

**4 AOÛT 2005**

**GESTION ACE AVIATION INC.**

**RAPPORT DE GESTION**

**DEUXIÈME TRIMESTRE 2005**

## SOMMAIRE

	<u>Page</u>
Avant-propos	3
Observations préliminaires	6
Résultats d'exploitation trimestriels	10
Résultats d'exploitation semestriels	25
Analyse du bilan	35
Gestion financière	39
Faits récents	43
Liquidités	46
Résultats trimestriels	52
Informations sectorielles	53
Méthodes comptables	56
Changements importants	63
Facteurs de risque	63

## **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 (« Manuel de l'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 remplacée » renvoie à Air Canada et à ses filiales jusqu'au 30 septembre 2004. Toute mention de la « Société remplaçante » renvoie à ACE et à ses filiales à compter du 29 juin 2004. Conformément au même chapitre 1625, les données financières des exercices précédents n'ont pas été retraitées en vue de refléter les ajustements de 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 les trimestre et semestre clos le 30 juin 2005 et l'information financière présentée par Air Canada pour les trimestre et semestre clos le 30 juin 2004 ne sont pas directement comparables, étant donné que les états financiers d'Air Canada pour les périodes antérieures au 1<sup>er</sup> octobre 2004 et les états financiers d'ACE pour les périodes à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2004 sont ceux d'entités comptables différentes, établis selon des règles et méthodes comptables différentes.

Les bilans consolidés aux 30 juin 2005 et 31 décembre 2004 présentent les comptes de la Société remplaçante. L'état consolidé des résultats et l'état consolidé des flux de trésorerie pour les trimestre et semestre clos le 30 juin 2005 présentent les comptes de la Société remplaçante, tandis que ceux pour les trimestre et semestre clos le 30 juin 2004 présentent les comptes de la Société remplacée.

Les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du deuxième 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 deuxième trimestre 2005, sous *Nouvelles méthodes comptables*, ainsi qu'à la page 56 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 deuxième 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 4 août 2005.

On se reportera à la note 1 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés d'ACE pour le deuxième 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](http://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 4 août 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**  
**DEUXIÈME 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

Produits passages moyens par passager-mille payant (PMP).

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 ou société en commandite – 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. Cependant, vu leur ampleur croissante, ils sont désormais déclarés distinctement. 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'un 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 30 juin 2005	Trimestre clos le 30 juin 2004	
Bénéfice d'exploitation avant éléments liés à la réorganisation et à la restructuration <sup>1)</sup>	177	22	155
Rajouter :			
Amortissement et désuétude	119	103	16
Locations avions	98	170	(72)
BAIIALA avant éléments liés à la réorganisation et à la restructuration <sup>1)</sup>	394	295	99
Marge BAIIALA (%) <sup>2)</sup>	16,0	13,3	2,7 pts

(en millions de dollars)	Société remplaçante ACE	Société remplacée Air Canada	Variation
	Semestre clos le 30 juin 2005	Semestre clos le 30 juin 2004	
Bénéfice d'exploitation avant éléments liés à la réorganisation et à la restructuration <sup>1)</sup>	167	(123)	290
Rajouter :			
Amortissement et désuétude	239	198	41
Locations avions	188	364	(176)
BAILALA avant éléments liés à la réorganisation et à la restructuration <sup>1)</sup>	594	439	155
Marge BAILALA (%) <sup>2)</sup>	12,8	10,1	2,7 pts

<sup>1)</sup> Des éléments liés à la réorganisation et à la restructuration ont été constatés tandis que la Société remplacée se trouvait protégée de ses créanciers, du 1<sup>er</sup> 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.

<sup>2)</sup> On obtient la marge BAILALA en divisant le BAILALA par les produits d'exploitation.

## Programme de fidélisation

Comme l'explique la note 1 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du deuxième 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 la Société remplacée.

Par suite du « nouveau départ » comptable, 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 de 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 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 SEC (« 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 56 ci-après.

Au deuxième trimestre de 2005, les produits Aéroplan tirés de milles échangés contre des vols d'Air Canada et de Jazz se sont chiffrés à 118 M\$ (219 M\$ pour le semestre clos le 30 juin 2005), dont environ 78 M\$ tirés de l'échange de milles Aéroplan gagnés par l'entremise de partenaires du programme de fidélisation (environ 143 M\$ pour le semestre clos le 30 juin 2005). Ces produits d'échange ont été en partie compensés par le report de 44 M\$ de produits (88 M\$ pour le semestre clos le 30 juin 2005) lié 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 produits passages Aéroplan de 74 M\$ (131 M\$ pour le semestre clos le 30 juin 2005). Pour le trimestre clos le 30 juin 2004, les produits Aéroplan tirés de milles gagnés par des membres par l'entremise de partenaires du programme de fidélisation se sont chiffrés à 53 M\$ (123 M\$ pour le semestre clos le 30 juin 2004).

## **RÉSULTATS D'EXPLOITATION TRIMESTRIELS – 2005 ET 2004**

Le tableau ci-après compare les résultats d'exploitation du deuxième trimestre de 2005 d'ACE, la Société remplaçante, à ceux du deuxième 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 les données par action) (non vérifié)	Trimestre clos le 30 juin 2005	Trimestre clos le 30 juin 2004	Variation (\$)	Variation (%)
<b>Produits d'exploitation</b>				
Passages	2 100	1 844	256	14
Fret	147	137	10	7
Autres	211	240	(29)	(12)
	2 458	2 221	237	11
<b>Charges d'exploitation</b>				
Salaires et charges sociales	623	672	(49)	(7)
Carburant avions	530	374	156	42
Location avions	98	170	(72)	(42)
Redevances aéroportuaires et de navigation	230	207	23	11
Maintenance, matières et fournitures avions	89	82	7	9
Communications et technologies de l'information	78	75	3	4
Restauration et fournitures connexes	81	87	(6)	(7)
Amortissement et désuétude	119	103	16	16
Commissions	73	82	(9)	(11)
Autres	360	347	13	4
	2 281	2 199	82	4
<b>Résultat avant éléments liés à la réorganisation et à la restructuration</b>	177	22	155	
<b>Éléments liés à la réorganisation et à la restructuration</b>	-	(426)	426	
<b>Produits (charges) hors exploitation</b>				
Gain de dilution	190	-	190	
Intérêts créditeurs	15	-	15	
Intérêts débiteurs	(77)	(60)	(17)	
Intérêts capitalisés	3	-	3	
Perte à la vente d'action et provisions sur actifs	-	(10)	10	
Part des actionnaires sans contrôle	(4)	-	(4)	
Autres	(27)	(2)	(25)	
	100	(72)	172	
<b>Bénéfice (perte) avant écarts de change sur les éléments monétaires non sujets à concordat et impôts sur les bénéfices</b>	277	(476)	753	
<b>Pertes de change</b>	(53)	(34)	(19)	
<b>Bénéfice (perte) avant impôts sur les bénéfices</b>	224	(510)	734	
<b>Impôts sur les bénéfices</b>	(56)	-	(56)	
<b>Bénéfice (perte) de la période</b>	168	(510)	678	
<b>Bénéfice (perte) par action</b>				
- de base	1,67	(4,24)		
- dilué	1,49	(4,24)		
<b>Statistiques d'exploitation</b>				
<b>Passagers-milles payants (en millions)</b>	11 613	10 836	777	7
<b>Sièges-milles offerts (en millions)</b>	14 487	13 931	556	4
<b>Coefficient d'occupation (%)</b>	80,2	77,8	2,4 pts	

## Comparaison des résultats du deuxième trimestre

Pour le deuxième trimestre de 2005, ACE déclare un bénéfice d'exploitation de 177 M\$, soit une amélioration de 155 M\$ par rapport au bénéfice d'exploitation de 22 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 99 M\$ par rapport au premier trimestre de 2004. On se reportera à la rubrique *Résultats non conformes aux PCGR*, page 7, pour un complément d'information sur le BAIIALA.

Au deuxième trimestre de 2005, les produits d'exploitation se sont accrus au total de 237 M\$ ou 11 % par rapport au deuxième trimestre de 2004. Les produits passages ont augmenté de 256 M\$ ou 14 %, reflétant en cela des hausses sur tous les marchés, y compris le transfert de 74 M\$ de produits passages Aéroplan au poste des produits passages. On se reportera plus haut, à la page 8, pour un complément d'information sur les produits passages Aéroplan.

Les charges d'exploitation se sont accrues de 82 M\$ ou 4 % par rapport au deuxième trimestre de 2004 et tiennent compte d'une augmentation de 156 M\$ ou 42 % de la charge de carburant. L'augmentation de la charge de carburant par rapport au niveau de 2004 a plus qu'annulé les compressions continues de coûts réalisées dans d'autres postes de dépenses. La capacité, mesurée en sièges-milles offerts ou SMO, a augmenté de 4 %. Le coût unitaire pour le deuxième trimestre de 2005, exprimé en charges d'exploitation par SMO, est resté pratiquement le même par rapport au deuxième trimestre de 2004. Compte non tenu de la charge de carburant, le coût unitaire a régressé de 8 % par rapport au trimestre correspondant de 2004. Des réductions ont été opérées sur les plans des salaires et charges sociales, de la location d'avions, de la restauration et des fournitures connexes, et des commissions versées.

Du 1<sup>er</sup> avril 2003 au 30 septembre 2004, tandis qu'elles jouissaient de la protection de la LACC, les requérantes, telles que définies à la note 2 afférente aux états financiers consolidés de l'exercice 2004, ont comptabilisé d'importants éléments liés à la réorganisation et à la restructuration qui sont directement associés au remaniement de leurs affaires. Pour le deuxième trimestre de 2004, les éléments liés à la réorganisation et à la restructuration totalisaient 426 M\$. Ces éléments pour la plupart hors trésorerie avaient 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 les requérantes se sont

affranchies de la protection de la LACC le 30 septembre 2004, aucun nouvel élément n'a été constaté depuis à cet égard.

Au deuxième trimestre de 2005, les charges hors exploitation ont baissé de 172 M\$. Le deuxième trimestre de 2005 comprend un gain de dilution de 190 M\$ (avant impôts) lié à la transaction Aéroplan décrite ci-après. En juin, ACE et le Fonds de revenu Aéroplan ont réalisé un placement initial de parts dans le Fonds, opération représentant un désinvestissement de 14,4 % dans Aéroplan SEC, ACE ayant conservé les 85,6 % restants. Le produit brut global du placement (compte tenu de l'exercice intégral de l'option pour attributions excédentaires par les preneurs fermes) s'est chiffré à 287,5 M\$ (on se reportera plus loin à la rubrique *Faits récents* pour un complément d'information sur cette transaction). Sont également comprises dans les autres charges hors exploitation de ce trimestre de 2005 une charge de 29 M\$ liée au remboursement de la facilité de sortie de la GE Canada Finance Holding Company (« GE »).

Les pertes de change sur les éléments monétaires se soldent à 53 M\$ pour le deuxième trimestre de 2005, conséquence de la dépréciation du dollar canadien au 30 juin 2005 par rapport au dollar américain au 31 mars 2005, comparativement à des pertes de change sur les éléments monétaires non sujets à concordat de 34 M\$ au deuxième trimestre de 2004.

Le deuxième trimestre de 2005 se solde par un bénéfice net de 168 M\$, contre une perte de 510 M\$ au deuxième trimestre de 2004, soit une amélioration de 678 M\$. Le deuxième trimestre de 2004 comportait pour 426 M\$ d'éléments liés à la réorganisation et à la restructuration.

## **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 TRIMESTRIELS

### Produits passages

Depuis qu'en octobre 2004 les produits passages Aéroplan se sont mis à être comptabilisés dans le poste « produits passages », comme cela est expliqué plus haut à la page 8, les données concernant les produits passages, les PPSMO et le rendement unitaire ne sont plus directement comparables à celles des exercices précédents. Aussi, pour les besoins de la comparaison, l'analyse et les tableaux ci-après présentent-ils les produits passages, les PPSMO et le rendement unitaire d'abord exclusion faite de ces produits passages, puis en en tenant compte.

