

Communiqué

NE PAS DIFFUSER SUR LES FILS DE PRESSE AMÉRICAINS NI AUX ÉTATS-UNIS

GESTION ACE AVIATION INC. ANNONCE SES RÉSULTATS DU TROISIÈME TRIMESTRE

POINTS SAILLANTS DU TROISIÈME TRIMESTRE

- Exclusion de la charge exceptionnelle, BAIIALA de 558 M\$, en hausse de 7 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2005.
- Charge exceptionnelle hors trésorerie de 102 M\$ (70 M\$ après impôts) dans le cadre des obligations d'Air Canada liées à l'échange de milles Aéroplan d'avant 2002.
- Bénéfice d'exploitation de 305 M\$, exclusion faite de la charge exceptionnelle, contre 321 M\$ au trimestre 2005.
- Bénéfice net de 103 M\$, inclusion faite de la charge exceptionnelle, contre 271 M\$ au même trimestre de 2005.
- Charge de carburant en hausse de 87 M\$ (+13 %) par rapport à un an plus tôt.
- Produits passages en hausse de 103 M\$ (+4 %), par suite de l'amélioration de 1 % du rendement unitaire et de la croissance de 3 % du trafic.
- Rentrées de fonds liées à l'exploitation de 159 M\$, en progrès de 171 M\$ par rapport au troisième trimestre 2005.

MONTRÉAL, le 10 novembre 2006 – Gestion ACE Aviation Inc. (ACE) a déclaré aujourd'hui pour son troisième trimestre un bénéfice d'exploitation de 305 M\$, exclusion faite d'une charge exceptionnelle, en dépit d'une augmentation de 87 M\$ ou 13 % de la charge de carburant par rapport au troisième trimestre 2005.

Le troisième trimestre 2006 se solde par un bénéfice net de 103 M\$, qui comprend une charge exceptionnelle de 102 M\$ (70 M\$ après impôts) dans le cadre des obligations d'Air Canada liées à l'échange de milles Aéroplan d'avant 2002, un gain de 52 M\$ (43 M\$ après impôts) à la vente de 1,25 million d'actions de US Airways et des pertes de change de 3 M\$. Le bénéfice net de 271 M\$ au trimestre 2005 comprenait des gains de change de 125 M\$.

Les produits passages se sont accrus de 103 M\$ ou 4 %, reflétant en cela l'augmentation des affaires dans tous les segments de marché, hormis les lignes transatlantiques. Les produits passages ont progressé de 14 % sur les lignes transfrontalières. L'augmentation générale des produits passages au troisième trimestre 2006 vient de l'augmentation de 1 % des rendements unitaires exprimés en produits passages par passager-mille payant et de la croissance de 3 % du trafic par rapport à celle, de 3 %, de la capacité. La menace terroriste au Royaume-Uni le 10 août de cette année et les nouvelles mesures de sécurité qui en ont découlé ont eu des répercussions sur les produits à l'échelle du réseau. En octobre, il y a eu reprise de la demande comme l'atteste le taux d'occupation record de 78,4 % annoncé en début de semaine.

Le coût unitaire (charges d'exploitation par siège-mille offert ou SMO) a augmenté de 2 %, ou fléchi de 1 % si l'on exclut le carburant, par rapport à 2005.

Exclusion faite de la charge exceptionnelle, le BAIIALA¹⁾ d'ACE s'est chiffré à 558 M\$, soit une amélioration de 7 M\$ par rapport au troisième trimestre 2005.

Au troisième trimestre, les Services Air Canada ont enregistré un BAIIALA de 430 M\$, en recul de 32 M\$, reflétant principalement l'augmentation de 87 M\$ des frais de carburant. Le BAIIA d'Aéroplan s'est établi à 36 M\$, ce qui correspond à une progression de 13 M\$ par suite de la hausse des échanges, de l'augmentation des produits moyens constatés par mille Aéroplan et de la diminution du coût moyen par mille échangé. Le BAIIALA de JAZZ se chiffre à 79 M\$, en hausse de 15 M\$. ACTS a déclaré un BAIIA de 13 M\$ au cours du trimestre.

