

# Troisième trimestre 2005

---

***Résultats préliminaires non vérifiés***

***2 novembre 2005***

# Sommaire

---

- Points saillants
- Statistiques d'exploitation
- Sommaire des produits d'exploitation
- Sommaire des charges d'exploitation
- Bilan

# Amélioration de 77 M\$ des résultats d'ACE

Consolidé

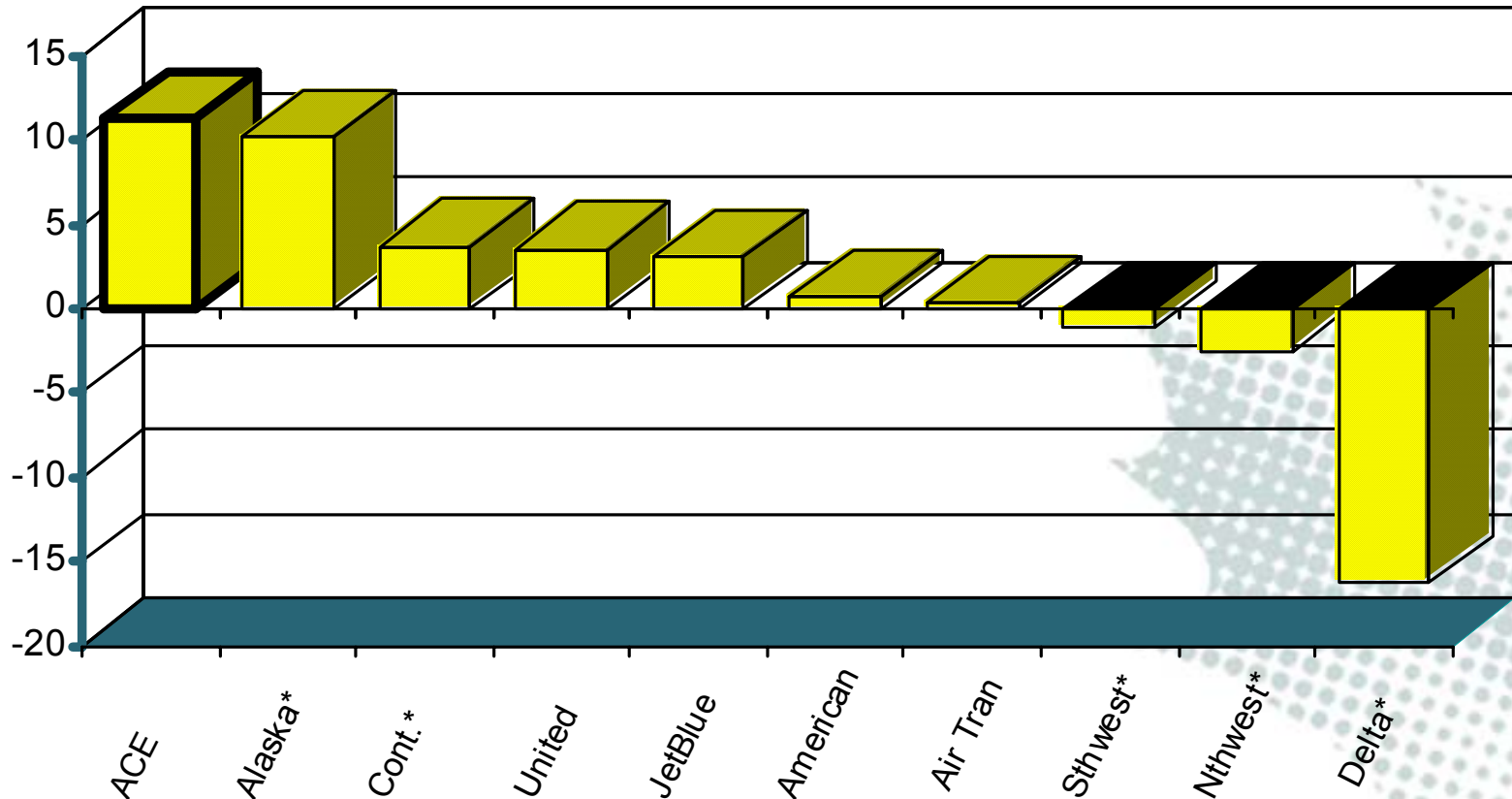
<b>(M\$)</b>	<b>T2 2005</b>	<b>T2 2004</b>	<b>Variation fav./ (défav.)</b>
<b>Produits d'exploitation</b>	2 833 \$	2 496 \$	337 \$
<b>Charges d'exploitation</b>	2 513	2 253	(260)
<b>Perte d'exploitation</b>	<b>320</b>	<b>243</b>	<b>77</b>
<b>Charges hors exploitation</b>	(38)	(133)	95
<b>Perte avant réorganisation, change et impôts</b>	<b>282</b>	<b>110</b>	<b>172</b>
Réorganisation	-	(313)	313
Part des actionnaires minoritaires	(9)	-	(9)
Écart de change	125	123	2
<b>Perte avant impôts</b>	<b>398 \$</b>	<b>(80) \$</b>	<b>478 \$</b>

# Charges hors exploitation favorables au 3<sup>e</sup> tr. grâce à une provision pour éléments d'actif de 95 M\$

<b>(M\$)</b>	<b>T1 2005</b>	<b>Variation fav./ (défav.)</b>
<b>Intérêts débiteurs nets</b>	(54) \$	6 \$
<b>Gain à la vente d'actifs</b>	2	64
<b>Autres charges hors exploitation</b>	14	25
<b>Total des charges hors exploitation</b>	<b>(38) \$</b>	<b>95 \$</b>

# ACE se classe parmi les meilleurs transporteurs nord-américains pour ce qui est de la marge d'exploitation enregistrée au 3<sup>e</sup> tr.

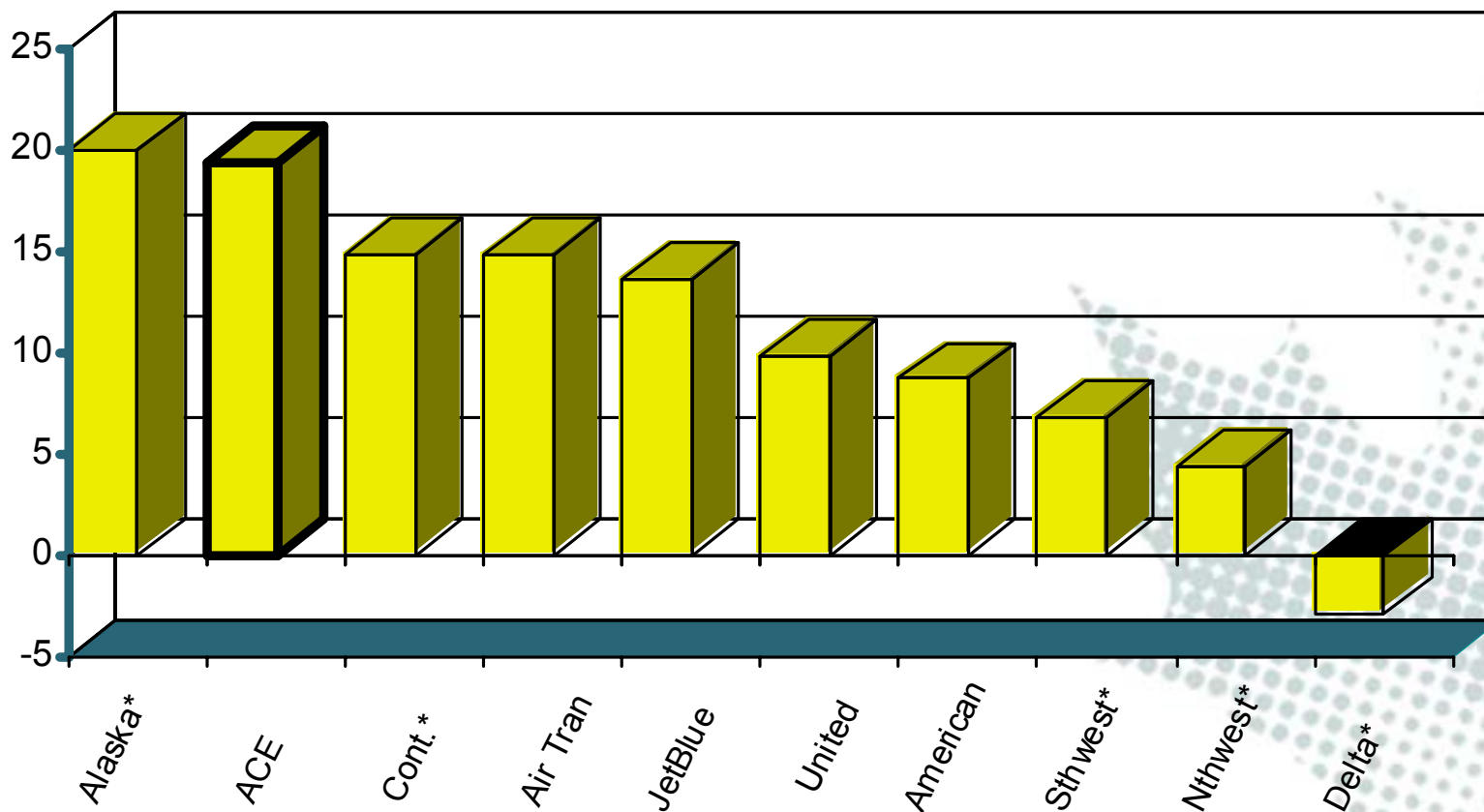
Marge d'exploitation (%)



