

3) Tient compte de la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan et de la charge de main-d'œuvre exceptionnelle.

4) On se reportera aux « Mesures financières hors PCGR », page 26, pour un complément d'information sur le rapprochement du BIIIALA et du BIIIA au résultat d'exploitation. En ce qui concerne Aéroplan et ACTS, le BIIIA est proche du BIIIALA, si ce n'est que ces deux secteurs n'ont pas de frais de location d'appareils.

3.3 Services Air Canada

Le secteur des Services Air Canada a déclaré un bénéfice d'exploitation de 130 M\$ au 3^e trimestre 2006, en baisse de 142 M\$ par rapport au bénéfice d'exploitation de 272 M\$ du 3^e trimestre 2005. Compte non tenu de la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan, le bénéfice d'exploitation a reculé de 40 M\$. Le BAIIALA a diminué de 134 M\$ par rapport au 3^e trimestre 2005. Compte non tenu de la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan, le BAIIALA a diminué de 32 M\$.

Pour les neuf premiers mois de 2006, les Services Air Canada ont déclaré un bénéfice d'exploitation de 119 M\$, en baisse de 163 M\$ par rapport au bénéfice d'exploitation de 282 M\$ de 2005. Exclusion faite de la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan et de la charge de main-d'œuvre exceptionnelle, le bénéfice d'exploitation a baissé de 33 M\$ par rapport à la même période de 2005. Le BAIIALA s'est replié de 115 M\$ sur une base cumulative annuelle. Exclusion faite de la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan et de la charge de main-d'œuvre exceptionnelle, le BAIIALA s'est amélioré de 15 M\$.

Produits passages

Les produits passages réseau pour le 3^e trimestre 2006 et les neuf premiers mois de 2006 sont en hausse de 97 M\$, ou 4 %, et de 568 M\$ ou 9 %, respectivement, traduisant en cela l'amélioration du rendement et du trafic à l'échelle du réseau par suite d'une hausse de la demande. Le rendement unitaire a progressé à l'échelle du réseau de 1 % au 3^e trimestre 2006 et de 4 % pendant les neuf premiers mois de 2006, conséquence surtout des majorations des tarifs et suppléments visant à compenser la flambée des prix du carburant. L'incidence des majorations tarifaires liées au carburant a été en partie annulée par la plus grande vigueur du dollar canadien pour les produits tirés des lignes internationales, des lignes transfrontalières et des lignes intérieures, l'effet de la menace terroriste le 10 août 2006 à Londres (R.-U.), qui a donné lieu à un resserrement des mesures de sûreté et du retrait temporaire d'un produit de l'un des fournisseurs en réponse aux modifications du modèle de distribution. Au 3^e trimestre 2006 ainsi que pour les neuf premiers mois de 2006, le trafic s'est accru de 3 % et de 5 %, respectivement, en regard d'une capacité de 3 % supérieure à celle du 3^e trimestre 2005 et de 4 % à celle des neuf premiers mois de 2005 – ce qui a amené le coefficient d'occupation à se replier de 0,6 point pour le trimestre et à gagner 0,5 point sur une base cumulative annuelle. Alors que les PPSMO du 3^e trimestre 2006 n'ont pratiquement pas évolué par rapport au 3^e trimestre 2005, vu que l'amélioration du rendement unitaire a été contrebalancée par le recul des coefficients d'occupation, l'augmentation de 5 % des PPSMO sur une base cumulative annuelle est attribuable à la croissance du rendement réseau et à l'amélioration des coefficients d'occupation pendant la période.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage en ce qui concerne les produits passages, la capacité, le trafic, le coefficient d'occupation, le rendement unitaire et les produits passages par SMO du 3^e trimestre 2006 et des neuf premiers mois de 2006 par rapport aux périodes correspondantes de 2005.

3^e trimestre 2006 par rapport au 3^e trimestre 2005	Produits passages Variation (%)	Capacité (en SMO) Variation (%)	Trafic (en PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (p^{ts})	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	4	4	2	(1,4)	2	0
Lignes transfrontalières	14	20	19	(0,7)	(4)	(5)
Lignes transatlantiques	(3)	(6)	(6)	(0,5)	3	2
Lignes transpacifiques	2	4	5	1,3	(3)	(2)
Autres lignes	10	5	6	0,7	2	3
Réseau	4	3	3	(0,6)	1	0

Cumul 2006 par rapport au cumul 2005	Produits passages Variation (%)	Capacité (en SMO) Variation (%)	Trafic (en PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (p ^{ts})	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	8	4	3	(1,1)	5	3
Lignes transfrontalières	19	12	16	2,6	3	6
Lignes transatlantiques	5	2	2	0,6	2	3
Lignes transpacifiques	3	0	2	1,8	1	3
Autres lignes	10	1	3	1,3	7	9
Réseau	9	4	5	0,5	4	5

Les produits passages intérieurs ont augmenté de 42 M\$, ou 4 %, par rapport au 3^e trimestre 2005 en raison de l'augmentation du trafic et de l'amélioration de 2 % des rendements unitaires, par suite des majorations tarifaires opérées dans le but de compenser la hausse des coûts du carburant. Le trafic s'est accru de 2 % en regard d'une capacité en progression de 4 %, ce qui a fait baisser de 1,4 point le coefficient d'occupation. L'augmentation de capacité s'est principalement centrée sur les services transcontinentaux, sur l'Ouest du Canada et sur le Canada Atlantique. Sur le segment intérieur, les PPSMO n'ont pratiquement pas bougé par rapport au 3^e trimestre 2005, l'amélioration des rendements ayant été annulée par la baisse des coefficients d'occupation. Pour les neuf premiers mois de 2006, les produits passages intérieurs se sont accrus de 207 M\$, ou 8 %, par suite des majorations de tarifs visant à compenser les coûts du carburant par rapport à la même période de 2005. L'abandon des services intérieurs assurés par CanJet en date du 10 septembre 2006 ne s'est répercuté que très marginalement sur le trafic intérieur d'Air Canada au 3^e trimestre 2006. La demande plus prononcée à l'égard du produit *Tango Plus*, dont le prix est plus élevé, a aussi joué dans la croissance des produits passages par rapport aux neuf premiers mois de 2005. Au cumul annuel, les PPSMO ont monté de 3 % par suite d'un gain de rendement de 5 % partiellement annulé par le recul de 1,1 point du coefficient d'occupation.

