

Communiqué

ACE AVIATION DÉCLARE UN BÉNÉFICE NET DE 236 MILLIONS DE DOLLARS ET UN BÉNÉFICE D'EXPLOITATION DE 181 MILLIONS DE DOLLARS POUR SON DEUXIÈME TRIMESTRE, ET FAIT PART DE SES PROJETS DE VALORISATION

POINTS SAILLANTS DU DEUXIÈME TRIMESTRE

- Bénéfice net de 236 M\$, contre un bénéfice net de 169 M\$ au deuxième trimestre 2005.
- Bénéfice d'exploitation de 181 M\$, contre un bénéfice d'exploitation de 178 M\$ au deuxième trimestre 2005.
- BAIIALA de 434 M\$ pour le trimestre, soit 39 M\$ de mieux qu'au même trimestre de 2005.
- Produits passages en hausse de 188 M\$ (+9 %), poussés par un rendement en hausse de 3 % et un trafic en croissance de 5 %.
- Augmentation de 101 M\$ (+19 %) de la facture de carburant par rapport au même trimestre de 2005.

MONTRÉAL, le 11 août 2006 – Gestion ACE Aviation Inc. (ACE) déclare aujourd'hui un bénéfice net de 236 M\$ pour son deuxième trimestre 2006, comparativement à un bénéfice net de 169 M\$ un an plus tôt. En dépit d'une facture de carburant qui a grimpé de 101 M\$ ou 19 % par rapport au deuxième trimestre 2005, ACE a enregistré un bénéfice d'exploitation de 181 M\$ pour le trimestre, en hausse de 3 M\$ comparativement au deuxième trimestre 2005. Le bénéfice net comprend un gain de change de 107 M\$ (une perte de change de 53 M\$ en 2005).

Les résultats du trimestre de 2006 tiennent également compte d'un gain de 100 M\$ avant impôts (83 M\$ après impôts) tiré de la vente de 3,25 millions d'actions de US Airways. Au trimestre de 2005, les éléments non récurrents, qui avaient été principalement liés au placement initial de parts d'Aéroplan, s'étaient chiffrés à 161 M\$ (143 M\$ après impôts).

Les produits passages s'inscrivent en hausse de 188 M\$ (+9 %), traduisant en cela des augmentations dans tous les segments de marché par suite d'une amélioration de 3 % du rendement (produits passages par passager-mille payant ou PMP) et d'une hausse de 5 % du trafic passagers (mesuré en PMP), en regard d'une capacité qui s'est accrue de 3 %. Le coût unitaire (exprimé en charges d'exploitation par siège-mille offert ou SMO) s'est accentué de 6 % par rapport à la période correspondante de 2005. Compte non tenu de la charge de carburant, le coût unitaire a augmenté de 4 % et rend compte de la croissance des affaires non génératrices de SMO.

Le BAIIALA¹⁾ d'ACE se chiffre à 434 M\$, soit 39 M\$ de mieux qu'au deuxième trimestre 2005, et traduit des améliorations dans tous les secteurs d'activité, hormis ACTS. En ce qui concerne les Services de transport, Aéroplan et Jazz, les BAIIALA ont progressé de 22 M\$, 8 M\$ et 29 M\$, respectivement, tandis que celui d'ACTS a reculé de 20 M\$.

« Je suis heureux de pouvoir annoncer de solides résultats pour le deuxième trimestre, tant du point de vue de l'exploitation que de celui des finances, a déclaré Robert Milton, président-directeur général de Gestion ACE Aviation. Sur le plan du chiffre d'affaires, Air Canada a continué sur sa lancée — la compagnie aérienne ayant accru ses produits de 188 millions de dollars ou 9 pour cent par rapport à il y a un an. Cette croissance a été réalisée sans l'avantage, en termes de trafic intérieur et de gains de rendement, de la cessation d'activités de Jetsgo en mars 2005, et malgré les répercussions néfastes qu'a pu avoir sur notre chiffre d'affaires la vigueur du dollar canadien en ce qui concerne les ventes sur nos destinations canado-américaines et autres destinations internationales.

« La flambée des prix du carburant a continué de miner largement les tentatives d'économies du transporteur, avec des prix du baril de brut WTI oscillant maintenant autour de 75 dollars américains.

« Tant Aéroplan que Jazz ont procuré de la valeur à leurs investisseurs pendant le trimestre. Aéroplan a de nouveau enregistré de bons résultats pendant le trimestre, avec des facturations brutes records et un bénéfice d'exploitation qui s'est accru de 23 pour cent par rapport à un an plus tôt. L'entreprise d'ACE responsable du programme de fidélisation a enregistré une encaisse distribuable de 44 millions de dollars. La hausse des distributions annoncée en mai prendra effet au troisième trimestre.

