

13 mai 2005

RAPPORT DE GESTION

PREMIER TRIMESTRE 2005

GESTION ACE AVIATION INC.

SOMMAIRE

	<u>Page</u>
Avant-propos	3
Observations préliminaires	5
Résultats d'exploitation comparatifs des premiers trimestres 2005 et 2004	9
Analyse du bilan	22
Gestion financière	26
Résultats trimestriels	33
Informations sectorielles	34
Méthodes comptables	36
Changements importants	41
Facteurs de risque	41

AVANT-PROPOS

Gestion ACE Aviation Inc. (« ACE ») a été constituée le 29 juin 2004 en vue de former la société mère d'Air Canada et de ses filiales à la mise en œuvre du Plan consolidé de réorganisation, de transaction et d'arrangement (le « Plan »), le 30 septembre 2004, comme l'expliquent plus amplement les états financiers consolidés d'ACE pour l'exercice 2004.

Conformément au chapitre 1625 du Manuel de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (« ICCA »), *Réévaluation intégrale des actifs et des passifs*, ACE est passée à la comptabilité nouveau départ le 30 septembre 2004. Toute mention de la « Société remplaçante » renvoie à ACE et à ses filiales à compter du 29 juin 2004. Toute mention de la « Société remplacée » renvoie à Air Canada et à ses filiales jusqu'au 30 septembre 2004. Conformément au même chapitre 1625, les données financières des exercices précédents n'ont pas été retraitées en vue de refléter les ajustements à la juste valeur et, en conséquence, certains chiffres de la Société remplaçante pourraient ne pas être directement comparables à ceux de la Société remplacée.

Par suite du passage à la comptabilité nouveau départ, de l'adoption de nouvelles méthodes comptables, de l'entrée en vigueur de certains contrats de location à la levée de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (« LACC ») et des opérations de financement par emprunts ou par capitaux conclues le 30 septembre 2004, les états financiers de la Société remplaçante ne sont pas directement comparables à ceux de la Société remplacée. L'information financière présentée par ACE pour le trimestre clos le 31 mars 2005 et l'information financière présentée par Air Canada pour le trimestre clos le 31 mars 2004 ne sont pas directement comparables étant donné que les états financiers d'Air Canada pour les périodes antérieures au 1^{er} octobre 2004 et les états financiers d'ACE pour les périodes à compter du 1^{er} octobre 2004 sont ceux d'entités comptables différentes, établis selon des règles et méthodes comptables différentes.

Les bilans consolidés aux 31 mars 2005 et 31 décembre 2004 présentent les comptes de la Société remplaçante. L'état consolidé des résultats du trimestre clos le 31 mars 2005 rend compte des activités de la Société remplaçante, tandis que l'état consolidé des résultats du trimestre clos le 31 mars 2004 rend compte des activités de la Société remplacée.

Les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du premier trimestre 2005 de la Société remplaçante sont établis à partir des méthodes comptables décrites à la note 4 afférente aux états financiers consolidés d'ACE pour l'exercice 2004, sauf pour ce qui est de l'adoption des nouvelles méthodes comptables décrites à la note 1 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du premier trimestre 2005, sous *Nouvelles méthodes comptables*, ainsi qu'à la page 36 ci-après, sous *Méthodes comptables*.

Compte tenu des principes comptables généralement reconnus (PCGR) du Canada, les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés d'ACE pour le premier trimestre 2005 et les notes y afférentes n'ont pas à présenter toute l'information normalement requise dans des états financiers annuels; aussi doivent-ils être lus de concert avec les états financiers consolidés d'ACE pour l'exercice 2004 et les notes y afférentes. Toutes les sommes sont exprimées en dollars canadiens, sauf indication contraire. Le présent Rapport de gestion est arrêté en date du 13 mai 2005.

On se reportera à la note 1 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés d'ACE pour le premier trimestre 2005 pour un complément d'information sur la nature des activités de la Société et ses méthodes comptables.

Pour un complément d'information sur les documents financiers publics de Gestion ACE Aviation et d'Air Canada, on se reportera au site www.sedar.com.

MISE EN GARDE CONCERNANT LES DÉCLARATIONS PROSPECTIVES

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

Comme, de par leur nature, les déclarations prospectives partent d'hypothèses, elles sont sujettes à d'importants risques et incertitudes. Toute prévision ou projection n'est donc pas entièrement assurée en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise le secteur. Les résultats qui y sont présentés peuvent donc différer sensiblement des résultats réels en raison de divers facteurs, dont les prix de l'énergie, les conditions du secteur, du marché et de l'économie en général, les conflits armés, les attentats terroristes, l'évolution de la demande en fonction du caractère saisonnier du secteur, la capacité de comprimer les coûts d'exploitation et de réduire les effectifs, les relations du travail, les négociations collectives ou les conflits de travail, la restructuration, les enjeux en matière de retraite, les taux de change et d'intérêt, l'évolution de la législation, des développements ou procédures réglementaires défavorables ainsi que les litiges en cours, notamment avec des tiers. Les déclarations prospectives du présent document représentent les attentes d'ACE en date du 13 mai 2005 et elles peuvent changer après cette date. Toutefois, ACE n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces déclarations à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif.

GESTION ACE AVIATION INC.

RAPPORT DE GESTION PREMIER TRIMESTRE 2005

OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES

Glossaire

Passagers-milles payants (PMP)

Produit du nombre de passagers payants transportés par le nombre de milles qu'ils ont parcourus.

Sièges-milles offerts (SMO)

Mesure de la capacité offerte aux passagers. Produit du nombre total de sièges payants offerts par le nombre de milles parcourus.

Coefficient d'occupation

Mesure de l'utilisation de la capacité offerte aux passagers. Passagers-milles payants exprimés en pourcentage des sièges-milles offerts.

Rendement unitaire (par PMP)

Produits passages moyens par passager-mille payant.

Produits passages par siège-mille offert (PPSMO)

Produits passages moyens par siège-mille offert.

« 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.

« Filiale » ou « filiales » s'entend, eu égard à ACE, de toute entité – société par actions, société de fiducie, société en commandite, etc. – directement ou indirectement contrôlée par ACE.

Comparaison des données

Certains des chiffres de l'exercice précédent ont été retraités pour se conformer aux méthodes comptables de l'exercice en cours. Auparavant, les placements à court terme dont l'échéance initiale était supérieure à 90 jours étaient inclus dans la trésorerie. Vu leur ampleur croissante, ils sont désormais inscrits distinctement à titre de placements à court terme.

Les placements à court terme ont des échéances initiales d'au moins 90 jours et d'au plus

un an. Ces placements peuvent être rapidement convertis en liquidités et sont effectués auprès d'institutions jouissant d'une cote de crédit élevée.

Résultats 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 et les coûts de propriété, lesquels varient sensiblement d'une compagnie aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance l'acquisition de ses appareils et autres actifs.

Comme le BAIIALA n'est pas une unité de mesure conforme aux PCGR pour la présentation de l'information financière et qu'il n'a pas de sens normalisé, il ne saurait être comparé à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes. Le rapprochement du BAIIALA avant éléments liés à la réorganisation et à la restructuration au résultat d'exploitation avant éléments liés à la réorganisation et à la restructuration est le suivant :

(en millions de dollars)	Société remplaçante ACE	Société remplacée Air Canada	Variation
	Trimestre clos le 31 mars 2005	Trimestre clos le 31 mars 2004	
Résultat d'exploitation avant éléments liés à la réorganisation et à la restructuration selon les PCGR ¹⁾	(10)	(145)	135
Rajouter :			
Amortissement et désuétude	120	95	25
Locations avions	90	194	(104)
BAIIALA avant éléments liés à la réorganisation et à la restructuration ¹⁾	200	144	56
Marge BAIIALA (%) ²⁾	9,2	6,8	2,4 p ^{ts}

1) Des éléments liés à la réorganisation et à la restructuration ont été constatés tandis qu'Air Canada se trouvait protégée de ses créanciers, du 1^{er} avril 2003 au 30 septembre 2004. Depuis la levée de la protection de la LACC, le 30 septembre 2004, aucun nouvel élément n'a été constaté à cet égard.

2) On obtient la marge BAIIALA en divisant le BAIIALA par les produits d'exploitation.

Programme de fidélisation

Comme l'explique la note 1 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du premier trimestre 2005, le 30 septembre 2004, ACE a modifié sa méthode de comptabilisation liée à son programme de fidélisation par rapport à celle que suivait Air Canada, la Société remplacée.

Par suite du passage à la comptabilité nouveau départ, les crédits de millage liés au programme de fidélisation (les « milles ») non encore échangés ont été ajustés en vue de mieux refléter la juste valeur estimative des milles qui seront échangés dans l'avenir. Compte tenu de cet ajustement à la juste valeur et du caractère évolutif du programme de fidélisation Aéroplan, la Société remplaçante a changé, en date du 30 septembre 2004, de méthode de comptabilisation de son obligation liée à son programme de fidélisation. Jusqu'alors, la Société remplacée avait constaté l'obligation au titre des milles de voyages accumulés au coût marginal de la prestation de services de transport futurs. De façon prospective et à compter du passage à la comptabilité nouveau départ, les milles gagnés par des membres dans le cadre de services de transport assurés par la Société et les services de transport proprement dits sont traités distinctement. Les milles sont constatés à leur juste valeur, tandis que la valeur résiduelle est affectée aux services de transport. Comme dans la méthode comptable de la Société remplacée, les produits tirés de la vente de milles à des partenaires du programme de fidélisation sont reportés.

Depuis le 30 septembre 2004, les milles échangés contre des vols d'Air Canada et de Jazz sont inclus dans les produits passages et les milles échangés contre des produits autres que des vols sont portés aux « autres produits » d'exploitation. Dans la Société remplacée, selon l'ancienne méthode comptable, les produits tirés de milles Aéroplan gagnés par l'entremise de partenaires du programme de fidélisation étaient versés dans les « autres produits » d'exploitation.

Pour les besoins du présent Rapport de gestion, les « produits passages Aéroplan » correspondent à la somme des produits passages tirés de l'échange de milles contre des vols d'Air Canada et de Jazz et des produits reportés susmentionnés. Pour un complément d'information sur le programme de fidélisation, on se reportera aux *Méthodes comptables*, à la page 36 ci-après.

