

ACE AVIATION 

Résultats du 4^e trimestre et de l'exercice 2005

10 février 2006

Sommaire

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

Détérioration de 32 M\$ du résultat d'exploitation – Incapacité de compenser entièrement la hausse de 146 M\$ liée au carburant

Consolidé

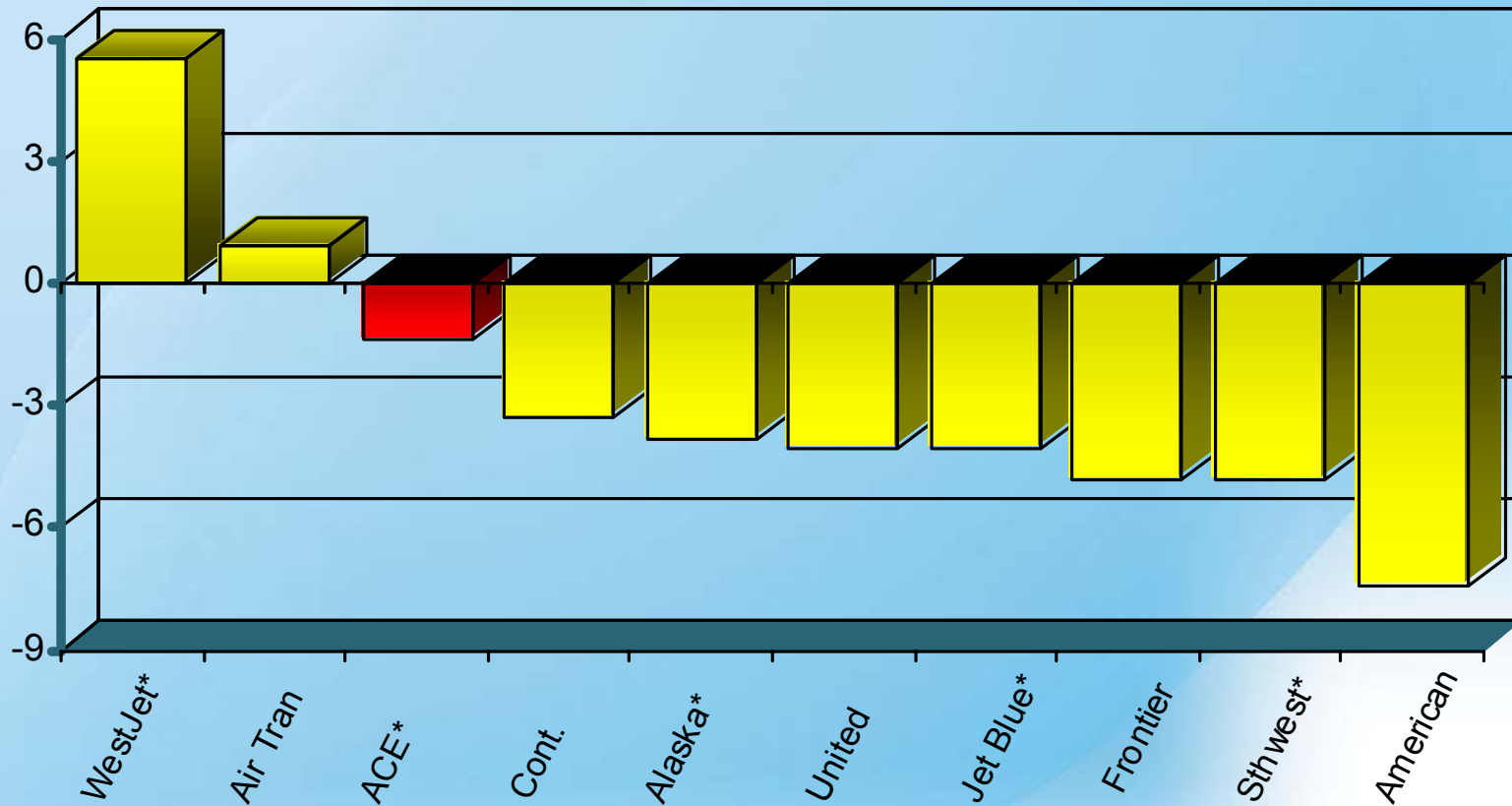
<i>(M\$)</i>	T4 2005	T4 2004	Variation fav./ (défav.)
Produits d'exploitation	2 362 \$	2 062 \$	300 \$
Charges d'exploitation	2 397	2 065	(332)
Résultat d'exploitation	(35)	(3)	(32)
Charges hors exploitation	(88)	(47)	(41)
Résultat avant réorganisation, change et impôts	(123)	(50)	(73)
Intérêts minoritaires	(8)	-	(8)
Écart de change	(11)	78	(89)
Bénéfice (perte) avant impôts	(142) \$	28 \$	(170) \$

Variation en exploitation défavorable de 41 M\$ au 4^e trimestre due surtout à la dévaluation liée aux appareils et pièces de rechange hors service

<i>(M\$)</i>	T4 2005	Variation fav./ (défav.)
Intérêts débiteurs nets	(62) \$	(15) \$
Perte à la vente d'actifs	(30)	(30)
Autres produits hors exploitation	4	4
Total des charges d'exploitation	(88) \$	(41) \$

Marge d'exploitation d'ACE pour le 4^e trimestre proche de la tête du secteur en Amérique du Nord

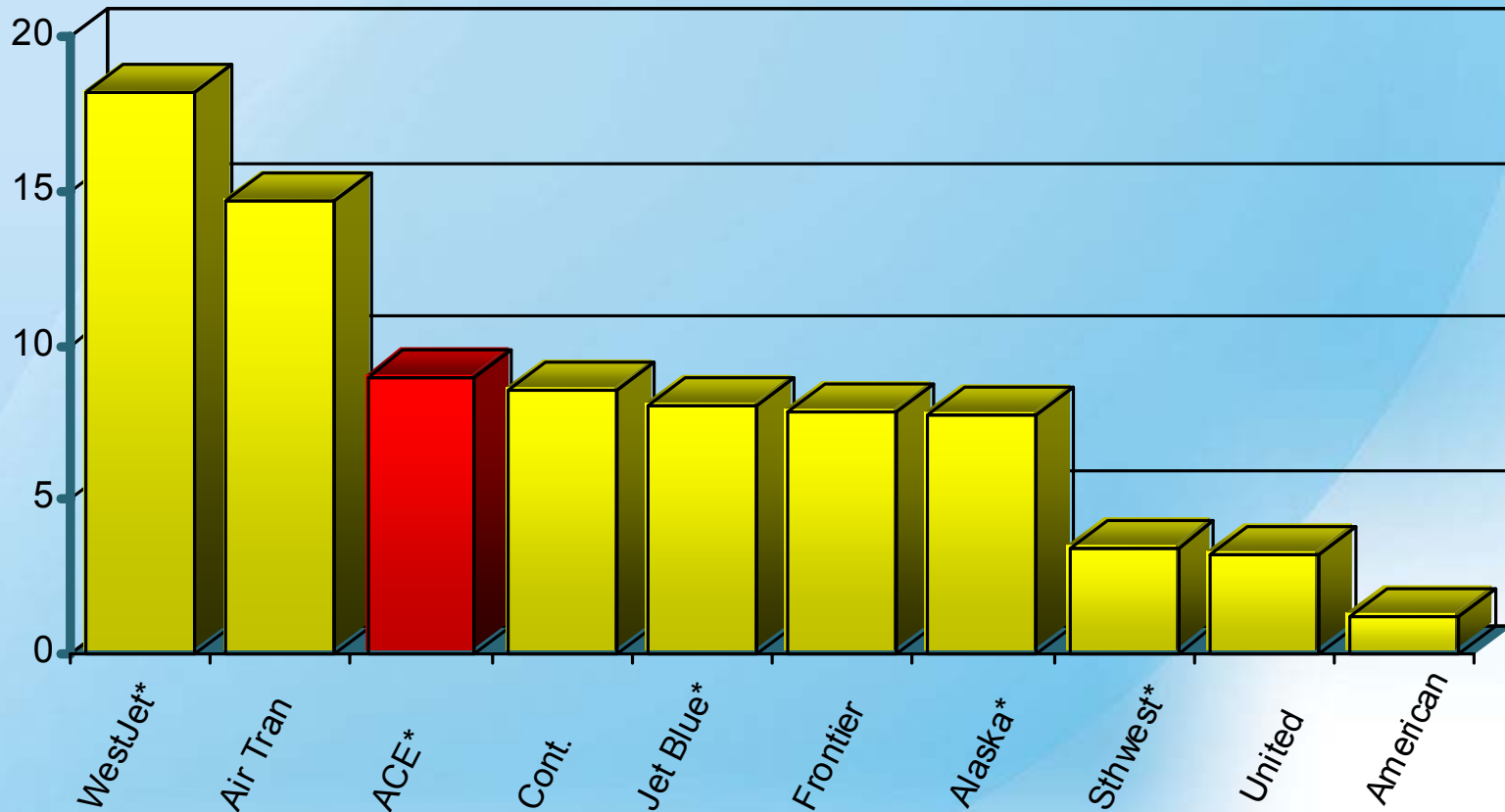
Marge d'exploitation (%)