\* Ajusté en fonction d'éléments extraordinaires et non récurrents

# À 19,4 %, la marge BAIIALA d'ACE la place également tout près du premier rang

Marge BAIIALA (%)



\* Ajusté en fonction d'éléments extraordinaires et non récurrents

# 3<sup>e</sup> trimestre 2005\*

## Comparaison trimestrielle sur 12 mois<sup>1)</sup>

### Exploitation principale

	Capacité	Trafic	Occupation	Rendement	PPSMO	Prod.
Lignes intérieures	↑ 6,0 %	↑ 1,8 %	↑ 3,6 points	↑ 6,0 %	↑ 10,8 %	↑ 17,4 %
Lignes transfrontalières	↓ 1,8 %	↑ 5,3 %	↑ 5,3 pt	↑ 0,5 %	↑ 7,8 %	↑ 5,9 %
Lignes transatlantiques	↑ 6,7 %	↑ 9,1 %	↑ 1,9 point	↑ 0,0 %	↑ 2,3 %	↑ 9,1 %
Lignes transpacifiques	↑ 9,0 %	↑ 4,5 %	↓ 3,5 points	↑ 0,6 %	↓ 3,6 %	↑ 5,1 %
Amérique latine/Antilles	↑ 13,8 %	↑ 7,1 %	↑ 2,3 points	↑ 1,2 %	↑ 4,1 %	↑ 18,5 %
<b>Total (Aéroplan non compris)</b>	<b>↑ 6,0 %</b>	<b>↑ 8,8 %</b>	<b>↑ 2,0 points</b>	<b>↑ 2,7 %</b>	<b>↑ 5,3 %</b>	<b>↑ 11,7 %</b>
<b>Total (Aéroplan compris)<sup>(1)</sup></b>	<b>↑ 6,0 %</b>	<b>↑ 8,8 %</b>	<b>↑ 2,0 points</b>	<b>↑ 6,6 %</b>	<b>↑ 9,3 %</b>	<b>↑ 15,9 %</b>
			<b>Total des charges*</b>			<b>↑ 11,5 %</b>
			<b>Total des CESMO*</b>		<b>↑ 5,1 %</b>	
			<b>Total, moins CESMO*</b>		<b>↓ 3,3 %</b>	

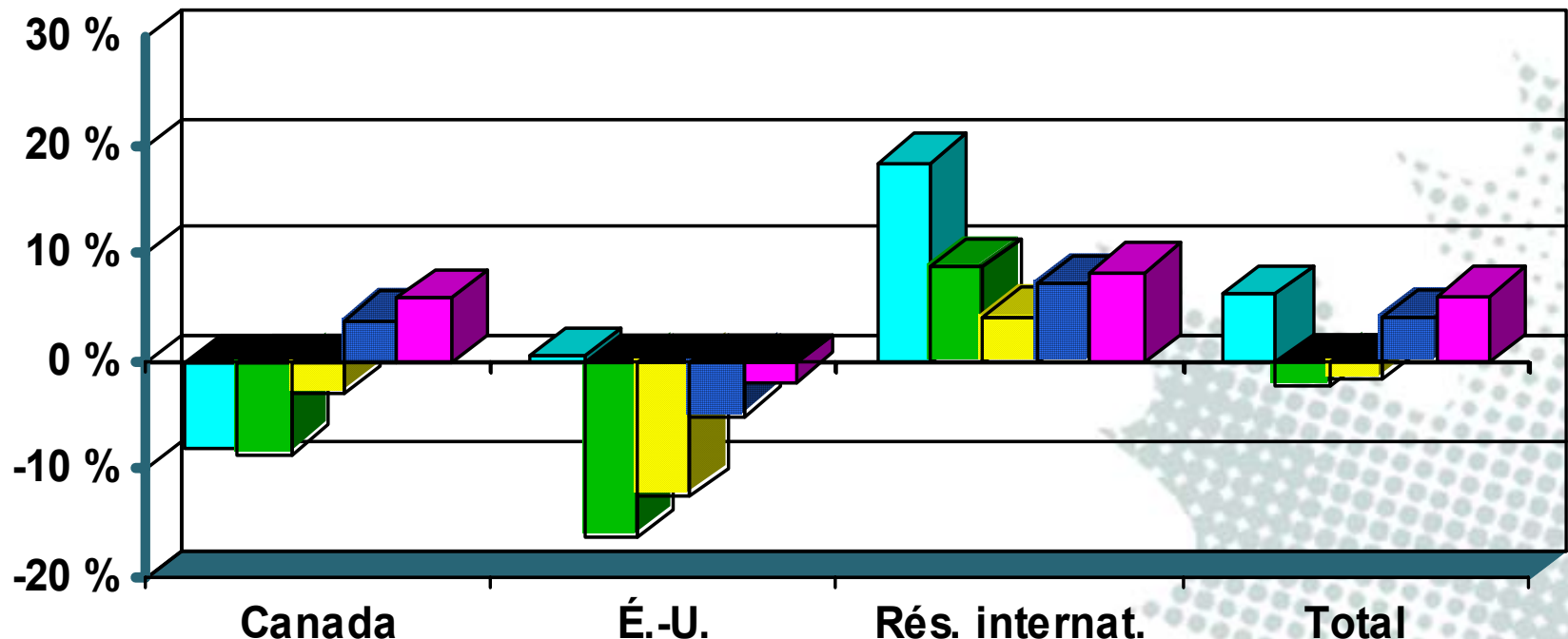
• Données préliminaires fournies sous réserve de modification.

1) Depuis octobre 2004, les produits tirés de l'échange de milles Aéroplan sont constatés dans les produits passages. Auparavant, ils étaient constatés dans les autres produits d'exploitation.

# Capacité intérieure en hausse grâce surtout à un accroissement des vols intercontinentaux

(Variation sur 12 mois de la capacité en exploitation principale)