Au premier trimestre de 2005, les produits tirés de milles Aéroplan échangés contre des vols sur Air Canada et Jazz se sont chiffrés à 101 M\$, dont 65 M\$ tirés de l'échange de milles

Aéroplan gagnés par l'entremise de partenaires du programme de fidélisation. Ces produits tirés des échanges ont été partiellement contrebalancés par le report de 44 M\$ de produits liés à la juste valeur des milles gagnés par des membres dans le cadre de services de transport assurés par la Société, ce qui a donné lieu à un montant net de 57 M\$ de produits passages Aéroplan. Au trimestre clos le 31 mars 2004, les produits Aéroplan tirés de milles gagnés par l'entremise de partenaires du programme de fidélisation s'étaient chiffrés à 70 M\$.

RÉSULTATS D'EXPLOITATION COMPARATIFS

DES PREMIERS TRIMESTRES 2005 ET 2004

Le tableau ci-après compare les résultats d'exploitation du premier trimestre de 2005 d'ACE, la Société remplaçante, à ceux du premier trimestre de 2004 d'Air Canada, la Société remplacée.

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. En basse saison, la demande moins élevée entraîne une baisse sensible des flux de trésorerie liés à l'exploitation et des marges pendant les premier et quatrième trimestres de chaque année civile, comparativement aux deuxième et troisième trimestres.

Gestion ACE Aviation Inc.
État consolidé des résultats

	Société remplaçante ACE	Société remplacée Air Canada		
(en millions de dollars, sauf pour les données par action) (non vérifié)	Trimestre clos le 31 mars 2005	Trimestre clos le 31 mars 2004	Variation (\$)	Variation (%)
Produits d'exploitation				
Passages	1 739	1 661	78	5
Fret	135	126	9	7
Autres	303	334	(31)	(9)
	<u>2 177</u>	<u>2 121</u>	56	3
Charges d'exploitation				
Salaires et charges sociales	613	687	(74)	(11)
Carburant avions	415	338	77	23
Locations avions	90	194	(104)	(54)
Redevances aéroportuaires et de navigation	213	203	10	5
Maintenance, matières et fournitures avions	94	103	(9)	(9)
Communications et technologies de l'information	77	88	(11)	(13)
Restauration et fournitures connexes	78	79	(1)	(1)
Amortissement et désuétude	120	95	25	26
Commissions	65	80	(15)	(19)
Autres	422	399	23	6
	<u>2 187</u>	<u>2 266</u>	(79)	(3)
Perte d'exploitation avant éléments liés à la réorganisation et à la restructuration	<u>(10)</u>	<u>(145)</u>	135	
Éléments liés à la réorganisation et à la restructuration	<u>-</u>	<u>(132)</u>	132	
Produits (charges) hors exploitation				
Intérêts créditeurs	12	4	8	
Intérêts débiteurs	(75)	(47)	(28)	
Intérêts capitalisés	3	-	3	
Perte à la vente d'actifs et provisions pour actifs	-	(3)	3	
Part des actionnaires sans contrôle	(3)	-	(3)	
Autres	(3)	3	(6)	
	<u>(66)</u>	<u>(43)</u>	(23)	
Perte avant écart de change sur les éléments monétaires à long terme non sujets à concordat et impôts sur les bénéfices	<u>(76)</u>	<u>(320)</u>	244	
Écart de change sur les éléments monétaires à long terme non sujets à concordat	<u>(15)</u>	<u>17</u>	(32)	
Perte avant les impôts sur les bénéfices	<u>(91)</u>	<u>(303)</u>	212	
Charge d'impôts sur les bénéfices	<u>14</u>	<u>(1)</u>	15	
Perte	<u>(77)</u>	<u>(304)</u>	227	
Perte de base et diluée par action	<u>(0,87)</u>	<u>(2,53)</u>		
Statistiques d'exploitation				
Passagers-milles payants (en millions)	10 586	10 057	529	5
Sièges-milles offerts (en millions)	13 566	13 797	(231)	(2)
Coefficient d'occupation (%)	78,0	72,9	5,1 p ^{ts}	

Comparaison des résultats du premier trimestre

Pour le premier trimestre de 2005, ACE déclare une perte d'exploitation de 10 M\$, soit une amélioration de 135 M\$ par rapport à la perte d'exploitation de 145 M\$ avant éléments liés à la réorganisation et à la restructuration d'Air Canada au même trimestre de 2004. Le BAIIALA s'est amélioré de 56 M\$ par rapport au premier trimestre de 2004. On se reportera à la partie *Résultats non conformes aux PCGR*, page 5, pour un complément d'information sur le BAIIALA.

Au premier trimestre de 2005, les produits d'exploitation se sont accrus au total de 56 M\$ ou de 3 % par rapport au premier trimestre de 2004. Les produits passages se sont accrus de 78 M\$ ou de 5 %, reflétant une augmentation sur tous les marchés hormis le segment transfrontalier ainsi que l'inclusion de 57 M\$ de produits passages Aéroplan. On se reportera à la page du présent Rapport de gestion pour un complément d'information sur les produits passages Aéroplan.

Les charges d'exploitation ont été réduites de 79 M\$ ou de 3 % par rapport au trimestre correspondant de 2004 en dépit d'une hausse de 77 M\$ ou de 23 % de la charge de carburant et d'une réduction de 2 % de la capacité (exprimée en sièges-milles offerts ou « SMO »). Le coût unitaire pour le premier trimestre de 2004 (exprimé en charges d'exploitation par SMO) a été inférieur de 2 % à celui du premier trimestre de 2004. Compte non tenu de la charge de carburant, le coût unitaire a régressé de 6 % par rapport au trimestre correspondant de 2004. Des réductions du coût unitaire ont été réalisées dans presque tous les postes de charges sur lesquels il est possible d'agir, notamment les salaires et charges sociales, les locations avions, la maintenance et les matières et fournitures avions, et les communications et technologies de l'information.

Du 1^{er} avril au 30 septembre 2003 pendant qu'elle jouissait de la protection de la LACC, Air Canada a comptabilisé d'importants éléments liés à la réorganisation et à la restructuration qui sont directement associés au remaniement de ses affaires. Pour le premier trimestre de 2004, les éléments liés à la réorganisation et à la restructuration totalisaient 132 M\$. Ces éléments hors trésorerie pour la plupart ont principalement trait à des réclamations pour insuffisances sur des contrats de location, à des éléments liés à la main-d'œuvre, à des écarts de change sur la dette sujette à concordat et à des honoraires. Comme Air Canada est sortie de la protection de la LACC le 30 septembre 2004, aucun nouvel élément lié à la réorganisation et à la restructuration n'a été inscrit depuis cette date.

Les pertes de change sur les éléments monétaires à long terme se chiffrent à 15 M\$ pour le premier trimestre de 2005 par suite de la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain entre le 31 décembre 2004 et le 31 mars 2005, comparativement à des gains de change de 17 M\$ sur les éléments à long terme de la dette non sujette à concordat au premier trimestre de 2004.

Le trimestre se solde par une perte de 77 M\$ comparativement à une perte de 304 M\$ au premier trimestre de 2004 qui comportait 132 M\$ d'éléments liés à la réorganisation et à la restructuration, soit une amélioration de 227 M\$.

LES PPSMO

Dans le milieu du transport aérien, les produits passages par siège-mille offert (PPSMO) constituent l'un des meilleurs étalons de mesure du rendement des produits passages par unité de capacité offerte. Les PPSMO sont le produit de deux éléments de base :

- le coefficient d'occupation,
- le rendement unitaire.

Le premier élément est le coefficient d'occupation, qui représente le rapport du trafic passagers à la capacité offerte (autrement dit le rapport des passagers-milles payants [PMP] aux sièges-milles offerts [SMO]). Le rendement unitaire par PMP (ou tarif moyen payé par siège-mille occupé) constitue le second. Par exemple, lorsqu'un transporteur aérien arrive à améliorer le coefficient d'occupation d'un vol donné (c'est-à-dire le nombre de passagers payants qu'il transporte) ou son rendement unitaire (c'est-à-dire le tarif moyen payé par chacun des passagers pour chaque mille de vol), les produits passages par siège-mille offert (PPSMO) progressent, rehaussant la rentabilité de ce vol. Selon les conditions du marché, les transporteurs aériens cherchent à accentuer davantage soit le coefficient d'occupation, soit le rendement unitaire; cependant, c'est le rapport entre les deux qui sert à déterminer les PPSMO. Plus les PPSMO augmentent, plus les produits par siège offert sont élevés.

Les vols long-courriers ont généralement un rendement unitaire par PMP moins élevé que les vols court-courriers. Calculé au mille, le tarif moyen payé pour les long-courriers est relativement moins élevé que pour les court-courriers. Comme les coûts des services d'escale, des décollages et des atterrissages sont les mêmes pour les vols court- et long-courriers, le coût unitaire par SMO est habituellement inférieur pour les long-courriers en raison de la plus longue distance parcourue.

ÉVOLUTION DES PRODUITS D'EXPLOITATION

Produits passages

Par suite de l'inclusion des produits passages Aéroplan dans les produits passages depuis octobre 2004, comme cela est expliqué à la page 7 du présent Rapport de gestion, les données concernant les produits passages, les PPSMO et le rendement unitaire ne sont pas directement comparables à celles des exercices précédents. L'analyse ci-après présente les variations compte tenu des produits passages Aéroplan. Cependant, pour les besoins de la comparaison, les produits passages, les PPSMO et le rendement unitaire sont aussi présentés exclusion faite de ces produits passages Aéroplan.

Le tableau ci-après décrit, par segment de marché, la variation en pourcentage et en glissement annuel en ce qui concerne les produits passages des huit derniers trimestres.

Produits passages - Variation trimestrielle en glissement annuel (%)

	Société remplacée Air Canada						Société remplaçante ACE	
	2 ^e trim. 2003	3 ^e trim. 2003	4 ^e trim. 2003	1 ^{er} trim. 2004	2 ^e trim. 2004	3 ^e trim. 2004	4 ^e trim. 2004	1 ^{er} trim. 2005
Lignes intérieures ¹⁾	(26)	(17)	(13)	(9)	8	3	0	1
Lignes transfrontalières ¹⁾	(27)	(24)	(19)	(13)	5	(1)	(17)	(13)
Lignes transatlantiques ¹⁾	(11)	(4)	(5)	(5)	6	6	4	8
Lignes transpacifiques ¹⁾	(63)	(52)	(13)	15	162	113	35	14
Autres ¹⁾	(8)	3	18	24	38	25	22	17
Réseau ¹⁾ (Aéroplan non compris)	(26)	(19)	(12)	(5)	15	12	1	1
Réseau (Aéroplan compris)	(26)	(19)	(12)	(5)	15	12	4	5

- 1) En ce qui concerne le quatrième trimestre de 2004 et le premier trimestre de 2005, les produits passages Aéroplan n'entrent pas dans le calcul de la variation en pourcentage en glissement annuel.