* Ajusté en fonction des éléments exceptionnels et non récurrents

Marge BAIIALA du 4^e trimestre à 8,9 % près de la tête

Marge BAIIALA (%)



* Ajusté en fonction des éléments exceptionnels et non récurrents

4^e trimestre 2005*

Réalisations par rapport à l'exercice précédent¹⁾

Consolidé

	Capacité	Trafic	Occupation	Rendement	PPSMO	Var.
Lignes canadiennes	↑ 6,7 %	↑ 7,2 %	↑ 0,4 p ^t	↑ 11,6 %	↑ 12,2 %	↑ 19,6 %
Lignes transfrontalières	↑ 8,1 %	↑ 12,2 %	↑ 2,7 p ^{ts}	↑ 9,3 %	↑ 13,6 %	↑ 22,7 %
Lignes transatlantiques	↑ 11,2 %	↑ 13,3 %	↑ 1,4 p ^t	↑ 0,3 %	↑ 2,1 %	↑ 13,6 %
Lignes transpacifiques	↑ 5,3 %	↑ 6,7 %	↑ 1,0 p ^t	↑ 0,4 %	↑ 1,8 %	↑ 7,1 %
Lignes latino-américaines et autres	↑ 7,6 %	↑ 7,7 %	0,0 p ^t	↑ 5,4 %	↑ 5,4 %	↑ 12,1 %
Total (Aéroplan compris)	↑ 7,8 %	↑ 9,3 %	↑ 1,2 p ^t	↑ 7,1 %	↑ 8,7 %	↑ 17,2 %
						↑ 16,1 %
					↑ 7,8 %	
					↑ 3,6 %	

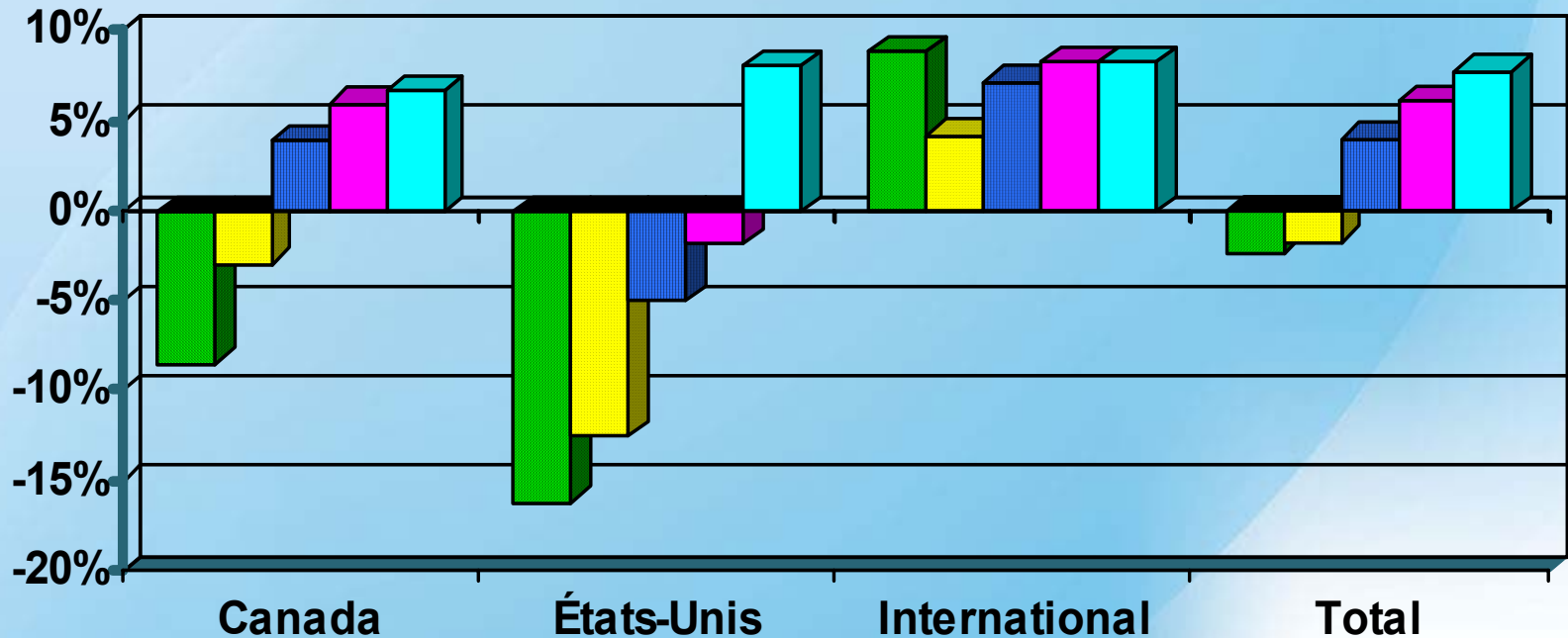
* Résultats préliminaires sous réserve de modification

1) Depuis oct. 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 transfrontalière en hausse de 8,1 % après une année de compression

(Variation sur 12 mois de la capacité consolidée)

Variation de la capacité en SMO (%)