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		
	3 <sup>e</sup> trim. 2003	4 <sup>e</sup> trim. 2003	1 <sup>er</sup> trim. 2004	2 <sup>e</sup> trim. 2004	3 <sup>e</sup> trim. 2004	4 <sup>e</sup> trim. 2004	1 <sup>er</sup> trim. 2005	2 <sup>e</sup> trim. 2005
Lignes intérieures <sup>1)</sup>	(17)	(13)	(9)	8	3	0	1	13
Lignes transfrontalières <sup>1)</sup>	(24)	(19)	(13)	5	(1)	(17)	(13)	0
Lignes transatlantiques <sup>1)</sup>	(4)	(5)	(5)	6	6	4	8	10
Lignes transpacifiques <sup>1)</sup>	(52)	(13)	15	162	113	35	14	11
Autres lignes <sup>1)</sup>	3	18	24	38	25	22	17	18
Réseau <sup>1)</sup> (Aéroplan non compris)	(19)	(12)	(5)	15	12	1	1	10
Réseau (Aéroplan compris)	(19)	(12)	(5)	15	12	4	5	14

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

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

### **Statistiques d'exploitation – Variations du 2<sup>e</sup> trimestre 2004 au 2<sup>e</sup> trimestre 2005**

	<b>Produits passages Variation (%)</b>	<b>Capacité (en SMO) Variation (%)</b>	<b>Trafic (en PMP) Variation (%)</b>	<b>Coefficient d'occupation Variation (en points)</b>	<b>Rendement unitaire Variation (%)</b>	<b>PPSMO Variation (%)</b>
Lignes intérieures <sup>1)</sup>	13	4	9	3,6	4	9
Lignes transfrontalières <sup>1)</sup>	0	(5)	5	6,8	(5)	5
Lignes transatlantiques <sup>1)</sup>	10	8	8	(0,1)	3	3
Lignes transpacifiques <sup>1)</sup>	11	4	4	0,0	7	7
Autres lignes <sup>1)</sup>	18	14	13	(0,7)	4	3
Réseau <sup>1)</sup> (Aéroplan non compris)	10	4	7	2,4	3	6
Réseau (Aéroplan compris)	14	4	7	2,4	6	10

<sup>1)</sup> En ce qui concerne les premier et deuxièmes trimestres de 2005, les produits passages Aéroplan n'entrent pas dans le calcul de la variation de pourcentage en glissement annuel.

Les produits passages du deuxième trimestre de 2005 se sont accrus de 256 M\$ ou 14 % par rapport à 2004, compte tenu de 74 M\$ de produits passages Aéroplan. Par suite de la hausse des coûts du carburant, les suppléments carburant ont augmenté sensiblement au départ et à destination de la plupart des grandes lignes internationales.

Au deuxième trimestre de 2005, le trafic passagers à l'échelle du réseau s'est accru de 7 % en regard d'une baisse de 4 % de la capacité en SMO, donnant lieu à une amélioration de 2,4 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 augmenté de 3 %. Le rendement unitaire a augmenté sur tous les marchés hormis le segment transfrontalier, en raison principalement des majorations tarifaires et de l'augmentation des suppléments carburant. Les PPSMO à l'échelle du réseau, compte non tenu des produits passages Aéroplan,



se sont accrus de 6 % par rapport au deuxième trimestre de 2004, conséquence à la fois de l'amélioration du coefficient d'occupation et de la hausse des rendements unitaires.

Les produits passages intérieurs du deuxième trimestre de 2005 sont en hausse de 136 M\$ ou 17 % et formés pour 34 M\$ de produits passages Aéroplan. Le trafic passagers intérieur a augmenté de 9 % en regard d'une baisse de 4 % de la capacité, ce qui a fait monter le coefficient d'occupation de 3,6 points. Le rendement unitaire des lignes intérieures s'est accru de 4 % compte non tenu des produits passages Aéroplan, par suite surtout des hausses tarifaires qui ont dû être opérées pour absorber la hausse des coûts du carburant. L'amélioration du coefficient d'occupation et du rendement unitaire, exclusion faite des produits passages Aéroplan, a fait monter les PPSMO intérieurs de 9 % par rapport au niveau de 2004.

Au trimestre de 2005, les produits passages transfrontaliers ont augmenté de 17 M\$ ou 4 %, compte tenu de 17 M\$ de produits passages Aéroplan. En réaction à l'augmentation de la capacité des transporteurs américains, la capacité en SMO sur le segment transfrontalier a été réduite de 5 %. En dépit de cette réduction, le trafic s'est accru de 5 %, ce qui a fait monter de 6,8 points le coefficient d'occupation. Exclusion faite des produits passages Aéroplan, le rendement unitaire a baissé de 5 % par suite de l'augmentation de capacité des transporteurs à bas prix sur le marché canado-américain. Un contexte de grande compétitivité des prix ainsi que le recul du dollar US par rapport au deuxième trimestre de 2004 en ce qui concerne les ventes libellées en dollars US ont aussi nui au rendement unitaire. Exclusion faite des produits passages Aéroplan, les PPSMO transfrontaliers ont progressé de 5 %, l'amélioration sensible du coefficient d'occupation étant parvenue à compenser la baisse de rendement.

Les produits tirés des lignes transatlantiques, compte tenu de 16 M\$ de produits passages Aéroplan, s'inscrivent en hausse de 55 M\$ ou 14 %. Cela traduit une augmentation de 3 % du rendement unitaire, exclusion faite des produits passages Aéroplan, due en partie à la croissance des voyages d'affaires, qui ont des marges plus élevées, ainsi qu'aux suppléments carburant. Le trafic s'est accru de 8 % en regard d'une augmentation du même ordre de la capacité, attribuable au début précoce des services saisonniers et à la mise en service d'une nouvelle ligne sur Rome. Exclusion faite des produits passages Aéroplan, les PPSMO ont grimpé de 3 %, reflétant une hausse du rendement unitaire.

Les produits tirés des lignes transpacifiques ont augmenté de 25 M\$ ou 12 % et comprennent 2 M\$ de produits passages Aéroplan au trimestre de 2005. Exclusion faite de ces produits passages Aéroplan, le rendement unitaire est de 7 % supérieur à celui du deuxième trimestre de 2004, conséquence en partie du différentiel de trafic élevé attribuable au lancement de vols sans escale Toronto–Hong Kong et Toronto–Beijing, à la hausse des services Toronto–Shanghai et Vancouver–Séoul, ainsi qu’à l’augmentation des suppléments carburant. Le trafic s’est accru de 4 % en regard d’une augmentation du même ordre de la capacité, sans entraîner de variation du coefficient d’occupation par rapport à un an plus tôt. Conséquence de la hausse du rendement unitaire, les PPSMO ont augmenté de 7 %, compte non tenu des produits passages Aéroplan.

Les lignes du Pacifique-Sud, des Antilles, du Mexique et d’Amérique du Sud ont rapporté des produits en hausse de 23 M\$ ou 22 % au deuxième trimestre de 2005, dont 5 M\$ de produits passages Aéroplan. Le trafic y a augmenté de 13 % en regard d’une hausse de 14 % de la capacité, ce qui a donné un coefficient d’occupation du même ordre qu’au trimestre correspondant de 2004. Compte non tenu des produits passages Aéroplan, le rendement unitaire a augmenté de 4 % par rapport au deuxième trimestre de 2004, et les PPSMO ont progressé de 3 % par suite de la hausse des suppléments carburant. La croissance sur ces marchés vient principalement de l’ajout de vols sur l’Amérique du Sud.

### **Produits fret**

Les produits fret, compte tenu des produits tirés des vols tout-cargo, ont augmenté de 10 M\$ ou 7 % en raison d’une augmentation du trafic marchandises surtout sur les lignes transpacifiques.

### **Autres produits d’exploitation**

Les produits non tirés du transport ont reculé de 29 M\$ ou 12 % par suite principalement du changement de méthode de comptabilisation du programme de fidélisation (Aéroplan) décrit plus haut à la page 8. Au trimestre clos le 30 juin 2004, les produits tirés de l’échange de milles Aéroplan gagnés par l’entremise de partenaires du programme de fidélisation s’étaient chiffrés à 53 M\$ et avaient été inscrits dans les autres produits d’exploitation. Au trimestre clos le 30 juin 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 de comptabilisation du programme de fidélisation a été partiellement contrebalancé par

une hausse des produits tirés des travaux de maintenance effectués pour le compte de tiers, des frais d'annulation et de modification de réservations, et des produits tirés de Vacances Air Canada, du fait surtout de l'accentuation de la présence du transporteur sur le marché latino-américain.

## **ÉVOLUTION DES CHARGES TRIMESTRIELLES**

### **Incidence de l'adoption de la NOC-15**

Le 1<sup>er</sup> janvier 2005, la Société a adopté la note d'orientation concernant la comptabilité 15, *Consolidation des entités à détenteurs de droits variables* (« NOC-15 »). 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 deuxième trimestre de 2005 ou plus loin, à la page 57. Au deuxième trimestre de 2005, l'adoption de la NOC-15 s'est traduite par une charge nette avant impôts de 33 M\$ (0,28 \$ par action, après dilution), faisant baisser de 30 M\$ les charges de location avions, augmenter de 21 M\$ l'amortissement et de 22 M\$ les intérêts débiteurs nets, et occasionnant une perte de change de 16 M\$ et une part des actionnaires sans contrôle de 4 M\$.

### **Charges d'exploitation**

Au deuxième trimestre de 2005, les charges d'exploitation ont augmenté globalement de 82 M\$ ou 4 % comparativement au deuxième trimestre de 2004 et tiennent compte d'une hausse de 156 M\$ ou 42 % de la facture de carburant par rapport au trimestre correspondant de 2004. Le coût unitaire est resté au niveau de 2004 (recul de 8 % si l'on exclut la charge de carburant). L'augmentation de 156 M\$ ou 42 % de la charge de carburant a plus qu'annulé les compressions de coûts poursuivies dans d'autres postes de charges.

Les charges salariales se chiffrent à 487 M\$ pour le deuxième trimestre de 2005, en baisse de 2 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2004, par suite surtout d'une réduction de l'effectif de 468 équivalents temps plein (ETP) ou 1 % en moyenne par rapport au deuxième trimestre de 2004, et de compressions salariales pour des groupes d'employés syndiqués et non syndiqués. Cette diminution de la masse salariale a été en partie annulée par une charge d'environ 15 M\$ liée au régime de participation aux bénéficies 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 4 % par rapport au deuxième trimestre de 2004.

Les charges sociales se chiffrent à 136 M\$ pour le deuxième trimestre de 2005, en baisse de 47 M\$ ou 26 % par rapport au deuxième trimestre de 2004. Cette baisse vient principalement d'une réduction de la charge de retraite par suite de l'élimination de la partie non amortie des pertes actuarielles et du coût des services passés entraînée par le passage à la comptabilité

nouveau départ. Cependant, la charge de retraite pour l'ensemble de l'exercice 2005 devrait être de 30 M\$ supérieure aux estimations de janvier 2005 des actuaires de la Société, compte tenu des résultats des nouvelles évaluations actuarielles et des hypothèses démographiques révisées dont la Société a été saisie en juin 2005. En conséquence, la Société a inscrit une charge supplémentaire de 15 M\$ pendant le trimestre attribuable au premier semestre de 2005. Cette augmentation de la charge de retraite pendant le trimestre a été largement compensée par une réduction de 14 M\$ de la charge au titre des avantages sociaux futurs constatée pendant le trimestre au titre du premier semestre de 2005. Étant donné la révision de ces estimations, la charge de 2005 au titre des avantages sociaux futurs devrait diminuer de 28 M\$ par rapport aux montants initialement prévus. La révision des évaluations de la charge de retraite et de la charge au titre des avantages sociaux futurs dont il est ici question aura pour effet de faire augmenter les charges de 2 M\$ par an.