*Variation de la capacité en SMO (%)*

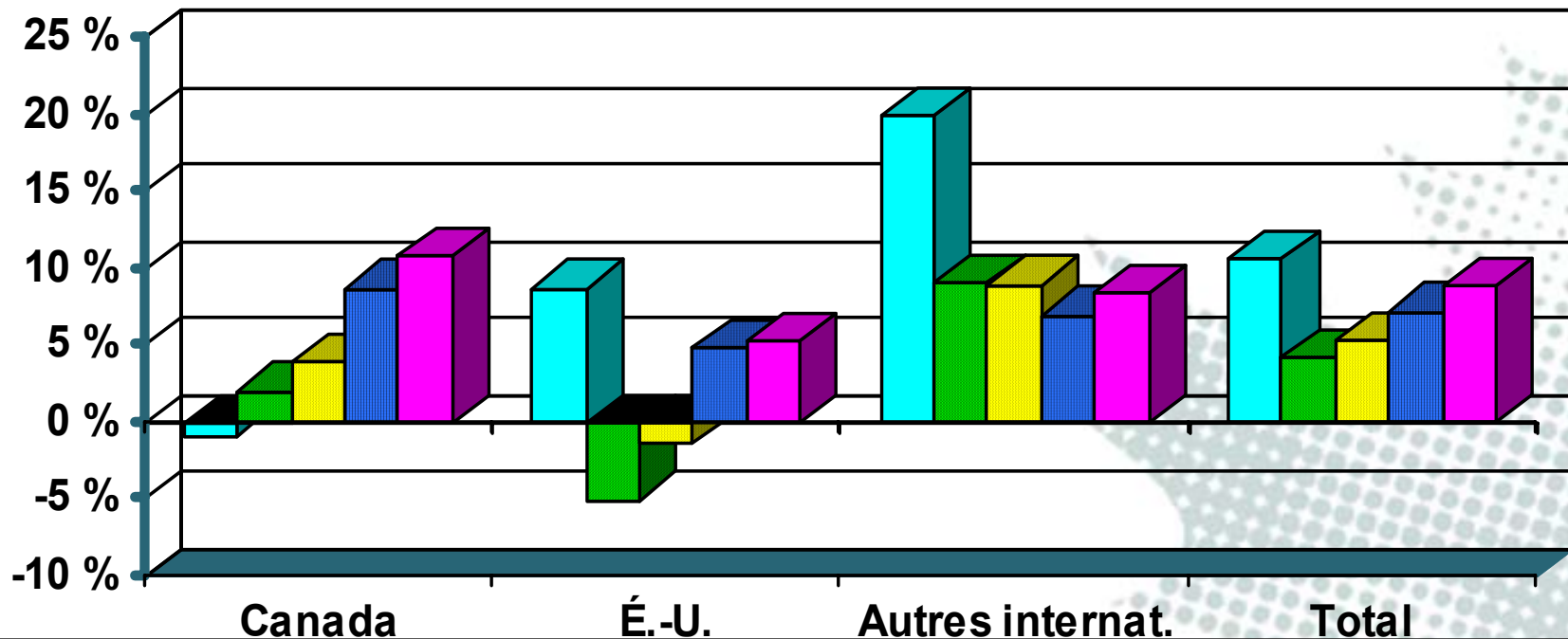


■ T3 2004/2003 ■ T4 2004/2003 ■ T1 2005/2004 ■ T2 2005/2004 ■ T3 2005/2004

# Accélération de la croissance favorisée par le trafic interne et grande vigueur du trafic international

(Variation sur 12 mois du trafic en exploitation principale)

*Variation du trafic en PMP (%)*

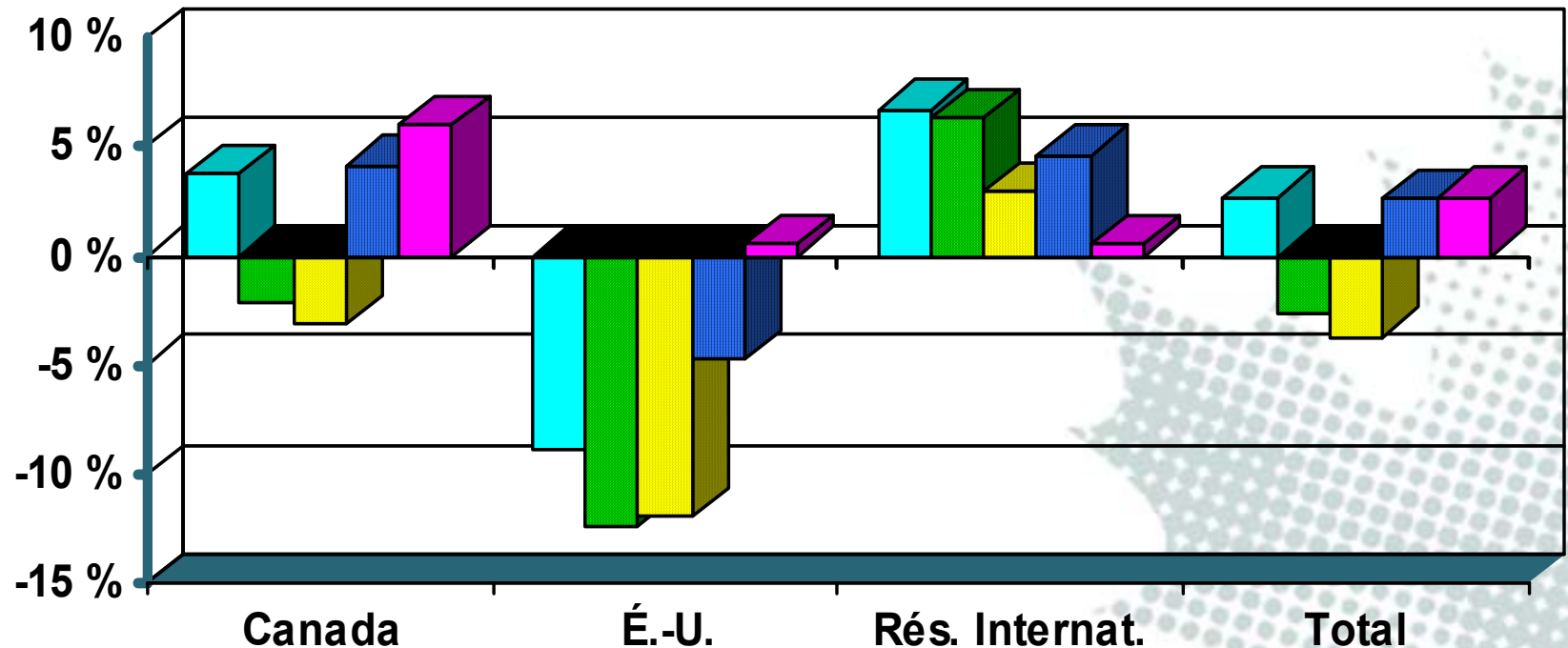


■ T3 2004/2003 ■ T4 2004/2003 ■ T1 2005/2004 ■ T2 2005/2004 ■ T3 2005/2004

# Nette amélioration des rendements en Amérique du Nord compensant le fléchissement des rendements internationaux

(Variation sur 12 mois du rendement en exploitation principale)

*Variation du rendement (%)*

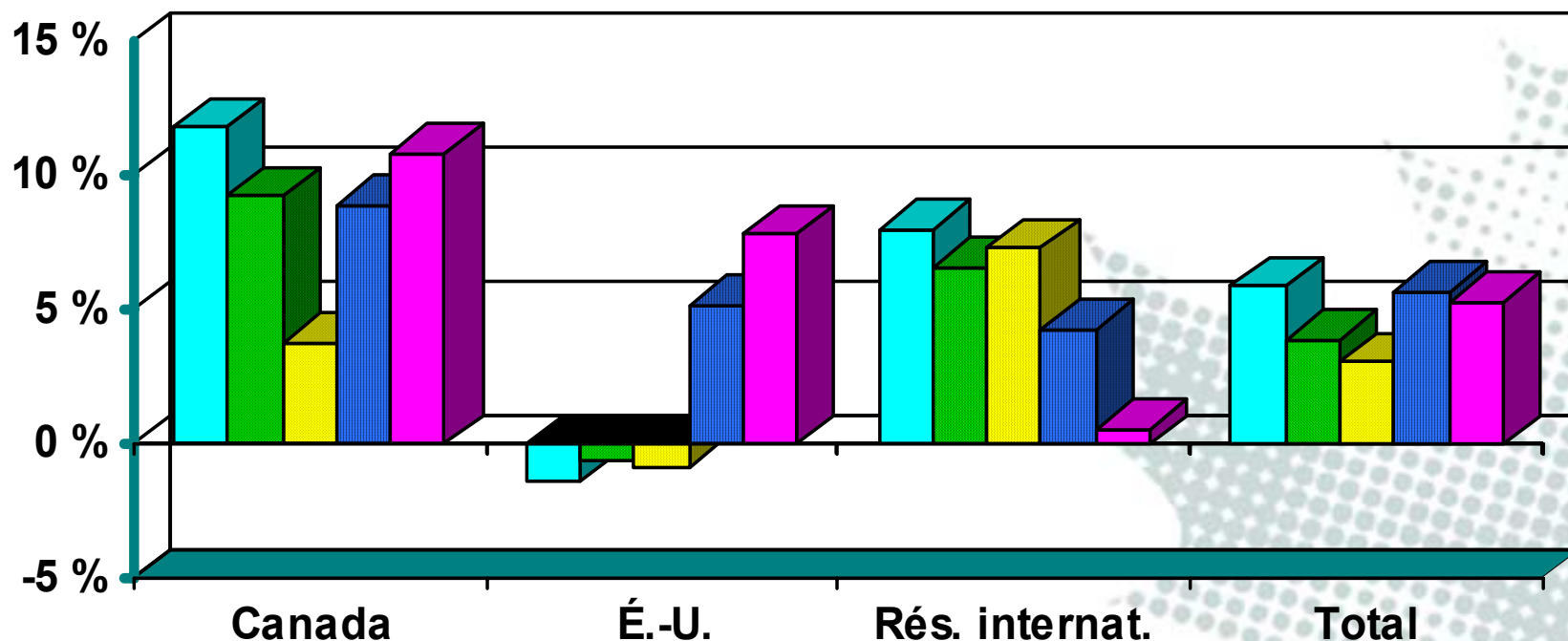


■ T3 2004/2003 ■ T4 2004/2003 ■ T1 2005/2004 ■ T2 2005/2004 ■ T3 2005/2004

# Nette augmentation des PPSMO en Amérique du Nord vu la hausse des produits unitaires et du rendement

(Variation sur 12 mois des produits passages par SMO en exploitation principale)