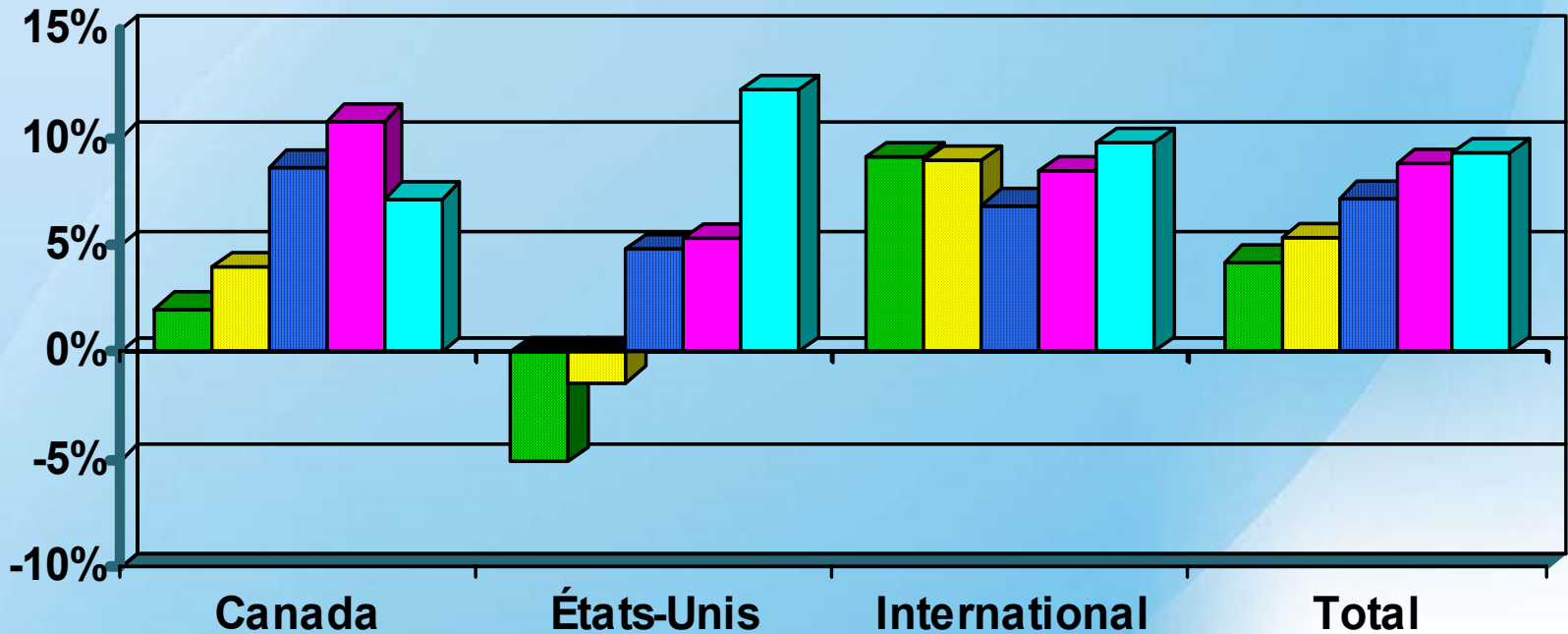


■ T4 2004/2003
 ■ T1 2005/2004
 ■ T2 2005/2004
 ■ T3 2005/2004
 ■ T4 2005/2004

Hausse marquée du trafic transfrontalier et bonne tenue des trafics intérieur et international

(Variation sur 12 mois du trafic consolidé)

Variation du trafic en PMP (%)

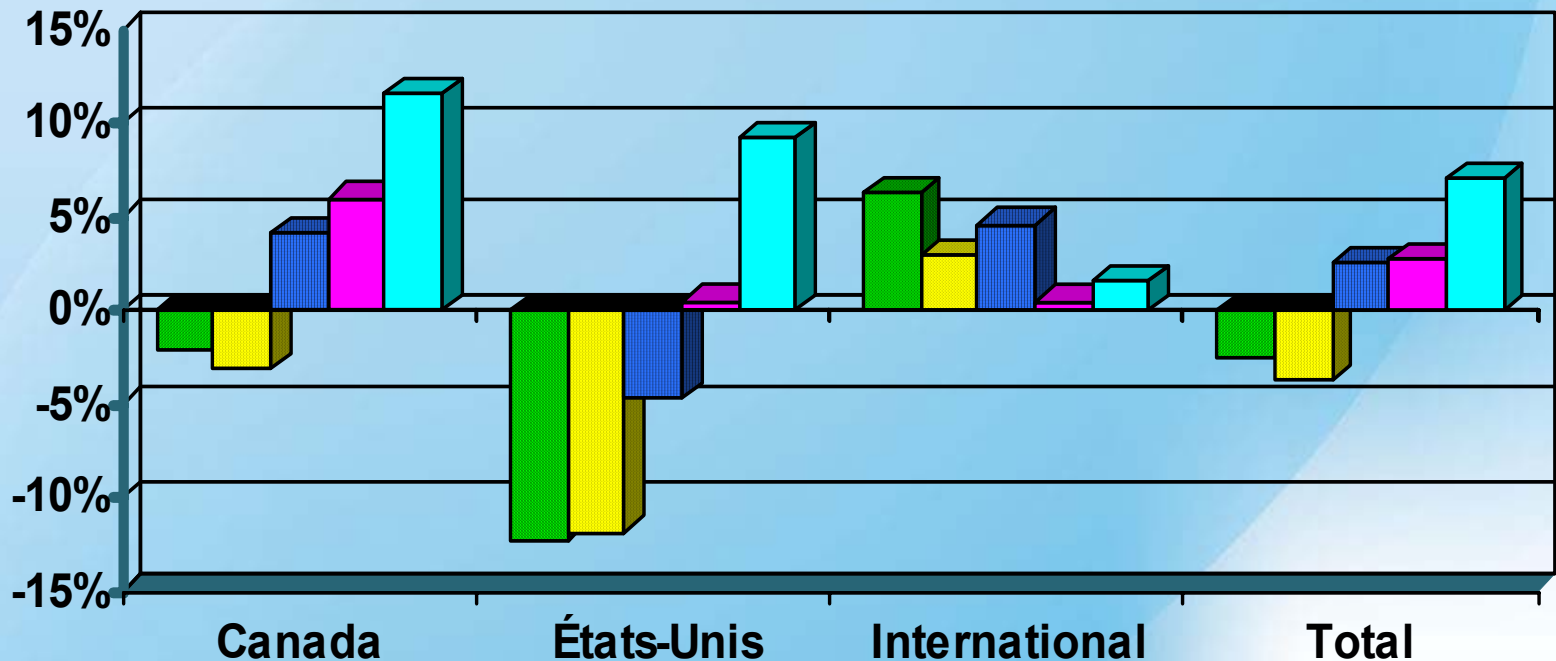


■ T4 2004/2003
 ■ T1 2005/2004
 ■ T2 2005/2004
 ■ T3 2005/2004
 ■ T4 2005/2004

Rendements très solides en Amérique du Nord amenant une croissance réseau de 7,1 %

(Variation sur 12 mois des rendements unitaires consolidés)

Variation des rendements (%)