Le tableau ci-après décrit, par segment de marché, les variations trimestrielles en pourcentage et en glissement annuel en ce qui concerne les produits passages, la capacité (en SMO), le trafic (en PMP), le coefficient d'occupation (PMP par SMO), le rendement unitaire (par PMP) et les produits passages par SMO.

Statistiques d'exploitation – Variations du 1^{er} trimestre 2004 au 1^{er} trimestre 2005

	Produits passages Variation (%)	Capacité (en SMO) Variation (%)	Trafic (en PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (en points)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures ¹⁾	1	(3)	4	5,1	(3)	4
Lignes transfrontalières ¹⁾	(13)	(12)	(1)	8,4	(12)	(1)
Lignes transatlantiques ¹⁾	8	(3)	4	4,9	4	11
Lignes transpacifiques ¹⁾	14	5	8	1,8	5	8
Autres ¹⁾	17	14	18	3,1	(1)	3
Réseau ¹⁾ (Aéroplan non compris)	1	(2)	5	5,1	(4)	3
Réseau (Aéroplan compris)	5	(2)	5	5,1	0	7

1) En ce qui concerne le premier trimestre de 2005, les produits passages Aéroplan n'entrent pas dans le calcul de la variation en pourcentage en glissement annuel.

Les produits passages du premier trimestre de 2005 sont en hausse de 78 M\$ ou de 5 % par rapport à 2004 et comprennent 57 M\$ de produits passages Aéroplan.

Au premier trimestre de 2005, le trafic passagers à l'échelle du réseau s'est accru de 5 % en regard d'une baisse de 2 % de la capacité en SMO, donnant lieu à une amélioration de 5,1 points du coefficient d'occupation. On mesure le trafic passagers en passagers-milles payants (« PMP »), à savoir le produit du nombre de passagers payants transportés par le nombre de milles qu'ils ont parcourus. Exclusion faite des produits passages Aéroplan, le rendement unitaire, à savoir les produits passages moyens par passager-mille payant, a reculé de 4 %. Ce recul vient d'une plus grande concurrence de la part des transporteurs à bas prix, de la léthargie du segment transfrontalier et d'une plus grande proportion de vols long-courriers dont le rendement unitaire est moindre. Cependant, vu l'augmentation sensible du coefficient d'occupation, les PPSMO à l'échelle du réseau, exclusion faite des produits passages Aéroplan, se sont accrus de 3 % par rapport au premier trimestre de 2004.

Pour le premier trimestre de 2005, les produits passages intérieurs ont augmenté de 30 M\$ ou de 5 %, compte tenu de 24 M\$ de produits passages Aéroplan. Le trafic passagers intérieur s'inscrit en hausse de 4 % malgré une baisse de 3 % de la capacité, améliorant ainsi

de 5,1 points le coefficient d'occupation. Le rendement unitaire intérieur a reculé de 3 %, exclusion faite des produits passages Aéroplan, par suite surtout de l'intensification de la concurrence tarifaire sur le marché intérieur. Cependant, compte tenu de l'amélioration du coefficient d'occupation, les PPSMO intérieurs, exclusion faite des produits passages Aéroplan, ont augmenté de 4 % par rapport au niveau de 2004.

Les produits passages transfrontaliers ont régressé de 36 M\$ ou de 9 % au premier trimestre de 2005 compte tenu de 18 M\$ de produits passages Aéroplan et d'une baisse de 12 % de la capacité en réaction à l'augmentation de l'offre de la part des transporteurs américains. En dépit de cette baisse de capacité, le trafic n'a reculé que de 1 % en regard d'une amélioration de 8,4 points du coefficient d'occupation. Compte non tenu des produits passages Aéroplan, le rendement a baissé de 12 %, conséquence du lancement de vols transfrontaliers par des transporteurs à bas prix canadiens de la vive concurrence des prix découlant de l'augmentation de l'offre sur le marché transfrontalier et de la dépréciation du dollar américain en ce qui concerne les ventes libellées en dollars US. Dans le cadre de sa nouvelle stratégie de compétitivité commerciale, Air Canada a introduit tout au long de 2004 sur ses lignes canado-américaines une structure tarifaire simplifiée cadrant avec ce qu'elle pratique sur le marché intérieur. Exclusion faite des produits passages Aéroplan, les PPSMO transfrontaliers ont baissé de 1 %, l'amélioration sensible du coefficient d'occupation étant presque parvenue à compenser la baisse de rendement

Les produits tirés des lignes transatlantiques, compte tenu de 3 M\$ de produits passages Aéroplan, s'inscrivent en hausse de 23 M\$ ou de 9 %. Cela traduit une augmentation de 4 % du rendement unitaire exclusion faite des produits passages Aéroplan, due en partie à la croissance des voyages d'affaires aux marges plus élevées. Le trafic s'est accru de 4 % en regard d'une réduction de 3 % de la capacité, ce qui a fait augmenter de 4,9 points le coefficient d'occupation par rapport au niveau de 2004. Exclusion faite des produits passages Aéroplan, les PPSMO ont grimpé de 11 %, reflétant à la fois une hausse du rendement unitaire et une amélioration du coefficient d'occupation. Les produits tirés des lignes transpacifiques ont augmenté de 25 M\$ ou de 15 % et comprennent 2 M\$ de produits passages Aéroplan au premier trimestre de 2005. Exclusion faite de ces produits passages Aéroplan, le rendement unitaire est de 5 % supérieur à celui du premier trimestre de 2004, conséquence en partie du différentiel de trafic élevé attribuable au lancement de vols sans escale Toronto–Hong Kong et Toronto–Narita. Le trafic s'est accru de 8 % en regard d'une augmentation de 5 % de la capacité, améliorant de 1,8 point le coefficient d'occupation. En conséquence de l'amélioration

du rendement et, dans une moindre mesure, du coefficient d'occupation, exclusion faite des produits passages Aéroplan, les PPSMO se sont accrus de 8 %. Les lignes du Pacifique-Sud, des Antilles, du Mexique et d'Amérique du Sud ont rapporté des produits en hausse de 36 M\$ ou de 22 % au premier trimestre de 2005, dont 10 M\$ de produits passages Aéroplan. Le trafic y a grimpé de 18 % en regard d'une capacité en hausse de 14 %, ce qui a fait monter de 3,1 points le coefficient d'occupation. Compte non tenu des produits passages Aéroplan, le rendement unitaire a reculé de 1 % par rapport au premier trimestre de 2004, et les PPSMO ont progressé de 3 % par suite de l'amélioration du coefficient d'occupation. La croissance de ces segments de marché vient pour l'essentiel d'une augmentation de l'offre sur les destinations soleil traditionnelles comme Cuba et de l'ajout de nouvelles routes sur l'Amérique du Sud, dont Lima, Bogota et Caracas.

Produits fret

Les produits fret, compte tenu des produits tirés des vols tout-cargo, ont augmenté de 9 M\$ ou de 7 % en raison à la fois d'une augmentation des volumes transportés et de rendements plus élevés principalement sur les marchés hors Amérique du Nord. Les opérations tout-cargo ont été lancées sur le segment intérieur en juin 2004 et sur les marchés internationaux en novembre 2004, à la faveur du retrait du service des appareils 747-400 Combi de Boeing.

Autres produits d'exploitation

Les produits non tirés du transport ont reculé de 31 M\$ par suite principalement du changement de méthode de comptabilisation du programme de fidélisation (Aéroplan) décrit à la page 7 du présent Rapport de gestion. Au trimestre clos le 31 mars 2004, les produits tirés de l'échange de milles gagnés par l'entremise de partenaires du programme de fidélisation s'étaient chiffrés à 70 M\$ et avaient été inscrits dans les autres produits d'exploitation. Au trimestre clos le 31 mars 2005, les produits Aéroplan tirés de milles échangés contre des vols d'Air Canada et de Jazz ont été constatés dans les produits passages. Le recul attribuable au changement de méthode pour la comptabilisation du programme de fidélisation a été partiellement contrebalancé par une augmentation des autres produits de Vacances Air Canada, du fait surtout de l'accentuation de la présence sur le marché latino-américain comme Cuba et le Mexique, et de la hausse du prix unitaire des forfaits vacances. En outre, une hausse des produits a été enregistrée au chapitre des frais de modification ou d'annulation de réservations.

Dans la foulée de sa réorganisation en date du 30 septembre 2004, la Société a regroupé ses comptes selon ses quatre grands secteurs d'activité, en l'occurrence les services de transport, le programme de fidélisation, les services techniques et les services de transport régionaux, alors qu'il n'y avait qu'un seul secteur comptable dans la Société remplacée. Pour un complément d'information à cet égard, on se reportera à la page 34 du Rapport de gestion ainsi qu'à la note 5 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du premier trimestre 2005.

ÉVOLUTION DES CHARGES D'EXPLOITATION

Incidence de l'adoption de la NOC-15

À compter du 1^{er} janvier 2005, la Société a adopté la note d'orientation concernant la comptabilité 15, *Consolidation des entités à détenteurs de droits variables* (« NOC-15 »). Avant l'adoption de la NOC-15, Air Canada avait conclu des opérations de location liées à des appareils ou des réacteurs auprès d'un certain nombre de structures d'accueil, que la NOC-15 considère maintenant comme des « entités à détenteurs de droits variables » (« EDDV »). Par suite de l'adoption de la NOC-15 et en raison du fait que la Société s'en trouvait le principal bénéficiaire, la Société a consolidé des entités de location portant sur 51 appareils et 22 réacteurs, comptabilisées jusqu'alors à titre de contrats de location-exploitation.

Pour le premier trimestre de 2005, l'adoption de la NOC-15 s'est traduite par une charge nette avant impôts de 30 M\$ (0,34 \$ par action, après dilution), faisant baisser de 28 M\$ les charges de location avions, augmenter de 25 M\$ l'amortissement et de 24 M\$ les intérêts débiteurs nets, et occasionnant une perte de change de 6 M\$ et une part des actionnaires sans contrôle de 3 M\$.