*Variation des PPSMO (%)*

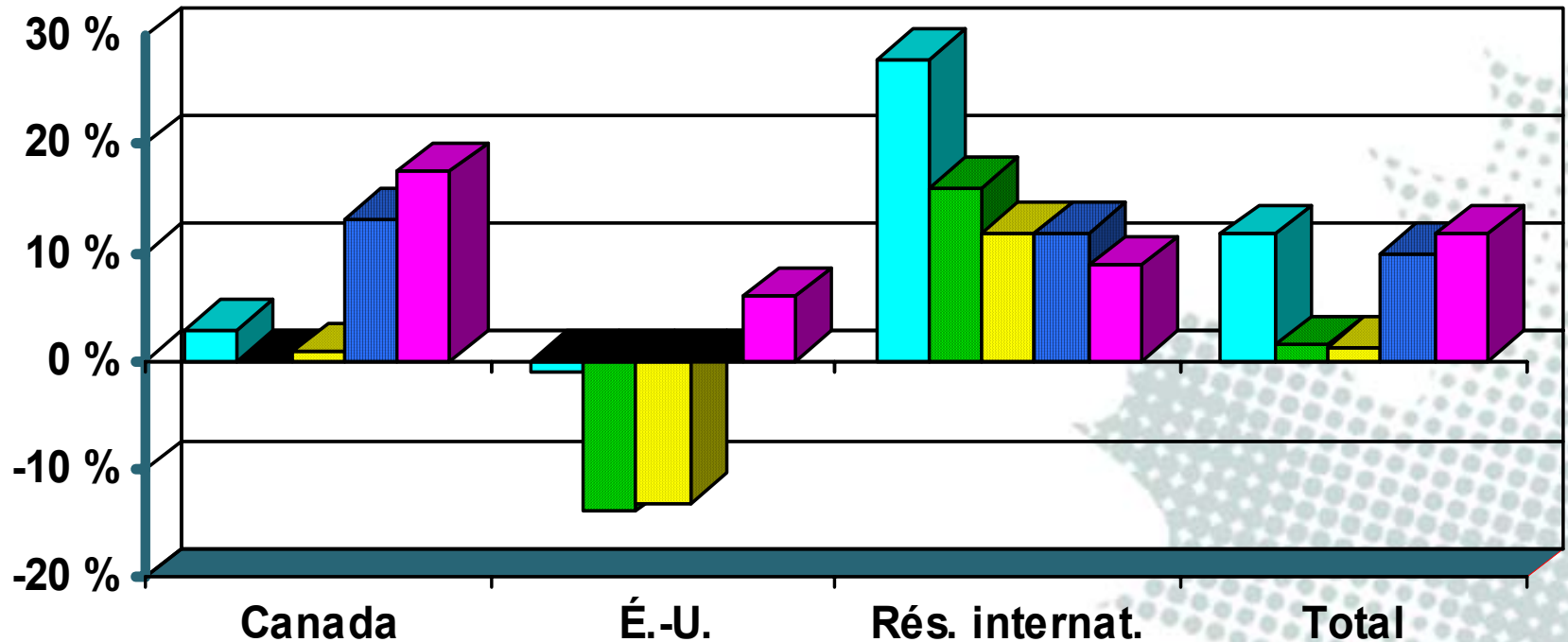


■ T3 2004/2003 ■ T4 2004/2003 ■ T1 2005/2004 ■ T2 2005/2004 ■ T3 2005/2004

# Produits d'exploitation en forte hausse en Amérique du Nord et toujours importants sur le réseau international

(Variation sur 12 mois des produits passages en exploitation principale)

*Variation des produits d'exploitation (%)*



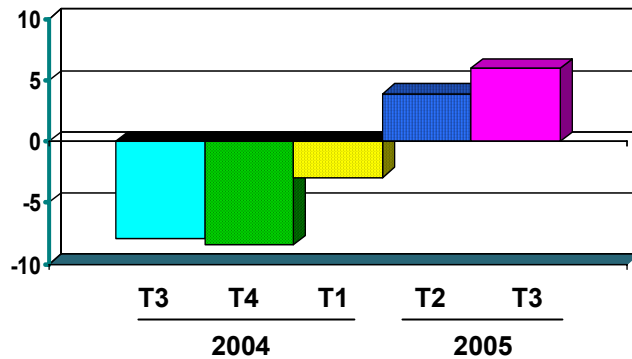
■ T3 2004/2003 ■ T4 2004/2003 ■ T1 2005/2004 ■ T2 2005/2004 ■ T3 2005/2004

# Canada\* – Haut rendement faisant grimper de 3,6 points le coefficient d'occupation et augmenter les PPSMO au 3<sup>e</sup> trimestre

## Variation sur 12 mois

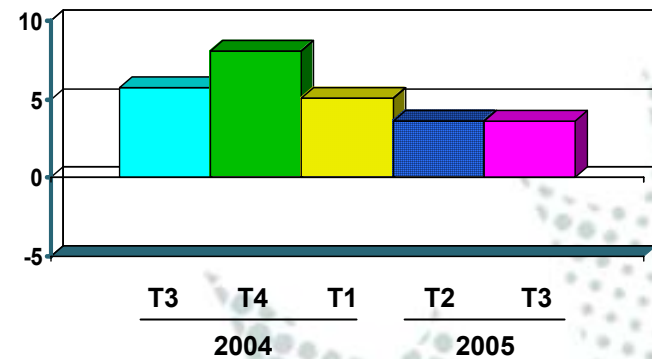
### Capacité (SMO)

Variation (%)



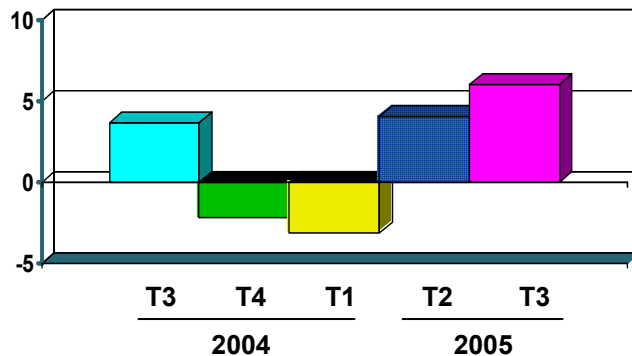
### Occupation

Variation (en points)



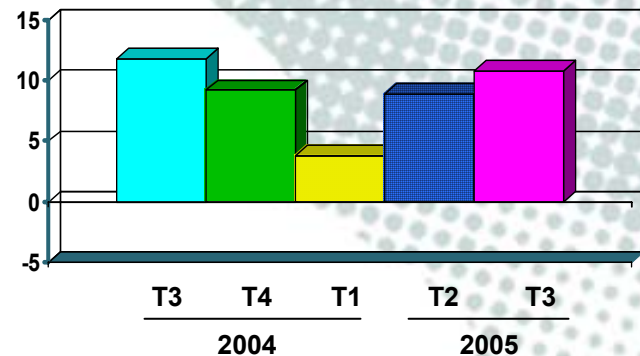
### Rendement

Variation (%)



### PPSMO

Variation (%)

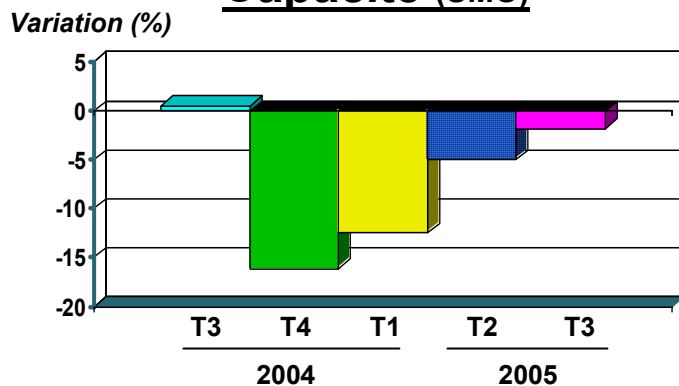


\* Consolidés

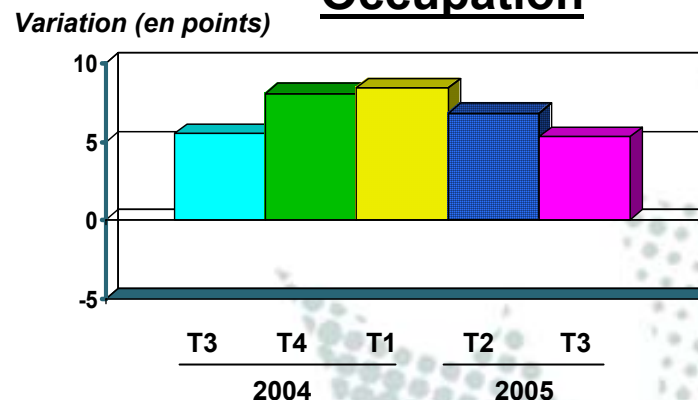
# Lignes transfrontalières\* – Hausse marquée du PPSMO appuyée par une amélioration des coefficients d'occupation et un rendement positif