En ce qui concerne le trafic transfrontalier, les produits passages ont augmenté de 57 M\$, ou 14 %, comparativement au 3^e trimestre 2005, et de 227 M\$, ou 19 %, en ce qui concerne les neuf premiers mois de 2006, en regard d'augmentations de trafic de 19 % et de 16 %, respectivement. L'augmentation du chiffre d'affaires vient principalement du relèvement de la capacité et d'une plus forte demande ainsi que d'un rendement au 1^{er} semestre 2006 qui a été de 6 % supérieur à celui de la période correspondante de 2005. Le rendement unitaire s'est replié de 4 % au 3^e trimestre 2006, traduisant en cela la croissance par rapport à 2005 des vols long-courriers vers des destinations de villégiature clés qui ont attiré un surcroît de trafic au rendement moyen inférieur et fait baisser globalement le rendement moyen pondéré par passager-mille payant (PMP). La longueur moyenne des étapes s'est accrue d'environ 7 % par rapport à la fois au 3^e trimestre et aux neuf premiers mois de 2005. L'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain pour les ventes libellées en dollars US a également joué dans la baisse du rendement unitaire pour le trimestre. Au 3^e trimestre 2006, ces facteurs ont plus que contrebalancé les majorations tarifaires visant à compenser la hausse du prix du carburant par rapport à 2005. Au cumul annuel, le rendement s'est amélioré de 3 %, résultat de majorations liées au carburant en partie annulées par l'incidence d'un dollar canadien plus vigoureux et l'ajout de vols long-courriers vers des marchés surtout de villégiature. La croissance de 11 % du rendement au 1^{er} trimestre 2006 vient principalement de la grande rivalité des prix qui avait marqué le 1^{er} trimestre 2005 et occasionné alors l'offre d'importants rabais. La croissance du trafic passagers tant pour le trimestre que pour les neuf premiers mois de 2006 vient essentiellement de l'augmentation de la capacité sur Las Vegas, San Francisco et Los Angeles et de l'ajout de la ligne Toronto-San Diego en juin 2006. Conséquence du recul des rendements et taux d'occupation, les PPSMO se sont repliés de 5 % par rapport au 3^e trimestre 2005. Au cumul annuel, les PPSMO sont de 6 % supérieurs à ceux de la période correspondante de 2005, en raison des gains de rendement et des coefficients d'occupation plus élevés.

Les produits passages tirés des lignes transatlantiques ont baissé de 21 M\$, ou 3 %, au 3^e trimestre 2006, en regard d'une capacité réduite de 6 %, principalement sur les lignes britanniques, en phase avec la réduction de 6 % du trafic passagers. Le rendement par PMP a gagné 3 % par rapport au 3^e trimestre 2005. Les lignes transatlantiques d'Air Canada se sont aussi ressenties de la menace terroriste du 10 août 2006 au Royaume-Uni, qui a donné lieu par la suite à un resserrement des mesures de sûreté à l'échelle du réseau. Dans les semaines qui ont suivi l'incident, les liaisons avec le Royaume-Uni et d'autres grandes portes d'entrée en Europe ont connu une modification des tendances en matière de réservations, un déplacement des flux de trafic vers d'autres grandes plaques tournantes et une augmentation des annulations de passagers à la dernière minute. Les transporteurs concurrents ont également accru leur capacité vers l'Atlantique Nord au 3^e trimestre 2006. Le réseau transatlantique d'Air Canada a évolué par rapport à il y a un an, notamment dans la

foulée de la conversion, fin 2005, du service estival sur Rome en un service assuré à longueur d'année. En outre, début septembre, Air Canada a modifié son service entre Halifax-St. John's et Londres pour le faire passer à un service sans escale entre Halifax et Londres. Au cumul annuel, le rendement a gagné 2 % par rapport à 2005, et le trafic s'est amélioré de 2 % en regard d'une capacité en hausse de 2 %. L'avantage procuré par les suppléments imposés sur le prix des billets pour compenser la hausse des coûts du carburant a été en partie annulé par la plus grande vigueur du dollar canadien.

Les produits passages tirés des lignes transpacifiques ont augmenté de 7 M\$, ou 2 %, au 3^e trimestre 2006, et de 20 M\$, ou 3 %, pendant les neuf premiers mois de 2006. Au 3^e trimestre 2006, l'augmentation des produits passages transpacifiques est venue principalement de la hausse des suppléments carburant et du trafic, qui a été en partie contrebalancée par un repli de 3 % du rendement – les hausses des suppléments carburant ayant été plus qu'annulées par la plus grande vigueur du dollar canadien en ce qui concerne les ventes libellées en devises. Au 3^e trimestre 2006, le trafic s'est accru de 15 % sur le marché combiné de la Chine (dont Hong Kong) et de la Corée. Les rendements dégagés sur les lignes japonaises se sont largement ressentis des ventes libellées en yens, par suite du grand nombre de réservations effectuées au départ du Japon à destination du Canada. La hausse du trafic à marge élevée a aussi contribué à compenser les effets négatifs des cours du change. Du point de vue du trafic, les lignes sur Tokyo et Osaka ont produit des résultats supérieurs à ceux du 3^e trimestre 2005. Le service sur Nagoya n'a pas été assuré à l'été 2006. Pour le 3^e trimestre 2006, les PPSMO se sont repliés de 2 %, par suite d'une baisse de 3 % des rendements qui a été en partie annulée par une amélioration de 1,3 point des coefficients d'occupation. Pour les neuf premiers mois de 2006, l'augmentation des produits passages provient principalement des suppléments plus élevés imposés sur le prix des billets en vue de compenser la hausse des coûts du carburant, ainsi que de la croissance du trafic et de l'amélioration des rendements. L'impact des suppléments carburant a néanmoins été en partie atténué par la plus grande vigueur du dollar canadien en ce qui concerne les ventes libellées en devises. Au cumul annuel, la croissance du trafic a été en grande partie effacée par les changements dans le mode de comptabilisation des produits tirés d'un service sur l'Inde qui, en novembre 2005, est passé d'un service sans escale Toronto-Delhi à un service avec escale à Zurich. Alors que, l'année précédente, tous les produits de ce service avaient été constatés exclusivement au titre des lignes transpacifiques, à présent seuls les produits du tronçon Zurich-Delhi en relèvent. Sur une base cumulative annuelle, les PPSMO se sont accrus de 3 %, résultat à la fois d'un gain de 1,8 point du coefficient d'occupation et d'une amélioration de 1 % du rendement unitaire.

Les produits passages tirés des autres lignes (sur le Pacifique-Sud, les Antilles, le Mexique et l'Amérique du Sud) ont augmenté de 12 M\$, ou 10 %, par rapport au 3^e trimestre 2005, et de 46 M\$, ou 10 %, par rapport aux neuf premiers mois de 2005, conséquence principalement des suppléments carburant et de la hausse du trafic. Cette hausse de trafic s'est principalement manifestée sur les lignes mexicaines et, dans une moindre mesure, sur les Antilles, dans la foulée de l'augmentation de capacité. En ce qui concerne le 3^e trimestre 2006 et les neuf premiers mois de 2006, les PPSMO se sont accrus de 3 % et de 9 %, respectivement, en raison surtout des gains réalisés sur les plans des rendements et des coefficients d'occupation.

Produits fret

Les produits fret du 3^e trimestre 2006 ont diminué de 5 M\$, ou 3 %, par rapport au 3^e trimestre 2005, en raison surtout du recul observé sur les lignes transpacifiques. À l'échelle du réseau, le trafic fret s'est replié de 4 % tandis que le rendement fret du 3^e trimestre 2006 a gagné 1 % par rapport au 3^e trimestre 2005. Les produits tirés des opérations tout-cargo au 3^e trimestre 2006 n'ont pratiquement pas évolué par rapport au 3^e trimestre 2005. Sur les lignes transatlantiques, les produits tirés des services tout-cargo ont augmenté en phase avec la hausse du trafic, tandis que, sur les lignes transpacifiques, ils ont régressé dans la foulée de la réduction des vols sur Shanghai pendant le trimestre.