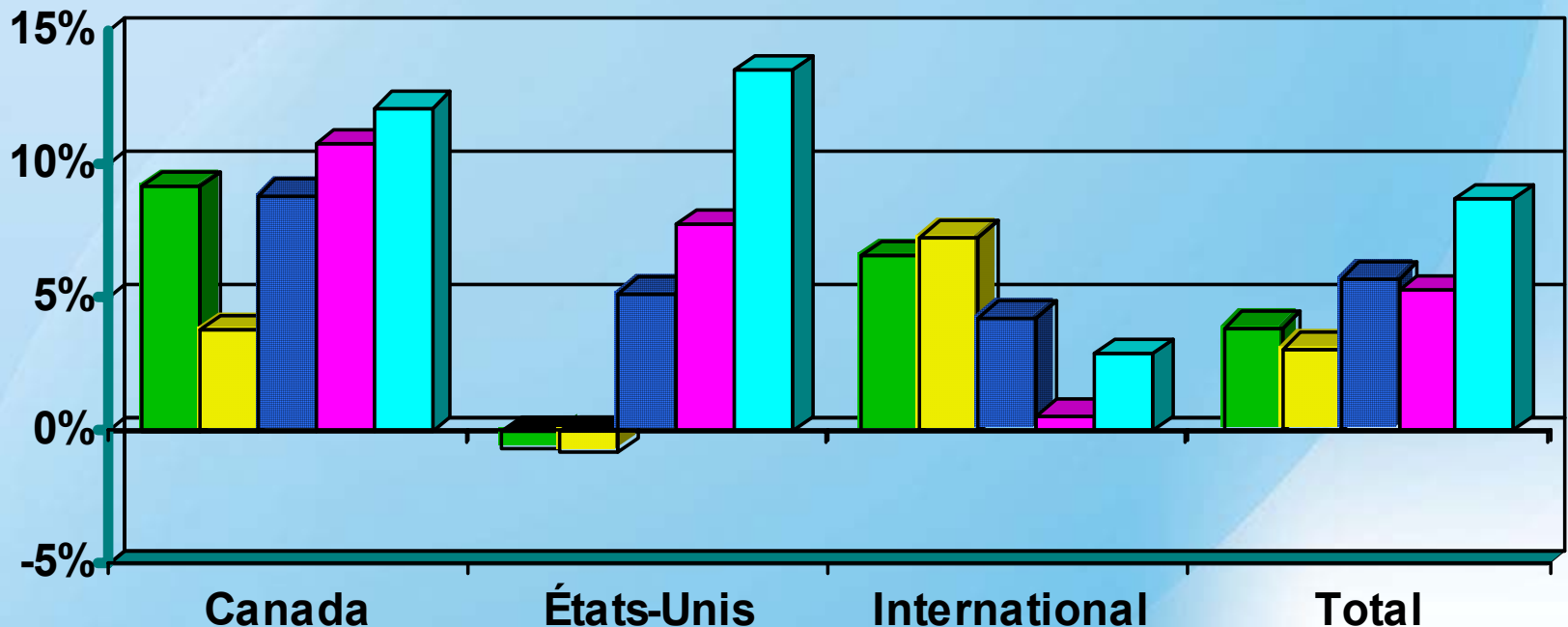


■ T4 2004/2003 ■ T1 2005/2004 ■ T2 2005/2004 ■ T3 2005/2004 ■ T4 2005/2004

Hausse marquée des PPSMO en Amérique du Nord par suite de rendements bien plus élevés et de coefficients d'occupation améliorés

(Variation sur 12 mois des PPSMO consolidés)

Variation des PPSMO (%)

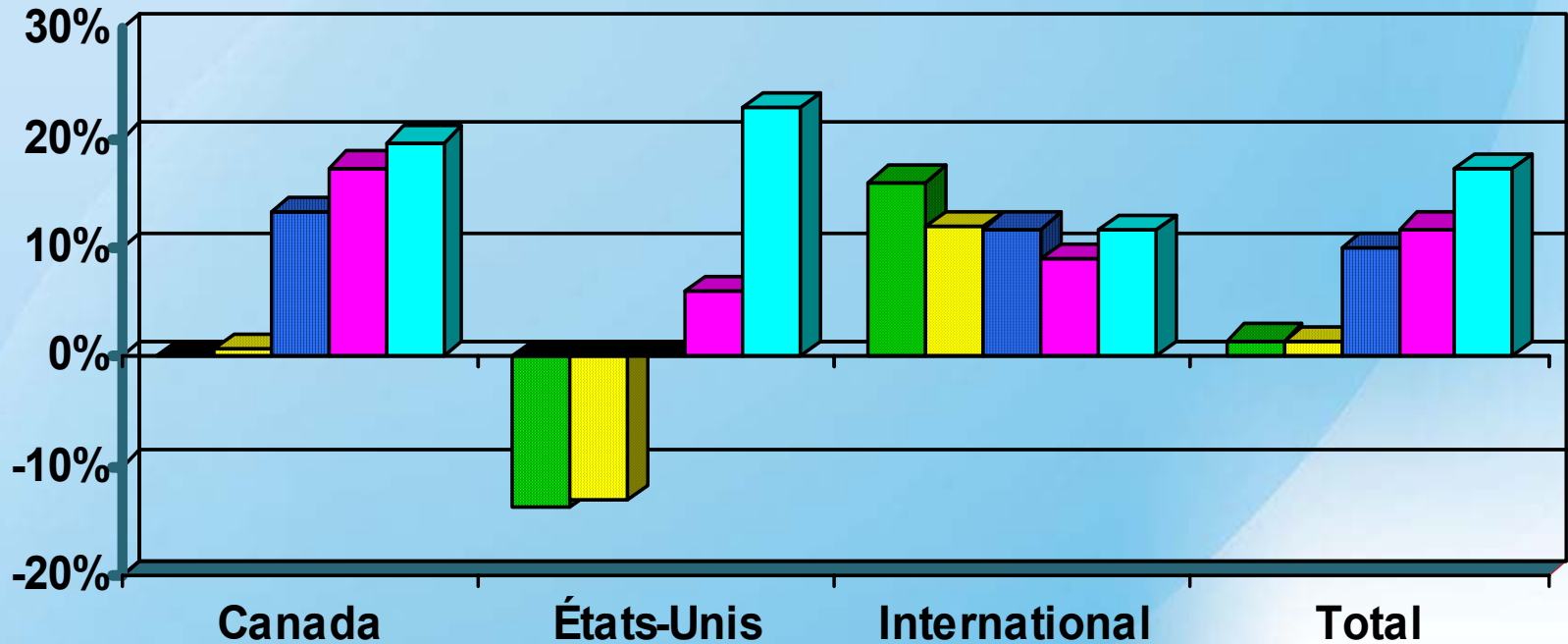


■ T4 2004/2003 ■ T1 2005/2004 ■ T2 2005/2004 ■ T3 2005/2004 ■ T4 2005/2004

Croissance des produits nord-américains responsable des $\frac{3}{4}$ de l'augmentation du chiffre d'affaires pour le trimestre

(Variation sur 12 mois des produits passages consolidés)

Variation des produits passages (%)



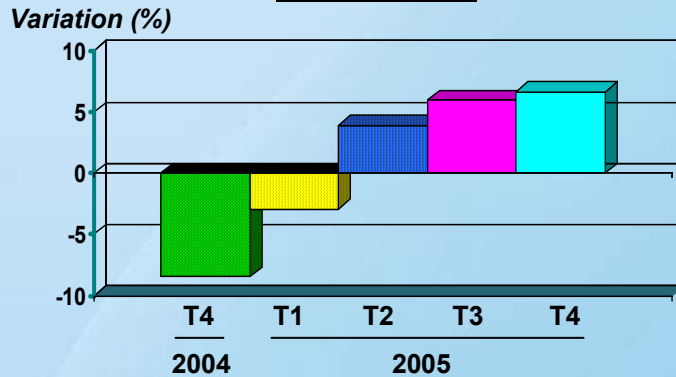
■ T4 2004/2003 ■ T1 2005/2004 ■ T2 2005/2004 ■ T3 2005/2004 ■ T4 2005/2004

Lignes intérieures* –

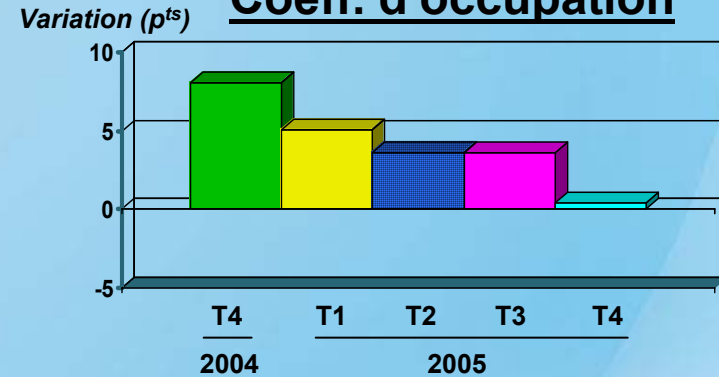
PPSMO en hausse de 12,2 % au 4^e trimestre, en regard d'un rendement accru de 11,6 %