Compte tenu d'une augmentation de 4 % de la capacité, le charge de carburant, elle, a grimpé de 42 % ou de 156 M\$ à cause des prix records qui continuent de sévir. La hausse moyenne de 186 M\$ ou 53 % du prix de base du carburant a été partiellement absorbée par une réduction de 41 M\$ attribuable à l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain au deuxième trimestre. Sur une base de coût unitaire, la charge de carburant par SMO s'est accrue de 36 %.

La charge de location d'avions a diminué de 72 M\$ ou 42 %. Comme cela est dit plus haut, l'adoption de la NOC-15 a fait baisser de 36 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 « nouveau départ » comptable, la résiliation des contrats de location des 747-400 de Boeing, le résultat net du reclassement de certains contrats de location-exploitation en location-acquisition, la renégociation de contrats de location, ainsi que l'appréciation du dollar canadien qui s'est répercutée favorablement sur les contrats libellés en dollars US pendant le trimestre comparativement au deuxième trimestre de 2004.

Les redevances aéroportuaires et de navigation ont augmenté de 23 M\$ ou 11 %. Les fréquences de vols n'ont pratiquement pas changé par rapport au deuxième trimestre de 2004. La hausse des redevances de navigation vient surtout d'une majoration moyenne

de 10 % du coût unitaire 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 est en progression de 7 M\$ ou 9 %, ce qui s'explique principalement par l'augmentation des activités de maintenance et par les provisions constituées à l'égard des restitutions de contrats à court terme pendant le trimestre de 2005, restitutions qui n'avaient pas eu lieu en 2004. Cette augmentation a été partiellement compensée par le retrait du service des flottes de Bae146 de British Aerospace et de 737-200 et de 747-400 de Boeing ainsi que par la baisse des activités de maintenance des CRJ100 de Bombardier.

Les charges liées aux communications et technologies de l'information ont augmenté de 3 M\$ ou 4 % par suite surtout de l'augmentation du volume de communications lié aux systèmes de réservation en ligne et services de réservation mondiaux. Cette augmentation a été largement annulée par la renégociation des taux des contrats de communications et de technologies de l'information, ainsi que par la plus grande vigueur du dollar canadien par rapport au dollar américain pendant le trimestre à comparer avec le deuxième trimestre de 2004.

Le poste Restauration et fournitures connexes a vu ses charges baisser de 6 M\$ ou 7 % en dépit d'une augmentation de 7 % du trafic passagers 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 et de désuétude a augmenté de 16 M\$ ou 16 %. Comme cela est dit plus haut, l'adoption de la NOC-15 a eu pour effet de faire augmenter l'amortissement de 21 M\$. Autre conséquence du passage à la comptabilité nouveau départ, l'amortissement des actifs incorporels s'est chiffré à 24 M\$, contre 10 M\$ pour la période comparable de 2004. Auparavant, l'amortissement des actifs incorporels concernait principalement les projets d'élaboration de systèmes. Des variations favorables de 19 M\$ ont notamment porté sur les ajustements de la juste valeur consécutifs au nouveau départ comptable.

Les commissions versées ont baissé de 9 M\$ ou de 11 % en regard d'une croissance de 14 % des produits passages et des produits fret. 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 et la baisse des commissions à l'international ont plus que compensé cette augmentation liée aux hausses de trafic.

Le poste Autres charges d'exploitation s'est accru de 13 M\$ ou 4 % et comporte des augmentations sur les plans des produits de maintien de la clientèle, des frais de cartes de crédit, des charges sur l'échange de milles Aéroplan non liés à des vols, et des dépenses liées à la hausse du volume et à l'augmentation du coût des forfaits proposés par Vacances Air Canada. Ces augmentations ont été en partie annulées par les baisses observées dans les frais de promotion et de publicité, les règlements liés à des coentreprises, et d'autres postes de charges.

### **Produits (charges) hors exploitation**

Le deuxième trimestre de 2005 se solde par des produits hors exploitation de 100 M\$, en hausse de 172 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2004. Au deuxième trimestre de 2005, ACE a constaté un gain de dilution de 190 M\$ (avant impôts) dans le cadre de la transaction Aéroplan (on se reportera à la rubrique *Faits récents*, page 43, pour un complément d'information à cet égard). Les « autres » charges hors exploitation se chiffrent à 27 M\$ pour le trimestre et concernent principalement des frais de remboursement anticipé et la radiation de charges reportées sur le remboursement de la facilité de sortie de GE. Les intérêts débiteurs nets se chiffrent à 59 M\$, en recul de 1 M\$ par rapport au trimestre correspondant de 2004. Comme cela est dit plus haut, l'adoption de la NOC-15 a eu pour effet de faire augmenter les intérêts débiteurs de 22 M\$. Cette augmentation nette des intérêts débiteurs a été en partie annulée par des intérêts créditeurs de 15 M\$ au deuxième trimestre de 2005. Au deuxième trimestre de 2004, les intérêts créditeurs avaient été portés en réduction des éléments liés à la réorganisation et à la restructuration.

### **Pertes de change**

Les pertes de change sur les éléments monétaires se soldent à 53 M\$ pour le deuxième trimestre de 2005, conséquence de la dépréciation du dollar canadien au 30 juin 2005 par rapport au dollar américain au 31 mars 2005. Les pertes de change constatées au trimestre de 2005 ont trait pour 21 M\$ à des obligations locatives et pour 16 M\$ aux conséquences de l'adoption de la NOC-15, comparativement à des pertes de change sur les éléments monétaires non sujets à concordat de 34 M\$ au deuxième trimestre de 2004.

**Impôts sur les bénéfices futurs**

La charge d'impôts sur les bénéfices s'établit à 56 M\$ pour le deuxième trimestre de 2005, dont 28 M\$ sont liés à la transaction Aéroplan.



## **RÉSULTATS D'EXPLOITATION SEMESTRIELS – 2005 ET 2004**

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

### **État consolidé des résultats**

<b>(en millions de dollars, sauf les données par action) (non vérifié)</b>	<b>Société remplaçante ACE</b>	<b>Société remplacée Air Canada</b>	<b>Variation (\$)</b>	<b>Variation (%)</b>
	<b>Semestre clos le 30 juin 2005</b>	<b>Semestre clos le 30 juin 2004</b>		
<b>Produits d'exploitation</b>				
Passages	3 839	3 505	334	10
Fret	282	263	19	7
Autres	514	574	(60)	(10)
	<u>4 635</u>	<u>4 342</u>	<u>293</u>	<u>7</u>
<b>Charges d'exploitation</b>				
Salaires et charges sociales	1 236	1 359	(123)	(9)
Carburant avions	945	712	233	33
Locations avions	188	364	(176)	(48)
Redevances aéroportuaires et de navigation	443	410	33	8
Maintenance, matières et fournitures avions	183	185	(2)	(1)
Communications et technologies de l'information	155	163	(8)	(5)
Restauration et fournitures connexes	159	166	(7)	(4)
Amortissement et désuétude	239	198	41	21
Commissions	138	162	(24)	(15)
Autres	782	746	36	5
	<u>4 468</u>	<u>4 465</u>	<u>3</u>	<u>0</u>
<b>Résultat avant éléments liés à la réorganisation et à la restructuration</b>	<u>167</u>	<u>(123)</u>	<u>290</u>	
<b>Éléments liés à la réorganisation et à la restructuration</b>	<u>-</u>	<u>(558)</u>	<u>558</u>	
<b>Produits (charges) hors exploitation</b>				
Gain de dilution	190	-	190	
Intérêts créditeurs	27	4	23	
Intérêts débiteurs	(152)	(107)	(45)	
Intérêts capitalisés	6	-	6	
Perte à la vente d'action et provisions sur actifs	-	(13)	13	
Part des actionnaires sans contrôle	(7)	-	(7)	
Autres	(30)	1	(31)	
	<u>34</u>	<u>(115)</u>	<u>149</u>	
<b>Bénéfice (perte) avant écarts de change sur les éléments monétaires non sujets à concordat et impôts sur les bénéfices</b>	<u>201</u>	<u>(796)</u>	<u>997</u>	
<b>Pertes de change</b>	<u>(68)</u>	<u>(17)</u>	<u>(51)</u>	
<b>Bénéfice (perte) avant impôts sur les bénéfices</b>	<u>133</u>	<u>(813)</u>	<u>946</u>	
<b>Impôts sur les bénéfices</b>	<u>(42)</u>	<u>(1)</u>	<u>(41)</u>	
<b>Bénéfice (perte) de la période</b>	<u>91</u>	<u>(814)</u>	<u>905</u>	
<b>Bénéfice (perte) par action</b>				
- de base	0,96	(6,77)		
- dilué	0,92	(6,77)		

### Statistiques d'exploitation

Passagers-milles payants (en millions)	22 199	20 893	1 306 6
Sièges-milles offerts (en millions)	28 053	27 729	324 1
Coefficient d'occupation (%)	79,1	75,3	3,8 p <sup>ts</sup>

### Comparaison des résultats cumulatifs

Pour le semestre clos le 30 juin 2005, ACE déclare un bénéfice d'exploitation de 167 M\$, soit une amélioration de 290 M\$ par rapport à la perte d'exploitation de 123 M\$ de la Société remplacée avant éléments liés à la réorganisation et à la restructuration pour le semestre clos le 30 juin 2004. Le BAIIALA s'est amélioré de 155 M\$ par rapport pour le semestre clos le 30 juin 2004. On se reportera à la partie *Résultats non conformes aux PCGR*, page 7, pour un complément d'information sur le BAIIALA.

Pour le semestre clos le 30 juin 2005, les produits d'exploitation ont augmenté au total de 293 M\$ ou 7 % comparativement au semestre clos le 30 juin 2004. Les produits passages se sont accrus de 334 M\$ ou 10 %, reflétant une augmentation sur tous les marchés hormis le segment transfrontalier, ainsi que l'inclusion dans les produits passages de 131 M\$ de produits passages Aéroplan. On se reportera à la page 8 plus haut pour un complément d'information sur les produits passages Aéroplan.

Les charges d'exploitation ne sont que de 3 M\$ supérieures à celles du semestre clos le 30 juin 2004 et tiennent compte de la charge de carburant, qui a grimpé de 233 M\$ ou 33 % dans la même période. La capacité (en SMO) a augmenté de 1 % par rapport à la période correspondante de 2004. Le coût unitaire (en charges d'exploitation par SMO) pour le semestre clos le 30 juin 2004 a été réduit de 1 % par rapport au semestre clos le 30 juin 2004. Exclusion faite de la charge de carburant, le recul du coût unitaire s'établit à 7 %. Des compressions du coût unitaire ont pu être réalisées sur les plans des salaires et charges sociales, de la location d'avions, des communications et techniques de l'information, de la restauration et des fournitures connexes, et des commissions versées.

Pour le semestre clos le 30 juin 2004, les éléments liés à la réorganisation et à la restructuration s'étaient élevés à 558 M\$. Depuis la levée de la protection de la LACC, le 30 septembre 2004, Air Canada n'a constaté aucun nouvel élément à cet égard.

Pour le semestre clos le 30 juin 2005, les charges hors exploitation ont reculé de 149 M\$ et comprennent un gain de dilution de 190 M\$ (avant impôts) lié à la transaction Aéroplan, décrite plus loin à la page 43. Est également comprise dans les autres charges hors exploitation une charge de 29 M\$ liée au remboursement de la facilité de sortie de GE.

Les pertes de change liées à la réévaluation des éléments monétaires se soldent à 68 M\$ pour le premier semestre de 2005, conséquence de la dépréciation du dollar canadien au 31 décembre 2004 par rapport au dollar américain au 30 juin 2005, comparativement à des pertes de change de 17 M\$ sur les éléments monétaires non sujets à concordat constatées pour le semestre clos le 30 juin 2004.