Pour les neuf premiers mois de 2006, les produits fret se sont accrus de 16 M\$, ou 4 %, par suite de la croissance de 7 % du trafic marchandises, qui a été en partie annulée par un recul de 3 % des rendements unitaires. Les produits fret des neuf premiers mois de 2006 sont de 32 M\$ supérieurs à ceux de la période correspondante de 2005. Cette hausse du chiffre d'affaires s'est principalement concentrée sur les lignes transpacifiques au premier semestre de 2006, pendant lequel des avions-cargos MD-11 supplémentaires ont été mis en service.

Autres produits

Pour le 3^e trimestre 2006 et les neuf premiers mois de 2006, les autres produits ont augmenté de 5 M\$ et de 2 M\$, respectivement, par rapport aux périodes correspondantes de 2005, et proviennent notamment d'une hausse des frais d'annulation ou de modification et de diverses autres augmentations de produits. Au cumul annuel, cette hausse des produits a été largement annulée par une baisse du chiffre d'affaires de Vacances Air Canada au 1^{er} trimestre 2006, consécutive à la baisse du trafic passagers.

Les produits d'exploitation du 3^e trimestre 2006 tiennent également compte de la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan de 102 M\$, qui découle de l'obligation d'Air Canada à l'égard de l'échange des milles Aéroplan d'avant 2002, dont il est question plus haut au point 2.3.

Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation du 3^e trimestre 2006 et des neuf premiers mois de 2006 se sont accrues de 137 M\$, ou 6 %, et de 647 M\$, ou 9 %, respectivement. Cette hausse des charges d'exploitation prend en compte une augmentation de 87 M\$ ou 13 % de la charge de carburant pour le trimestre, et de 341 M\$, ou 21 %, au cumul annuel. L'augmentation des frais à payer à Jazz au titre du CAC et des coûts refacturés a aussi beaucoup joué dans les augmentations par rapport à la fois au 3^e trimestre 2005 et aux neuf premiers mois de 2005.

Une charge de main-d'œuvre exceptionnelle de 28 M\$ a été inscrite au titre des Services Air Canada pour le 1^{er} trimestre 2006.

Le coût unitaire, mesuré en charges d'exploitation par SMO (« CESMO »), a augmenté de 2 % par rapport au 3^e trimestre 2005 et de 5 % par rapport aux neuf premiers mois de 2005. Exclusion faite de la charge de carburant, le coût unitaire s'est replié de 1 % pendant le trimestre. Au cumul annuel, compte non tenu de la charge de carburant et de la charge de main-d'œuvre exceptionnelle, le coût unitaire a monté de 1 % par rapport à la période correspondante de 2005. Le tableau ci-après compare les CESMO des Services Air Canada des 3^e trimestre 2006 et des neuf premiers mois de 2006 avec ceux des périodes correspondantes de 2005.

<i>(en cents par siège-mille offert)</i>	3 ^{es} trimestres		Variation		Cumuls annuels		Variation	
	2006	2005	\$	%	2006	2005	\$	%
Salaires	2,09	2,19	(0,10)	(5)	2,28	2,40	(0,12)	(5)
Charges sociales	0,54	0,59	(0,05)	(8)	0,66	0,70	(0,04)	(6)
Coûts de propriété (LAAD) ¹⁾	1,13	1,13	-	-	1,28	1,22	0,06	5
Redevances aéroportuaires et de navigation	1,57	1,53	0,04	3	1,61	1,56	0,05	3
Maintenance, matières et fournitures avions	0,95	0,88	0,07	8	1,21	1,14	0,07	6
Restauration et fournitures connexes	0,52	0,54	(0,02)	(4)	0,53	0,55	(0,02)	(4)
Commissions	0,35	0,40	(0,05)	(13)	0,40	0,46	(0,06)	(13)
Frais payés à Jazz au titre du CAC	1,29	1,08	0,21	19	1,38	1,11	0,27	24
Autres	3,46	3,41	0,05	1	4,04	3,82	0,22	6
Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de main-d'œuvre et de la charge de carburant²⁾	10,61	10,67	(0,06)	(1)	12,01	11,85	0,16	1
Charge de carburant	4,35	3,98	0,37	9	4,20	3,60	0,60	17
Charge de main-d'œuvre exceptionnelle	-	-	-	s.o.	0,06	-	0,06	s.o.
Total des charges d'exploitation	14,96	14,65	0,31	2	16,27	15,45	0,82	5

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 hors PCGR », page 26, pour un complément d'information.

Les charges salariales s'établissent à 367 M\$ pour le 3^e trimestre 2006, en baisse de 4 M\$ ou 1 % par rapport au 3^e trimestre 2005, par suite surtout de la diminution de l'effectif moyen de l'ordre de 755 équivalents temps plein (« ETP »), ou 3 %, qu'est venue en partie annuler une hausse du salaire moyen. Sur une base annuelle cumulative, les charges salariales ont reculé de 16 M\$ ou 1 % par rapport à la période correspondante de 2005, en raison surtout de la baisse de 1 % de l'effectif moyen en ETP.

Les charges sociales ont diminué de 5 M\$, ou 5 %, au 3^e trimestre 2006, conséquence d'une diminution des avantages complémentaires de retraite, elle-même contrebalancée par une hausse de la charge de retraite du fait de l'application d'un taux d'actualisation plus bas aux obligations de retraite. Pour les neuf premiers mois de 2006, les charges sociales ont diminué de 5 M\$, ou 2 %, par suite surtout de la baisse des avantages complémentaires de retraite, que sont venues en partie annuler une hausse de la charge de retraite et une augmentation des prestations de santé du personnel actif.

Alimentée par les prix élevés du pétrole, la charge de carburant a monté de 87 M\$, ou 13 %, au 3^e trimestre 2006, faisant augmenter de 341 M\$ ou 21 % le cumul annuel par rapport à 2005. Au 3^e trimestre 2006, la hausse moyenne de 124 M\$ du prix de base du carburant, l'augmentation de 21 M\$

liée au trafic et une perte de couverture sur le carburant de 10 M\$ ont été en partie absorbées par la vigueur du dollar canadien par rapport au dollar US, qui a rapporté 68 M\$. Pour les neuf premiers mois de 2006, la hausse moyenne de 406 M\$ du prix de base du carburant, l'augmentation de 77 M\$ liée au trafic et une perte de 11 M\$ sur les opérations de couverture du carburant ont été en partie contrebalancées par une réduction de 153 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 8 M\$ au 3^e trimestre 2006 et de 48 M\$ pendant les neuf premiers mois de 2006 par suite surtout de l'ajout de 23 avions Embraer au parc d'appareils en service d'Air Canada, lequel a été contrebalancé par le transfert de 19 CRJ100 au parc de Jazz et aux appareils restitués ou des appareils dont le bail a été résilié. L'effet sur 12 mois de l'augmentation du parc d'avions-cargos MD-11 s'est aussi répercuté sur l'augmentation des frais de location d'avions pour le 1^{er} semestre 2006. 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 3^e trimestre 2006 et 30 M\$ de celle des neuf premiers mois de 2006. Les augmentations trimestrielle et cumulative ont été en partie contrebalancées par l'appréciation du dollar canadien pour ce qui est des locations d'avions, qui a représenté quelque 7 M\$ de la diminution du 3^e trimestre 2006 et 15 M\$ de celle des neuf premiers mois de 2006.

Les redevances aéroportuaires et redevances de navigation se sont accrues de 17 M\$, ou 7 %, au 3^e trimestre 2006, et de 48 M\$, ou 7 %, pour les neuf premiers mois de 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. Tant pour le 3^e trimestre 2006 que pour les neuf premiers mois de 2006, les départs sont en hausse de 6 %.