« Je suis heureux d'annoncer pour ce troisième trimestre de solides résultats, liés à des progrès constants dans la mise en œuvre de notre stratégie commerciale, dit Robert Milton, président-directeur général d'ACE.

« Les Services Air Canada continuent d'afficher de bons résultats et ce, en dépit, d'un trimestre à l'autre, de l'effet négatif de l'appréciation du dollar canadien sur les produits tirés des lignes internationales, transfrontalières américaines et intérieures, de la répercussion de la menace terroriste à Londres et des mesures de sécurité supplémentaires qui en ont découlé, ainsi que du retrait temporaire d'un produit dans un système de diffusion par suite des modifications du modèle de distribution. Les prix élevés du carburant ont une nouvelle fois eu une incidence négative sur les charges.

« Aéroplan s'est une fois de plus très bien comportée au cours du trimestre, son bénéfice d'exploitation ayant augmenté de 61 % en un an. Les hausses de distributions annoncées le 16 octobre débiteront par la distribution déclarée pour le mois de décembre 2006.

« Transporteur régional d'ACE et deuxième compagnie aérienne en importance au Canada, Jazz enregistre des progrès constants depuis qu'elle a ouvert son capital en février. Jazz a déclaré pour le troisième trimestre un bénéfice d'exploitation de 39,2 M\$ et enregistré 37 M\$ en encaisse distribuable pour ses investisseurs. Les résultats de Jazz au cours du trimestre attestent de la stabilité inhérente que lui procure le Contrat d'achat de capacité conclu avec Air Canada et de sa progression permanente vers la maîtrise des coûts. Conséquence de ses résultats financiers toujours solides, Jazz annonce aujourd'hui une augmentation de 15 % de ses distributions mensuelles.

« Les résultats affichés par ACTS constituent une progression encourageante par rapport aux deux trimestres précédents. Même s'il reste encore du travail à accomplir, je suis sûr qu'ACTS est sur la bonne voie pour améliorer ses résultats à la suite des changements stratégiques mis en place par sa nouvelle équipe de direction. »

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 à l'autre en raison de la façon dont chacune finance ses appareils et autres actifs. Pour les secteurs qui ne louent pas d'avions, comme Aéroplan et ACTS, c'est le « BAIIA » (bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement et désuétude) qui est plutôt utilisé. Comme le BAIIALA et le BAIIA ne sont pas des unités de mesure conformes aux PCGR pour la présentation de l'information financière et qu'ils n'ont pas de sens normalisé, ils ne sauraient être comparés à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes. Le lecteur se reportera aux Points saillants - Consolidé ou au Rapport de gestion du troisième trimestre 2006 d'ACE pour un rapprochement du BAIIALA et du BAIIA 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 ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Le présent communiqué peut comporter certaines déclarations qui contiennent des déclarations à caractère prospectif. Ces déclarations à caractère prospectif se reconnaissent à l'emploi de termes ou d'expressions comme « il devrait », « il se pourrait que », « il est prévu que », « on estime que », « on s'attend que », « on projette que » et autres qui soulignent les éventualités possibles et font renvoi aux hypothèses retenues. Ces déclarations peuvent porter sur des observations concernant entre autres les stratégies, les attentes, les activités planifiées ou les actions à venir. Comme, de par leur nature, les déclarations prospectives partent d'hypothèses, elles sont sujettes à d'importants risques et incertitudes. Toute prévision ou projection n'est donc pas entièrement assurée en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise le secteur. 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 en cours, 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 les déclarations sont émises et elles peuvent changer après cette date. Toutefois, ACE n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces déclarations à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif.