« Je me réjouis également des bons résultats qu'a enregistrés Jazz depuis qu'elle a ouvert son capital en février dernier. Notre transporteur régional a ainsi déclaré pour le trimestre un bénéfice de 35,6 millions de dollars, donnant lieu à plus de 33 millions de dollars d'encaisse distribuable au profit de ses investisseurs. Ces solides performances montrent clairement toute la stabilité dont est porteur le Contrat d'achat de capacité passé avec Air Canada.

« Entreprise en propriété exclusive d'ACE spécialisée dans le secteur de la MRR (Maintenance, révision et réparation), ACTS a déclaré un modeste bénéfice d'exploitation pour le trimestre, et je suis encouragé par les progrès qu'est parvenue à accomplir jusqu'à présent la nouvelle équipe de direction en place. Les actions qu'elle est en train de mener de manière accélérée portent fruit et je reste enthousiaste quant aux perspectives d'avenir de l'entreprise et à la valeur qu'elle recèle.

« Enfin, la participation qu'avait acquise ACE dans US Airways s'est aussi révélée un investissement très rentable, de dire M. Milton, puisque notre mise de fonds initiale de 75 millions de dollars américains a depuis triplé de valeur, et nous a rapporté un produit net de 206 millions de dollars américains à ce jour. Et cela est sans compter les intérêts de 20 millions que nous continuons d'y détenir. »

PROJETS DE VALORISATION DES ACTIFS

ACE annonce également aujourd'hui que son conseil d'administration a fait le point sur la mise en œuvre de son plan stratégique, lequel prévoit notamment l'adoption d'initiatives visant à mettre davantage en valeur ses filiales pour le bénéfice à court et à moyen terme des actionnaires d'ACE.

Le Conseil a ainsi annoncé son intention de créer plus de valeur encore, si le contexte commercial s'y prête, notamment, par les initiatives stratégiques suivantes :

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

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

« Le Conseil a réaffirmé la stratégie de la Société visant à exploiter à son plein potentiel toute la valeur inhérente de chacune de ses filiales.

« Les placements initiaux de parts dans Aéroplan et Jazz réalisés en juin 2005 et en février 2006 ont été très réussis et, depuis, ces deux sociétés se sont affirmées comme des entreprises autonomes capables de faire appel aux investissements extérieurs, et ont produit des résultats financiers de très bonne tenue. Nous nous attendons à tirer des résultats analogues de nos démarches qui viseront à présent Air Canada et ACTS.

« La bonne exécution des initiatives dont nous venons de parler devrait aider à libérer tout le potentiel que recèlent les actifs d'ACE et que le marché n'a pas encore reconnu à sa juste valeur », a conclu M. Milton.

1) Mesures financières non conformes aux PCGR

Le « BAIIALA » est une unité de mesure ne relevant pas des PCGR couramment utilisée dans le secteur du transport aérien pour mesurer le « bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement, désuétude et locations avions ». Cette unité de mesure donne un aperçu des résultats d'exploitation avant les coûts de location avions, l'amortissement et la désuétude, lesquels coûts varient sensiblement d'une compagnie aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance ses appareils et autres actifs. Comme le BAIIALA n'est pas une unité de mesure conforme aux PCGR pour la présentation de l'information financière et qu'il n'a pas de sens normalisé, il ne saurait être comparé à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes. Le lecteur se reportera aux Points saillants – Consolidé ou au Rapport de gestion du deuxième trimestre 2006 d'ACE pour un rapprochement du BAIIALA au résultat d'exploitation.

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

MISE EN GARDE CONCERNANT LES DÉCLARATIONS PROSPECTIVES

Le présent communiqué peut comporter certaines déclarations qui contiennent des déclarations à caractère prospectif. Ces dernières se reconnaissent à l'emploi de termes ou d'expressions comme « il devrait », « il se pourrait que », « il est prévu que », « on estime que », « on s'attend que », « on projette que » et autres qui soulignent les éventualités possibles et font renvoi aux hypothèses retenues. Ces déclarations peuvent porter sur des observations concernant entre autres les stratégies, les attentes, les activités planifiées ou les actions à venir. Comme, de par leur nature, les déclarations prospectives partent d'hypothèses, elles sont sujettes à