La charge de maintenance, matières et fournitures avions s'est accrue de 17 M\$, ou 11 %, au 3^e trimestre 2006 et de 50 M\$, ou 10 %, pour les neuf premiers mois de 2006, en raison surtout de la hausse des coûts de maintenance de la flotte d'A320 d'Airbus. Cette flotte est actuellement en cycle de maintenance nécessitant le remplacement de pièces de moteur à durée de vie limitée ainsi que des visites générales. Ont également joué dans la hausse des coûts de maintenance par rapport au 3^e trimestre 2005 et aux neuf premiers mois de 2005 le respect des conditions minimales de restitution de certains appareils en location à court terme, des provisions constituées à l'égard des frais de restitutions futures d'appareils à leurs locataires, et une accentuation des activités d'entretien moteurs sur d'autres types d'appareils.

Les commissions versées ont diminué de 7 M\$, ou 10 %, pour le 3^e trimestre 2006, et de 18 M\$, ou 9 %, pour les neuf premiers mois de 2006, en regard d'une croissance des produits passages et fret combinés au 3^e trimestre 2006 et pendant les neuf premiers mois de 2006 de 4 % et de 9 %, respectivement. Le repli des commissions versées vient essentiellement de la révision à la baisse du barème de commission, conjuguée à d'autres mesures commerciales visant à réduire le versement de commissions qui ont plus qu'annulé l'augmentation liée au volume de ventes.

En ce qui concerne le 3^e trimestre 2006 et les neuf premiers mois de 2006, les frais payés à Jazz au titre du CAC en 2006 et du CAC initial en 2005 ont augmenté de 43 M\$ et de 148 M\$, respectivement, par rapport aux périodes correspondantes de 2005, par suite surtout de l'ajout de 26 appareils au parc de Jazz amenant une hausse de 26 % des heures cale à cale (30 % au cumul annuel). Cette augmentation a été en partie contrebalancée par une diminution, au 3^e trimestre 2006, des paiements effectués à Jazz au titre d'incitatifs au rendement.

Les charges hors exploitation se chiffrent à 53 M\$ pour le 3^e trimestre 2006, contre des charges hors exploitation de 32 M\$ au 3^e trimestre 2005. Pour les neuf premiers mois de 2006, les charges hors exploitation se chiffrent à 139 M\$, comparativement à des charges hors exploitation de 138 M\$ pour les neuf premiers mois de 2005. Tant pour le 3^e trimestre 2006 que pour les neuf premiers mois de 2006, les intérêts débiteurs nets ont diminué de 8 M\$ et de 27 M\$, respectivement, par rapport aux périodes correspondantes de 2005. Ainsi, l'augmentation des intérêts débiteurs, alimentée essentiellement par les opérations de financement de nouveaux appareils, a été plus qu'annulée par les intérêts capitalisés et la hausse des intérêts créditeurs issue de soldes de caisse et de taux d'intérêt moyens plus élevés. Au 3^e trimestre 2006, les Services Air Canada ont inscrit une charge de 12 M\$ au titre des autres charges hors exploitation relativement aux swaps de taux d'intérêt liés au financement d'appareils Embraer 190.

La perte de change liée à la réévaluation d'éléments monétaires libellés en devises se chiffre à 3 M\$ pour le 3^e trimestre 2006, contre un gain de change de 126 M\$ au 3^e trimestre 2005. Pour les neuf premiers mois

de 2006, le gain de change lié à la réévaluation d'éléments monétaires libellés en devises se chiffre à 119 M\$ et vient de l'appréciation du dollar canadien au 30 septembre 2006 par rapport au 31 décembre 2005, comparativement à un gain de change de 58 M\$ pour les neuf premiers mois de 2005.

Le secteur des Services Air Canada a inscrit un bénéfice de 44 M\$ pour le 3^e trimestre 2006, compte tenu de la charge exceptionnelle de 102 M\$ liée aux milles Aéroplan et d'une charge fiscale de 29 M\$. Ce résultat sectoriel se compare au bénéfice de 240 M\$ inscrit au 3^e trimestre 2005, qui comprenait 123 M\$ d'impôts sur les bénéfices. Pour les neuf premiers mois de 2006, le secteur a dégagé un bénéfice de 70 M\$, lequel prend en compte les charges exceptionnelles et 20 M\$ d'impôts sur les bénéfices. Au terme des neuf premiers mois de 2005, le secteur avait dégagé un bénéfice de 115 M\$, qui tenait compte d'une charge fiscale de 76 M\$.

3.4 Aéroplan

Aéroplan a dégagé un bénéfice d'exploitation de 33 M\$ au 3^e trimestre 2006, contre un bénéfice d'exploitation de 21 M\$ au 3^e trimestre 2005, en hausse de 12 M\$. Pour les neuf premiers mois de 2006, le bénéfice d'exploitation s'est accru de 31 M\$ par rapport à la même période de 2005. Le BAIIA s'est amélioré de 13 M\$ par rapport au 3^e trimestre 2005 et de 38 M\$ par rapport aux neuf premiers mois de 2005.

L'amélioration du bénéfice d'exploitation et du BAIIA vient surtout de l'augmentation des échanges de milles émis par Aéroplan, de 5 % pour le trimestre et de 3 % au cumul annuel, 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 du 3^e trimestre 2006 et des neuf premiers mois de 2006 s'inscrivent en hausse de 22 M\$, ou 14 %, et de 75 M\$, ou 15 %, respectivement, par suite surtout du plus grand volume de milles Aéroplan échangés. Pendant le trimestre, cette hausse a représenté 22 M\$ de l'augmentation et comportait 3 M\$ au titre des produits attribuables aux désistements. Au cumul annuel, la hausse a représenté 71 M\$ de l'augmentation et comportait 9 M\$ au titre des produits liés aux désistements. La hausse des produits liés aux désistements tant pour le trimestre que pour les neuf premiers mois de 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. Ces augmentations ont été en partie contrebalancées par la baisse des revenus tirés de la gestion des statuts inférieurs, de la gestion du centre de communication et des frais de commercialisation répercutés par Air Canada pour le trimestre et l'exercice à ce jour.

Pour le 3^e trimestre 2006 et les neuf premiers mois de 2006, le coût des primes a augmenté de 6 M\$ et de 31 M\$, respectivement, par rapport aux périodes correspondantes de 2005. Cette augmentation est attribuable au plus grand nombre de milles Aéroplan échangés, à raison de 16 M\$ pour le trimestre et de 48 M\$ au cumul, augmentation compensée par une baisse du coût d'échange moyen du mille Aéroplan pour les primes-voyages, représentant 10 M\$ pour le 3^e trimestre 2006 et 17 M\$ au cumul.

Les charges d'exploitation, exclusion faite du coût des primes, se sont accrues de 4 M\$ par rapport au 3^e trimestre 2005 et de 13 M\$ par rapport aux neuf premiers mois de 2005, et comprennent une charge d'amortissement de 1 M\$ pour le trimestre et de 6 M\$ au cumul, en raison surtout de la hausse de l'amortissement de logiciels à mesure de l'entrée en activité de projets jusque-là en développement.