Variation sur 12 mois

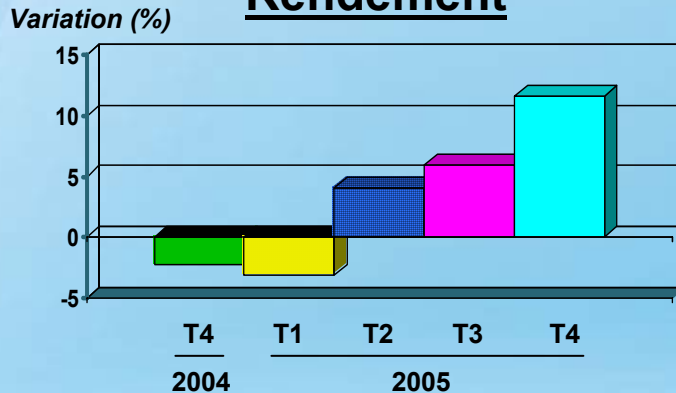
Capacité



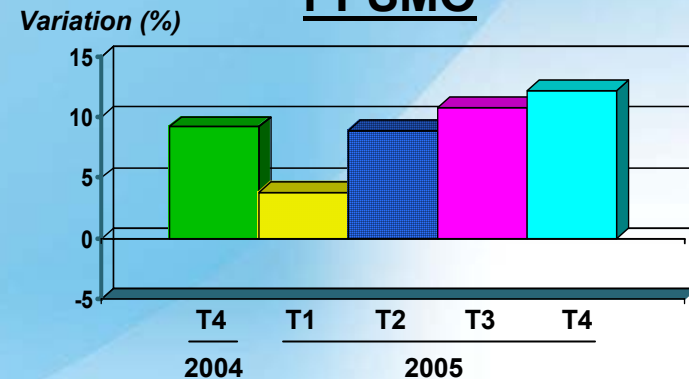
Coeff. d'occupation



Rendement



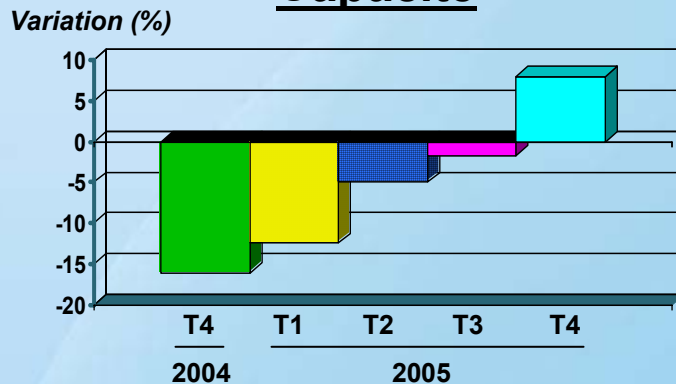
PPSMO



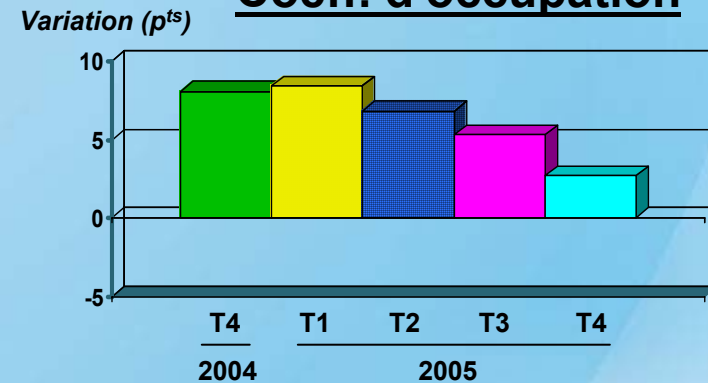
Lignes transfrontalières* – Hausse marquée des PPSMO en regard de solides rendements et de coefficients d'occupation améliorés

Variation sur 12 mois

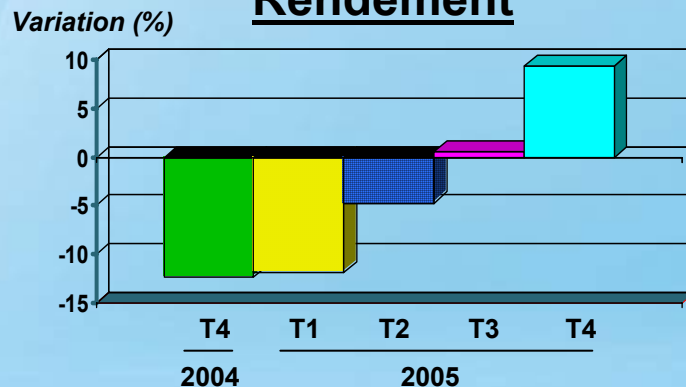
Capacité



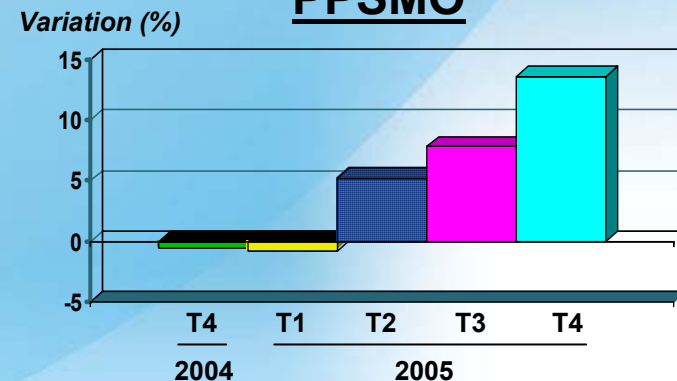
Coeff. d'occupation



Rendement



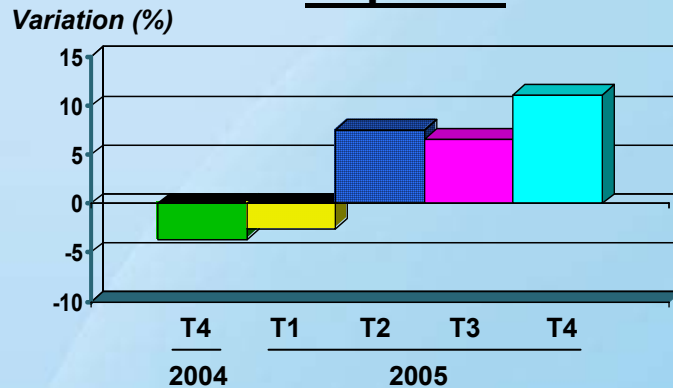
PPSMO



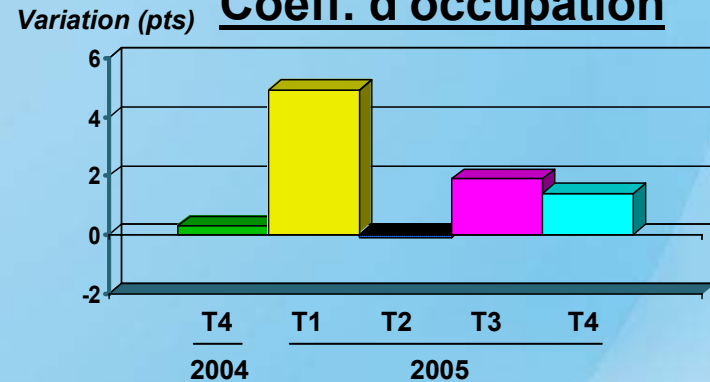
Lignes transatlantiques – Coefficients d'occupation accrus compensant des rendements stagnants et poussant les PPSMO à la hausse