d'importants risques et incertitudes. Toute prévision, projection ou déclaration n'est donc pas entièrement assurée en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise le secteur. Ces déclarations font intervenir des risques, des incertitudes et d'autres facteurs connus ou inconnus susceptibles de faire varier de façon notable les résultats, les rendements ou les réalisations réels par rapport aux résultats, aux rendements et aux réalisations futurs qu'elles évoquent. Les résultats qui y sont présentés peuvent donc différer sensiblement des résultats réels en raison de divers facteurs, dont les prix de l'énergie, les conditions du secteur, du marché et de l'économie en général, des conflits armés, des attentats terroristes, l'évolution de la demande en fonction du caractère saisonnier du secteur, la capacité de réduire les coûts d'exploitation et les effectifs, les relations du travail, les négociations collectives ou les conflits de travail, la restructuration, les questions de retraite, les taux de change et d'intérêt, l'évolution de la législation, des développements ou procédures réglementaires défavorables ainsi que les litiges actuels et éventuels, notamment avec des tiers, et les facteurs évoqués dans les documents déposés par ACE auprès des autorités des valeurs mobilières tant au Canada qu'aux États-Unis et, en particulier, ceux précisés à la rubrique « Facteurs de risque » du Rapport de gestion de l'exercice 2005 d'ACE daté du 9 février 2006. Les déclarations prospectives du présent document représentent les attentes d'ACE à la date à laquelle elles ont été établies et elles peuvent changer ultérieurement. Toutefois, ACE n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces déclarations à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif.

- 30 -

RENSEIGNEMENTS

Relations avec les investisseurs : (514) 422-7837

Relations avec les actionnaires : (514) 205-7856

Internet : www.aceaviation.com

**Consolidé
POINTS SAILLANTS**

	2 ^e trimestre 2006	2 ^e trimestre 2005	Variation (\$)	2 ^e trimestre 2006	2 ^e trimestre 2005	Variation (%)
Données financières (en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)						
Produits d'exploitation	2 682	2 458	224	5 166	4 635	531
Bénéfice d'exploitation	181	178	3	119	168	(49)
Produits hors exploitation	52	104	(52)	221	41	180
Bénéfice avant intérêts minoritaires, écart de change et impôts sur les bénéficiaires	233	282	(49)	340	209	131
Bénéfice de la période	236	169	67	354	92	262
Marge d'exploitation	6,7 %	7,2 %	(0,5) p ¹	2,3 %	3,6 %	(1,3) p ¹
BAIIALA ¹⁾	434	395	39	619	595	24
BAIIALA, exclusion faite de la charge de main-d'oeuvre exceptionnelle ¹⁾	434	395	39	652	595	57
Marge BAIIALA	16,2 %	16,1 %	0,1 p ¹	12,0 %	12,8 %	(0,8) p ¹
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	2 822	2 782	40	2 822	2 782	40
Flux de trésorerie provenant de l'exploitation	210	339	(129)	567	653	(86)
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires aux fins du calcul du résultat de base	102	101	1	102	95	7
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires aux fins du calcul du résultat dilué	120	118	2	120	106	14
Bénéfice de base par action	2,32 \$	1,68 \$	0,64 \$	3,47 \$	0,97 \$	2,50 \$
Bénéfice dilué par action	2,05 \$	1,50 \$	0,55 \$	3,16 \$	0,93 \$	2,23 \$
Statistiques d'exploitation						
Passagers-milles payants (PMP) (en millions)	12 248	11 613	5	23 488	22 199	6
Sièges-milles offerts (SMO) (en millions)	14 926	14 487	3	29 213	28 053	4
Coefficient d'occupation	82,1 %	80,2 %	1,9 p ¹	80,4 %	79,1 %	1,3 p ¹
Rendement unitaire par PMP (en cents)	18,6	18,1	3	18,3	17,3	6
Produits passages par SMO (en cents)	15,3	14,5	6	14,7	13,7	8
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	18,0	17,0	6	17,7	16,5	7
Charges d'exploitation par SMO (en cents)	16,8	15,7	6	17,3	15,9	8
Charges d'exploitation par SMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	12,5	12,1	4	13,2	12,6	5
Charges d'exploitation par SMO, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge de main-d'oeuvre exceptionnelle (en cents) ²⁾	12,5	12,1	4	13,1	12,6	4
Effectif moyen (en milliers d'équivalents temps plein ou ETP)	33,0	32,4	2	33,0	32,0	3
Sièges-milles offerts par ETP (en milliers)	452	448	1	885	877	1
Produits d'exploitation par ETP (en milliers)	81 \$	76 \$	7	156 \$	145 \$	8
Avions en service à la clôture de la période ³⁾	329	295	12	329	295	12
Utilisation moyenne des avions (en heures par jour) ^{4) 5)}	10,2	10,6	(4)	10,2	10,5	(3)
Longueur moyenne des étapes (en milles) ⁵⁾	862	857	1	861	860	0
Prix du litre de carburant (en cents) ⁶⁾	67,4	59,6	13	65,5	54,6	20
Consommation de carburant (en millions de litres)	932	884	6	1 822	1 721	6