Conformément à sa politique de revoir tous les deux ans la valeur de ses désistements, la direction, avec le concours d'actuaire indépendants, est sur le point de terminer sa révision du facteur de désistement estimatif servant à déterminer le nombre de milles vendus qui ne devraient faire l'objet, à terme, d'aucun échange. Sans pouvoir pour autant le garantir, elle estime que, d'après les résultats préliminaires, qui tiennent compte notamment des modifications apportées au programme dont il est fait état plus haut au point 2.3, le facteur de désistement devrait rester inchangé à 17 %.

Pour le 3^e trimestre 2006, le secteur dégage un bénéfice de 34 M\$, contre un bénéfice de 20 M\$ au 3^e trimestre 2005. Pour les neuf premiers mois de 2006, le bénéfice sectoriel s'établit à 105 M\$, contre un bénéfice de 71 M\$ pour les neuf premiers mois de 2005.

3.5 Jazz

Jazz a déclaré un bénéfice d'exploitation de 39 M\$ au 3^e trimestre 2006 au titre du CAC de Jazz, contre un bénéfice d'exploitation de 38 M\$ au 3^e trimestre 2005 au titre du CAC de Jazz initial, en hausse de 1 M\$. Pour les neuf premiers mois de 2006, le bénéfice d'exploitation s'est accru de 16 M\$ par rapport à la même

période de 2005. Le BAIILA du 3^e trimestre 2006 et des neuf premiers mois de 2006 s'est amélioré de 15 M\$ et de 66 M\$, respectivement. La hausse des produits d'exploitation et BAIILA vient de l'augmentation du parc de Jazz dans le but de 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.

Un nouveau CAC est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2006. Les principales modifications apportées au CAC 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.

Les produits d'exploitation du 3^e trimestre 2006 et des neuf premiers mois de 2006 sont en hausse de 95 M\$, ou 35 %, et de 310 M\$, ou 43 %, respectivement, par rapport aux périodes correspondantes de 2005. Cette hausse notable du chiffre d'affaires vient de l'ajout net de 26 appareils au parc exploité par Jazz, ce qui a fait monter de 26 % les heures de vol cale à cale au 3^e trimestre 2006 (30 % pour les neuf premiers mois de 2006) et de la hausse des coûts refacturés à Air Canada au titre du CAC de Jazz.

Les paiements qu'Air Canada verse à Jazz au titre des incitatifs au rendement en vertu du CAC de Jazz se sont chiffrés à 2 M\$, soit 1 % des produits que Jazz a tirés de ses vols réguliers au 3^e trimestre 2006. Pour la même période de 2005, les paiements qu'Air Canada a versés à Jazz au titre des incitatifs au rendement prévus au CAC de Jazz initial s'étaient chiffrés à 3 M\$, soit 2 % des produits des vols réguliers de Jazz. Cette diminution vient de l'incapacité de Jazz d'atteindre certains objectifs de rendement qui lui étaient fixés pour le trimestre au titre du CAC de Jazz, en raison d'une hausse imprévue des annulations contrôlables. L'augmentation des annulations contrôlables est attribuable à une panne informatique à Jazz qui s'est répercutée sur l'ensemble du réseau, à un resserrement des mesures de sûreté et à une plus grande utilisation des appareils, qui a réduit la capacité de Jazz de rétablir le service régulier dans l'éventualité où devraient s'appliquer certaines exigences liées à la maintenance. Jazz a également éprouvé certains problèmes d'approvisionnement en pièces d'avions. Plusieurs mesures ont été engagées qui visent à mettre un accent plus prononcé sur la gestion des risques et qui entraîneront, à terme, l'amélioration des processus. Le rendement de l'exploitation du dernier trimestre de l'exercice devrait s'améliorer du fait qu'il bénéficiera des retombées de l'application de ces mesures.

Les charges d'exploitation se sont accrues de 94 M\$, ou 40 %, par rapport au 3^e trimestre 2005 et de 294 M\$, ou 47 %, par rapport aux neuf premiers mois de 2005, ce qui comprend une augmentation des coûts refacturés de 50 M\$, ou 56 %, pour le trimestre, et de 159 M\$, ou 74 %, au cumul, conséquence surtout d'une augmentation de la capacité en SMO de plus de 46 % et 62 % par rapport aux périodes correspondantes de 2005. Le coût unitaire du 3^e trimestre 2006 et des neuf premiers mois de 2006 a régressé de 4 % et de 12 %, respectivement, comparativement aux mêmes périodes de 2005, en raison notamment d'une augmentation des vols long-courriers, qui font généralement baisser les coûts unitaires. Exclusion faite de la charge de carburant, le coût unitaire pour le trimestre et au cumul ont baissé de 6 % et de 14 %, respectivement, par rapport aux périodes correspondantes de 2005. Des réductions du coût unitaire ont été réalisées dans toutes les catégories de dépenses, à l'exception de la charge de carburant et des locations d'avions. L'augmentation du coût unitaire de location d'avions vient pour l'essentiel de l'ajout de six CRJ200 et de trois CRJ705 au parc, et du transfert par Air Canada de dix-neuf CRJ100, qui a été en partie contrebalancé par la résiliation des contrats de location-exploitation de quatre appareils Dash 8.

Pour le 3^e trimestre 2006, le secteur dégage un bénéfice de 39 M\$, contre un bénéfice de 37 M\$ au 3^e trimestre 2005. Pour les neuf premiers mois de 2006, le bénéfice sectoriel s'établit à 108 M\$, contre un bénéfice de 86 M\$ pour les neuf premiers mois de 2005.

3.6 Services techniques Air Canada

ACTS a déclaré des produits d'exploitation de 5 M\$ au 3^e trimestre 2006, en baisse de 10 M\$ par rapport au 3^e trimestre 2005, en raison des pertes d'exploitation subies par la division de maintenance cellules.

ACTS a continué de faire des progrès dans l'amélioration de ses résultats d'exploitation pendant le trimestre, grâce à des gains réalisés sur le plan de la productivité, des délais d'exécution et des contrôles des coûts. Les produits d'exploitation de 5 M\$ enregistrés au 3^e trimestre 2006 représentent une hausse de 13 M\$ par rapport à une perte d'exploitation de 8 M\$ au 1^{er} trimestre 2006, exclusion faite d'une charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 5 M\$ et de rajustements défavorables et non récurrents de 6 M\$, et une amélioration des produits d'exploitation de 4 M\$ au 2^e trimestre 2006.

Les produits d'exploitation se sont accrus de 3 M\$ au 3^e trimestre 2006 par rapport à la période correspondante de 2005, traduisant l'augmentation de 8 M\$ des produits tirés de Jazz et de 1 M\$ des produits tirés d'autres tiers, compensée par une diminution de 6 M\$ des produits tirés d'Air Canada. Les produits du 3^e trimestre 2005 comprenaient un ajustement favorable non récurrent de 6 M\$ lié aux produits d'Air Canada, inscrit au titre de la division de maintenance des composants pour le premier semestre 2005.

Au 3^e trimestre 2006, les charges d'exploitation se sont accrues de 13 M\$ par rapport à la même période de 2005, et comprennent une hausse de 7 M\$, au titre du poste Maintenance, matières et fournitures, principalement attribuable à l'augmentation du coût des fournitures de maintenance des appareils et des pièces de moteur à durée de vie limitée.