## Variation sur 12 mois

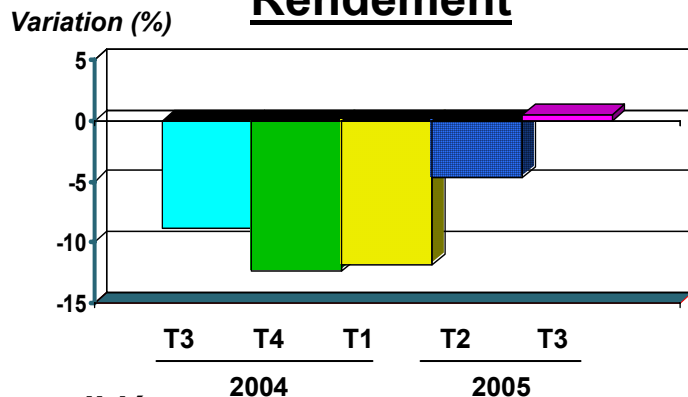
### Capacité (SMO)



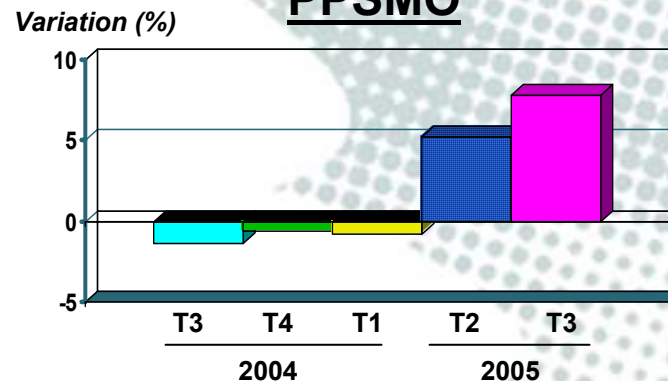
### Occupation



### Rendement



### PPSMO

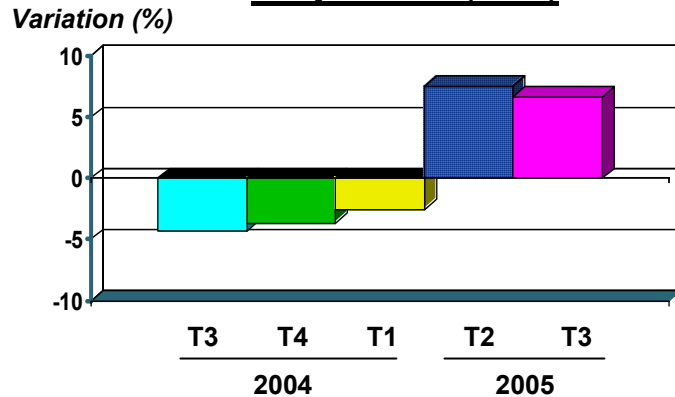


\* Consolidé

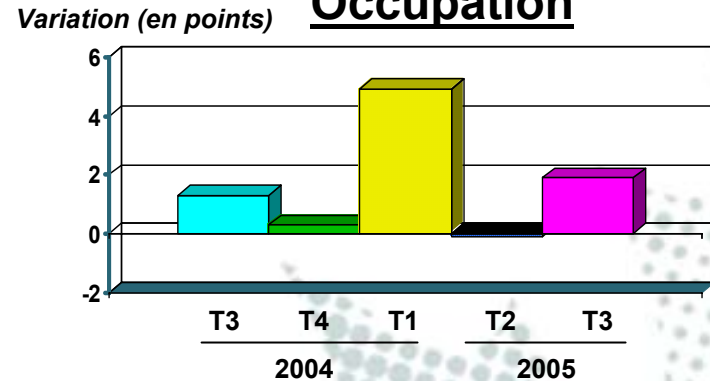
# Lignes transatlantiques – Le PPSMO continue d'augmenter en raison d'un coefficient d'occupation plus élevé qui compense le manque de rendement

## Variation sur 12 mois

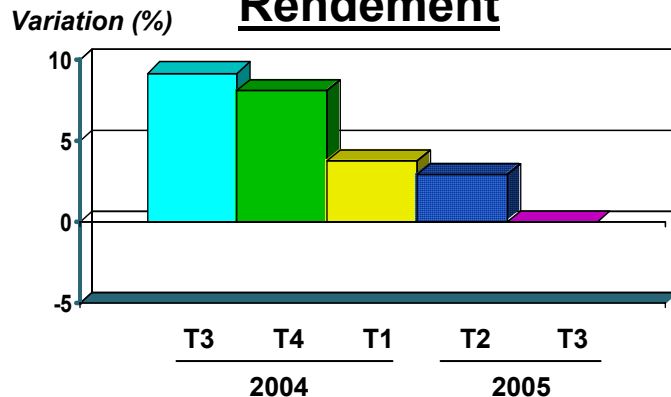
### Capacité (SMO)



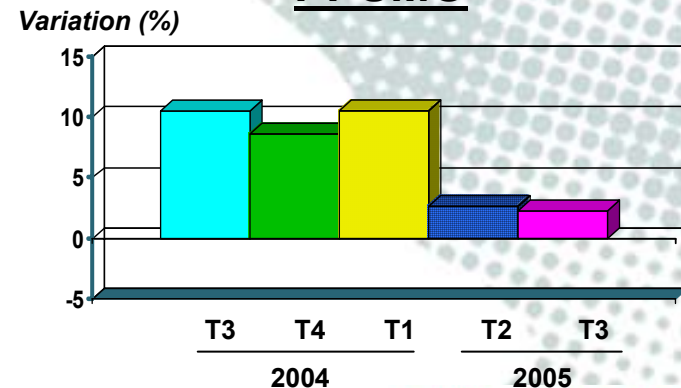
### Occupation



### Rendement



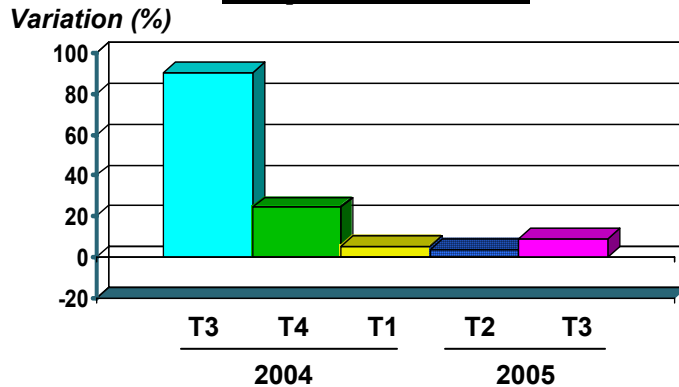
### PPSMO



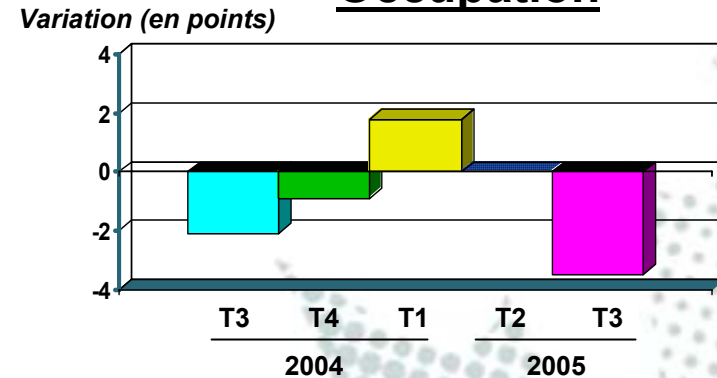
# Lignes transpacifiques – Malgré la vigueur du marché, l'augmentation de la capacité de la concurrence pousse les PPSMO à la baisse