1) Le BAIIALA est une unité de mesure ne relevant pas des PCGR couramment utilisée dans le secteur du transport aérien pour mesurer le bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement, désuétude et locations avions. Cette unité de mesure donne un aperçu des résultats d'exploitation avant les coûts de location avions, l'amortissement et la désuétude, lesquels coûts varient sensiblement d'une compagnie à l'autre en raison de la façon dont chacune finance ses appareils et autres actifs. Comme le BAIIALA n'est pas une unité de mesure conforme aux PCGR pour la présentation de l'information financière et qu'il n'a pas de sens normalisé, il ne saurait être comparé à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

Le BAIIALA est rapproché du résultat d'exploitation comme suit :
(en millions de dollars)

	2 ^e trimestre 2006	2 ^e trimestre 2005	2 ^e trimestre 2006	2 ^e trimestre 2005
Bénéfice d'exploitation	181	178	119	168
Rajouter :				
Locations avions	113	98	226	188
Amortissement et désuétude	140	119	274	239
BAIIALA	434	395	619	595
Rajouter :				
Charge de main-d'oeuvre exceptionnelle	-	-	33	-
BAIIALA, exclusion faite de la charge de main-d'oeuvre exceptionnelle	434	395	652	595

2) Une charge de main-d'oeuvre exceptionnelle de 33 M\$ a été inscrite au 1^{er} trimestre 2006.

Les charges d'exploitation par SMO, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge de main-d'oeuvre exceptionnelle, correspondent aux charges d'exploitation dont on a retranché la charge de carburant et la charge de main-d'oeuvre exceptionnelle et qu'on a divisées par les SMO. On se reportera au point 10, "Mesures financières non conformes aux PCGR", du Rapport de gestion du 2^e trimestre 2006 pour un complément d'information.

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

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

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

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

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

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2006	2005	2006	2005
Produits d'exploitation				
Passages	2 288 \$	2 100 \$	4 309 \$	3 839 \$
Fret	152	147	303	282
Autres	242	211	554	514
	2 682	2 458	5 166	4 635
Charges d'exploitation				
Salaires et charges sociales	636	622	1 278	1 235
Carburant avion	631	530	1 200	945
Locations avions	113	98	226	188
Redevances aéroportuaires et de navigation	245	230	475	443
Maintenance, matières et fournitures avions	118	89	247	183
Communications et technologies de l'information	69	78	147	155
Restauration et fournitures connexes	82	81	162	159
Amortissement et désuétude	140	119	274	239
Commissions	59	73	127	138
Charge de main-d'oeuvre exceptionnelle	-	-	33	-
Autres	408	360	878	782
	2 501	2 280	5 047	4 467
Bénéfice d'exploitation	181	178	119	168
Produits (charges) hors exploitation				
Intérêts créditeurs	29	15	51	27
Intérêts débiteurs	(91)	(77)	(179)	(152)
Intérêts capitalisés	13	3	22	6
Gain à la vente d'actions de US Airways	100	-	100	-
Gain à la vente d'actifs	1	-	4	-
Gain de dilution	-	190	220	190
Autres	-	(27)	3	(30)
	52	104	221	41
Bénéfice avant les éléments suivants	233	282	340	209
Intérêts minoritaires	(19)	(4)	(34)	(7)
Écart de change	107	(53)	120	(68)
Charge d'impôts sur les bénéfices	(85)	(56)	(72)	(42)
Bénéfice de la période	236 \$	169 \$	354 \$	92 \$
Bénéfices non répartis tels que déclarés à l'ouverture de la période	533	80	415	157
Ajustement lié à un changement de méthode comptable	(13)	(16)	(13)	(16)
Bénéfices non répartis à l'ouverture de la période après retraitement	520	64	402	141
Bénéfices répartis à la clôture de la période	756 \$	233 \$	756 \$	233 \$
Bénéfice par action				
- de base	2,32 \$	1,68 \$	3,47 \$	0,97 \$
- dilué	2,05 \$	1,50 \$	3,16 \$	0,93 \$

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers consolidés.

On se reportera à cet égard aux sites de dépôt SEDAR au www.sedar.com et EDGAR au www.sec.gov/edgar.shtml.