Le semestre clos le 30 juin 2005 se solde par un bénéfice net de 91 M\$, contre une perte de 814 M\$ pour le premier semestre de 2004, soit une amélioration de 905 M\$. Le premier semestre de 2004 comportait 558 M\$ d'éléments liés à la réorganisation et à la restructuration.

## ÉVOLUTION DES PRODUITS SEMESTRIELS

Depuis qu'en octobre 2004 les produits passages Aéroplan se sont mis à être comptabilisés dans le poste « produits passages », comme cela est expliqué plus haut à la page 8, les données concernant les produits passages, les PPSMO et le rendement unitaire ne sont plus directement comparables à celles des exercices précédents. Aussi, pour les besoins de la comparaison, l'analyse et les tableaux ci-après présentent-ils les produits passages, les PPSMO et le rendement unitaire d'abord exclusion faite de ces produits passages, puis en en tenant compte.

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

### Statistiques d'exploitation Comparaison des semestres clos les 30 juin 2005 et 2004

	Produits passages Variation (%)	Capacité (en SMO) Variation (%)	Trafic (en PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (en points)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures <sup>1)</sup>	8	1	7	4,3	1	7
Lignes transfrontalières <sup>1)</sup>	(7)	(9)	1	7,7	(8)	3
Lignes transatlantiques <sup>1)</sup>	9	3	6	2,2	3	6
Lignes transpacifiques <sup>1)</sup>	12	5	6	0,8	6	7
Autres lignes <sup>1)</sup>	17	14	16	1,6	1	3
Réseau <sup>1)</sup> (Aéroplan non compris)	6	1	6	3,8	0	5
Réseau (Aéroplan compris)	10	1	6	3,8	3	8

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

Les produits passages sont en hausse de 334 M\$ ou 10 % par rapport au niveau de 2004 et comprennent 131 M\$ de produits passages Aéroplan pour le semestre clos le 30 juin 2005. Par suite de la hausse des coûts du carburant, les suppléments carburant ont augmenté sensiblement

au départ et à destination de la plupart des grandes lignes internationales. Les résultats cumulatifs pour l'exercice à ce jour ont été marqués par un deuxième trimestre de 2005 bien plus consistant que le premier. Alors que la capacité avait régressé de 2 % au premier trimestre de 2005 par rapport à un an plus tôt, au deuxième trimestre de 2005, elle a augmenté de 4 % en glissement annuel. Le rendement unitaire a reculé de 4 % au premier trimestre de 2005 par rapport au niveau de 2004, exclusion faite des produits passages Aéroplan, tandis qu'il s'est accru de 3 % au deuxième trimestre de 2005 par rapport à 2004, exclusion faite des produits passages Aéroplan.

Pendant le semestre clos le 30 juin 2005, le trafic passagers réseau a augmenté de 6 % en regard d'une augmentation de 1 % de la capacité exprimée en SMO, ce qui s'est traduit par l'amélioration de 3,8 points du coefficient d'occupation. Exclusion faite des produits passages Aéroplan, le rendement unitaire réseau n'a pratiquement évolué par rapport à son niveau de 2004. Les augmentations de rendement observées sur les lignes intérieures et les lignes internationales ont été annulées par une importante diminution du rendement des lignes transfrontalières. L'augmentation du rendement unitaire est en partie attribuable aux majorations des tarifs et aux suppléments carburant. Les PPSMO réseau, exclusion faite des produits passages Aéroplan, se sont accrus de 5 % par rapport au niveau de 2004, reflétant en cela l'amélioration notable du coefficient d'occupation.

Pour le semestre clos le 30 juin 2005, les produits passages intérieurs ont progressé de 166 M\$ ou 12 % par rapport au semestre correspondant de 2004, et comprennent 58 M\$ de produits passages Aéroplan. Le trafic passagers intérieur a augmenté de 7 % en regard d'une hausse de 1 % de la capacité, ce qui a fait monter le coefficient d'occupation de 4,3 points par rapport au niveau de 2004. Le rendement intérieur s'est accru de 1 %, exclusion faite des produits passages Aéroplan, en raison surtout des majorations tarifaires opérées pour couvrir le coût croissant du carburant. Conséquence à la fois d'un meilleur remplissage des avions et, dans une moindre mesure, d'un rendement unitaire amélioré, et exclusion faite des produits passages Aéroplan, les PPSMO intérieurs sont de 7 % supérieurs au niveau de 2004.

Pour le semestre clos le 30 juin 2005, les produits passages transfrontaliers se sont repliés de 19 M\$ ou 2 %, compte tenu de 35 M\$ de produits passages Aéroplan. En réaction à l'augmentation de capacité de la part des transporteurs américains, la capacité sur le segment transfrontalier a été ramenée de 9 %. Malgré tout, le trafic a augmenté de 1 %, ce qui a donné lieu à une amélioration de 7,7 points du coefficient d'occupation. Exclusion faite des produits passages

Aéroplan, le rendement unitaire a baissé de 8 % par suite de l'augmentation de capacité des transporteurs à bas prix canadiens sur le segment canado-américain. La vive concurrence des prix qui s'est exercée sur le marché transfrontalier du fait de la hausse de capacité ainsi que la dévaluation du dollar US pour les ventes libellées en dollars américains ont aussi joué dans la baisse du rendement unitaire. Exclusion faite des produits passages Aéroplan, les PPSMO transfrontaliers se sont repliés de 3 %, l'amélioration sensible du coefficient d'occupation étant parvenue à plus que compenser la baisse de rendement.

Les produits tirés des lignes transatlantiques, compte tenu de 19 M\$ de produits passages Aéroplan, ont augmenté de 78 M\$ ou 12 % pour le semestre clos le 30 juin 2005. Cela traduit une augmentation de 3 % du rendement unitaire, exclusion faite des produits passages Aéroplan, due en partie à la croissance des voyages d'affaires, qui ont des marges plus élevées, et aux suppléments carburant. Le trafic s'est accru de 6 % en regard d'une augmentation de 3 % de la capacité, faisant augmenter le coefficient d'occupation de 2,2 points par rapport au niveau de 2004. L'augmentation de capacité se voulait en réaction au début précoce des activités saisonnières et s'inscrivait par ailleurs dans le cadre de la mise en service d'une nouvelle ligne sur Rome. Exclusion faite des produits passages Aéroplan, les PPSMO ont grimpé de 6 %, reflétant à la fois la hausse du rendement unitaire et l'amélioration du coefficient de rendement.

Pour le premier semestre de 2005, les produits tirés des lignes transpacifiques ont augmenté de 50 M\$ ou 14 % et comprennent 4 M\$ de produits passages Aéroplan. Exclusion faite de ces produits passages Aéroplan, le rendement unitaire est de 6 % supérieur à celui du premier semestre de 2004, conséquence en partie du différentiel de trafic élevé attribuable au lancement de vols sans escale Toronto–Hong Kong et Toronto–Beijing, à l'augmentation de capacité sur les lignes Toronto–Shanghai et Vancouver–Séoul et à la hausse des suppléments carburant. Le trafic s'est accru de 6 % en regard d'une augmentation de 5 % de la capacité, ce qui a donné lieu à un coefficient d'occupation légèrement plus élevé que pour le semestre clos le 30 juin 2004. Exclusion faite des produits passages Aéroplan, les PPSMO ont augmenté de 7 % par suite surtout de la hausse du rendement unitaire.

Les produits des lignes du Pacifique-Sud, des Antilles, du Mexique et d'Amérique du Sud se sont accrus de 59 M\$ ou 22 % au semestre clos le 30 juin 2005 et comprennent 15 M\$ de produits passages Aéroplan. Le trafic a grimpé de 16 % en regard d'une hausse de 14 % de la capacité, ce qui a fait monter de 1,6 point le coefficient d'occupation par rapport au semestre clos

le 30 juin 2004. Exclusion faite des produits passages Aéroplan, le rendement unitaire est de 1 % supérieur au niveau de 2004, par suite notamment de l'augmentation des suppléments carburant. Les PPSMO se sont accrus de 3 % par suite de l'amélioration, à la fois, du coefficient d'occupation et du rendement unitaire. La croissance sur ces marchés vient principalement de l'ajout de vols sur l'Amérique du Sud.

### **Produits fret**

Les produits fret, compte tenu des produits tirés des opérations tout-cargo, se sont accrus de 19 M\$ ou 7 % par suite d'une augmentation du fret transporté surtout vers les marchés du Pacifique et, dans une moindre mesure, d'une hausse du rendement unitaire venue de majorations de tarifs et de l'application de suppléments.

### **Autres produits d'exploitation**

Les produits non tirés du transport ont reculé de 60 M\$ ou 10 % par suite principalement du changement de méthode de comptabilisation du programme de fidélisation (Aéroplan) décrit plus haut à la page 8. Au semestre clos le 30 juin 2004, les produits tirés de l'échange de milles gagnés par l'entremise de partenaires du programme de fidélisation s'étaient chiffrés à 123 M\$ et avaient été constatés dans les « autres produits » d'exploitation. Au semestre clos le 30 juin 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 hausse des frais d'annulation et de modification, par une augmentation des produits tirés de Vacances Air Canada du fait surtout de l'accentuation de la présence du transporteur sur le marché latino-américain comme Cuba et le Mexique, et par la hausse des produits tirés des travaux de maintenance effectués pour le compte de tiers.

## **ÉVOLUTION DES CHARGES SEMESTRIELLES**

### **Incidence de l'adoption de la NOC-15**

Au deuxième semestre de 2005, l'adoption de la NOC-15 s'est traduite par une charge nette avant impôts de 63 M\$ (0,58 \$ par action, après dilution), faisant baisser de 58 M\$ les charges de location avions, augmenter de 46 M\$ l'amortissement et de 46 M\$ les intérêts débiteurs nets, et occasionnant une perte de change de 22 M\$ et une part des actionnaires sans contrôle de 7 M\$.

### **Charges d'exploitation**

Pour le semestre clos le 30 juin 2005, les charges d'exploitation n'ont augmenté au total que de 3 M\$ comparativement au semestre clos le 30 juin 2004 en dépit d'une majoration de 233 M\$ ou 33 % de la charge de carburant par rapport au semestre correspondant de 2004. Le coût unitaire a été rabaissé de 1 % par rapport au niveau de 2004 (exclusion faite de la charge de carburant, le coût unitaire s'est replié de 7 %).

Les charges salariales totalisent 955 M\$ pour le semestre clos le 30 juin 2005, en recul de 29 M\$ ou 3 % par rapport à la période correspondante de 2004, conséquence surtout d'une diminution de l'effectif de l'ordre de 915 ETP ou 3 % en moyenne par rapport au semestre clos le 30 juin 2004, et de compressions salariales touchant des groupes d'employés syndiqués et non syndiqués. Cette diminution de la masse salariale a été en partie annulée par une charge d'environ 27 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 sociales se chiffrent à 281 M\$ pour le premier semestre de 2005, en baisse de 94 M\$ ou 25 % par rapport au premier semestre de 2004. Cette baisse vient principalement d'une réduction de la charge de retraite par suite de l'élimination de la partie non amortie des pertes actuarielles et du coût des services passés entraînée par l'adoption de la comptabilité nouveau départ.

Compte tenu d'une augmentation de 1 % de la capacité, le charge de carburant a grimpé de 233 M\$ ou 33 % à cause des prix records du carburant qui continuent de sévir. La hausse moyenne de 297 M\$ du prix de base du carburant a été partiellement absorbée par une réduction



de 74 M\$ attribuable à l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain pendant la période. Sur une base de coût unitaire, la charge de carburant par SMO a grimpé de 31 %.

La charge de location d'avions a reculé de 176 M\$ ou 48 %. Comme cela est dit plus haut, l'adoption de la NOC-15 a fait baisser de 70 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 « nouveau départ » comptable, la résiliation des contrats de location des 747-400, le résultat net du reclassement de certains contrats de location-exploitation en location-acquisition, la renégociation de contrats de location, ainsi que l'appréciation du dollar canadien qui s'est répercutée favorablement sur les contrats libellés en dollars US pendant le semestre comparativement à la période correspondante de 2004.