## Variation sur 12 mois

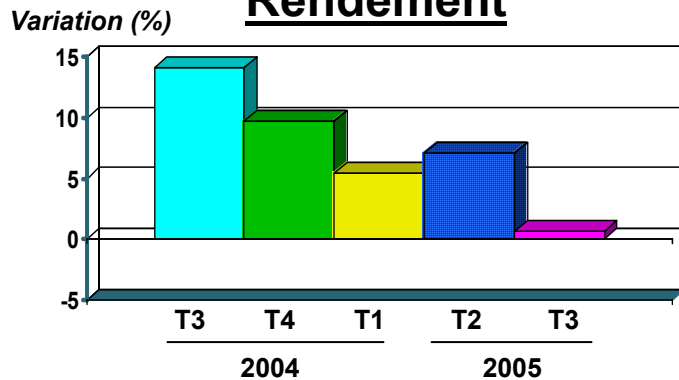
### Capacité (SMO)



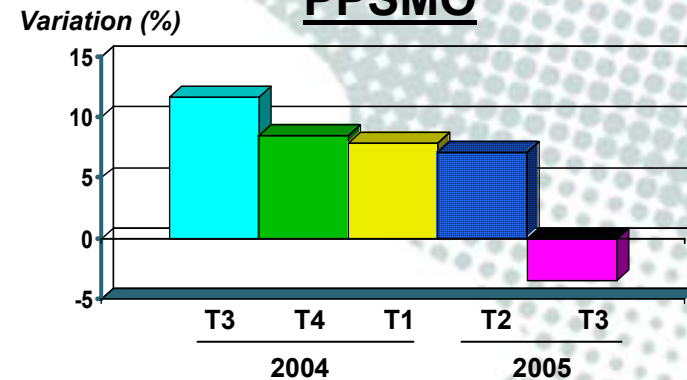
### Occupation



### Rendement



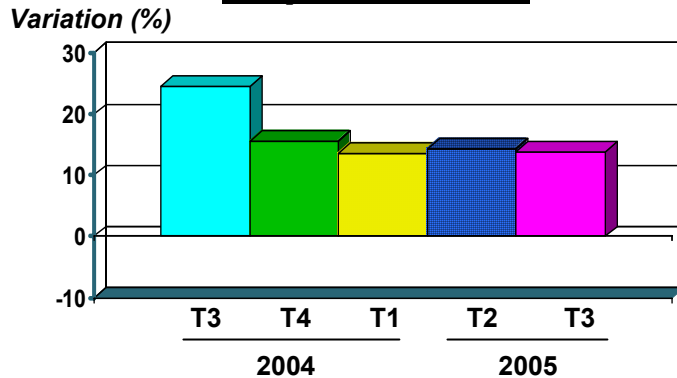
### PPSMO



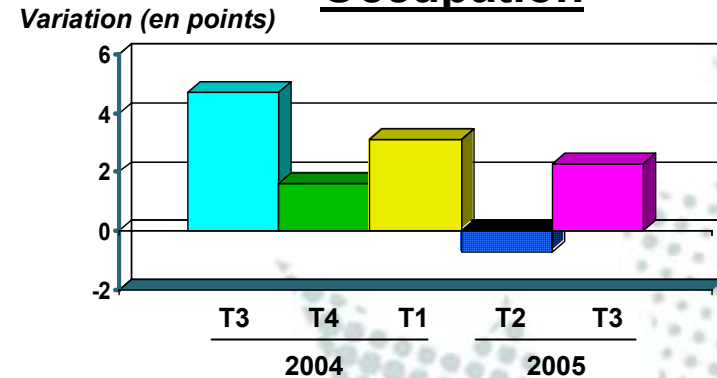
# Antilles, Amérique latine et Australie – Coefficient d'occupation plus élevé poussant les PPSMO à la hausse

## Variation sur 12 mois

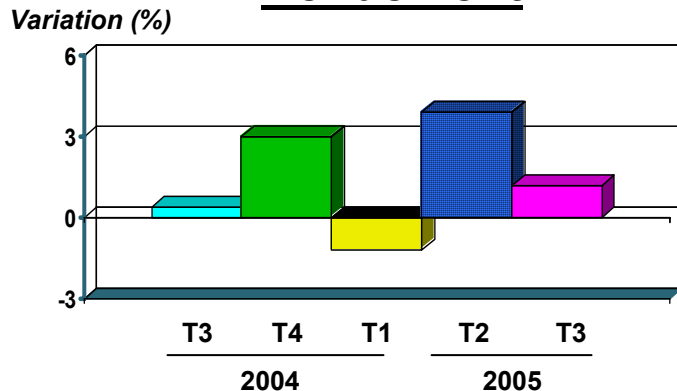
### Capacité (SMO)



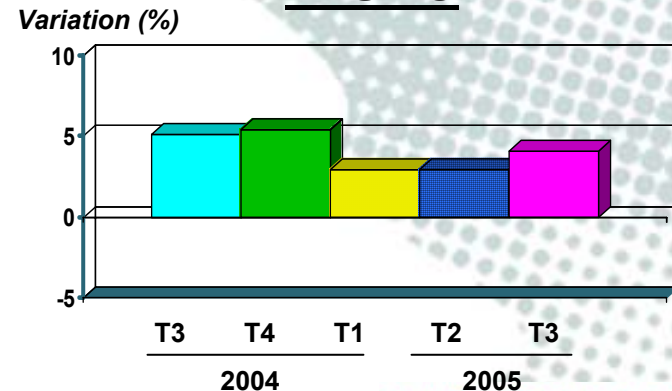
### Occupation



### Rendement

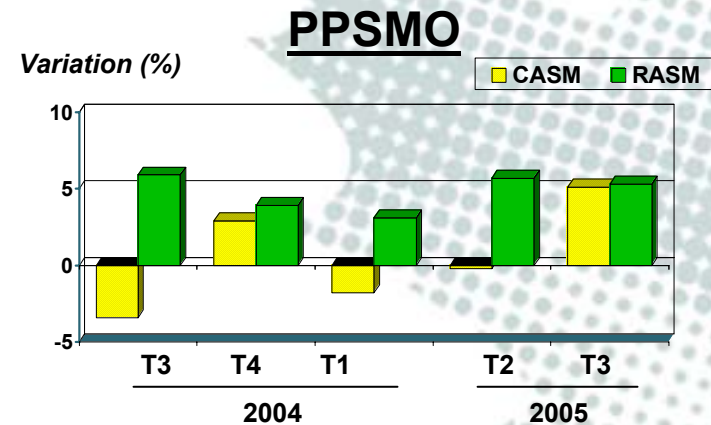
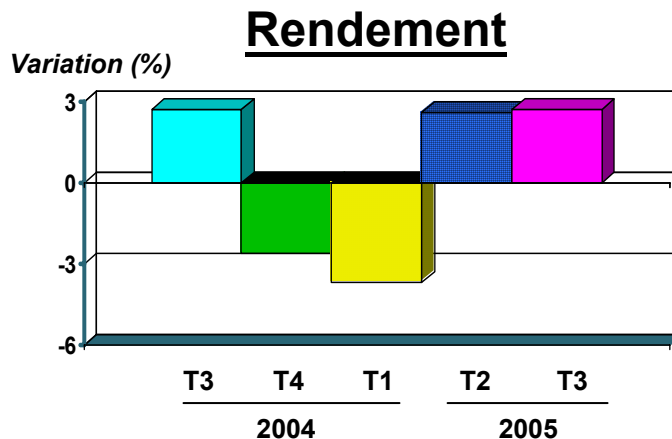
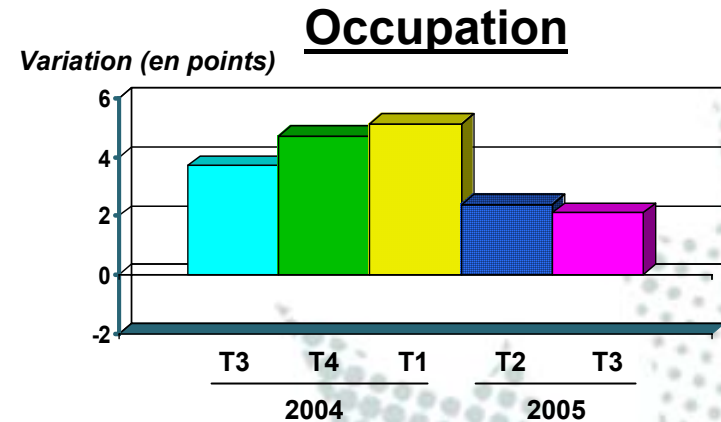
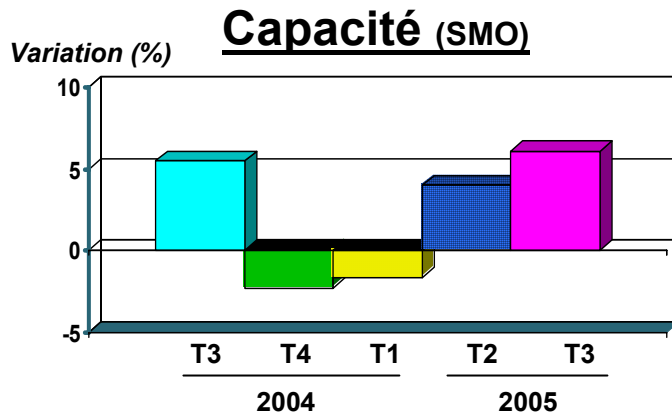