- 30 -

RENSEIGNEMENTS

Relations avec les investisseurs : (514) 422-7837

Relations avec les actionnaires : (514) 205-7856

Internet : www.aceaviation.com

**Consolidé
POINTS SAILLANTS**

	3 ^e trimestre 2006	3 ^e trimestre 2005	Variation (\$)	Cumul 3 ^e trimestre 2006	Cumul 3 ^e trimestre 2005	Variation (\$)
Données financières (en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)						
			Variation (\$)			Variation (\$)
Produits d'exploitation, avant la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan ¹⁾	2,947	2,833	114	8,133	7,468	645
Produits d'exploitation ¹⁾	2,845	2,833	12	8,011	7,468	543
Bénéfice d'exploitation, avant la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan ¹⁾	305	321	(16)	424	489	(65)
Bénéfice d'exploitation ¹⁾	203	321	(118)	322	489	(167)
Produits (charges) hors exploitation	(12)	(38)	26	209	3	206
Bénéfice avant intérêts minoritaires, écart de change et impôts sur les bénéfices	191	283	(92)	531	492	39
Bénéfice de la période	103	271	(168)	457	363	94
Marge d'exploitation, avant la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan ¹⁾	10.3%	11.3%	(1.0) pp	5.2%	6.5%	(1.3) pp
Marge d'exploitation	7.1%	11.3%	(4.2) pp	4.0%	6.5%	(2.5) pp
BAILALA, avant les charges exceptionnelles ^{1) 2)}	558	551	7	1,210	1,146	64
BAILALA ²⁾	456	551	(95)	1,075	1,146	(71)
Marge BAILALA, avant les charges exceptionnelles ^{1) 2)}	18.9%	19.4%	(0.5) pp	14.9%	15.3%	(0.4) pp
Marge BAILALA	16.0%	19.4%	(3.4) pp	13.4%	15.3%	(1.9) pp
Trésorerie et équivalents de Trésorerie, et placements à court terme	2,886	2,481	405	2,886	2,481	405
Flux de trésorerie liés à l'exploitation	159	(12)	171	726	641	85
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires aux fins du calcul du résultat de base	102	101	1	102	97	5
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires aux fins du calcul du résultat dilué	121	119	2	121	113	8
Résultat de base par action	1.01 \$	2.67 \$	(1.66) \$	4.49 \$	3.75 \$	0.74 \$
Résultat dilué par action	0.95 \$	2.33 \$	(1.38) \$	4.11 \$	3.39 \$	0.72 \$
Statistiques d'exploitation						
			Variation (%)			Variation (%)
Passagers-milles payants (PMP) (en millions)	14,346	13,981	3	37,834	36,180	1,654
Sièges-milles offerts (SMO) (en millions)	17,529	16,961	3	46,742	45,014	1,728
Coefficient d'occupation	81.8%	82.4%	(0.6) pp	80.9%	80.4%	0.5 pp
Rendement unitaire par PMP (en cents)	17.8	17.6	1	18.1	17.4	0.7
Produits passages par SMO (en cents)	14.6	14.5	1	14.7	14.0	0.7
Produits d'exploitation par SMO (en cents) ³⁾	16.8	16.7	1	17.4	16.6	0.8
Charges d'exploitation par SMO (en cents)	15.1	14.8	2	16.4	15.5	0.9
Charges d'exploitation par SMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	10.7	10.8	(1)	12.2	11.9	0.3
Charges d'exploitation par SMO, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge de main-d'œuvre exceptionnelle (en cents) ⁴⁾	10.7	10.8	(1)	12.2	11.9	0.3
Effectif moyen (en milliers d'équivalents temps plein ou ETP)	32.7	32.9	-	32.9	32.3	0.6
Sièges-milles offerts par ETP (en milliers)	536	516	4	1,420	1,395	25
Produits d'exploitation par ETP (en milliers) ³⁾	90 \$	86 \$	5	247 \$	231 \$	16
Avions en service à la clôture de la période ⁵⁾	335	309	8	335	309	26
Utilisation moyenne des avions (en heures par jour) ^{6) 7)}	11.1	11.3	(2)	10.5	10.8	(3)
Longueur moyenne des étapes (en milles) ⁷⁾	921	921	-	882	881	1
Prix du litre de carburant (en cents) ⁸⁾	70.0	64	9	67.0	58.1	8.9
Consommation de carburant (en millions de litres)	1,085	1,055	3	2,906	2,786	120

1) Une charge exceptionnelle de 102 M\$ a été constatée en compensation des produits d'exploitation du 3^e trimestre 2006 dans le cadre des obligations d'Air Canada liées à l'échange de milles Aéroplan d'avant 2002 (*charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan*). On se reportera au point 10, *Mesures financières hors PCGR*, du Rapport de gestion du 3^e trimestre 2006 d'ACE pour un complément d'information.