Variation sur 12 mois

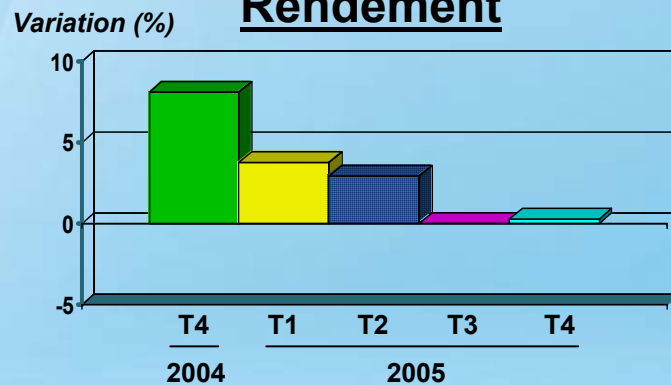
Capacité



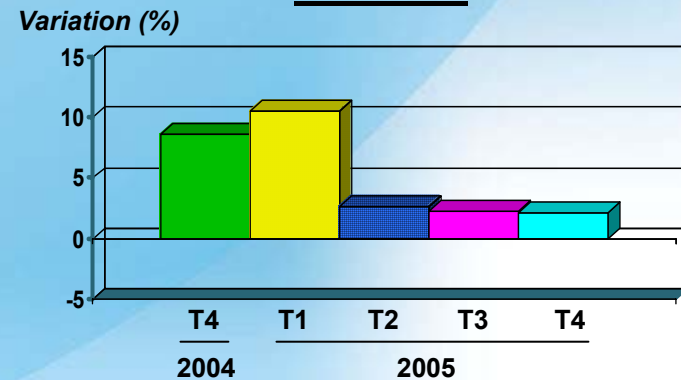
Coeff. d'occupation



Rendement



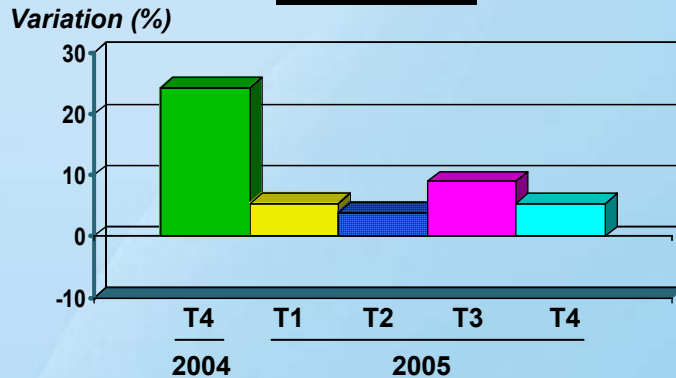
PPSMO



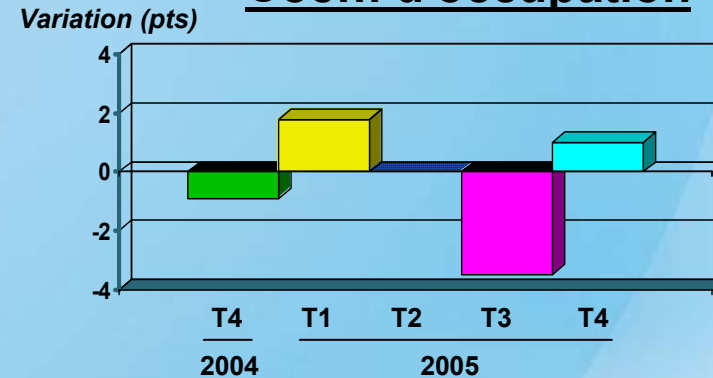
Lignes transpacifiques – Forte demande et coefficients d'occupation plus élevés ramenant les PPSMO dans le positif

Variation sur 12 mois

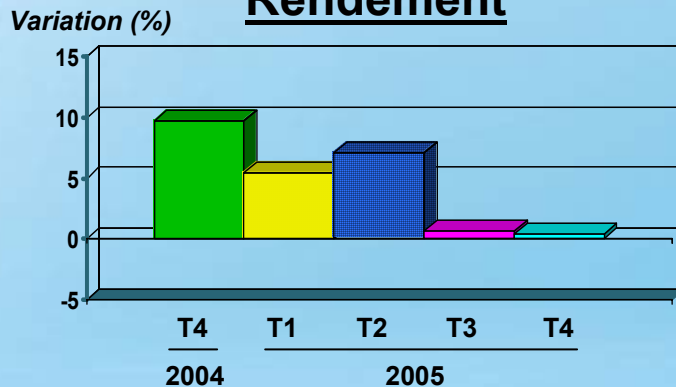
Capacité



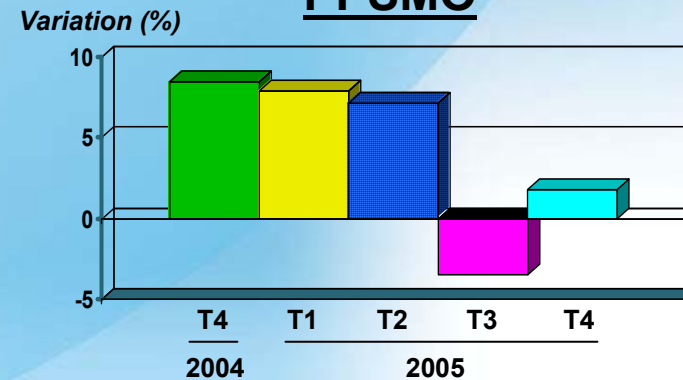
Coeff. d'occupation



Rendement



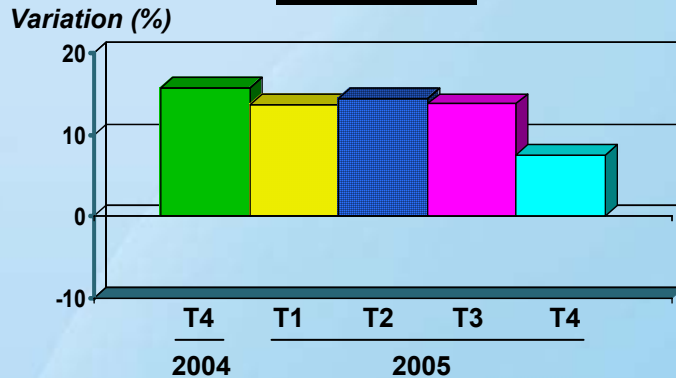
PPSMO



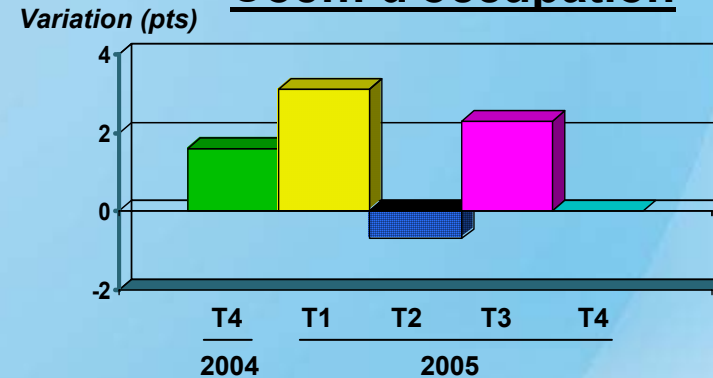
Antilles, Amérique latine et Australie – Croissance de 5,4 % des PPSMO due entièrement au rendement