### PPSMO



# Total\* – PPSMO en hausse grâce à un rendement vigoureux et à des coefficients d'occupation plus élevés

## Variation sur 12 mois

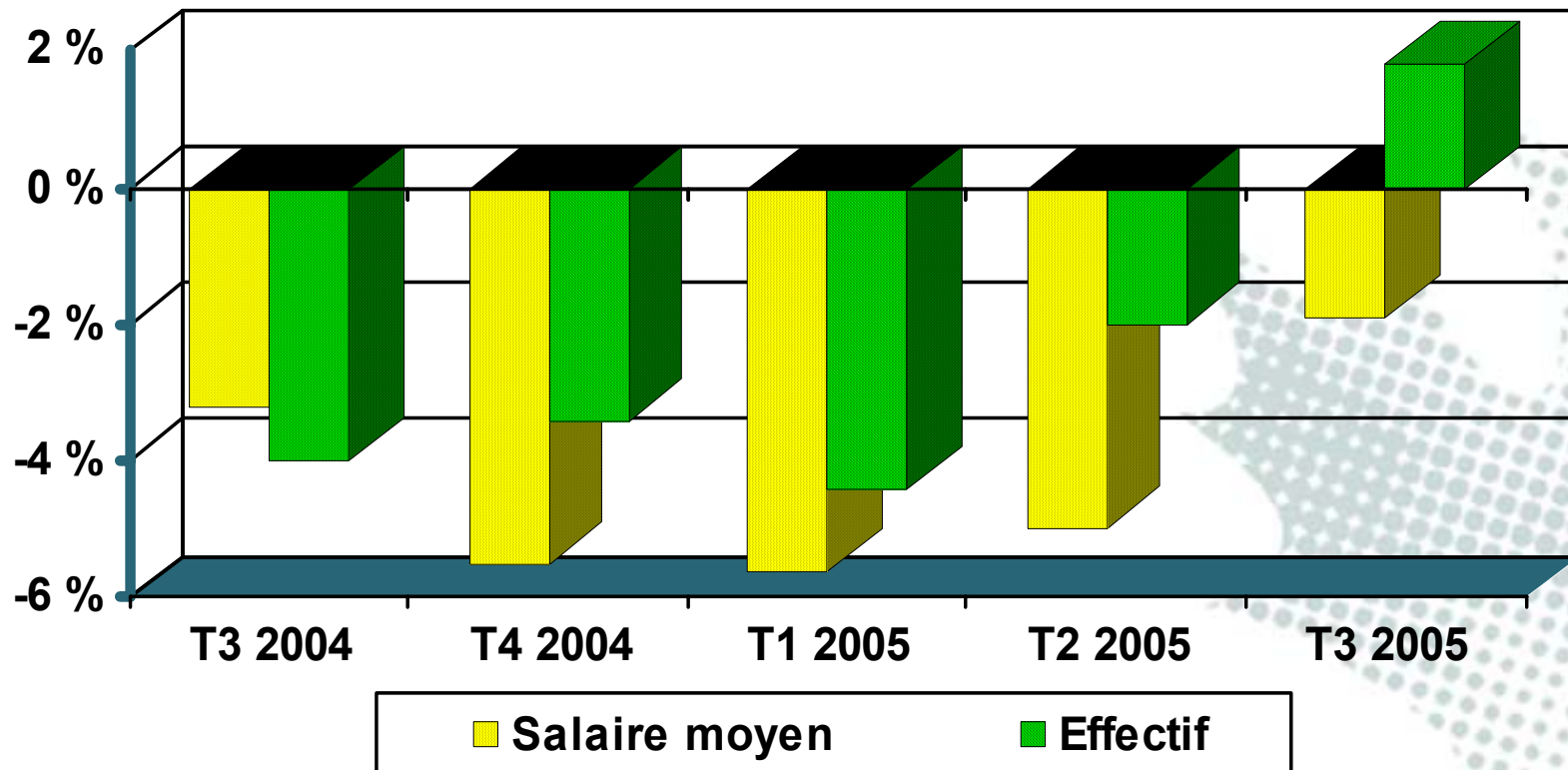


\* Consolidé

# Baisse moyenne de 1,9 % des salaires et augmentation de 1,8 % de l'effectif (+571)

(Variation sur 12 mois – Charge salariale\* et Effectif\*)

*Variation sur 12 mois (%)*

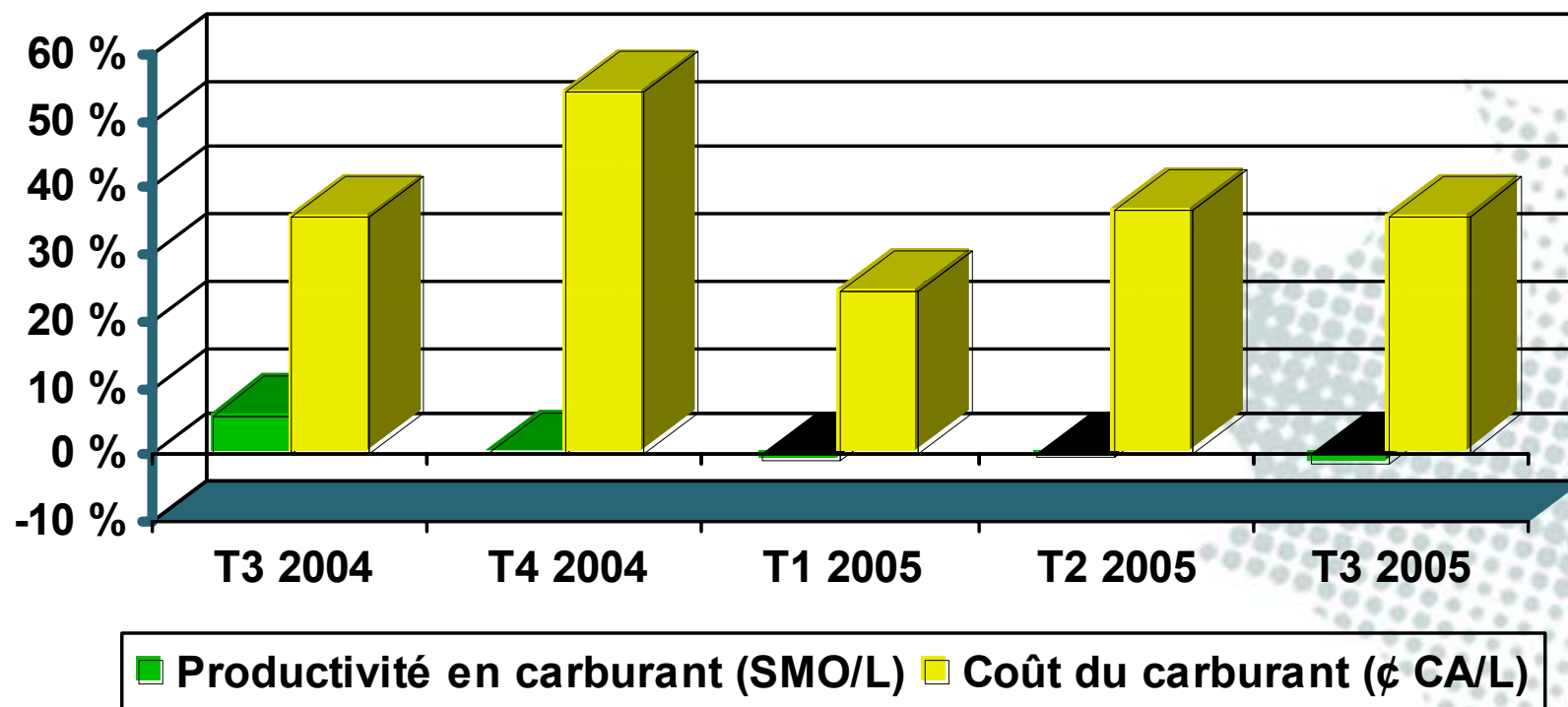


\* T3 2005 consolidé – trimestres antérieurs, en exploitation principale

# Hausse de 35,7 % du prix du litre de carburant et recul de 1,5 % de la productivité du carburant

(Productivité du carburant\* et coût unitaire\*)