Les redevances aéroportuaires et de navigation se sont accrues de 33 M\$ ou 8 % en dépit d'une réduction de 4 % des fréquences de vol par rapport au premier semestre de 2004. La hausse des redevances de navigation vient surtout d'une majoration moyenne de 10 % du coût unitaire en septembre 2004 et de la hausse des droits d'atterrissage et des redevances aéroportuaires générales, principalement à l'aéroport international Toronto-Pearson.

La charge d'amortissement et de désuétude a monté de 41 M\$ ou 21 % par rapport au premier semestre de 2004, dont 46 M\$ découlent de l'adoption de la NOC-15.

Les commissions versées ont baissé de 24 M\$ ou 15 % en regard d'une croissance de 9 % des produits passages et des produits fret. 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 et de la baisse des commissions à l'international a plus que compensé cette augmentation liée aux hausses de trafic. Au premier trimestre de 2005, la Société a reçu un ajustement favorable de 11 M\$ lié aux révisions apportées aux estimations des commissions à verser sur les contrats auprès d'entreprises.

Les autres charges d'exploitation se sont accrues de 36 M\$ ou 5 % et rendent compte d'une augmentation des dépenses liées à la hausse du trafic et à l'appréciation du prix de revient des forfaits proposés par Vacances Air Canada. Sont aussi entrés en jeu d'autres facteurs, comme des augmentations liées aux frais de cartes de crédit, aux charges découlant des échanges Aéroplan non liés à des vols, et aux produits de maintien de la clientèle.

### **Produits (charges) hors exploitation**

Le semestre clos le 30 juin 2005 se solde par des produits hors exploitation de 34 M\$, soit une amélioration de 149 M\$ par rapport à la période correspondante de 2004. Au deuxième trimestre de 2005, ACE a constaté un gain de dilution de 190 M\$ (avant impôts) lié à la transaction Aéroplan ainsi qu'une charge de 29 M\$ liée au remboursement de la facilité de sortie de GE. Les intérêts débiteurs nets se chiffrent à 119 M\$, en hausse de 16 M\$ par rapport à la période correspondante de 2004, et rendent compte de l'incidence de l'adoption de la NOC-15.

### **Pertes de change**

Les pertes de change liées à la réévaluation des éléments monétaires se soldent à 68 M\$ pour le premier semestre de 2005, conséquence de la dépréciation du dollar canadien au 31 décembre 2004 par rapport au dollar américain au 30 juin 2005. Les pertes du semestre de 2005 représentent pour 28 M\$ des obligations locatives et 22 M\$ les conséquences de l'adoption de la NOC-15, comparativement à des pertes de change sur les éléments monétaires non sujets à concordat de 17 M\$ pour la même période de 2004.

### **Impôts sur les bénéfices futurs**

La charge d'impôts sur les bénéfices s'établit à 42 M\$ pour le semestre clos le 30 juin 2005, dont 28 M\$ sont liés à la transaction Aéroplan.

## **ANALYSE DU BILAN**

### **Gestion ACE Aviation Inc. Bilan consolidé**

<b>(en millions de dollars) (non vérifié)</b>	<b>30 juin 2005</b>	<b>31 décembre 2004</b>
<b>ACTIF</b>		
Actif à court terme		
Trésorerie et placements à court terme	2 782	1 632
Autres actifs à court terme	1 105	1 063
	<hr/>	<hr/>
	3 887	2 695
Immobilisations corporelles	4 942	3 696
Charges reportées	127	167
Actifs incorporels	2 572	2 691
Autres actifs	255	137
	<hr/>	<hr/>
	11 783	9 386
<b>PASSIF</b>		
Passif à court terme	3 201	2 491
Dette à long terme et obligations locatives	3 422	2 328
Actions privilégiées convertibles	139	132
Impôts sur les bénéficiaires futurs	243	243
Passif au titre des régimes de retraite et d'avantages complémentaires	2 296	2 344
Part des actionnaires sans contrôle	196	-
Autres passifs à court terme	1 313	1 645
	<hr/>	<hr/>
	10 810	9 183
<b>CAPITAUX PROPRES</b>		
	973	203
	<hr/>	<hr/>
	11 783	9 386

Par suite de l'adoption de la NOC-15 le 1<sup>er</sup> 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 30 juin 2005, 1 370 M\$ de nouvelles immobilisations corporelles, 1 260 M\$ de dette à long terme (dont la part à court terme), 109 M\$ d'autres actifs et 196 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 56, sous la rubrique *Méthodes comptables*.

## Capital social et autres capitaux propres

Au 30 juin 2005, les actions ordinaires émises et en circulation d'ACE ainsi que les autres actions ordinaires éventuelles s'établissent comme suit :

	Capital autorisé	Société remplaçante	
		30 juin 2005	31 décembre 2004
		<b>Actions en circulation (en milliers)</b>	
Actions ordinaires émises et en circulation			
Actions à droit de vote variable de catégorie A	illimité	79 084	74 813
Actions à droit de vote de catégorie B	illimité	22 095	8 813
Actions bloquées		121	5 189
Total des actions ordinaires émises et en circulation		101 300	88 815
		<b>Actions en circulation (en millions)</b>	
		<b>Actions en circulation (en millions)</b>	
Actions ordinaires éventuelles			
Actions privilégiées convertibles		9 609	9 259
Obligations convertibles		6 875	-
Options sur actions		2 955	3 028
		19 439	12 287
Sommaire du capital social et des autres capitaux propres (déduction faite des frais de placement) (en millions)			
		<b>Capital social et autres capitaux propres</b>	
		<b>Capital social et autres capitaux propres</b>	
Actions ordinaires		2 221 \$	1 778 \$
Actions privilégiées convertibles		117	117
Obligations convertibles		92	-
		2 430	1 895
Ajustement aux capitaux propres		(1 708)	(1 708)
Capital social et autres capitaux propres		722 \$	187 \$

Au deuxième trimestre 2005, ACE a réalisé le placement dans le public d'un total de 12 485 000 actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B au prix de 37 \$ l'unité, pour un produit brut d'environ 462 M\$ (443 M\$, déduction faite des frais de placement).

Pendant la même période, la Société a émis pour 330 M\$ d'obligations convertibles de premier rang échéant en 2035 (les « obligations convertibles ») pour un produit net de 319 M\$. À la date d'octroi, la valeur attribuée à l'option de conversion des porteurs et présentée comme un élément des capitaux propres représentait 94 M\$, moins des frais d'attribution de 2 M\$, tandis que la valeur attribuée au passif financier était de 236 M\$. On se reportera à la note 3b afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du deuxième trimestre de 2005 pour un complément d'information à cet égard.

ACE a affecté environ 557 M\$ du produit global en espèces tiré des placements au remboursement intégral de sa dette au titre de la facilité de sortie de GE, dont 16 M\$ de frais de remboursement anticipé. La Société a constaté pour cette opération au trimestre clos le 30 juin 2005 une charge de 29 M\$ au titre des autres charges hors exploitation, dont 13 M\$ pour la radiation des frais de financement reportés.

Le Contrôleur nommé par la Cour dans le cadre de la restructuration de la Société remplacée en vertu de la LACC a conclu son rapport, certifiant que la totalité des réclamations non garanties contestées avaient été réglées. Le 30 mai 2005, le Contrôleur a recommandé à la Cour supérieure de justice de l'Ontario de l'autoriser à procéder à la distribution finale des actions selon les modalités prévues au Plan d'arrangement. Toutes les actions ont alors été distribuées, à l'exception de 121 419 actions qui continuent d'être bloquées par le Contrôleur jusqu'au règlement des obligations fiscales auprès des autorités gouvernementales. On se reportera à la note 6 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du deuxième trimestre de 2005 pour un complément d'information.

### **Obligations liées à des emprunts**

Au 30 juin 2005, ACE avait pour 3,7 G\$ de dette à long terme et d'obligations locatives (incluant la part à court terme) et 2,8 G\$ de trésorerie et de placements à court terme. Ces obligations au titre de la dette à long terme comprennent 1,3 G\$ constatés par suite de l'adoption de la NOC-15. On se reportera à la note 3 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du deuxième trimestre 2005 ainsi qu'au tableau de la page 47 ci-après pour un complément d'information sur les obligations d'ACE en ce qui concerne les remboursements sur le capital, au 30 juin 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**

Par suite de l'adoption de la NOC-15, la Société a consolidé les sociétés de location d'avions et de réacteurs dont les contrats de location étaient auparavant comptabilisés à titre de contrats de location-exploitation. La consolidation de ces contrats se répercute sur les engagements liés à des contrats de location-exploitation déclarés dans les états financiers consolidés d'ACE pour l'exercice 2004. Au 30 juin 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 2,5 G\$, comparativement à 3,0 G\$ au 31 décembre 2004. On se reportera à la note 8 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du deuxième trimestre de 2005 ainsi qu'au tableau de la page 47 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 9 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du deuxième 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.

### **Instruments financiers**

Au 30 juin 2005, la Société avait contracté des contrats à terme sur devises qui ont pour effet de fixer le taux de change sur 230 M\$ US de ses achats de l'exercice 2005. La juste valeur de ces contrats à terme au 30 juin 2005 est inférieure à 1 M\$ et favorable à des tiers. La comptabilité de couverture n'a pas été appliquée à ces contrats à terme sur devises. Comme ces contrats se régleront en 2005, il n'y a pas de préoccupation à l'égard de la volatilité des gains. La perte a été constatée dans les pertes de change.

## GESTION FINANCIÈRE

### Gestion ACE Aviation Inc. État consolidé des flux de trésorerie

(en millions de dollars canadiens)  
(non vérifié)

	Société remplaçante - ACE (note 1)		Société remplacée - Air Canada (note 1)	
	Trimestre clos le 30 juin 2005	Semestre clos le 30 juin 2005	Trimestre clos le 30 juin 2004	Semestre clos le 30 juin 2004
<b>Provenance (utilisation) des flux de trésorerie</b>				
<b>Exploitation</b>				
Bénéfice (perte) de la période	168 \$	91 \$	(510) \$	(814) \$
Ajustements de rapprochement des flux de trésorerie nets provenant de l'exploitation				
Éléments liés à la réorganisation et à la restructuration (note 11)	-	-	396	505
Amortissement et désuétude	119	239	103	198
Perte à la vente d'actifs et provisions pour actifs	-	-	10	13
Gain de dilution (note 4)	(190)	(190)	-	-
Écart de change	40	55	34	17
Impôts sur les bénéfices futurs	53	36	(4)	(6)
Capitalisation des régimes d'avantages sociaux inférieure (supérieure) à la charge constatée	(6)	(14)	32	92
Diminution (augmentation) des débiteurs	(108)	(199)	(122)	(176)
Diminution (augmentation) des rechanges, matières et fournitures	(19)	(5)	10	7
Augmentation (diminution) des créditeurs et charges à payer	(40)	60	(77)	(15)
Augmentation des produits passages perçus d'avance, déduction faite des liquidités soumises à des restrictions	219	438	194	334
Versements au titre des locations avions (supérieurs) inférieurs aux frais de location	3	(1)	16	(28)
Autres	100	143	32	50
	<b>339</b>	<b>653</b>	<b>114</b>	<b>177</b>
<b>Financement</b>				
Émission d'actions (note 6)	443	443	-	-
Émission d'obligations convertibles (note 3)	319	319	-	-
Émission de parts dans une filiale (note 4)	232	232	-	-
Financement du débiteur-exploitant GE	-	-	-	300
Emprunts liés aux appareils	-	-	117	117
Emprunts au titre des facilités de crédit (note 4)	318	318	-	80
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives	(627)	(767)	(95)	(309)
Autres	(5)	(5)	-	-
	<b>680</b>	<b>540</b>	<b>22</b>	<b>188</b>
<b>Investissement</b>				
Placements à court terme	(680)	(1 355)	(78)	108
Vente de parts dans une filiale (note 4)	35	35	-	-
Nouvelles immobilisations	(57)	(95)	(150)	(186)
Produit de la vente d'actifs	-	37	-	1
Espèces en garantie de lignes de crédit	-	(20)	-	-
	<b>(702)</b>	<b>(1 398)</b>	<b>(228)</b>	<b>(77)</b>
<b>Augmentation (diminution) de la trésorerie</b>	<b>317</b>	<b>(205)</b>	<b>(92)</b>	<b>288</b>
<b>Trésorerie à l'ouverture de la période</b>	<b>959</b>	<b>1 481</b>	<b>864</b>	<b>484</b>
<b>Trésorerie à la clôture de la période</b>	<b>1 276 \$</b>	<b>1 276 \$</b>	<b>772 \$</b>	<b>772 \$</b>
<b>Paiements d'intérêts en espèces</b>	<b>71 \$</b>	<b>109 \$</b>	<b>55 \$</b>	<b>90 \$</b>
<b>Paiements d'impôts sur les bénéfices en espèces</b>	<b>5 \$</b>	<b>9 \$</b>	<b>- \$</b>	<b>- \$</b>

Ne sont pas compris dans la trésorerie des placements à court terme de 1 506 \$ au 30 juin 2005 (151 \$ au 31 décembre 2004).