L'application de la NOC-15 et la consolidation des EDDV ne se répercutent pas sur les dispositions contractuelles entre les locataires et Air Canada, à titre de locataire. Elle n'a pas d'effet non plus sur les sorties de fonds d'Air Canada en faveur des locataires. Tout au long de la durée du contrat de location, la charge comptable reste la même entre un contrat de location-exploitation et une entité locatrice d'appareils au titre de la NOC-15. Cependant, dans une période donnée, il peut y avoir des divergences en ce qui concerne le moment où la charge nette est constatée au titre d'un contrat de location-exploitation et le moment où elle l'est au titre d'une entité de location d'avions consolidée au titre de la NOC-15. Cela vient principalement du fait que les paiements de loyer au titre de contrats de location-exploitation sont amortis linéairement sur

la durée du bail, alors que les intérêts débiteurs sur la dette des EDDV sont amortis selon la méthode des intérêts effectifs. Selon cette méthode, les intérêts débiteurs sont constatés proportionnellement au solde de la dette, lequel décroît avec le temps. De plus, comme des ajustements de change sont constatés sur l'encours de la dette des EDDV, les variations des cours du change sont amorties selon la méthode linéaire sur la durée à courir des baux comptabilisés comme des contrats de location-exploitation.

Pour un complément d'information sur l'adoption de la NOC-15, on se reportera à la note 1 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du premier trimestre de 2005 ou à la page 37 du présent Rapport de gestion.

Charges d'exploitation

Au premier trimestre de 2005, les charges d'exploitation ont diminué globalement de 79 M\$ ou de 3 % par rapport au premier trimestre de 2004 en dépit de frais de carburant qui ont monté de 77 M\$ ou de 23 %. Le coût unitaire a reculé de 2 % par rapport au niveau de 2004 (recul de 6 % si l'on exclut la charge de carburant). Exclusion faite de la charge de carburant, les charges d'exploitation ont baissé de 156 M\$ ou de 8 % par rapport au premier trimestre de 2004.

Les charges salariales ont totalisé 469 M\$ au premier trimestre de 2005, en baisse de 25 M\$ ou de 5 % par rapport au premier trimestre de 2004, notamment en raison de la suppression d'en moyenne 1 362 équivalents temps plein (ETP), ou 4 % de l'effectif, par rapport au premier trimestre de 2004, et des compressions salariales touchant les groupes d'employés syndiqués et non syndiqués. Cette diminution des charges salariales a été en partie annulée par une charge de 12 M\$ liée au régime de participation aux bénéfices institué à l'intention des employés. En 2004, aucune charge n'avait été constatée au titre de ce régime. Les charges salariales par SMO ont été ramenées de 3 % par rapport au premier trimestre de 2004.

Les charges sociales se sont chiffrées à 144 M\$ au premier trimestre de 2005, soit 49 M\$ ou 25 % de moins qu'au premier trimestre de 2004, par suite surtout de la baisse de la charge de retraite découlant de l'élimination des pertes actuarielles non amorties et coûts des services passés liée au passage à la comptabilité nouveau départ, qui a contribué pour environ 30 M\$ à la réduction.

Malgré une réduction de 2 % de la capacité, le charge de carburant a quand même grimpé de 77 M\$ ou de 23 % à cause des prix records du carburant. La hausse moyenne de 114 M\$ ou de 35 % du prix de base du carburant a été partiellement absorbée par une

réduction de 33 M\$ attribuable à l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain. Sur une base de coût unitaire, la charge de carburant par SMO s'est accrue de 25 %.

La charge de location d'avions a diminué de 104 M\$ ou de 54 %. Comme cela est dit plus haut, l'adoption de la NOC-15 a fait baisser de 34 M\$ les charges de location d'avions par rapport à la période correspondante de l'année précédente. À cela se sont ajoutés d'autres facteurs comme l'incidence des ajustements de la juste valeur par suite du passage à la comptabilité nouveau départ, le résultat net du reclassement de certains contrats de location-exploitation en location-acquisition, la résiliation ou la renégociation de contrats, ainsi que l'appréciation du dollar canadien qui a eu un impact favorable sur les contrats libellés en dollars US.

Les redevances aéroportuaires et de navigation se sont accrues de 10 M\$ ou de 5 % en regard d'une baisse de 7 % des fréquences de vols. La hausse des redevances de navigation vient surtout d'une majoration moyenne du coût unitaire entrée en vigueur en septembre 2004 et de la hausse des droits d'atterrissage et des redevances aéroportuaires générales, principalement à l'aéroport international Toronto-Pearson.

Le poste Maintenance, matières et fournitures avions affiche un recul de 9 M\$ ou de 9 %, qui s'explique principalement par la baisse des activités de maintenance sur les CRJ de Bombardier et le retrait du service des flottes de Bae146 de British Aerospace, et de 737-200 et de 747-400 de Boeing.

Les charges liées aux communications et technologies de l'information se sont repliées de 11 M\$ ou de 13 % par suite surtout de la renégociation des droits à verser au titre des contrats de services de communications liés aux systèmes de réservation en ligne et services informatisés de réservation, et de services informatiques. La vigueur du dollar canadien par rapport au dollar américain a également joué dans la diminution de ces charges.

Le poste Restauration et fournitures connexes a vu ses charges baisser de 1 M\$ ou de 1 % en dépit d'une augmentation de 5 % du trafic passagers mesuré en PMP. La baisse est principalement attribuable à des mesures de compression des coûts ainsi qu'à la renégociation des tarifs contractuels.

La charge d'amortissement s'est accrue de 25 M\$ ou de 26 %, conséquence de l'adoption de la NOC-15, dont il est question plus haut. Autre conséquence du passage à la

comptabilité nouveau départ, l'amortissement des actifs incorporels s'est chiffré à 26 M\$ contre 13 M\$ pour la période comparable de 2004. Auparavant, l'amortissement des actifs incorporels concernait principalement les projets d'élaboration de systèmes. Cet accroissement a été partiellement compensé par une baisse des charges d'amortissement liée entre autres à certains ajustements de la juste valeur et au prolongement de la vie utile des bâtiments.

Les commissions versées ont baissé de 15 M\$ ou de 19 % en regard d'une croissance de 5 % des produits passages et fret. Au premier trimestre 2005, la Société a constaté un ajustement favorable de 11 M\$ lié à la modification de ses estimations des commissions versées sur les contrats d'entreprises. La baisse des taux de commission à l'international ainsi que l'incidence du nouveau barème de commissions instauré en juillet 2004 sur les services assurés via Internet et par l'entremise de systèmes de réservations mondiaux ont plus que compensé cette augmentation liée aux hausses de trafic.

Les « autres » charges d'exploitation ont augmenté de 23 M\$ ou de 6 % par suite surtout de la hausse des frais liés à l'échange de milles Aéroplan non liés à des vols, de l'augmentation générale des frais accompagnant la hausse du trafic et de la progression des coûts liés aux forfaits de Vacances Air Canada, entre autres facteurs.

Charges hors exploitation

Les charges hors exploitation se chiffrent à 66 M\$ pour le premier trimestre de 2005, en hausse de 23 M\$ par rapport au premier trimestre de 2004. Les intérêts débiteurs nets s'établissent à 60 M\$, soit 17 M\$ de plus qu'au trimestre correspondant de 2004, dont 24 M\$ sont attribuables, comme cela est expliqué plus haut, à l'adoption de la NOC-15. Ont aussi contribué à cette augmentation les intérêts débiteurs liés aux actions privilégiées d'ACE et à la facilité de sortie de GE, qui ont été en partie contrebalancés par une hausse des intérêts créditeurs et des intérêts capitalisés. Au premier trimestre de 2004, Air Canada n'avait constaté aucun intérêt débiteur sur sa dette non garantie sujette à concordat.

Écarts de change

La perte de change sur les éléments monétaires à long terme se solde à 15 M\$ pour le premier trimestre de 2005, conséquence de la dépréciation du dollar canadien au 31 décembre 2004 par rapport au dollar américain au 31 mars 2005. Cette perte de change du premier trimestre 2005 comprend 7 M\$ liés aux obligations locatives et 6 M\$, à l'adoption de la NOC-15, comparativement à un gain de change de 17 M\$ sur les éléments monétaires à long terme non sujets à concordat au premier trimestre de 2004.

Impôts sur les bénéfices futurs

Le recouvrement d'impôts sur les bénéfices s'est chiffré à 14 M\$, comparativement à une charge de 1 M\$ à la période correspondante de 2004. Au 31 mars 2005, la Société avait inscrit des actifs d'impôts futurs de 17 M\$, actifs qui devraient se résorber au cours des trimestres subséquents de 2005.

ANALYSE DU BILAN

Gestion ACE Aviation Inc. Bilan consolidé

Non vérifié

(en millions de dollars)

31 mars 2005

31 décembre 2004

ACTIF

Actif à court terme

Trésorerie et placements à court terme

1 785

1 632

Autres actifs à court terme

1 080

1 063

2 865

2 695

Immobilisations corporelles

5 056

3 696

Charges reportées

125

167

Actifs incorporels

2 678

2 691

Autres actifs

246

137

10 970

9 386

PASSIF

Passif à court terme

2 790

2 491

Dette à long terme et obligations locatives

3 499

2 328

Actions privilégiées convertibles

135

132

Impôts sur les bénéfices futurs

243

243

Passif au titre des régimes de retraite et
d'avantages complémentaires

2 336

2 344

Part des actionnaires sans contrôle

192

-

Autres passifs à long terme

1 506

1 645

10 701

9 183

CAPITAUX PROPRES

269

203

10 970

9 386

Par suite de l'adoption de la NOC-15 le 1^{er} janvier 2005, la Société a consolidé les états financiers de certaines entités de location d'appareils et de réacteurs et de certaines sociétés d'avitaillement. Au 31 mars 2005, 1 392 M\$ de nouvelles immobilisations corporelles, 1 255 M\$ de dette à long terme (dont la part à court terme), 105 M\$ d'autres actifs et 192 M\$ de part des actionnaires sans contrôle avaient été consolidés au titre de la NOC-15. L'incidence de l'adoption de la NOC-15 sur le bilan consolidé est plus amplement expliquée plus loin, à la page 36, sous la rubrique *Méthodes comptables*.