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

	3 ^e trimestre 2006	3 ^e trimestre 2005	Cumul 3 ^e trimestre 2006	Cumul 3 ^e trimestre 2005
Bénéfice d'exploitation	203	321	322	489
Rajouter :				
Locations avions	108	112	334	300
Amortissement et désuétude	145	118	419	357
BAILALA	456	551	1,075	1,146
Rajouter :				
Charge de main-d'œuvre exceptionnelle ³⁾	-	-	33	-
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan ¹⁾	102	-	102	-
BAILALA, avant les charges exceptionnelles	558	551	1,210	1,146

3) Avant la charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan décrite au point 1)

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

Les charges d'exploitation par SMO, avant la charge de carburant et 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 et qu'on a divisées par les SMO.

On se reportera au point 10, *Mesures financières hors PCGR*, du Rapport de gestion du 3^e trimestre 2006 d'ACE pour un complément d'information.

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

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

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

8) 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 septembre		Périodes de neuf mois closes les 30 septembre	
	2006	2005	2006	2005
Produits d'exploitation				
Passages	2,564 \$	2,461 \$	6,873 \$	6,300 \$
Fret	157	162	460	444
Autres	226	210	780	724
	2,947	2,833	8,113	7,468
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	(102)	-	(102)	-
	2,845	2,833	8,011	7,468
Charges d'exploitation				
Salaires et charges sociales	641	635	1,919	1,870
Carburant avions	762	675	1,962	1,620
Locations avions	108	112	334	300
Redevances aéroportuaires et de navigation	275	259	750	702
Maintenance, matières et fournitures avions	100	80	347	263
Communications et technologies de l'information	70	75	217	230
Restauration et fournitures connexes	93	94	255	253
Amortissement et désuétude	145	118	419	357
Commissions	61	68	188	206
Charge de main-d'oeuvre exceptionnelle	-	-	33	-
Autres	387	396	1,265	1,178
	2,642	2,512	7,689	6,979
Bénéfice d'exploitation	203	321	322	489
Produits (charges) hors exploitation				
Intérêts créditeurs	33	20	84	47
Intérêts débiteurs	(94)	(76)	(273)	(228)
Intérêts capitalisés	18	2	40	8
Gain à la vente d'actions de US Airways	52	-	152	-
Gain (perte) à la vente d'actifs et provisions sur actifs	(4)	2	-	2
Gain de dilution	-	-	220	190
Autres	(17)	14	(14)	(16)
	(12)	(38)	209	3
Bénéfice avant les éléments suivants	191	283	531	492
Intérêts minoritaires	(19)	(9)	(53)	(16)
Écart de change	(3)	125	117	57
Charge d'impôts sur les bénéfices	(66)	(128)	(138)	(170)
Bénéfice de la période	103 \$	271 \$	457 \$	363 \$
Bénéfices non répartis tels que déclarés à l'ouverture de la période	756	249	415	157
Ajustement lié à un changement de méthode comptable	-	(16)	(13)	(16)
Bénéfices non répartis à l'ouverture de la période après retraitement	756	233	402	141
Bénéfices répartis à la clôture de la période	859 \$	504 \$	859 \$	504 \$
Bénéfice par action (après retraitement)				
- de base	1.01 \$	2.67 \$	4.49 \$	3.75 \$
- dilué	0.95 \$	2.33 \$	4.11 \$	3.39 \$