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers consolidés.

## Flux de trésorerie liés à l'exploitation

Pour le deuxième trimestre de 2005, les flux de trésorerie liés à l'exploitation se sont chiffrés à 339 M\$, contre 114 M\$ au deuxième trimestre de 2004, soit une amélioration de 225 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 108 M\$ issues d'une augmentation des débiteurs reflétant surtout l'augmentation saisonnière des ventes passagers à l'approche du troisième trimestre (sorties de 194 M\$ et 122 M\$ en 2004, respectivement).
- Les créditeurs et charges à payer ont donné lieu à des sorties de fonds de 40 M\$ au deuxième trimestre de 2005, comparativement à des sorties de 77 M\$ au deuxième trimestre de 2004, soit 37 M\$ de moins.
- Des versements au titre des locations avions supérieurs aux frais de location ont entraîné des rentrées de 3 M\$ au deuxième trimestre de 2005 comparativement à des rentrées de fonds de 16 M\$ au deuxième trimestre de 2004.
- La capitalisation des avantages sociaux futurs a entraîné des sorties de fonds de 6 M\$ au deuxième trimestre de 2005, soit 38 M\$ de plus qu'au deuxième 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 d'arrangement 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. En juin 2005, la Société a reçu ses plus récentes évaluations actuarielles. On se reportera à la note 5 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du deuxième trimestre de 2005 pour un complément d'information à cet égard.
- Les rechanges, matières et fournitures avions ont entraîné des sorties de fonds de 19 M\$ au deuxième trimestre de 2005, contre des rentrées de 10 M\$ au deuxième trimestre de 2004. Ce résultat est principalement attribuable à des stocks de carburant plus importants au deuxième trimestre de 2005 et aux incidences sur les stocks des prix plus élevés du carburant.



- Les autres flux de trésorerie tirés de l'exploitation ont entraîné des rentrées de fonds de 100 M\$ au deuxième trimestre de 2005, comparativement à des rentrées de 32 M\$ au deuxième trimestre de 2004. Le principal facteur à l'origine de ces rentrées de fonds a trait à la levée d'une obligation de cotisation de retraite anticipée auprès d'une institution financière imposée à la Société du temps qu'elle était protégée de ses créanciers, laquelle a donné lieu à une baisse de 61 M\$ des charges payées d'avance. Parmi les autres facteurs, on compte une baisse de 7 M\$ des charges payées d'avance liées aux forfaits de Vacances Air Canada.

Pour le premier semestre de 2005, les flux de trésorerie provenant de l'exploitation se chiffrent à 653 M\$, comparativement à des flux de trésorerie provenant de l'exploitation de 177 M\$ pour la période correspondante de 2004, soit une amélioration de 476 M\$. L'amélioration des résultats d'exploitation a contribué pour beaucoup à celle des flux de trésorerie.

### **Flux de trésorerie liés au financement**

Au deuxième trimestre 2005, ACE a réalisé le placement dans le public d'un total de 12 485 000 actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B au prix de 37 \$ l'unité, pour un produit brut d'environ 462 M\$ (443 M\$, déduction faite des frais de placement). Au même trimestre, la Société a émis pour 330 M\$ d'obligations convertibles de premier rang échéant en 2035 (les « obligations convertibles ») pour un produit net de 319 M\$. On se reportera aux notes 6 et 3 afférentes aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du deuxième trimestre de 2005 pour un complément d'information sur les placements des actions et des obligations convertibles.

En juin, comme cela est indiqué plus haut, ACE et le Fonds de revenu Aéroplan ont réalisé un premier placement de parts du Fonds de revenu Aéroplan pour un produit net global de 267 M\$, dont 232 M\$ ont été constatés au titre des activités de financement et 35 M\$ des activités d'investissement. Dans ce dernier cas, les 35 M\$ correspondent au produit net des attributions excédentaires issues de la vente au Fonds des parts détenues par ACE.

Aéroplan SEC a conclu l'établissement de facilités de crédit consortiales de premier rang garanties de 475 M\$. Les facilités de crédit consistent en une facilité à terme de 300 M\$ ou l'équivalent en dollars américains (la « facilité à terme A »), une facilité d'acquisition de 100 M\$ ou l'équivalent en dollars américains (la « facilité à terme B ») et une facilité de crédit à terme renouvelable de 75 M\$ ou l'équivalent en dollars américains (le « crédit renouvelable »).

Le 29 juin 2005, 300 M\$ ont été tirés sur la facilité à terme A. La facilité à terme B reste disponible pour des prélèvements multiples destinés à financer des acquisitions autorisées. Le 29 juin 2005, 18 M\$ ont été tirés sur le crédit renouvelable à des fins générales ainsi que pour le fonds de roulement. On se reportera à la note 3c afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du deuxième trimestre de 2005 pour un complément d'information sur les facilités de crédit d'Aéropian SEC.

La dette à long terme et les obligations locatives ont été réduites de 627 M\$ au deuxième trimestre de 2005 (767 M\$ au premier semestre de 2005). ACE a remboursé dans son intégralité les 540 M\$ de facilité de sortie de GE. En outre, au deuxième trimestre de 2005, des paiements prévus de 55 M\$ (87 M\$ au premier semestre de 2005) ont été faites sur les obligations locatives et de 18 M\$ (36 M\$ au premier semestre de 2005) sur la facilité de crédit à terme non renouvelable garantie avec la Banque Amex du Canada Inc. Au premier trimestre de 2005, les 29 M\$ tirés de la vente d'un 747-400 de Boeing ont été employés au remboursement du billet à recours limité de la GECC. Les autres paiements obligatoires programmés réalisés au deuxième trimestre de 2005 se chiffrent à 14 M\$ (75 M\$ au premier semestre de 2005).

Au deuxième trimestre 2005, Air Canada a aussi conclu une facilité de crédit renouvelable consortiale garantie de premier rang d'un montant global d'au plus 300 M\$ ou son équivalent en dollars américains. La facilité de crédit renouvelable 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. Au 30 juin 2005, le montant disponible au titre de la facilité de crédit était de 300 M\$ et aucun prélèvement n'en avait tiré. On se reportera à la note 3 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du deuxième trimestre de 2005 pour un complément d'information sur la facilité de crédit renouvelable.

### **Flux de trésorerie liés à l'investissement**

Au deuxième trimestre de 2005, les placements à court terme se sont accrus de 680 M\$ (1 355 M\$ au premier semestre de 2005). 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'un cote de crédit élevée.

Au deuxième trimestre de 2005, les nouvelles immobilisations se sont chiffrées à 57 M\$ (95 M\$ pour le premier semestre de 2005) et ont principalement concerné des réacteurs de rechange, des dépenses liées au matériel volant, des coûts d'élaboration de systèmes, du matériel au sol et des installations.

## **FAITS RÉCENTS**

### **Investissement projeté dans US Airways-America West**

Le 19 mai 2005, la Société a annoncé son engagement conditionnel à investir 75 M\$ US dans le transporteur devant être issu de la fusion des transporteurs US Airways et America West. L'investissement de la Société ne se fera qu'une fois US Airways affranchie de la loi américaine sur les faillites et dans le cadre d'une série d'ententes commerciales et autres. À terme, l'apport d'ACE représentera environ 7 % des capitaux propres de la société fusionnée à la clôture, selon le montant total de nouveaux capitaux réunis par celle-ci.

En échange de son apport au capital, la Société a obtenu des engagements qui devraient se traduire en ententes commerciales de cinq ans avec la société qui sera issue de la fusion, portant sur la maintenance, l'assistance en escale, l'exploitation de vols par biréacteurs régionaux, le réseau, la formation et d'autres secteurs de coopération – engagements assujettis à la clôture de l'investissement en actions.

L'investissement en actions est en outre assujetti, entre autres conditions de clôture, à l'approbation du tribunal américain des faillites et à la fusion réussie US Airways-America West, avec les visas réglementaires qui y sont reliés.

### **Transaction Aéroplan**

Le 29 juin 2005, la Société en commandite APLN (la « société en commandite devancière ») a cédé la quasi-totalité de son actif et de son passif à une nouvelle Société en commandite Aéroplan (« Aéroplan SEC ») en échange de l'émission de 175 millions de parts dans Aéroplan SEC et de deux billets (le billet relatif à l'acquisition, d'une valeur de 125 M\$, et le billet relatif au fonds de roulement, d'une valeur de 186 M\$). La société en commandite devancière a été liquidée et intégrée à ACE à la clôture. Le billet relatif à l'acquisition a été remboursé le 29 juin 2005 à l'aide du produit du placement. Le billet relatif au fonds de roulement vient à échéance le 31 octobre 2005.

Le 29 juin 2005, le Fonds de revenu Aéroplan (le « Fonds ») a vendu 25 millions de parts à un prix unitaire de 10 \$ et pour un produit net de 232 M\$. Le 30 juin 2005, les preneurs fermes ont intégralement levé leur option pour attributions excédentaires en vue de l'achat de 3,75 millions de parts supplémentaires à un prix unitaire de 10 \$ et pour un produit de 38 M\$. À même le produit de l'option pour attributions excédentaires, le Fonds a acheté d'ACE 3,75 millions de parts au coût de 38 M\$, ramenant à 171,25 millions le nombre de parts détenues par ACE. ACE a pris à sa charge les frais d'émission de 3 M\$ engagés relativement à l'option pour attributions excédentaires. Le Fonds est une fiducie à capital variable sans personnalité morale, établie sous le régime des lois de l'Ontario et créée afin d'acquérir et de détenir à la clôture des intérêts dans les parts en circulation d'Aéroplan SEC. Au 30 juin 2005, le Fonds, par l'intermédiaire de la Fiducie Aéroplan, détenait 14,4 % des parts de société en commandite en circulation d'Aéroplan SEC, tandis qu'ACE détenait le reste, à savoir 85,6 %.

Le contrat de société prévoit que 20 % des parts d'Aéroplan seront subordonnées, représentant 40 millions de parts détenues par ACE en faveur du Fonds jusqu'au 31 décembre 2006. Les distributions sur les parts subordonnées ne seront payées par Aéroplan que dans la mesure où Aéroplan a atteint ses objectifs d'encaisse disponible pour distribution au Fonds à titre de porteur de parts non subordonnées.