Capital social et autres capitaux propres

Au 31 mars 2005, les actions ordinaires émises et en circulation d'ACE ainsi que les autres titres de participation s'établissent comme suit :

	Capital autorisé (en milliers)	31 mars 2005	31 décembre 2004
		Actions en circulation (en milliers)	
Actions ordinaires émises et en circulation			
Actions à droit de vote variable de catégorie A	illimité	72 195	74 813
Actions à droit de vote de catégorie B	illimité	11 431	8 813
Actions bloquées		5 189	5 189
Total des actions ordinaires émises et en circulation		88 815	88 815
		31 mars 2005	31 décembre 2004
Émises et en circulation			
Actions privilégiées convertibles		9 259	9 259
Options sur actions		2 960	3 028
		12 219	12 287

Le 6 avril 2005, ACE a réalisé le placement dans le public de 11 350 000 actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote variable de catégorie B (collectivement, les « actions ») au prix de 37 \$ l'action, pour un produit brut d'environ 420 M\$, et de 300 M\$ d'obligations convertibles de premier rang au taux de 4,25 % échéant en 2035. Le produit brut total s'élève à environ 720 M\$, soit un produit net de près de 693 M\$ après les commissions et les frais. De plus, ACE a accordé aux preneurs fermes des options pour attributions excédentaires leur permettant de souscrire, jusqu'au 5 mai 2005, jusqu'à 10 % de titres en plus des deux placements. ACE a affecté environ 557 M\$ du produit global en espèces tiré des placements au remboursement intégral du reste de sa dette au titre de la facilité de sortie octroyée par General Electric Capital Corporation (GECC), dont 17 M\$ en frais de remboursement anticipé et honoraires juridiques. La Société s'attend à devoir constater une charge de 29 M\$ au titre de cette opération au deuxième trimestre 2005, dont 12 M\$ pour la radiation de frais de financement reportés.

Le 11 avril 2005, la Société a été avisée par écrit par les preneurs fermes de leur décision d'exercer intégralement leurs options pour attributions excédentaires afin de souscrire à 1 135 000 actions à droit de vote variable de catégorie A supplémentaires au prix

de 37 \$ l'action, et 30 M\$ d'obligations convertibles de premier rang au taux de 4,25 % échéant en 2035. Le 13 avril 2005, un produit brut global d'environ 72 M\$ a été tiré de l'exercice de ces options d'attributions excédentaires. Ce produit sera affecté aux fins générales de l'entreprise, portant à environ 792 M\$ le produit global brut tiré des placements d'actions et d'obligations d'ACE (un montant net de 762 M\$ si l'on retranche les commissions et honoraires).

Obligations liées à des emprunts

Au 31 mars 2005, ACE avait pour 3,8 G\$ de dette à long terme et d'obligations locatives (incluant la part à court terme) et 1,8 G\$ de trésorerie et de placements à court terme. Les obligations liées à la dette à long terme comprennent 1,3 G\$ dont la constatation a découlé de l'adoption de la NOC-15. On se reportera à la note 3 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du premier trimestre 2005 ainsi qu'au tableau de la page 30 ci-après pour un complément d'information sur les obligations d'ACE en ce qui concerne les remboursements sur le capital, au 31 mars 2005, devant être effectués sur sa dette à long terme, ses obligations locatives et la dette des sociétés d'avitaillement consolidées comme EDDV au titre de la NOC-15.

Obligations liées à des contrats de location-exploitation

Par suite de l'adoption de la NOC-15, la Société a consolidé les entités de location d'appareils et de réacteurs dont les contrats étaient auparavant comptabilisés à titre de contrats de location-exploitation. La consolidation de ces contrats de location d'appareils s'est répercutée sur les engagements au titre des contrats de location-exploitation constatés dans les états financiers consolidés d'ACE pour l'exercice 2004. Au 31 mars 2005, les paiements minimaux de loyer futurs au titre des contrats existants de location d'appareils, compte non tenu des contrats comptabilisés à titre d'EDDV, se chiffraient à 2,2 G\$, comparativement à 3,0 G\$ au 31 décembre 2004. On se reportera à la note 6 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du premier trimestre de 2005 ainsi qu'au tableau de la page 30 ci-après pour un complément d'information sur les paiements minimaux de loyer futurs au titre des contrats de location-exploitation existants.

Garanties

Par suite de l'adoption de la NOC-15, comme l'explique la note 7 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du premier trimestre de 2005, la Société n'a plus de garanties de valeur résiduelle sur aucun de ses contrats de location d'avions comptabilisés comme des contrats de location-exploitation. Comme le solde global de la dette

au titre de ces contrats de location figure désormais au bilan consolidé de la Société, l'apport à la valeur résiduelle qui avait été déclaré dans les états financiers consolidés d'ACE pour l'exercice 2004 ne constitue plus de garantie pour la Société.

GESTION FINANCIÈRE

Gestion ACE Aviation Inc. État consolidé des flux de trésorerie

Non vérifié (en millions de dollars canadiens)	Société remplaçante ACE	Société remplacée Air Canada
	Trimestre clos le 31 mars 2005	Trimestre clos le 31 mars 2004
Provenance (utilisation) des flux de trésorerie		
Exploitation		
Perte de la période	(77)	(304)
<u>Ajustements de rapprochement des flux de trésorerie nets provenant de l'exploitation</u>		
Éléments liés à la réorganisation et à la restructuration	-	109
Amortissement et désuétude	120	95
Perte à la vente d'actions et provisions pour actifs	-	3
Écart de change	15	(17)
Impôts sur les bénéfices futurs	(17)	(2)
Capitalisation des régimes d'avantages sociaux inférieure (supérieure) à la charge constatée	(8)	60
Diminution (augmentation) des débiteurs	(91)	(54)
Diminution (augmentation) des rechanges, matières et fournitures	14	(3)
Augmentation des créditeurs et charges à payer	100	62
Augmentation des produits passages perçus d'avance, déduction faite des liquidités soumises à des restrictions	219	140
Versements au titre des locations avions supérieurs aux frais de location	(4)	(44)
Autres	43	18
	314	63
Financement		
Financement du débiteur-exploitant GE	-	300
Emprunts au titre de la facilité de crédit	-	80
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives	(140)	(214)
	(140)	166
Investissement		
Placements à court terme	(675)	186
Nouvelles immobilisations corporelles	(38)	(36)
Produit de la vente d'actifs	37	1
Espèces en garantie de lignes de crédit	(20)	-
	(696)	151
Augmentation (diminution) de la trésorerie	(522)	380
Trésorerie à l'ouverture de la période	1 481	1 101
Trésorerie à la clôture de la période	959	1 481
Paiements d'intérêts en espèces	38	35
Paiements d'impôts sur les bénéfices en espèces	4	-

Ne sont pas compris dans la trésorerie des placements à court terme de 826 M \$ au 31 mars 2005 (151 M\$ au 31 décembre 2004).

Flux de trésorerie liés à l'exploitation

Pour le premier trimestre de 2005, les flux de trésorerie liés à l'exploitation se sont chiffrés à 314 M\$, contre 63 M\$ au premier trimestre de 2004, soit une amélioration de 251 M\$ essentiellement attribuable au regain des résultats d'exploitation. L'évolution des flux de trésorerie vient en outre des éléments suivants :

- Les produits passages perçus d'avance ont entraîné des rentrées de fonds de 219 M\$ qui ont été partiellement compensées par des sorties de 91 M\$ issues d'une augmentation des débiteurs reflétant surtout l'augmentation saisonnière des ventes passagers à l'approche du deuxième trimestre (sorties de 140 M\$ et 54 M\$ en 2004, respectivement).
- Les créiteurs et charges à payer ont donné lieu à des rentrées de fonds de 100 M\$ au premier trimestre de 2005, comparativement à des rentrées de 62 M\$ au premier trimestre de 2004, soit 38 M\$ de plus.
- Des versements au titre des locations avions supérieurs aux frais de location ont entraîné des sorties de fonds de 4 M\$ au premier trimestre de 2005 comparativement à des sorties de fonds de 44 M\$ au premier trimestre de 2004, soit une amélioration de 40 M\$. Au premier trimestre de 2005, par suite de l'adoption de la NOC-15 le 1^{er} janvier 2005 et de la consolidation de certaines entités de location comptabilisées jusqu'alors au titre de contrats de location-exploitation, des paiements de 56 M\$, précédemment constatés dans les Versements au titre des locations avions supérieurs aux frais de location, ont été reclassés dans les flux de trésorerie affectés aux activités de financement.
- La capitalisation des avantages sociaux futurs a entraîné des sorties de fonds de 8 M\$ au premier trimestre de 2005, soit 68 M\$ de plus qu'au premier trimestre de 2004. Cette augmentation est principalement attribuable à l'injection de 61 M\$ dans le capital des régimes pendant le trimestre par suite de la mise en œuvre du Plan et de l'adoption du *Règlement sur la capitalisation du déficit de solvabilité des régimes de pension d'Air Canada*, ainsi que du passage à la comptabilité nouveau départ le 30 septembre

2004. On se reportera à cet égard à la note 15 afférente aux états financiers consolidés de l'exercice 2004 pour un complément d'information.

- Les rechanges, matières et fournitures avions ont entraîné des rentrées de fonds de 14 M\$ au premier trimestre de 2005, contre des sorties de 3 M\$ au premier trimestre de 2004, soit une amélioration de 17 M\$. Ce résultat est principalement attribuable à de moindres stocks de carburant au premier trimestre de 2005.
- Les autres flux de trésorerie tirés de l'exploitation s'établissent à 43 M\$ au premier trimestre de 2005, comparativement à des rentrées de fonds de 18 M\$ au premier trimestre de 2004. Une baisse des charges payées d'avance liées aux forfaits de Vacances Air Canada a représenté environ 25 M\$ de ces rentrées de fonds.

Flux de trésorerie liés au financement

Au premier trimestre de 2005, la dette à long terme et les obligations locatives ont été réduites de 140 M\$. Par suite de l'adoption de la NOC-15 le 1^{er} janvier 2005, des paiements de 56 M\$ précédemment constatés dans les Versements au titre des locations avions supérieurs aux frais de location, à même les flux de trésorerie liés à l'exploitation, ont été reclassés dans les flux de trésorerie liés au financement. En outre, au premier trimestre de 2005, le produit de 29 M\$ tiré de la vente d'un 747-400 de Boeing a été employé au remboursement du billet à recours limité de General Electric Capital Corporation (GECC), comme le présente la note 3 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du premier trimestre de 2005. En outre, des remboursements de 32 M\$ ont été effectués au titre des obligations locatives, et de 18 M\$ au titre de la facilité de crédit de la Banque Amex du Canada (« Amex »).