Au cumul pour 2006 à ce jour, ACTS dégage une perte d'exploitation de 14 M\$, comparativement à un bénéfice d'exploitation de 55 M\$ en 2005. Alors que la hausse importante de la capacité aux centres de maintenance d'ACTS à Montréal et à Vancouver a fait monter les charges, ce qui n'a pas manqué de faire décliner à son tour le résultat par rapport à 12 mois plus tôt, elle a permis en revanche d'augmenter le chiffre d'affaires jusqu'à 65 M\$ par rapport à 2005. Le résultat cumulatif de 2006 prend également en compte une charge de main-d'œuvre exceptionnelle de 5 M\$ et d'autres ajustements défavorables de 6 M\$.

Pour le 3^e trimestre 2006, le secteur a dégagé un bénéfice de 1 M\$, contre un bénéfice de 12 M\$ au 3^e trimestre 2005. Les neuf premiers mois de 2006 se soldent par une perte de 26 M\$, comparativement à un bénéfice de 45 M\$ pour les neuf premiers mois de 2005.

Le 20 septembre 2006, ACTS a annoncé la modification du contrat passé avec Delta relativement aux travaux de révision générale sur ses flottes Boeing de gros-porteurs 767 et de moyens-porteurs 757 couramment effectués à son centre de maintenance de Vancouver. Le contrat a été révisé de manière, notamment, à ne plus faire exécuter par ACTS que les travaux de maintenance de la flotte de gros-porteurs 767 de Delta. Les deux lignes de production qui se consacraient jusque-là aux moyens-porteurs 757 de Delta seront réaffectées initialement à la maintenance de la flotte de gros-porteurs Boeing d'Air Canada. Le contrat révisé avec Delta n'entraînera pas dans l'immédiat de répercussions sur les niveaux d'emploi.

Dans la perspective d'améliorer ses résultats d'exploitation et de réduire ses coûts, le 11 octobre 2006, ACTS a annoncé des nominations et un remaniement au sein de son équipe de direction de l'exploitation, ainsi que la mise en place de techniques de construction rationalisées au sein de toutes ses divisions. Ces processus rationalisés devraient permettre d'éliminer les gaspillages, de réduire les délais d'exécution, d'améliorer la rentabilité et de rehausser la qualité générale de l'exploitation.

3.7 Éléments non sectoriels et éliminations

Les « éléments non sectoriels et éliminations » (« ENSE ») regroupent les services généraux assurés par ACE ainsi que ses activités de financement et d'investissement. On y fait également entrer certains ajustements de consolidation liés aux différences qui peuvent exister entre divers secteurs d'exploitation sur le plan de la constatation des produits. En l'occurrence, ces ajustements de consolidation ont trait aux moments et à la façon dont sont constatés les produits liés aux échanges de milles Aéroplan, ainsi qu'aux moments où sont constatés les produits tirés des services de maintenance assurés par ACTS (à l'achèvement des contrats de services d'entretien moteurs ou de maintenance des composants) par rapport aux moments où Air Canada et Jazz les passent en charges, à savoir une fois que les travaux sont terminés.

Les ajustements de consolidation liés à Aéroplan constatés au sein des ENSE visent surtout à corriger les écarts entre les moments où Aéroplan constate ses produits, à savoir au moment où des milles sont échangés contre une prime-voyage, et les moments prescrits par la méthode comptable de constatation des produits sur une base consolidée, à savoir lorsque le transport faisant l'objet de la prime est assuré. En outre, Aéroplan constate les produits qu'elle tire de l'échange de milles dans les « autres produits », tandis que, dans ses états financiers consolidés, ACE constate dans les « produits passages » les revenus qu'elle tire des milles échangés contre des places dans des vols d'Air Canada et de Jazz. Cela donne lieu à l'élimination de certains montants inscrits au titre des « autres produits » Aéroplan au sein des ENSE, étant donné que, sur une base consolidée, les milles Aéroplan échangés contre des places sur des vols d'Air Canada et de Jazz sont constatés dans les « produits passages ». Cela donne également lieu, au sein des ENSE, à un ajustement au titre des produits passages. Dans les informations sectorielles concernant Aéroplan, le coût constaté par Aéroplan relativement à l'achat de primes est constaté dans les « autres charges d'exploitation ».

Les résultats du 3^e trimestre 2006 comprennent un gain de 52 M\$ avant impôts lié à la vente d'actions de US Airways (gain de 152 M\$ avant impôts au cumul annuel). Les résultats des neuf premiers mois de 2006 comprennent en outre un gain de dilution de 220 M\$ consécutif au PAPE réalisés par ACE à l'égard du Fonds de revenu Jazz. Les résultats des neuf premiers mois de 2005 comprenaient un gain de dilution de 190 M\$ consécutif au PAPE réalisé par ACE à l'égard du Fonds de revenu Aéroplan, ainsi qu'une charge de 29 M\$ avant impôts lié à l'extinction de la facilité de crédit de GE.

4. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL

4.1 Bilan

Bilan condensé (en millions de dollars)	30 septembre 2006	31 décembre 2005
ACTIF		
Trésorerie et équivalents, et placements à court terme	2 886	2 181
Autres actifs à court terme	1 241	1 173
Actif à court terme	4 127	3 354
Immobilisations corporelles	5 822	5 494
Actifs incorporels	2 193	2 462
Autres actifs	451	537
	12 593	11 847
PASSIF		
Passif à court terme	3 400	3 011
Dette à long terme et obligations locatives	3 643	3 543
Passif au titre des régimes de retraite et d'avantages complémentaires	2 006	2 154
Autres passifs	1 720	1 768
	10 769	10 476
INTÉRÊTS MINORITAIRES	225	203
CAPITAUX PROPRES	1 599	1 168
PASSIF ET CAPITAUX PROPRES	12 593	11 847

L'actif à court terme a augmenté de 773 M\$ depuis le 31 décembre 2005, en raison principalement d'une augmentation de 705 M\$ de la trésorerie et des placements à court terme. Les immobilisations corporelles ont augmenté de 328 M\$ par suite de l'ajout de nouvelles immobilisations, décrites plus loin au point 4.6, contrebalancées par des charges d'amortissement. Les actifs incorporels ont, quant à eux, diminué de 269 M\$ par suite surtout d'une charge d'amortissement de 70 M\$ et d'une réduction de 229 M\$ liée à la comptabilisation des impôts sur les bénéfices futurs.

Le passif à court terme s'est accru de 389 M\$, traduisant en cela l'augmentation saisonnière des créiteurs et charges à payer et des produits passages perçus d'avance au 30 septembre 2006 par rapport au 31 décembre 2005. La dette à long terme et les obligations locatives ont augmenté d'un montant net de 100 M\$ et tiennent compte de l'incidence des activités de financement décrites plus loin au point 4.5 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 septembre 2006, la Société disposait de 2 886 M\$ en trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme et d'un fonds de roulement de 727 M\$. Comparativement au 31 décembre 2005, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme se sont accrus de 705 M\$, tandis que le fonds de roulement a augmenté de 384 M\$.

Au 30 septembre 2006, Air Canada, Aéroplan et Jazz disposaient respectivement de facilités de crédit de 250 M\$, 175 M\$ et 35 M\$. À la clôture du placement initial dans le public d'actions d'Air Canada et à la satisfaction de certaines conditions d'usage, la facilité de crédit de 250 M\$ dont jouit Air Canada sera modifiée et mise à jour. La convention de crédit modifiée mettra à disposition une facilité de crédit renouvelable garantie de premier rang de 400 M\$.