<i>(en millions de dollars canadiens) (non vérifié)</i>	30 juin 2006	31 décembre 2005
ACTIF		
Actif à court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 055 \$	1 565 \$
Placements à court terme	767	616
	2 822	2 181
Liquidités soumises à des restrictions	26	86
Débiteurs	778	637
Rechanges, matières et fournitures	284	325
Charges payées d'avance et autres actifs à court terme	112	125
	4 022	3 354
Immobilisations corporelles	5 753	5 494
Charges reportées	126	145
Actifs incorporels	2 267	2 462
Participations et autres actifs	306	392
	12 474 \$	11 847 \$
PASSIF		
Passif à court terme		
Créditeurs et charges à payer	1 425 \$	1 355 \$
Produits passages perçus d'avance	968	711
Part à court terme des produits reportés Aéroplan	731	680
Part à court terme de la dette à long terme et des obligations locatives	280	265
	3 404	3 011
Dette à long terme et obligations locatives	3 584	3 543
Actions privilégiées convertibles	157	148
Impôts sur les bénéfices futurs	187	221
Passif au titre des régimes de retraite et d'avantages complémentaires	2 062	2 154
Intérêts minoritaires	221	203
Produits reportés Aéroplan	967	953
Autres passifs à long terme	422	446
	11 004	10 679
CAPITAUX PROPRES		
Capital social et autres capitaux propres	691	747
Surplus d'apport	23	19
Bénéfices non répartis	756	402
	1 470	1 168
	12 474 \$	11 847 \$

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers consolidés.

On se reportera à cet égard aux sites de dépôt SEDAR au www.sedar.com et EDGAR au www.sec.gov/edgar.shtml.

(en millions de dollars canadiens) (non vérifié)	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2006	2005	2006	2005
Provenance (utilisation) des flux de trésorerie				
Exploitation				
Bénéfice de la période	236 \$	169 \$	354 \$	92 \$
Ajustements de rapprochement des flux de trésorerie nets				
Amortissement et désuétude	140	119	274	239
Gain à la vente d'actions de US Airways	(100)	-	(100)	-
Gain à la vente d'actifs	(1)	-	(4)	-
Gain de dilution	-	(190)	(220)	(190)
Écart de change	(134)	40	(130)	55
Impôts sur les bénéfices futurs	86	53	71	36
Capitalisation des régimes d'avantages sociaux supérieure à la charge constatée	(46)	(6)	(68)	(14)
Diminution (augmentation) des débiteurs	(127)	(108)	(143)	(199)
Diminution (augmentation) des rechanges, matières et fournitures	(25)	(19)	35	(5)
Augmentation (diminution) des créditeurs et charges à payer	(43)	(40)	55	60
Augmentation (diminution) des produits passages perçus d'avance, déduction faite des liquidités soumises à des restrictions	184	219	389	438
Autres	40	102	54	141
	210	339	567	653
Financement				
Émission d'actions ordinaires	1	443	3	443
Émission d'obligations convertibles	-	319	-	319
Émission de parts d'Aéroplan	-	232	-	232
Émission de parts de Jazz	-	-	218	-
Emprunts au titre de la facilité de crédit liée à Aéroplan	-	318	-	318
Emprunts au titre de la facilité de crédit liée à Jazz	-	-	113	-
Emprunts liés aux appareils	98	-	222	-
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives	(61)	(627)	(149)	(767)
Distributions versées à des intérêts minoritaires	(14)	-	(22)	-
Autres	-	(5)	-	(5)
	24	680	385	540
Investissement				
Placements à court terme	8	(680)	(151)	(1 355)
Nouvelles immobilisations corporelles	(199)	(57)	(479)	(95)
Produit de la vente d'actifs	-	-	-	37
Vente d'actions de US Airways	158	-	158	-
Produit de la vente de parts d'Aéroplan	-	35	-	35
Produit de la vente de parts de Jazz	-	-	14	-
Espèces en garantie de lignes de crédit	-	-	(4)	(20)
	(33)	(702)	(462)	(1 398)
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	201	317	490	(205)
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de la période	1 854	959	1 565	1 481
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de la période	2 055 \$	1 276 \$	2 055 \$	1 276 \$
Paiements d'intérêts en espèces	77 \$	56 \$	140 \$	109 \$
Paiements d'impôts sur les bénéfices en espèces	3 \$	5 \$	6 \$	9 \$

Ne sont pas compris dans le poste Trésorerie et équivalents de trésorerie 767 \$ de placements à court terme au 30 juin 2006 (616 \$ au 31 décembre 2005).

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers consolidés.

On se reportera à cet égard aux sites de dépôt SEDAR au www.sedar.com et EDGAR au www.sec.gov/edgar.shtml.