Conformément au contrat de liquidité pour les investisseurs daté du 29 juin 2005, les parts non subordonnées que détient ACE dans Aéroplan peuvent être échangées contre des parts du Fonds à raison de une contre une. Le Fonds a réservé 171,25 millions de parts pour l'exercice de ce droit d'échange. Les parts subordonnées d'Aéroplan détenues par ACE pourront être échangées après le 31 décembre 2006. Le droit d'échange s'éteindra une fois que toutes les parts d'Aéroplan détenues par ACE auront été échangées. En outre, ACE détient des droits de liquidation en vertu desquels la Fiducie, dans le cadre d'un placement pour compte, est tenue d'acheter un certain nombre de parts d'Aéroplan non subordonnées (échangeables) moyennant un paiement en espèces égal au produit net du placement d'un nombre équivalent de parts du Fonds. Le contrat de liquidité pour les investisseurs prévoit en outre des droits d'inscription sur demande et des droits d'inscription d'entraînement, sous réserve de certaines restrictions.

ACE a constaté un gain de dilution de 190 M\$ par suite de cette transaction. Ce gain de dilution correspond au produit net du placement en excédent de la valeur comptable

proportionnelle à la participation d'ACE dans Aéroplan SEC, compte tenu des ajustements de la juste valeur à la consolidation. En outre, une charge de 28 M\$ a été constatée au titre des impôts sur les bénéfices futurs.

Conjointement avec l'émission de parts au Fonds de revenu Aéroplan et les financements bancaires (on se reportera à la note 3c afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du deuxième trimestre de 2005 pour un complément d'information) conclus le 29 juin 2005, Aéroplan SEC a établi une réserve au titre des échanges de milles Aéroplan (la « réserve »). Au 30 juin 2005, cette réserve a été instituée pour une valeur de 400 M\$ et constituée d'espèces et quasi-espèces. Le montant à conserver en réserve et le type de titres dans lesquelles elle peut investir est fonction des politiques établies par la direction d'Aéroplan SEC, lesquelles sont revues périodiquement. La réserve peut être utilisée pour suppléer aux flux de trésorerie liés à l'exploitation en vue d'assurer le versement des primes dans les périodes d'échange exceptionnellement intenses. Selon les conditions de la facilité à terme, décrite à la note 3c afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du deuxième trimestre de 2005, Aéroplan SEC est tenue de déposer dans la réserve les 300 M\$ de fonds empruntés. Tout dépôt de fonds dans des placements libellés dans des monnaies autres que le dollar canadien doit faire l'objet d'une couverture.

### **Société en commandite Jazz Air**

ACE a annoncé le 4 août 2005 qu'elle entend procéder à un placement de parts dans Jazz Air SEC selon une formule de fonds de revenu. Un prospectus provisoire relatif à ce placement devrait être déposé dans le cours du troisième trimestre, ACE conservant à terme des intérêts majoritaires dans Jazz SEC.

## LIQUIDITÉS

Au 30 juin 2005, ACE disposait de 2,8 G\$ en trésorerie et placements à court terme et d'un fonds de roulement positif de 686 M\$.

Le 6 avril 2005, Air Canada a conclu une facilité de crédit renouvelable consortiale garantie de premier rang d'un montant global d'au plus 300 M\$ ou son équivalent en dollars américains. 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 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. Au 30 juin 2005, le montant disponible au titre de la facilité de crédit était de 300 M\$ et aucun prélèvement n'en avait tiré. La facilité de crédit 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.

Au 2 août 2005, ACE disposait de quelque 2,5 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.

Dans la même lignée que la transaction Aéroplan décrite plus haut, 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 30 juin 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 30 juin 2005, comme l'expliquent plus amplement les notes 3 et 8 afférentes aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du deuxième trimestre de 2005.

(en millions de dollars)	Reste de 2005	2006	2007	2008	2009
<u>Dette à long terme et obligations locatives</u> <sup>1)</sup>					
Paiements sur le principal de la dette à long terme (note 3)	24	33	33	71	333
Paiements sur le principal de la dette consolidée au titre de la NOC-15 (note 3)	34	74	118	117	57
Paiements sur le principal des obligations locatives (note 3)	77	147	182	179	87
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	135	254	333	367	477
<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 8)	217	426	374	289	238
- Paiements minimaux futurs liés à des contrats existants de location d'autres biens	48	58	48	46	34
	265	484	422	335	272

1) Comprend les paiements sur le principal à l'échéance des contrats auprès d'entités de location d'avions ou de réacteurs consolidées au titre de la NOC-15, avant prise en compte de la juste valeur prévue des avions ou réacteurs à l'échéance des contrats respectifs. Pour 2007, les montants à payer, d'environ 39 M\$ US, concernent des obligations de fin de location représentant des appareils dont la juste valeur actuelle est d'environ 43 M\$ US. Pour 2008, les montants à payer, d'environ 50 M\$ US, concernent des obligations de fin de location représentant des appareils dont la juste valeur actuelle est d'environ 98 M\$ US. Aux termes de ces opérations de

location, Air Canada a le choix soit de refinancer l'appareil à l'échéance du contrat de location, soit de restituer l'appareil à son locateur. En cas de restitution, Air Canada peut être tenue de verser un paiement au titre de la valeur résiduelle si le produit tiré de la vente de l'appareil est inférieur aux montants non encore payés au titre du contrat de location.

La dette à long terme et les obligations locatives au 30 juin 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 3 G\$, contre environ 12 G\$ au 31 décembre 2002, avant l'engagement des procédures au titre de la LACC.

### Projets d'immobilisations, déduction faite du financement avions

Comme le précisait le Rapport de gestion d'ACE pour l'exercice 2004, Air Canada a passé des commandes fermes auprès de Empresa Brasileira de Aeronautica S.A. (« Embraer ») et de Bombardier Inc. (« Bombardier »).

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, ainsi que les dépenses projetées et engagées relativement à des réacteurs, stocks, matériels et installations.

(en millions de dollars) <sup>1)</sup>	Reste de 2005	2006	2007	2008	2009
<u>Dépenses en immobilisations projetées et engagées</u>					
Dépenses en immobilisations projetées et engagées liées à des avions Bombardier et Embraer	845	537	777	30	-
Financements d'avions projetés	(777)	(456)	(707)	(30)	-
Dépenses en immobilisations projetées et engagées liées à des avions, déduction faite du financement	68	81	70	-	-
Dépenses en immobilisations prévues et engagées liées à des réacteurs, stocks, modifications et rénovations	94	293	93	21	38
Autres dépenses en immobilisations prévues et engagées liées à du matériel et des installations	82	157	160	133	120
Total des dépenses projetées et engagées	176	450	253	154	158



- 1) Les montants en dollars US sont convertis au taux de 1,2256 \$ CA qui avait cours le 30 juin 2005 à midi. Les dépenses projetées liées à des avions sont établies à partir de prix de livraison croissants.

Le contrat conclu avec Embraer porte sur des commandes fermes de 45 appareils de série 190, et de 15 appareils de série 175. Il 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 a commencé en juillet 2005, et celle des appareils de série 190 commencera en novembre 2005. D'ici la fin de 2005, 15 Embraer de série 175 et 4 Embraer de série 190 faisant l'objet de commandes fermes devraient avoir été livrés. Le contrat conclu avec Bombardier porte sur des commandes fermes de 15 appareils CRJ700 de série 705 et de 30 appareils CRJ200, dont 15 peuvent être annulés sans pénalité. Le contrat d'achat contient aussi des options visant l'achat de 45 appareils supplémentaires. Les livraisons des CRJ200 de Bombardier de 50 places sont terminées, tandis que les livraisons des CRJ700 de 75 places de série 705 ont commencé en mai 2005. Au 30 juin 2005, 4 des CRJ700 de série 705 faisant l'objet de commandes fermes avaient été livrés, et les 11 autres devraient être livrés d'ici la fin de 2005. La Société a reçu des eux avionneurs et d'un tiers la confirmation de conditions de financement couvrant l'ensemble de ses commandes fermes.

Le 25 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. Le programme comportait également des commandes fermes pour 14 appareils 787 Dreamliner, avec des options et des droits d'achat sur 46 autres appareils du même type. Selon le projet d'entente, Air Canada devait recevoir de l'avionneur un engagement de financement à l'égard des appareils faisant l'objet de commandes fermes. La commande était assujettie à plusieurs conditions, dont la négociation par Air Canada de conditions satisfaisantes avec son personnel navigant. Le 18 juin 2005, Air Canada a annulé sa commande de gros-porteurs auprès de Boeing dans la foulée du rejet, par les membres de l'Association des pilotes d'Air Canada (APAC), du protocole d'accord portant sur les coûts et autres points liés à l'offre. La commande pouvait être annulée sans pénalité si Air Canada n'arrivait pas à s'entendre avec ses pilotes avant le 19 juin 2005.

**Projets de paiement liés à la dette, aux contrats de location-exploitation et à l'amortissement des livraisons d'avions faisant l'objet d'engagements (Financements d'avions au titre d'emprunts ou de crédit-bail)**

(en millions de dollars) <sup>1)</sup>	2005	2006	2007	2008	2009
Remboursement sur le capital de la dette à long terme liée aux avions	-	21	43	67	72
Paiements sur les intérêts de la dette à long terme liée aux avions	-	43	83	120	117
Paiements minimaux futurs au titre des locations d'avions	-	30	30	30	30
Projets de paiement liés à la dette et aux contrats de location-exploitation d'avions faisant l'objet d'engagements	-	94	156	217	219
Amortissement lié aux avions (hors trésorerie)	6	31	57	72	72

- 1) En fonction de taux à 10 ans applicables aux obligations du Trésor américain et aux swaps en vigueur au 30 juin 2005. Les montants en dollars US relatifs à des dépenses en immobilisations projetées et engagées liées à des avions sont convertis au taux de 1,2256 \$ CA qui avait cours le 30 juin 2005 à midi. Les dépenses projetées liées à des avions sont établies à partir de prix de livraison croissants.

**Obligations de capitalisation des régimes de retraite**

Le tableau ci-après présente les projections pour les cinq prochaines années en ce qui concerne les obligations liées à la capitalisation des régimes de retraite de la Société.

(en millions de dollars)	Reste de 2005	2006	2007	2008	2009
Obligations projetées au titre de la capitalisation des régimes de retraite	160	382	403	406	419

Les obligations de capitalisation ci-dessus concernent tous les régimes de retraite de la Société. En ce qui concerne les régimes agréés au Canada, les obligations de capitalisation reposent sur le minimum de cotisations au titre des services passés révélé par les évaluations actuarielles au 1<sup>er</sup> janvier 2005, auquel s'ajoute une projection de cotisations pour les services rendus au cours de l'exercice. Les cotisations requises ci-dessus ont été établies à partir de l'hypothèse qu'il n'y aurait ni gains ni pertes au titre de l'actif ou du passif des régimes pendant toute la période projetée. L'évolution des conditions économiques, notamment le rendement des fonds et les taux d'intérêts retenus pour les évaluations de solvabilité, se répercutera sur les projections de cotisations requises.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2005, le déficit de solvabilité de ses régimes agréés au pays se chiffrait à 1 416 M\$ comparativement à 1 254 M\$ au 1<sup>er</sup> janvier 2004. Malgré l'augmentation du déficit, le ratio de solvabilité de 87% au 1<sup>er</sup> janvier 2005 n'a pas été modifié par rapport au ratio au 1<sup>er</sup> janvier 2004, reflétant une hausse à la fois de l'actif et du passif des régimes.