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, sauf les données par action, et en dollars canadiens) (non vérifié)	30 septembre 2006	31 décembre 2005
ACTIF		
Actif à court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1,747 \$	1,565 \$
Placements à court terme	1,139	616
	2,886	2,181
Liquidités soumises à des restrictions	51	86
Débiteurs	824	637
Rechanges, matières et fournitures	269	325
Charges payées d'avance et autres actifs à court terme	97	125
	4,127	3,354
Immobilisations corporelles	5,822	5,494
Charges reportées	122	145
Actifs incorporels	2,193	2,462
Participations et autres actifs	329	392
	12,593 \$	11,847 \$
PASSIF		
Passif à court terme		
Créditeurs et charges à payer	1,532 \$	1,355 \$
Produits passages perçus d'avance	811	711
Part à court terme des produits reportés Aéroplan	772	680
Part à court terme de la dette à long terme et des obligations locatives	285	265
	3,400	3,011
Dette à long terme et obligations locatives	3,643	3,543
Actions privilégiées convertibles	161	148
Impôts sur les bénéfices futurs	180	221
Passif au titre des régimes de retraite et d'avantages complémentaires	2,006	2,154
Produits reportés Aéroplan	978	953
Autres passifs à long terme	401	446
	10,769	10,476
INTÉRÊTS MINORITAIRES	225	203
CAPITAUX PROPRES		
Capital social et autres capitaux propres	714	747
Surplus d'apport	26	19
Bénéfices non répartis	859	402
	1,599	1,168
	12,593 \$	11,847 \$

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 septembre		Périodes de neuf mois closes les 30 septembre	
	2006	2005	2006	2005
Provenance (utilisation) des flux de trésorerie				
Exploitation				
Bénéfice de la période	103 \$	271 \$	457 \$	363 \$
Ajustements de rapprochement des flux de trésorerie nets				
Amortissement et désuétude	145	118	419	357
Gain à la vente d'actions de US Airways	(52)	-	(152)	-
Gain (perte) à la vente d'actifs	4	(2)	-	(2)
Gain de dilution	-	-	(220)	(190)
Écart de change	1	(149)	(129)	(94)
Impôts sur les bénéfices futurs	66	125	138	161
Capitalisation des régimes d'avantages sociaux supérieure à la charge constatée	(63)	(33)	(131)	(47)
Diminution (augmentation) des débiteurs	(49)	(131)	(192)	(330)
Diminution (augmentation) des rechanges, matières et fournitures	12	3	47	(2)
Augmentation (diminution) des créditeurs et charges à payer	120	(7)	175	53
Augmentation (diminution) des produits passagers perçus d'avance, déduction faite des liquidités soumises à des restrictions	(239)	(155)	150	345
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	102	-	102	-
Autres	9	(52)	62	27
	159	(12)	726	641
Financement				
Émission d'actions ordinaires	-	(1)	3	442
Émission d'obligations convertibles	-	-	-	319
Émission de parts d'Aéroplan	-	-	-	232
Émission de parts de Jazz	-	-	218	-
Emprunts au titre de la facilité de crédit d'Aéroplan	-	(18)	-	300
Emprunts au titre de la facilité de crédit de Jazz	-	-	113	-
Emprunts liés aux appareils	99	213	321	213
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives	(58)	(67)	(207)	(834)
Distributions versées à des intérêts minoritaires	(14)	(3)	(36)	(3)
Autres	-	1	-	(4)
	27	125	412	665
Investissement				
Placements à court terme	(372)	136	(523)	(1,219)
Nouvelles immobilisations corporelles	(213)	(316)	(692)	(411)
Produit de la vente d'actifs	40	4	40	41
Acquisition d'actions de US Airways	-	(87)	-	(87)
Vente d'actions de US Airways	74	-	232	-
Produit de la vente de parts d'Aéroplan	-	-	-	35
Produit de la vente de parts de Jazz	-	-	14	-
Espèces en garantie de lignes de crédit	(11)	(15)	(15)	(35)
Autres	(12)	-	(12)	-
	(494)	(278)	(956)	(1,676)
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents	(308)	(165)	182	(370)
Trésorerie et équivalents à l'ouverture de la période	2,055	1,276	1,565	1,481
Trésorerie et équivalents à la clôture de la période	1,747 \$	1,111 \$	1,747 \$	1,111 \$
 Paiements d'intérêts en espèces	54 \$	54 \$	194 \$	163 \$
 Paiements d'impôts sur les bénéfices en espèces	3 \$	11 \$	9 \$	20 \$

Ne sont pas compris dans le poste Trésorerie et équivalents 1 139 \$ de placements à court terme au 30 septembre 2006 (616 \$ au 31 décembre 2005).

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