Flux de trésorerie liés à l'investissement

Au premier trimestre de 2005, les flux de trésorerie affectés à des opérations d'investissement se sont chiffrés à 675 M\$. Auparavant, les placements à court terme dont l'échéance initiale était supérieure à 90 jours étaient inclus dans la trésorerie. Les placements à court terme ont des échéances initiales d'au moins 90 jours et d'au plus un an. Ces placements peuvent être rapidement convertis en liquidités et sont effectués auprès d'institutions jouissant d'une cote de crédit élevée.

Au premier trimestre de 2005, les nouvelles immobilisations corporelles se sont chiffrées à 38 M\$ et ont surtout porté sur des réacteurs de rechange et améliorations du matériel volant, sur l'élaboration de systèmes, sur du matériel au sol et sur des installations. En outre, un produit de 37 M\$ a été tiré de la vente d'actifs, dont 29 M\$ de la vente d'un 747-400 de Boeing, et employé au remboursement du billet à recours limité de GECC.

Liquidités

Au 31 mars 2005, ACE disposait de 1,8 G\$ en trésorerie et placements à court terme et d'un fonds de roulement positif de 75 M\$. Au 31 mars 2004, Air Canada disposait d'une trésorerie de 864 M\$ d'un fonds de roulement négatif de 669 M\$.

Le 6 avril 2005, Air Canada a passé une entente concernant l'établissement d'une facilité de crédit renouvelable consortiale garantie de premier rang en faveur d'Air Canada, à titre d'emprunteur, d'un montant global d'au plus 300 M\$ ou son équivalent en dollars américains, sous réserve de la satisfaction de certaines conditions. La facilité de crédit aura une durée de deux ans qui peut être prolongée au gré d'Air Canada pour des périodes de un an supplémentaires à chaque anniversaire de clôture, sous réserve de l'approbation préalable de la majorité des prêteurs. En outre, une facilité de crédit de sûreté d'au plus 20 M\$ sera consentie aux fins de gestion d'encaisse et pour les besoins du fonds de roulement. La somme qu'Air Canada peut prélever à la clôture aux termes de la facilité de crédit renouvelable sera limitée au moindre de 300 M\$ et du montant d'une capacité d'emprunt établie compte tenu de certains comptes débiteurs admissibles d'Air Canada et de certains immeubles admissibles qui appartiennent à Air Canada ou qu'elle loue. ACE prévoit qu'à la clôture, un montant de 300 M\$ sera disponible aux fins de prélèvement aux termes de la facilité de crédit renouvelable. La facilité de crédit renouvelable sera garantie par une sûreté de premier rang et par une hypothèque constituées sur les biens actuels et futurs d'Air Canada, sous réserve de certaines exclusions et charges autorisées. La facilité de crédit renouvelable et la sûreté devraient procurer à Air Canada la souplesse nécessaire pour disposer de ses biens autres que ses comptes débiteurs et certains de ses immeubles loués, les financer ou prendre quelque mesure que ce soit à leur égard.

Au 11 mai 2005, ACE disposait de quelque 2,1 G\$ en trésorerie consolidée, représentant les liquidités non restreintes dans ses comptes bancaires, et en placements à court terme.

La Société s'attend à tirer des flux de trésorerie positifs de son exploitation en 2005 et, comme cela est indiqué ci-dessus, elle dispose d'une facilité de crédit renouvelable consortiale garantie de premier rang de jusqu'à 300 M\$, ou l'équivalent en dollars américains. Elle compte satisfaire à ses obligations futures de remboursement de la dette à même ses flux de trésorerie tirés de l'exploitation. Les livraisons futures d'appareils sont assorties d'engagements de financement de la part des avionneurs ou de tiers.

La Société pourrait réunir des capitaux supplémentaires par la monétisation ou la vente d'intérêts qu'elle détient dans certaines divisions ou filiales.

Sommaire des obligations de paiement sur le capital et des paiements de loyer minimaux futurs au 31 mars 2005

Le tableau ci-après résume les obligations d'ACE concernant les paiements à effectuer sur le principal de sa dette à long terme et des obligations locatives et au titre des entités de location d'avions ou de réacteurs et sociétés d'avitaillement consolidées à titre d'EDDV en vertu de la NOC-15 jusqu'en 2009, ainsi que les paiements de loyer minimaux futurs au titre des contrats de location-exploitation existant au 31 mars 2005, comme l'expliquent plus amplement les notes 3 et 6 afférentes aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du premier trimestre de 2005.

(en millions de dollars) ¹⁾	Reste de 2005	2006	2007	2008	2009
<u>Dette à long terme et obligations locatives (note 3)</u>					
Dette à long terme, exclusion faite du financement de sortie GECC	54	32	32	51	28
Paiements sur le principal des obligations locatives	138	147	182	179	88
Dette consolidée au titre de la NOC-15	44	74	118	117	57
Total, exclusion faite du financement de sortie GECC	236	253	332	347	173
Financement de sortie GECC	-	-	96	128	128
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	236	253	428	475	301
<u>Contrats de location-exploitation (exclusion faite des contrats comptabilisés comme des EDDV au titre de la NOC-15)</u>					
- Paiements minimaux futurs liés à des contrats existants de location-exploitation de matériel volant (note 6)	292	370	320	257	210
- Paiements minimaux futurs liés à des contrats existants de location d'autres biens	71	57	48	46	33
	363	427	368	303	243

La dette à long terme et les obligations locatives au 31 mars 2005, combinées à la valeur actualisée estimative des paiements futurs d'avions faisant l'objet d'un engagement pour la période allant jusqu'à l'échéance des contrats ainsi qu'à la valeur estimative des options d'achat futures, déduction faite des soldes de caisse et des placements à court terme, se chiffrent à environ 4 G\$, contre environ 12 G\$ au 31 décembre 2002, avant l'engagement des procédures au titre de la LACC.

Projets d'immobilisations avions, déduction faite du financement

Le tableau ci-après résume, pour les cinq prochains exercices, les projections concernant les investissements dans des commandes fermes d'appareils Bombardier et Embraer, déduction faite du financement..

(en millions de dollars) ¹⁾	Reste de 2005	2006	2007	2008	2009
<u>Dépenses en immobilisations projetées et engagées ¹⁾</u>					
Dépenses en immobilisations projetées – appareils Bombardier et Embraer	949	529	767	30	0
Financements d'appareils projetés	(879)	(450)	(697)	(30)	0
Dépenses en immobilisations projetées et engagées liées à des avions, déduction faite des financements	70	79	70	0	0

1) Les montants en dollars US sont convertis au taux de 1,2096 \$ CA qui avait cours le 31 mars 2005 à midi. Les dépenses en immobilisations projetées liées à des avions sont établies à partir de prix de livraison actualisés.

Comme en rend compte le Rapport de gestion d'ACE pour l'exercice 2004, Air Canada a signé des conventions d'achat avec Empresa Brasileira de Aeronautica S.A. (« Embraer ») et Bombardier Inc. (« Bombardier »). La convention avec Embraer portait sur des commandes fermes de 45 appareils de série 190, et de 15 appareils de série 175. Elle prévoit en outre des options visant l'acquisition d'au plus 60 autres appareils Embraer de série 190 et des droits de conversion à d'autres modèles d'Embraer. La livraison des appareils de série 175 commencera en juillet 2005, et celle des appareils de série 190 en novembre 2005. La convention conclue avec Bombardier porte sur des commandes fermes de 15 appareils CRJ-700 de série 705, ainsi que sur 30 appareils CRJ-200 dont 15 peuvent être refusés sans pénalité. Elle contient aussi des options visant l'achat de 45 appareils supplémentaires. Les livraisons des commandes fermes de CRJ-200 de 50 places de Bombardier ont été complétées, tandis que celles des

CRJ-700 de série 705 de 75 places devraient commencer en mai 2005. La Société a reçu des deux avionneurs et d'un tiers la confirmation de conditions de financement couvrant l'ensemble de ses commandes fermes.

Le 24 avril 2005, Air Canada et la société Boeing ont annoncé un programme de renouvellement de la flotte de gros-porteurs d'Air Canada prévoyant la commande ferme de 18 appareils 777 et des droits d'achat sur 18 autres appareils parmi les nouveaux modèles de la famille des 777, dont le 777-300ER, le 777-200LR Worldliner et le 777 tout-cargo. Les livraisons de 777 de Boeing doivent commencer en 2006 avec la livraison des trois premiers exemplaires du 777-300ER. Le programme comporte également des commandes fermes pour 14 appareils 787 Dreamliner, avec des options et des droits d'achat sur 46 autres appareils du même type. Air Canada accueillera son premier 787 en 2010. La commande est assujettie à une série d'exigences dont la finalisation des documents. Les deux sociétés prévoient conclure le marché vers le milieu de 2005. Air Canada recevra de l'avionneur un engagement de financement à l'égard des appareils faisant l'objet de commandes fermes.

RÉSULTATS TRIMESTRIELS

Le tableau ci-dessous illustre les résultats financiers trimestriels d'Air Canada pour les trois derniers trimestres de 2003 et les trois premiers trimestres de 2004, ainsi que les résultats financiers trimestriels d'ACE pour le quatrième trimestre de 2004 et le premier trimestre de 2005, de même que les principales statistiques d'exploitation.