## RÉSULTATS TRIMESTRIELS

Le tableau ci-dessous illustre les résultats financiers d'Air Canada pour les deux 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 les premier et deuxième trimestres 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		
	3 <sup>e</sup> trim.	4 <sup>e</sup> trim.	1 <sup>er</sup> trim.	2 <sup>e</sup> trim.	3 <sup>e</sup> trim.	4 <sup>e</sup> trim.	1 <sup>er</sup> trim.	2 <sup>e</sup> trim.
Produits passages	1 901	1,615	1 661	1 844	2 123	1 681	1 739	2 100
Produits fret	122	131	126	137	142	151	135	147
Autres produits	207	231	334	240	231	230	303	211
Produits d'exploitation	2 230	1 977	2 121	2 221	2 496	2 062	2 177	2 458
Charges d'exploitation	2 212	2 054	2 266	2 199	2 253	2 065	2 187	2 281
Résultat d'exploitation avant éléments liés à la réorganisation et à la restructuration	18	(77)	(145)	22	243	(3)	(10)	177
Éléments liés à la réorganisation et à la restructuration	(274)	(560)	(132)	(426)	(313)	-	-	-
Produits (charges) hors exploitation	(21)	(132)	(43)	(72)	(133)	(67)	(66)	100
Bénéfice (perte) avant écart de change sur les éléments monétaires non sujets à concordat et impôts sur les bénéfices	(277)	(769)	(320)	(476)	(203)	(70)	(76)	277
Écart de change sur les éléments monétaires à long terme non sujets à concordat	17	(7)	17	(34)	123	98	(15)	(53)
Bénéfice (perte) avant impôts sur les bénéfices	(260)	(776)	(303)	(510)	(80)	28	(91)	224
Recouvrement (charge) d'impôts sur les bénéfices	(3)	8	(1)	-	(1)	(13)	14	(56)
Bénéfice net (perte)	(263)	(768)	(304)	(510)	(81)	15	(77)	168
Bénéfice (perte) par action <sup>1)</sup> :								
- de base	(2,18)	(6,39)	(2,53)	(4,24)	(0,67)	0,17	(0,87)	1,67
- dilué	(2,18)	(6,39)	(2,53)	(4,24)	(0,67)	0,17	(0,87)	1,49
Passagers-milles payants (en millions)	11 617	9 289	10 057	10 836	12 853	9 681	10 586	11 613
Sièges-milles offerts (en millions)	15 156	13 115	13 797	13 931	15 993	12 815	13 566	14 487
Coefficient d'occupation (%)	76,6	70,8	72,9	77,8	80,4	75,5	78,0	80,2
Charges d'exploitation par SMO (en cents)	14,6	15,7	16,4	15,8	14,1	16,1	16,1	15,7
Charges d'exploitation par SMO, à l'exclusion de la charge de carburant (en cents)	12,5	13,5	14,0	13,1	11,2	12,7	13,1	12,1

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 est entrée en vigueur le 30 septembre 2004. Par suite de cette entente, les données concernant le secteur des transports régionaux au sein de la Société remplaçante ne sont plus directement comparables.

Comme l'explique la note 1 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du deuxième trimestre 2005, depuis le 30 septembre 2004, la Société comptabilise différemment l'obligation liée au programme de fidélisation. En conséquence, les résultats tirés du programme de fidélisation ne sont pas comparables à ceux des périodes précédentes.

L'information financière sectorielle a été préparée conformément à la façon dont l'information est produite à l'intérieur de l'entreprise aux fins de la prise de décisions d'exploitation. Les secteurs négocient entre eux comme s'ils étaient des parties non apparentées. Le rapprochement des montants totaux présentés par chaque secteur et des montants correspondants figurant dans les états financiers consolidés s'établit comme suit :

<b>Société remplaçante</b>						
<b>Trimestre clos le 30 juin 2005</b>						
	Services de transport <sup>a)</sup>	Programme de fidélisation <sup>b)</sup>	Services techniques	Services de transport régionaux <sup>c)</sup>	Élimination intersectorielle	Total consolidé ACE
Produits passages	2 099 \$	- \$	- \$	1 \$	- \$	2 100 \$
Produits fret	147	-	-	-	-	147
Autres produits	7	155	47	2	-	211
Produits externes	2 253	155	47	3	-	2 458
Produits intersectoriels	52	2	149	228	(431)	-
Total des produits d'exploitation	2 305	157	196	231	(431)	2 458
Locations avions	84	-	-	16	(2)	98
Amortissement des immobilisations	104	2	8	5	-	119
Autres charges d'exploitation	2 016	130	163	184	(429)	2 064
Total des charges d'exploitation	2 204	132	171	205	(431)	2 281
Bénéfice d'exploitation	101	25	25	26	-	177
Total des produits (charges) hors exploitation, des écarts de change et des impôts sur les bénéfices	(1)	-	(4)	(4)	-	(9)
Résultats sectoriels	100 \$	25 \$	21 \$	22 \$	- \$	168 \$
Marge (%)	4,4 %	15,9 %	12,8 %	11,3 %	- %	7,2 %
BIIIALA	289 \$	27 \$	33 \$	47 \$	(2) \$	394 \$

<b>Société remplaçante</b>						
<b>Semestre clos le 30 juin 2005</b>						
	Services de transport <sup>a)</sup>	Programme de fidélisation <sup>b)</sup>	Services techniques	Services de transport régionaux <sup>c)</sup>	Élimination intersectorielle	Total consolidé ACE
Produits passages	3 838 \$	- \$	- \$	1 \$	- \$	3 839 \$
Produits fret	282	-	-	-	-	282
Autres produits	100	324	86	4	-	514
Produits externes	4 220	324	86	5	-	4 635
Produits intersectoriels	102	5	290	439	(836)	-
Total des produits d'exploitation	4 322	329	376	444	(836)	4 635
Locations avions	160	-	-	31	(3)	188
Amortissement des immobilisations	209	4	16	10	-	239
Autres charges d'exploitation	3 941	274	312	347	(833)	4 041
Total des charges d'exploitation	4 310	278	328	388	(836)	4 468
Bénéfice d'exploitation	12	51	48	56	-	167
Total des produits (charges) hors exploitation, des écarts de change et des impôts sur les bénéfices	(62)	-	(7)	(7)	-	(76)
Résultats sectoriels	(50) \$	51 \$	41 \$	49 \$	- \$	91 \$
Marge (%)	0,3 %	15,5 %	12,8 %	12,6 %	- %	3,6 %
BIIIALA	381 \$	55 \$	64 \$	97 \$	(3) \$	594 \$

- a) Comprend les produits et charges d'Air Canada, les produits de transport et honoraires que Jazz répercute sur 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. 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.
- b) Les autres produits comprennent les produits constatés à l'échange de milles accumulés dans le cadre de contrats aériens ou avec des tiers. Les produits intersectoriels de 2 M\$ (5 M\$ pour le trimestre clos le 30 juin 2005) représentent les honoraires de gestion imposés par Aéroplan à Air Canada concernant des milles accumulés avant le 1<sup>er</sup> 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.
- c) Comprend les activités de Jazz au titre de l'entente d'achat de capacité conclue le 30 septembre 2004. La renégociation du contrat de service avec Air Canada a été complétée en juin 2005 et les nouvelles conditions s'appliquent rétroactivement au 1<sup>er</sup> janvier 2005, ce qui a donné lieu à la constatation d'un ajustement de 3 M\$, en faveur d'Air Canada, pour le trimestre clos le 30 juin 2005.

## **MÉTHODES COMPTABLES**

Les états financiers consolidés intermédiaires non vérifiés du deuxième trimestre 2005 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 nouveau départ comptable, 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 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 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. Au deuxième trimestre de 2005, les produits Aéroplan tirés de milles échangés contre des vols d'Air Canada et de Jazz se sont chiffrés à 118 M\$ (219 M\$ pour le semestre clos le 30 juin 2005), dont environ 78 M\$ tirés de l'échange de milles Aéroplan gagnés par l'entremise de partenaires du programme de fidélisation (environ 143 M\$ pour le semestre clos le 30 juin 2005). Ces produits d'échange ont été en partie compensés par le report de 44 M\$ de produits (88 M\$ pour le semestre clos le 30 juin 2005) lié 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 produits passages Aéroplan de 74 M\$ (131 M\$ pour le semestre clos le 30 juin 2005). Pour le trimestre clos le 30 juin 2004, les produits Aéroplan tirés de milles gagnés par des membres par l'entremise de partenaires du programme de fidélisation s'étaient chiffrés à 53 M\$ (123 M\$ pour le semestre clos le 30 juin 2004).

### **Produits hors transport**

Les produits hors transport comprennent des produits tirés du programme de fidélisation, comme cela est plus amplement décrit sous *Programme de fidélisation*, ainsi que les produits 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 générale, 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<sup>er</sup> novembre 2004 ou par la suite; en conséquence, ACE a adopté cette norme le 1<sup>er</sup> 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 » ou « EDDV ». L'application de la NOC-15 n'oblige pas au retraitement des données des périodes précédentes à des fins 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.

L'adoption de la NOC-15 et la consolidation des EDDV n'ont pas d'effet non plus sur les conditions des contrats liant Air Canada, en tant que locataire, à ses locataires, ni 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.

### **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<sup>er</sup> janvier 2005, aux ajustements suivants :

<b>(en millions de dollars)</b>	<b>Actif</b>	<b>Passif et capitaux propres</b>
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
	<u>1 366</u>	<u>1 366</u>

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<sup>er</sup> janvier 2005, la Société a consolidé trois sociétés d'avitaillement, ce qui a donné lieu aux ajustements suivants :

<b>(en millions de dollars)</b>	<b>Actif</b>	<b>Passif et capitaux propres</b>
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 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. La Société considère le risque en découlant comme minime.

### **Effet sur les périodes considérées**

Au deuxième trimestre de 2005, l'adoption de la NOC-15 s'est traduite par une charge nette avant impôts de 33 M\$ (0,28 \$ par action, après dilution), faisant baisser de 30 M\$ les charges de location avions, augmenter de 21 M\$ l'amortissement et de 22 M\$ les intérêts débiteurs nets, et occasionnant une perte de change de 16 M\$ et une part des actionnaires sans contrôle de 4 M\$.

Pour le premier semestre de 2005, l'adoption de la NOC-15 s'est traduite par une charge nette avant impôts de 63 M\$ (0,58 \$ par action, après dilution), faisant baisser de 58 M\$ les charges de location avions, augmenter de 46 M\$ l'amortissement et de 46 M\$ les intérêts

débiteurs nets, et occasionnant une perte de change de 22 M\$ et une part des actionnaires sans contrôle de 7 M\$.

### **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<sup>er</sup> janvier 2005 a donné lieu à une augmentation de 142 M\$.

L'adoption de la NOC-15 et la consolidation des EDDV n'ont pas d'effet non plus sur les conditions des contrats liant Air Canada, en tant que locataire, à ses locateurs, ni sur les sorties de fonds d'Air Canada en faveur des locateurs. 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.

## **Modifications à venir aux normes comptables**

### **Instruments financiers et résultat étendu**

Le Conseil des normes comptables a publié trois nouvelles normes concernant les instruments financiers : i) Instruments financiers — comptabilisation et évaluation; ii) Couvertures et iii) Résultat étendu. Les principes fondamentaux à la base de ces normes sont que tous les instruments financiers, dont les instruments dérivés, doivent être comptabilisés au bilan d'une entreprise et évalués soit à leur juste valeur, soit, dans des circonstances limitées, lorsque la juste valeur pourrait ne pas être considérée comme des plus pertinentes, au coût ou au coût après amortissement. Les instruments financiers qu'on entend détenir jusqu'à leur échéance doivent être évalués au coût après amortissement. Les exigences actuelles en ce qui concerne la comptabilité de couverture sont élargies de manière à ce que soit précisé comment cette comptabilité de couverture devrait être exécutée. En outre, un nouveau poste (« autres éléments du résultat étendu ») a été créé pour constater temporairement hors de l'état des résultats certains gains et pertes découlant d'un changement dans la juste valeur, à condition que cela se fasse en toute transparence. Les nouvelles normes s'appliqueront à la Société à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2007. Les données comparatives n'auront pas à être retraitées en conséquence. Étant donné que la Société a recours à des instruments financiers, il y aura lieu pour elle de planifier la mise en œuvre de ces normes et de déterminer leurs éventuelles répercussions sur son organisation.

### **CHANGEMENTS IMPORTANTS**

Outre l'adoption de la NOC-15, les placements réalisés en avril 2005 et la transaction Aéroplan décrits 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 notable aux facteurs de risque depuis.