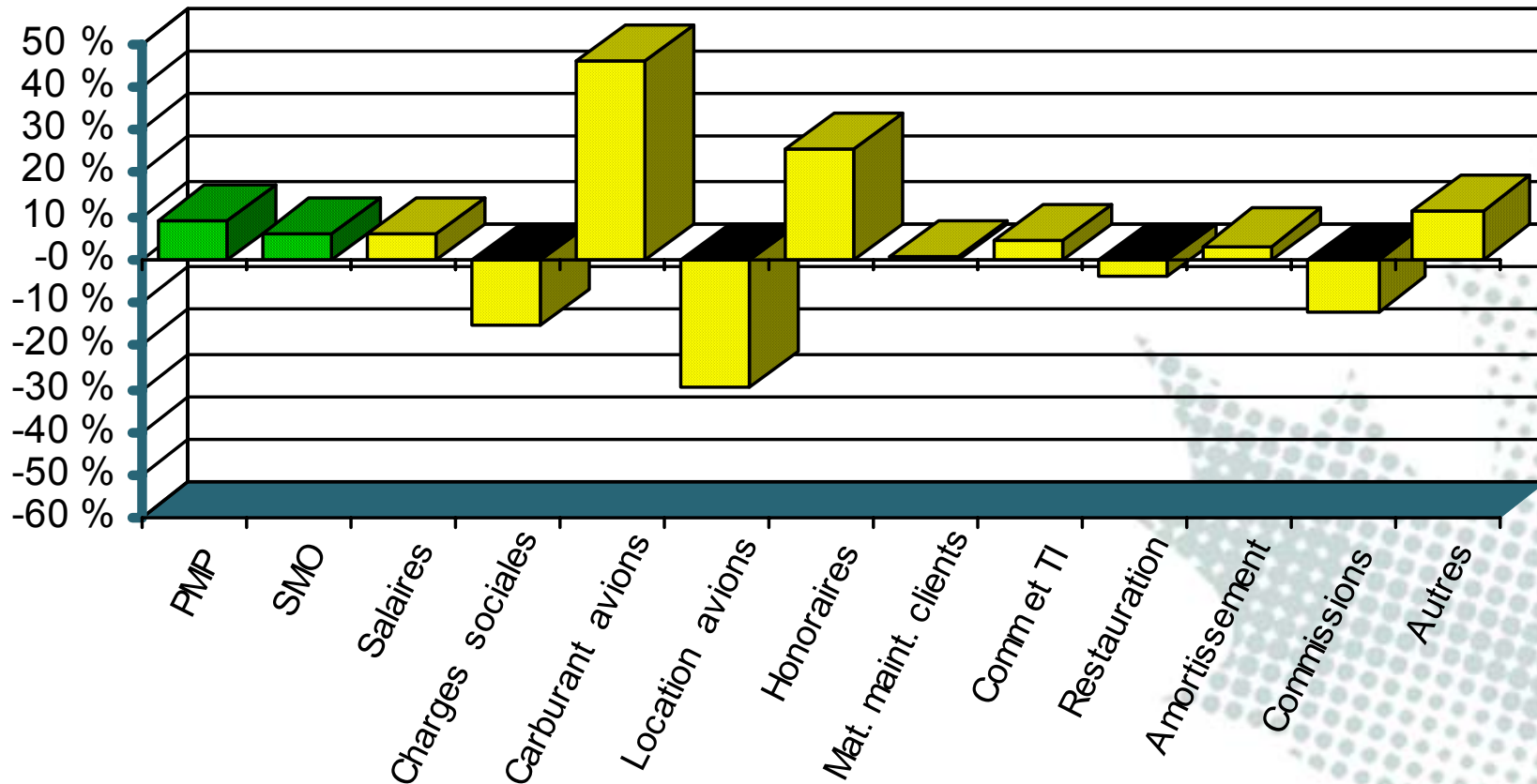
*Variation sur 12 mois (%)*



(Jazz non compris)

# Hausse des redevances aéroportuaires, matières pour maintenance clients et frais de carte de crédit, poussant les « autres » charges à la hausse

Variation sur 12 mois (%)



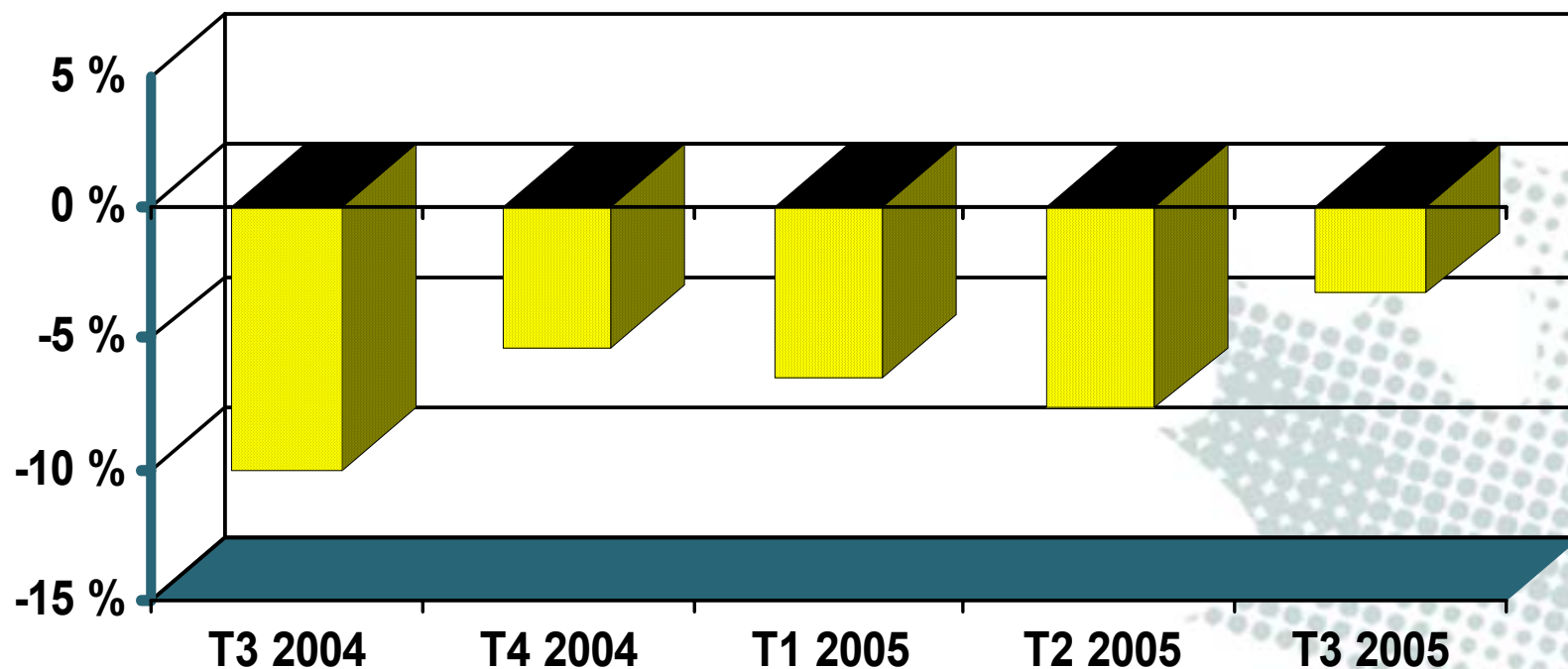
\* Consolidé

T3 2005/2004

# Recul de 3,3 % du coût unitaire en excluant la charge de carburant

(Charges par SMO\*)

*Variation sur 12 mois (%)*



\* Consolidé

# Bilan\* - Solides liquidités, mais consolidation des EDDV faisant grimper la dette

(ACE Aviation - Consolidé)

	30 septembre 2005 (M\$)	31 décembre 2004 (M\$)	Variation (%)
• Trésorerie	2 481 \$	1 632 \$	+52 %
• Actifs à court terme	3 746 \$	2 695 \$	+39 %
• Immobilisations	5 163 \$	3 696 \$	+40 %
• Passif à court terme	2 991 \$	2 491 \$	+20 %
• Dette à long terme	3 400 \$	2 328 \$	+46 %
• Capitaux propres	1 258 \$	203 \$	+520 %
• Valeur comptable par action	12,42 \$	2,29 \$	+442 %

\*Résultats préliminaires  
non vérifiés

# Mise en garde concernant les déclarations prospectives

*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 2 novembre 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.*

**AIR CANADA**



**AIR CANADA**