Données financières trimestrielles consolidées et condensées

en millions de dollars (sauf les données par action)	Société remplacée Air Canada						Société remplaçante ACE	
	2003			2004			2005	
	2 ^e trim.	3 ^e trim.	4 ^e trim.	1 ^{er} trim.	2 ^e trim.	3 ^e trim.	4 ^e trim.	1 ^{er} trim.
Produits passages	1 597	1 901	1 615	1 661	1 844	2 123	1 681	1 739
Produits fret	122	122	131	126	137	142	151	135
Autres produits	235	207	231	334	240	231	230	303
Produits d'exploitation	1 954	2 230	1 977	2 121	2 221	2 496	2 062	2 177
Charges d'exploitation	2 225	2 212	2 054	2 266	2 199	2 253	2 065	2 187
Bénéfice (perte) avant éléments liés à la réorganisation et à la restructuration	(271)	18	(77)	(145)	22	243	(3)	(10)
Éléments liés à la réorganisation et à la restructuration	(216)	(274)	(560)	(132)	(426)	(313)	-	-
Produits (charges) hors exploitation	(68)	(21)	(132)	(43)	(72)	(133)	(67)	(66)
Perte avant écart de change sur les éléments monétaires à long terme non sujets à concordat et impôts sur les bénéfices	(555)	(277)	(769)	(320)	(476)	(203)	(70)	(76)
Gain (perte) de change sur les éléments monétaires à long terme non sujets à concordat	(5)	17	(7)	17	(34)	123	98	(15)
Bénéfice (perte) avant impôts sur les bénéfices	(560)	(260)	(776)	(303)	(510)	(80)	28	(91)
Recouvrement (charge) d'impôts sur les bénéfices	(6)	(3)	8	(1)	-	(1)	(13)	14
Bénéfice net (perte)	(566)	(263)	(768)	(304)	(510)	(81)	15	(77)
Résultat de base et dilué par action	(4,70)	(2,18)	(6,39)	(2,53)	(4,24)	(0,67)	0,17	(0,87)
Passagers-milles payants (en millions)	9 073	11 617	9 289	10 057	10 836	12 853	9 681	10 586
Sièges-milles offerts (en millions)	12 579	15 156	13 115	13 797	13 931	15 993	12 815	13 566
Coefficient d'occupation (%)	72,1	76,6	70,8	72,9	77,8	80,4	75,5	78,0
Charges d'exploitation par siège-mille offert (en cents)	17,7	14,6	15,7	16,4	15,8	14,1	16,1	16,1
Charges d'exploitation par SMO, à l'exclusion de la charge de carburant (en cents)	15,4	12,5	13,5	14,0	13,1	11,2	12,7	13,1

1) Conformément au Plan, comme l'explique la note 2 afférente aux états financiers consolidés de l'exercice 2004, toutes les options en cours et en circulation d'Air Canada et tous les bons de souscription ont été annulés sans paiement ni contrepartie. En outre, un nouveau capital social a été constitué au titre d'ACE comme l'explique les notes 19 et 20 afférentes aux états financiers consolidés de l'exercice 2004.

INFORMATIONS SECTORIELLES

Comme suite à la réorganisation de l'entreprise, la Société regroupe ses comptes selon ses actuels quatre grands secteurs d'activité, à savoir les services de transport, le programme de fidélisation, les services techniques et les services de transport régionaux. Dans la Société remplacée, les Services techniques formaient un centre de coûts au sein d'Air Canada, et des données financières différenciées ne sont pas disponibles à cet égard. Une entente d'achat de capacité entre Air Canada et Jazz SEC (« Jazz ») est entrée en vigueur le 30 septembre 2004. Par suite de cette entente, les données concernant le secteur de Jazz au sein de la Société remplaçante ne sont pas directement comparables.

Comme l'explique la note 4 afférente aux états financiers consolidés de l'exercice 2004, la Société comptabilise différemment, depuis le 30 septembre 2004, les produits qu'elle tire de son programme de fidélisation. En conséquence, les résultats du programme de fidélisation ne sont pas directement comparables à ceux des périodes précédentes.

Les informations sectorielles sont établies selon la façon dont l'information financière est produite à l'interne aux fins de l'exploitation. Les secteurs négocient entre eux leurs opérations comme s'ils étaient des parties non apparentées. Le tableau ci-après présente le rapprochement des montants totaux déclarés par chaque secteur aux montants correspondants dans les états financiers consolidés.

Société remplaçante
Trimestre clos le 31 mars 2005

(en millions de dollars)	Services de transport ¹⁾	Programme de fidélisation ²⁾	Services techniques	Services de transport régionaux ³⁾	Élimination intersectorielle	Total consolidé ACE
Produits passages	1 739	-	-	-	-	1 739
Produits fret	135	-	-	-	-	135
Autres produits	93	169	39	2	-	303
Produits externes	1 967	169	39	2	-	2 177
Produits intersectoriels	50	3	141	211	(405)	-
Total des produits d'exploitation	2 017	172	180	213	(405)	2 177
Charges d'exploitation avant les éléments sous-mentionnés :	1 996	149	149	178	(405)	2 067
Amortissement des immobilisations	105	2	8	5	-	120
Total des charges d'exploitation	2 101	151	157	183	(405)	2 187
Bénéfice (perte) d'exploitation	(84)	21	23	30	-	(10)
Intérêts débiteurs nets	(54)	-	(3)	(3)	-	(60)
Écart de change sur les éléments monétaires à long terme	(15)	-	-	-	-	(15)
Impôts sur les bénéfices	14	-	-	-	-	14
Autres éléments hors exploitation	(6)	-	-	-	-	(6)
	(61)	-	(3)	(3)	-	(67)
Résultats sectoriels	(145)	21	20	27	-	(77)
Actif	10 053	234	308	375	-	10 970
Dépenses en immobilisations	32	2	-	4	-	38

- 1) Comprend les produits et charges de l'exploitation principale d'Air Canada, les produits de transport et honoraires que Jazz répercute sur l'exploitation principale d'Air Canada dans le cadre de l'entente d'achat de capacité, ainsi que les résultats de AC Cargo SEC (faisant affaire sous le nom commercial Air Canada Cargo), Destina.ca Inc., Services en ligne AC SEC (faisant affaire sous le nom commercial Services en ligne Air Canada), ACGHS SEC (faisant affaire sous le nom commercial Services au sol Air Canada), Touram SEC (faisant affaire sous le nom commercial Vacances Air Canada) et ACE. Les produits intersectoriels comprennent les honoraires et frais de gestion et les services d'exploitation facturés à d'autres secteurs. La direction inclut dans les services de transport les écarts de change sur les éléments monétaires à long terme. Les intérêts débiteurs imputés aux services de transport représentent les intérêts sur les dettes à l'égard de tiers. Les intérêts débiteurs imputés aux autres secteurs représentent les intérêts sur les dettes intersociétés et les dettes à l'égard de tiers. La direction constate tous les impôts sur les bénéfices au sein du secteur des services de transport, y compris les impôts sur les bénéfices applicables à des montants gagnés par d'autres secteurs, étant donné que les autres secteurs exercent leurs activités dans le cadre de sociétés en commandite, et que les bénéfices sont imposables dans l'une des entités comprises dans le secteur des services de transport.
- 2) Les autres produits de 169 \$ comprennent les produits constatés à l'échange de milles accumulés dans le cadre de contrats aériens ou avec des tiers. Les produits intersectoriels de 3 \$ représentent les honoraires de gestion imposés par Aéroplan à Air Canada concernant des milles accumulés avant le 1^{er} janvier 2002. La

valeur des milles gagnés dans le cadre de vols, qu'Aéroplan répercute sur Air Canada, est inscrite dans les comptes d'Aéroplan au titre des produits reportés.

- 3) Comprend les activités de Jazz au titre de l'EAC conclue le 30 septembre 2004.

MÉTHODES COMPTABLES

Les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés de la Société remplaçante reposent sur les méthodes comptables de la Société remplaçante exposées dans la note 4 afférente aux états financiers consolidés d'ACE pour l'exercice 2004, sauf pour ce qui est des changements décrits plus loin sous *Nouvelles méthodes comptables*. Les méthodes comptables de la Société remplaçante étaient conformes à celles de la Société remplacée, si ce n'est des ajustements de la juste valeur effectués au passage à la comptabilité nouveau départ et des méthodes comptables décrites ci-après.

Immobilisations corporelles

Depuis le passage à la comptabilité nouveau départ, le 30 septembre 2004, les bâtiments sont amortis linéairement sur leur durée de vie utile estimative jusqu'à concurrence de 50 ans (30 ans dans la Société remplacée).

Produits du transport et programme de fidélisation

Par suite du passage à la comptabilité nouveau départ, les crédits de millage liés au programme de fidélisation (les « milles ») non encore échangés ont été ajustés en vue de mieux refléter la juste valeur estimative des milles qui seront échangés dans l'avenir. Compte tenu de cet ajustement à la juste valeur et du caractère évolutif du programme de fidélisation Aéroplan, la Société remplaçante a changé, en date du 30 septembre 2004, de méthode de comptabilisation de son obligation liée à son programme de fidélisation. Jusqu'alors, la Société remplacée avait constaté l'obligation au titre des milles de voyages accumulés au coût marginal de la prestation de services de transport futurs. De façon prospective et à compter du passage à la comptabilité nouveau départ, les milles gagnés par des membres dans le cadre de services de transport assurés par la Société et les services de transport proprement dits sont traités distinctement. Les milles sont constatés à leur juste valeur, tandis que la valeur résiduelle est affectée aux services de transport. Comme dans la méthode comptable de la Société remplacée, les produits tirés de la vente de milles à des partenaires du programme de fidélisation sont reportés.

Depuis le 30 septembre 2004, les milles échangés contre des vols à bord d'Air Canada et de Jazz sont inclus dans les produits passages et les milles échangés contre des produits autres que des vols sont inclus dans les autres produits d'exploitation. Dans la Société remplacée, selon l'ancienne méthode comptable, les produits tirés de milles Aéroplan gagnés par l'entremise de partenaires du programme de fidélisation étaient versés dans les autres

produits d'exploitation. Ces produits se chiffraient à 70 M\$ pour le trimestre clos le 31 mars 2004. Pour le trimestre clos le 31 mars 2005, les produits qu'Aéroplan tire des milles échangés contre des vols d'Air Canada et de Jazz totalisent 101 M\$, dont 65 M\$ concernent des milles gagnés par l'entremise de partenaires du programme de fidélisation, et sont inclus dans les produits passages.

Produits hors transport

Les produits hors transport comprennent certains produits tirés du programme de fidélisation, ainsi que ceux tirés de la fourniture de services techniques de maintenance et autres services connexes au transport aérien. Avant le 30 septembre 2004, la Société remplacée constatait tous les produits tirés du programme de fidélisation dans les produits hors transport.

Informations sectorielles

Comme suite à la réorganisation de l'entreprise, les informations sectorielles ont été modifiées de manière à refléter les actuels quatre grands secteurs d'activité de la Société remplaçante, à savoir : les services de transport aérien, le programme de fidélisation, les services techniques et les services de transport régionaux. Dans la Société remplacée, il n'y avait qu'un secteur d'activité aux fins comptables.