Variation sur 12 mois

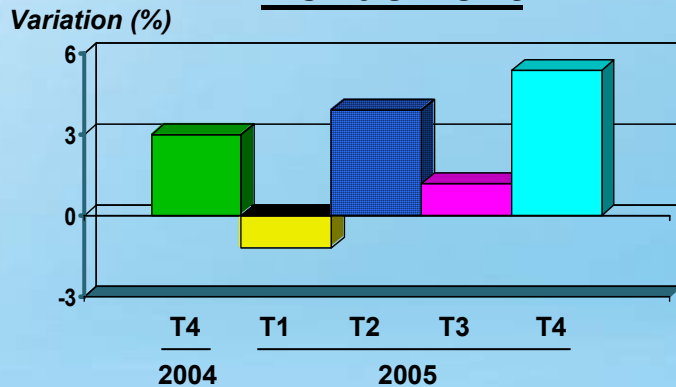
Capacité



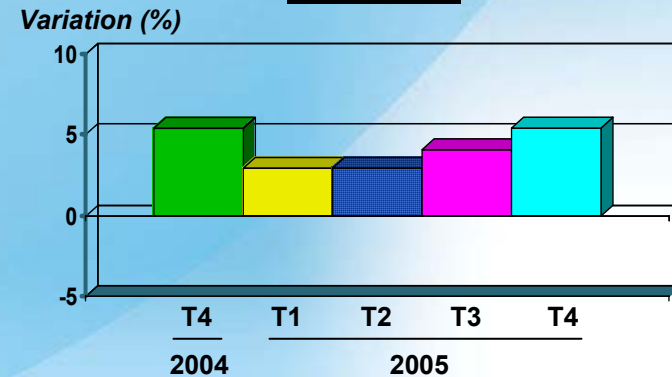
Coeff. d'occupation



Rendement



PPSMO

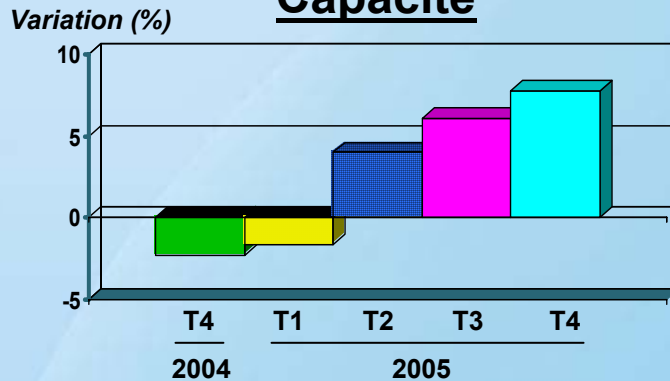


Total* –

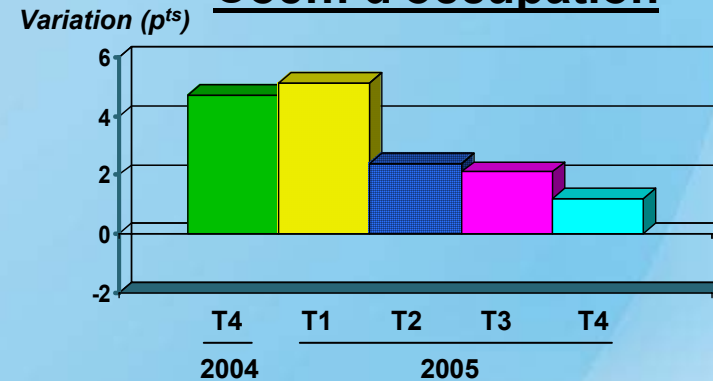
Hausse réseau des PPSMO
due surtout à la vigueur des rendements

Variation sur 12 mois

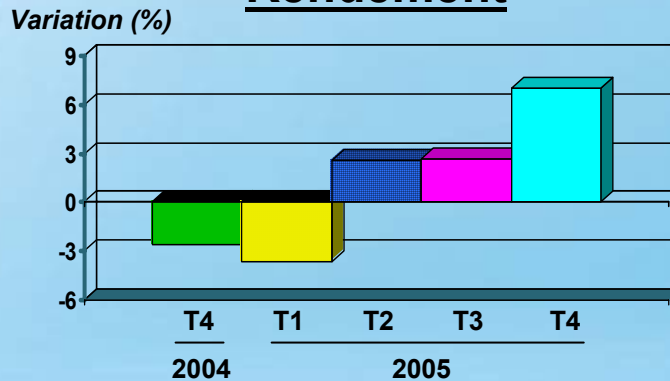
Capacité



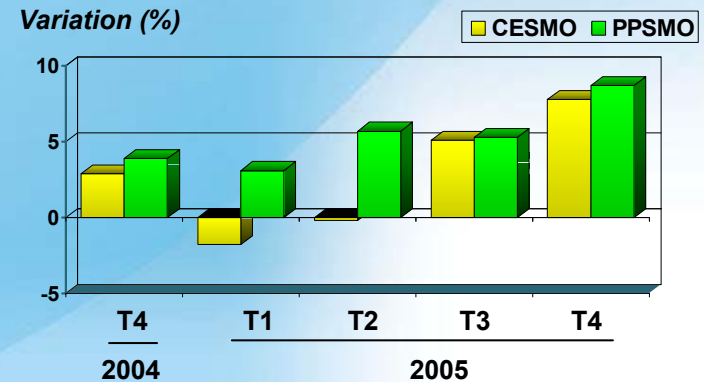
Coeff. d'occupation



Rendement



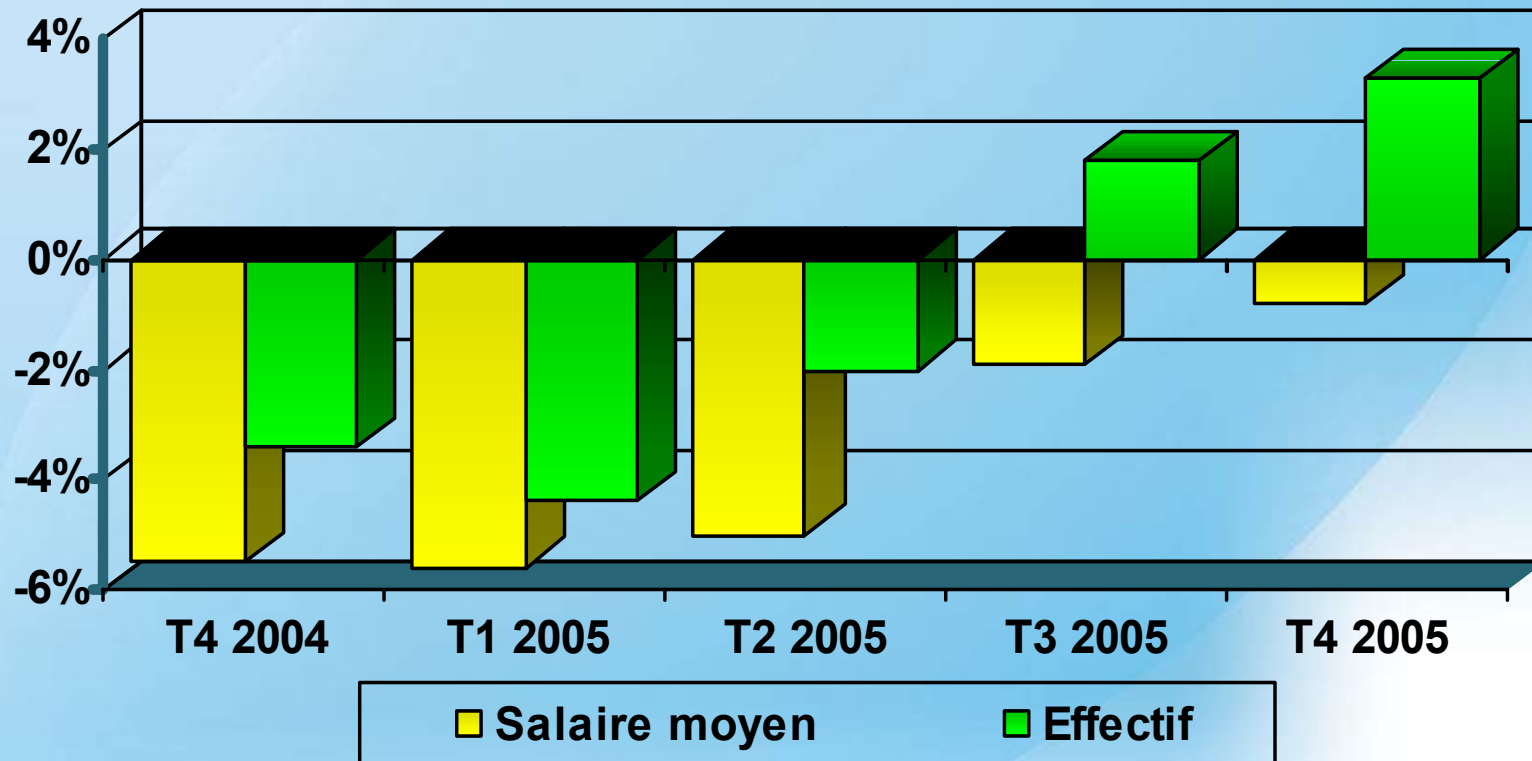
PPSMO



Baisse de 0,8 % du salaire moyen, hausse de 3,3 % de l'effectif (+1 099)

(Variation sur 12 mois – Salaire moyen* et Effectif*)

Variation sur 12 mois (%)