4.3 Capital social

Aux 30 septembre 2006 et 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 septembre 2006	Au 31 décembre 2005
Actions ordinaires émises et en circulation			
Actions à droit de vote variable de catégorie A	Illimité	80 142	76 735
Actions à droit de vote de catégorie B	Illimité	21 850	25 059
Actions bloquées		-	28
Total des actions ordinaires émises et en circulation		101 992	101 822
Nombre d'actions (en milliers)			
		Au 30 septembre 2006	Au 31 décembre 2005
Actions ordinaires pouvant être émises			
Actions privilégiées convertibles		10 614	10 228
Obligations convertibles		7 354	6 875
Options sur actions		3 871	3 187
Total des actions ordinaires pouvant être émises		21 839	20 290
Nombre d'actions (en milliers)			
		Au 30 septembre 2006	Au 31 décembre 2005
Total des actions ordinaires en circulation et pouvant être émises		123 831	122 112

4.4 Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation

Au cours du 3^e trimestre et des neuf premiers mois de 2006, les rentrées de fonds tirées des activités d'exploitation ont augmenté de 171 M\$ et de 85 M\$, respectivement, principalement par suite des écarts favorables dans les éléments du fonds de roulement ayant une incidence sur la trésorerie, en partie contrebalancés par une augmentation de 30 M\$ de la capitalisation des régimes de retraite au 3^e trimestre 2006 (84 M\$ pour les neuf premiers mois de 2006). Les écarts favorables du fonds de roulement comprennent une plus grande augmentation des débiteurs au 3^e trimestre 2005 qu'au 3^e trimestre 2006 et une augmentation des créditeurs et charges à payer au 3^e trimestre 2006 comparativement à une légère baisse au 3^e trimestre 2005. Ces deux augmentations sont principalement attribuables aux différences dans les moments où ces sommes sont réglées comparativement aux activités d'exploitation normales.

4.5 Flux de trésorerie liés aux activités de financement

Les emprunts liés aux appareils se chiffrent à 99 M\$ (89 M\$ US) pour le 3^e trimestre 2006 et à 321 M\$ (284 M\$ US) pour les neuf premiers mois de 2006 et concernent principalement la livraison de quatre Embraer pendant le trimestre et de treize Embraer sur l'ensemble des neuf premiers mois. Les versements programmés et autres paiements au titre de la dette et des obligations locatives se sont établis à 58 M\$ pendant le trimestre et à 207 M\$ pour les neuf premiers mois de 2006.

Au 1^{er} trimestre 2006, ACE avait réalisé un PAPE 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.

4.6 Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement

Les nouvelles immobilisations corporelles se chiffrent à 213 M\$ pour le 3^e trimestre 2006 et à 692 M\$ pour les neuf premiers mois de 2006. Au 3^e trimestre 2006, ces nouvelles immobilisations comprenaient 122 M\$ liés à l'achat de quatre Embraer (391 M\$ liés à l'achat de 13 Embraer pour les neuf premiers mois de 2006) et 41 M\$ (98 M\$ pour les neuf premiers mois de 2006) liés au programme de réaménagement des cabines des appareils

et à l'installation d'un système de divertissements de bord sur les CRJ705 du parc de Jazz. 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 3^e trimestre et neuf premiers mois de 2006 concernent entre autres des stocks et réacteurs de rechange, des coûts d'élaboration de systèmes et des installations et matériels au sol.

Au 3^e trimestre 2006, la Société a vendu 1,25 million d'actions de sa participation dans US Airways pour un produit de 74 M\$ et un produit cumulé de 232 M\$ pour l'exercice à ce jour.

Au 3^e trimestre 2006, la Société s'est départie de l'une de ses propriétés commerciales d'une valeur comptable de 35 M\$ pour un produit de 40 M\$. Le gain de 5 M\$ réalisé à la vente a été reporté dans les états financiers consolidés d'ACE, vu la reprise d'une partie de la propriété par des filiales de la Société au titre d'une cession-bail. Le gain reporté sera amorti sur une base moyenne pondérée dans le résultat net consolidé jusqu'à l'échéance des deux contrats de cession-bail, ce qui donnera lieu à la pleine constatation du gain d'ici décembre 2008.

5. INFORMATIONS FINANCIÈRES TRIMESTRIELLES

Le tableau ci-après présente les résultats financiers et principales statistiques d'exploitation d'ACE pour les huit trimestres les plus récents.

(en millions de dollars, sauf les données par action)	T4 2004	T1 2005	T2 2005	T3 2005	T4 2005	T1 2006	T2 2006	T3 2006
Produits d'exploitation	2 062 \$	2 177 \$	2 458 \$	2 833 \$	2 362 \$	2 484 \$	2 682 \$	2 947 \$
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan ¹⁾	-	-	-	-	-	-	-	(102)
Produits d'exploitation	2 062 \$	2 177 \$	2 458 \$	2 833 \$	2 362 \$	2 484 \$	2 682 \$	2 845 \$
Charges d'exploitation ²⁾	(2 065)	(2 187)	(2 280)	(2 512)	(2 396)	(2 546)	(2 501)	(2 642)
Bénéfice (perte) d'exploitation	(3)	(10)	178	321	(34)	(62)	181	203
Total des produits (charges) hors exploitation, intérêts minoritaires, écart de change et impôts sur les bénéfices ³⁾	18	(67)	(9)	(50)	(68)	180	55	(100)
Bénéfice net (perte)	15 \$	(77) \$	169 \$	271 \$	(102) \$	118 \$	236 \$	103 \$
Bénéfice (perte) de base par action	0,17 \$	(0,87) \$	1,68 \$	2,67 \$	(1,01) \$	1,15 \$	2,32 \$	1,01 \$
Bénéfice (perte) dilué par action	0,17 \$	(0,87) \$	1,50 \$	2,33 \$	(1,01) \$	1,12 \$	2,05 \$	0,95 \$
Passagers-milles payants (en millions)	9 681	10 586	11 613	13 981	10 584	11 240	12 248	14 346
Sièges-milles offerts (en millions)	12 815	13 566	14 487	16 961	13 808	14 287	14 926	17 529
Coefficient d'occupation (%)	75,5	78	80,2	82,4	76,7	78,7	82,1	81,8
Charges d'exploitation par siège-mille offert (CESMO) (en cents)	16,1	16,1	15,7	14,8	17,4	17,8	16,8	15,1
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents) ⁴⁾	12,7	13,1	12,1	10,8	13,2	13,8	12,5	10,7
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge de main-d'oeuvre exceptionnelle (en cents) ⁴⁾	-	-	-	-	-	13,6	12,5	10,7

1) Le 3^e trimestre 2006 comprend une charge exceptionnelle de 102 M\$ liée à l'obligation d'Air Canada à l'égard de l'échange de milles Aéroplan d'avant 2002.

2) Le 1^{er} trimestre 2006 comprend une charge de main-d'oeuvre exceptionnelle de 33 M\$.