Nouvelles méthodes comptables

Consolidation des entités à détenteurs de droits variables

La note d'orientation concernant la comptabilité 15, *Consolidation des entités à détenteurs de droits variables* (« NOC-15 »), s'applique aux exercices ouverts le 1^{er} novembre 2004 ou par la suite; en conséquence, ACE a adopté cette norme le 1^{er} janvier 2005. La NOC-15 porte sur l'extension du périmètre de consolidation à certaines entités sujettes à un contrôle autre que la détention de titres de participation conférant des droits de vote. La NOC-15 vise à aider à déterminer quand une entreprise doit inclure dans ses états financiers consolidés l'actif, le passif et les résultats d'exploitation d'une telle « entité à détenteurs de droits variables » (« EDDV »). L'adoption de la NOC-15 n'oblige pas au retraitement des données financières comparatives.

Une entité est assujettie à la NOC-15 et considérée comme une EDDV si 1) ses investissements en titres de capitaux propres ne sont pas suffisants pour permettre à l'entité de financer ses activités sans soutien financier subordonné additionnel de la part d'autres parties; ou 2) si les investisseurs en capitaux propres ne possèdent pas la capacité de prendre des

décisions sur les activités de l'entité ou ne peuvent en absorber les pertes prévues ni en toucher les revenus résiduels. L'EDDV est consolidée par son principal bénéficiaire, lequel est la partie liée à l'entité qui absorbera la majorité des pertes prévues ou touchera la majorité des revenus résiduels prévus, ou les deux, du fait de la participation, des intérêts contractuels ou des autres intérêts financiers qu'elle détient dans l'entité.

Opérations de location liées à des appareils ou réacteurs

Avant l'adoption de la NOC-15, Air Canada a conclu des opérations de location liées à des appareils ou des réacteurs auprès d'un certain nombre de structures d'accueil, que la NOC-15 considère comme des EDDV. Par suite de l'adoption de la NOC-15 et comme Air Canada est le principal bénéficiaire de ces EDDV, la Société a consolidé des entités de location, portant sur 51 appareils et 22 réacteurs, comptabilisées jusqu'alors à titre de contrats de location-exploitation. La consolidation de ces EDDV au moment de l'adoption de la NOC-15 a donné lieu, sur le bilan consolidé au 1^{er} janvier 2005, aux ajustements suivants :

(en millions de dollars)	Actif	Passif et capitaux propres
Augmentation des immobilisations corporelles	1 304	
Diminution des charges reportées	(45)	
Diminution des actifs incorporels	(6)	
Augmentation des autres actifs	113	
Augmentation de la part à court terme de la dette à long terme		77
Augmentation de la dette à long terme		1 173
Augmentation de la part des actionnaires sans contrôle		181
Diminution des autres passifs à long terme		(155)
Augmentation des bénéfices non répartis suite à l'effet cumulatif du changement de méthode comptable		90
	1 366	1 366

L'augmentation des autres actifs représente les liquidités soumises à des restrictions détenues dans des EDDV ainsi que la juste valeur d'un swap de devises de 7 M\$ favorable à la Société, compte tenu des taux de change en vigueur le 31 décembre 2004. Ce swap avait été contracté au moment de la conclusion des contrats de location de 11 appareils CRJ et n'a pas été désigné comme opération de couverture aux fins comptables.

Arrangements liés aux sociétés d'avitaillement

De concert avec d'autres compagnies aériennes, Air Canada et Jazz sont parties à des ententes d'avitaillement dans divers aéroports intérieurs. Les sociétés d'avitaillement sont des entreprises constituées en vertu de lois fédérales ou provinciales sur les sociétés commerciales

dans le but d'acquérir, de financer et de louer des biens servant à l'avitaillement du matériel volant et du matériel au sol. Ces sociétés d'avitaillement fonctionnent selon le principe du recouvrement des coûts.

Selon la NOC-15, la Société est le principal bénéficiaire de certaines sociétés d'avitaillement. Au 1^{er} janvier 2005, la Société a consolidé trois sociétés d'avitaillement, ce qui a donné lieu aux ajustements suivants :

<u>(en millions de dollars)</u>	<u>Actif</u>	<u>Passif et capitaux propres</u>
Augmentation des immobilisations corporelles	113	
Augmentation de la dette à long terme		51
Augmentation de la part des actionnaires sans contrôle		8
Augmentation des autres passifs à long terme		2
Augmentation des bénéfices non répartis suite à l'effet cumulatif du changement de méthode comptable		52
	<u>113</u>	<u>113</u>

Les cinq autres sociétés d'avitaillement au Canada qui n'ont pas été consolidées ont des actifs d'une valeur constatée d'environ 103 M\$ et une dette d'environ 90 M\$, correspondant au risque maximum de pertes auquel la Société peut s'exposer, sans compter la participation aux coûts venant d'autres compagnies aériennes participantes ni la valeur des actifs. La Société considère le risque en découlant comme minime.

Effet sur la période considérée

Pour le trimestre clos le 31 mars 2005, l'adoption de la NOC-15 s'est traduite par une charge nette avant impôts de 30 M\$ (0,34 \$ par action, après dilution), conséquence d'un amortissement de 25 M\$, d'intérêts débiteurs nets de 24 M\$, d'une perte de change de 6 M\$ et d'une part des actionnaires sans contrôle de 3 M\$ lesquels ont été compensés par une baisse de 28 M\$ des charges de location avions.

Périodes précédentes

L'application de la NOC-15 n'oblige pas au retraitement des données des périodes précédentes à des fins comparatives. L'effet cumulatif de l'adoption de la NOC-15 sur les bénéfices non répartis en date du 1^{er} janvier 2005 a donné lieu à une augmentation de 142 M\$.

L'application de la NOC-15 et la consolidation des EDDV ne se répercutent pas sur les dispositions contractuelles entre les locateurs et Air Canada, à titre de locataire. Elle n'a pas

d'effet non plus sur les sorties de fonds d'Air Canada en faveur des locataires. Tout au long de la durée du contrat de location, la charge comptable reste la même entre un contrat de location-exploitation et une entité locatrice d'appareils au titre de la NOC-15. Cependant, dans une période donnée, il peut y avoir des divergences en ce qui concerne le moment où la charge nette est constatée au titre d'un contrat de location-exploitation et le moment où elle l'est au titre d'une entité de location d'avions consolidée au titre de la NOC-15. Cela vient principalement du fait que les paiements de loyer au titre de contrats de location-exploitation sont amortis linéairement sur la durée du bail, alors que les intérêts débiteurs sur la dette des EDDV sont amortis selon la méthode des intérêts effectifs. Selon cette méthode, les intérêts débiteurs sont constatés proportionnellement au solde de la dette, lequel décroît avec le temps. De plus, comme des ajustements de change sont constatés sur l'encours de la dette des EDDV, les variations des cours du change sont amorties selon la méthode linéaire sur la durée à courir des baux comptabilisés comme des contrats de location-exploitation.

Conversion des états financiers d'entités étrangères intégrées

La majorité des EDDV n'ayant pas leur siège au Canada, leurs actifs et passifs monétaires sont libellés en monnaies étrangères, principalement en dollars américains. La Société applique la méthode temporelle à la conversion des états financiers d'EDDV libellés en devises. Les actifs et passifs monétaires libellés en devises sont convertis en dollars canadiens aux cours du change en vigueur à la date du bilan consolidé. Les actifs et passifs non monétaires sont convertis aux cours du change historiques. Les charges sont converties au cours du change moyen en vigueur pendant la période considérée, ce qui revient substantiellement aux mêmes valeurs que si les opérations sous-jacentes avaient été converties aux dates auxquelles elles ont été effectuées. L'amortissement des actifs est converti aux cours du change historiques, en l'occurrence aux mêmes taux de change que ceux des actifs auxquels ils se rapportent.

Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations

Par suite de la consolidation de certaines sociétés d'avitaillement, la Société a appliqué les dispositions du chapitre 3110 de l'ICCA, *Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations*, qui oblige la Société à constater une immobilisation corporelle et le passif qui y est relié relativement aux coûts de retrait du service de cette immobilisation, lorsqu'il existe une obligation juridique de mettre cette immobilisation hors service. Aux termes du chapitre 3110, la juste valeur du passif lié à une obligation de mise hors service d'une immobilisation doit être constatée dans la période où elle est engagée, à condition qu'il soit possible de faire une

estimation raisonnable de cette juste valeur. Les coûts de mise hors service qui y sont associés sont capitalisés et augmentent la valeur comptable de l'immobilisation en cause, puis ils sont amortis sur le reste de sa vie utile estimative. Au cours des périodes subséquentes, le passif est ajusté en fonction de l'augmentation due à la désactualisation et de toute variation du montant et de l'échéance des flux de trésorerie futurs sous-jacents. Le coût de mise hors service d'une immobilisation est amorti dans l'état des résultats. Un gain ou une perte peut devoir être constaté au règlement de l'obligation.

Aux termes des baux fonciers auxquelles elles sont parties, les sociétés d'avitaillement ont l'obligation de restaurer les biens loués à l'état de terrain vacant à l'échéance du bail et de réparer tous dommages causés à l'environnement dont elles ont pu avoir été responsables. S'il devait s'avérer que des sociétés d'avitaillement doivent participer aux coûts de restauration des lieux, chaque compagnie aérienne contractante y participerait d'une manière proportionnelle à l'utilisation qu'elle a faite du réseau. En ce qui concerne les sociétés d'avitaillement consolidées au titre de la NOC-15, la Société a constaté une obligation de 2 M\$ (montant non actualisé de 12 M\$) représentant la valeur actualisée des obligations estimatives de désaffectation et de restauration qu'elle pourrait devoir engager aux diverses échéances des baux, qui s'étalent de 2032 à 2039. Cette estimation est fondée sur de multiples hypothèses, dont le coût global de désaffectation et de restauration ainsi que les méthodes de rechange retenues en la matière.

CHANGEMENTS IMPORTANTS

Outre l'adoption de la NOC-15 et les opérations financières réalisées en avril 2005 décrites plus haut, il n'y a eu aucun changement important lié à la dette et aux obligations, aux conditions fiscales, à la gestion du risque et aux perspectives par rapport à ce qui a été déclaré dans le Rapport de gestion d'ACE pour l'exercice 2004 arrêté au 18 mars 2005.

FACTEURS DE RISQUE

Pour une description détaillée des facteurs de risque éventuels associés à ACE ou à ses filiales, on se reportera à la partie intitulée *Facteurs de risque* dans le Rapport de gestion d'ACE pour l'exercice 2004 arrêté au 18 mars 2005. Il n'y a pas eu de changement important aux facteurs de risque depuis.