3) Le 3^e trimestre 2005 comprend un gain de dilution de 190 M\$ et une charge d'impôt de 28 M\$ liés au PAPE qu'ACE a réalisé à l'égard du Fonds de revenu Aéroplan. Le 1^{er} trimestre 2006 comprend un gain de dilution de 220 M\$ et une charge d'impôt de 10 M\$ liés au PAPE qu'ACE a réalisé à l'égard du Fonds de revenu Jazz Air. Le 2^e trimestre 2006 comprend un gain de 100 M\$ et une charge d'impôts de 17 M\$ liée à la vente de 3,25 millions d'actions de sa participation dans US Airways. Le 3^e trimestre 2006 comprend un gain de 52 M\$ et une charge d'impôts de 9 M\$ liée à la vente de 1,25 million d'actions de sa participation dans US Airways.

4) On se reportera aux « Mesures financières hors PCGR », page 26, 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 de la Société 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 des 2^e et 3^e trimestres 2006.

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. MESURES FINANCIÈRES HORS 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 pour donner un aperçu des résultats avant amortissement et désuétude, étant donné que ces coûts peuvent varier considérablement d'une entreprise à l'autre en raison de la façon dont chacune finance ses actifs. 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>	3 ^{es} trimestres			Cumuls annuels		
	2006	2005	Variation	2006	2005	Variation
Services Air Canada						
Résultat d'exploitation selon les PCGR	130	272	(142)	119	282	(163)
Rajouter :						
Locations avions	74	90	(16)	239	251	(12)
Amortissement et désuétude	124	100	24	358	298	60
BAIIALA	328	462	(134)	716	831	(115)
Rajouter :						
Charge de main-d'œuvre exceptionnelle	-	-	-	28	-	28
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	102	-	102	102	-	102
BAIIALA, exclusion faite des charges exceptionnelles	430	462	(32)	846	831	15
Aéroplan						
Résultat d'exploitation selon les PCGR	33	21	12	103	72	31
Rajouter :						
Amortissement et désuétude	3	2	1	12	5	7
BAIIA	36	23	13	115	77	38
Jazz						
Résultat d'exploitation selon les PCGR	39	38	1	111	95	16
Rajouter :						
Locations avions	35	22	13	100	52	48
Amortissement et désuétude	5	4	1	16	14	2
BAIIALA	79	64	15	227	161	66
ACTS						
Résultat d'exploitation selon les PCGR	5	15	(10)	(14)	55	(69)
Rajouter :						
Amortissement et désuétude	8	8	-	23	24	(1)
BAIIA	13	23	(10)	9	79	(70)
Rajouter :						
Charge de main-d'œuvre exceptionnelle	-	-	-	5	-	5
BAIIA, exclusion faite des charges exceptionnelles	13	23	(10)	14	79	(65)
ACE Consolidé						
Résultat d'exploitation selon les PCGR	203	321	(118)	322	489	(167)
Rajouter :						
Locations avions	108	112	(4)	334	300	34
Amortissement et désuétude	145	118	27	419	357	62
BAIIALA	456	551	(95)	1 075	1 146	(71)
Rajouter :						
Charge de main-d'œuvre exceptionnelle	-	-	-	33	-	33
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	102	-	102	102	-	102
BAIIALA, exclusion faite des charges exceptionnelles	558	551	7	1 210	1 146	64

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 ses charges exceptionnelles. 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'elles sont en l'occurrence « exceptionnelles », les charges exceptionnelles ne reflètent pas le rendement financier que la Société tire réellement de ses activités continues.

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

<i>(en millions de dollars)</i>	3 ^{es} trimestres			Cumuls annuels		
	2006	2005	Variation	2006	2005	Variation
ACE Consolidé						
Charges d'exploitation selon les PCGR	2 642	2 512	130	7 689	6 979	710
Retrancher :						
Carburant avions	(762)	(675)	(87)	(1 962)	(1 620)	(342)
Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant	1 880	1 837	43	5 727	5 359	368
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	1 880	1 837	43	5 694	5 359	335

<i>(en millions de dollars)</i>	3 ^{es} trimestres			Cumuls annuels		
	2006	2005	Variation	2006	2005	Variation
Services Air Canada						
Charges d'exploitation selon les PCGR	2 622	2 485	137	7 603	6 956	647
Retrancher :						
Charge de carburant	(762)	(675)	(87)	(1 961)	(1 620)	(341)
Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant	1 860	1 810	50	5 642	5 336	306
Retrancher :						
Charge de main-d'œuvre exceptionnelle	-	-	-	(28)	-	(28)
Charges d'exploitation, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge de main-d'œuvre exceptionnelle	1 860	1 810	50	5 614	5 336	278

Les charges d'exploitation par siège-mille offert, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge de main-d'œuvre exceptionnelle, correspondent aux charges d'exploitation dont on a retranché la charge de carburant et la charge de main-d'œuvre exceptionnelle, divisées par les SMO.

Bénéfice d'exploitation, exclusion faite de la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan et de la charge de main-d'œuvre exceptionnelle

La Société se sert du « bénéfice d'exploitation, exclusion faite de la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan 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 ces charges exceptionnelles. 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. La charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan représente le règlement final et intégral entre les parties lié à l'obligation d'Air Canada relativement à l'échange des milles d'avant 2002. Du fait qu'elles sont en l'occurrence « exceptionnelles », la charge liée aux milles Aéroplan et la charge de main-d'œuvre exceptionnelle ne reflètent pas le rendement financier que la Société tire réellement de ses activités continues.

Comme le « bénéfice d'exploitation, exclusion faite de la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan et de la charge de main-d'œuvre exceptionnelle » 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 ouvertes. Le rapprochement du « bénéfice d'exploitation, exclusion faite de la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan et de la charge de main-d'œuvre exceptionnelle » au résultat d'exploitation est le suivant :

<i>(en millions de dollars)</i>	3 ^{es} trimestres			Cumuls annuels		
	2006	2005	Variation	2006	2005	Variation
ACE Consolidé						
Résultat d'exploitation selon les PCGR	203	321	(118)	322	489	(167)
Rajouter :						
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	102	-	102	102	-	102
Bénéfice d'exploitation, exclusion faite de la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	305	321	(16)	424	489	(65)
Rajouter :						
Charge de main-d'oeuvre exceptionnelle	-	-	-	33	-	33
Bénéfice d'exploitation, exclusion faite de la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan et de la charge de main-d'œuvre exceptionnelle	305	321	(16)	457	489	(32)

<i>(en millions de dollars)</i>	3 ^{es} trimestres			Cumuls annuels		
	2006	2005	Variation	2006	2005	Variation
Services Air Canada						
Résultat d'exploitation selon les PCGR	130	272	(142)	119	282	(163)
Rajouter :						
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	102	-	102	102	-	102
Bénéfice d'exploitation, exclusion faite de la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	232	272	(40)	221	282	(61)
Rajouter :						
Charge de main-d'oeuvre exceptionnelle	-	-	-	28	-	28
Bénéfice d'exploitation, exclusion faite de la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan et de la charge de main-d'oeuvre exceptionnelle	232	272	(40)	249	282	(33)

La marge d'exploitation est calculée comme suit : bénéfice d'exploitation divisé par les produits d'exploitation.

10. GLOSSAIRE

BAIIA — Mesure financière non conforme aux PCGR correspondant au bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement et désuétude.

BAIIALA — Mesure financière non conforme aux PCGR correspondant au bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement, désuétude et locations avions.

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

CAC de Jazz initial — Contrat d'achat de capacité entre Air Canada et la Société en commandite Jazz Air en vigueur du 1^{er} octobre 2004 au 31 décembre 2005.

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.

Filiale ou filiales — Eu égard à ACE, toute entité – notamment une 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.