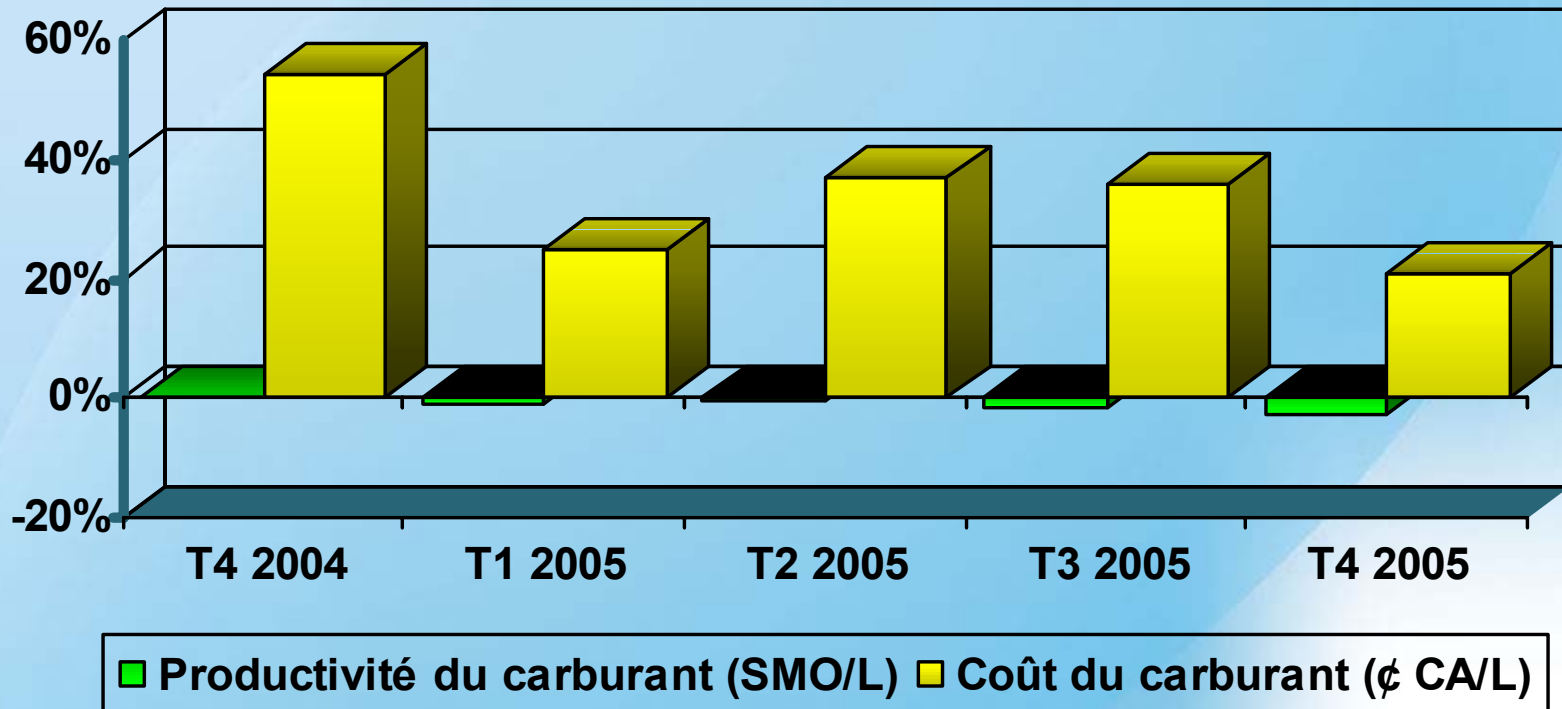


* T3 ET T4 2005 consolidés – trimestres antérieurs, en exploitation principale (hormis Jazz)

Hausse de 20,8 % du prix du litre de carburant et recul de 2,6 % de la productivité du carburant – Expansion des flottes d’Embraer et CRJ et ajout de 2 avions-cargos

(Productivité du carburant* et coût unitaire*)

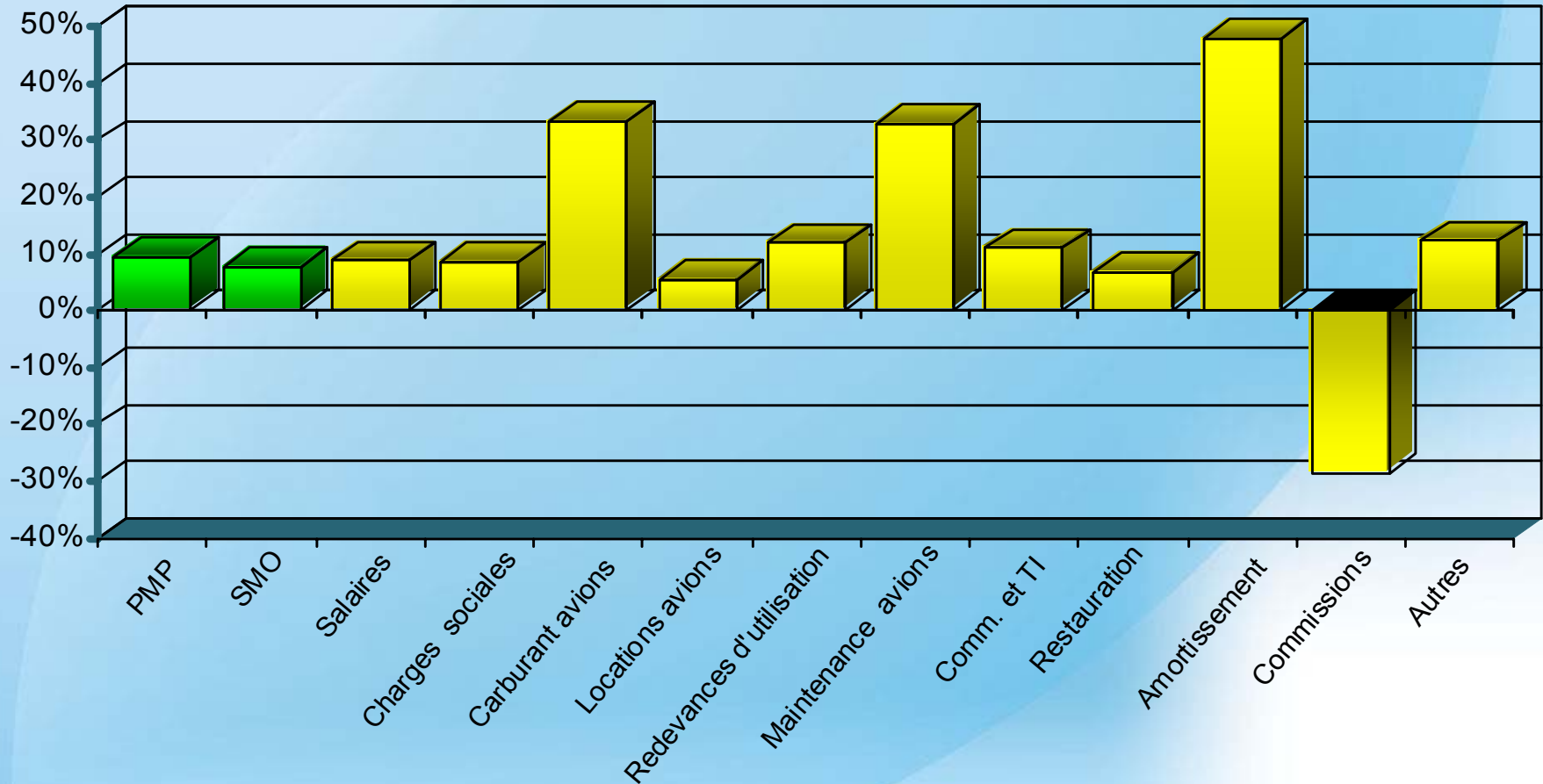
Variation sur 12 mois (%)



* T3 ET T4 2005 consolidés – trimestres antérieurs, en exploitation principale (hormis Jazz)

Hausse des charges d'escale et frais de carte de crédit faisant grimper les « autres charges »

Variation sur 12 mois (%)



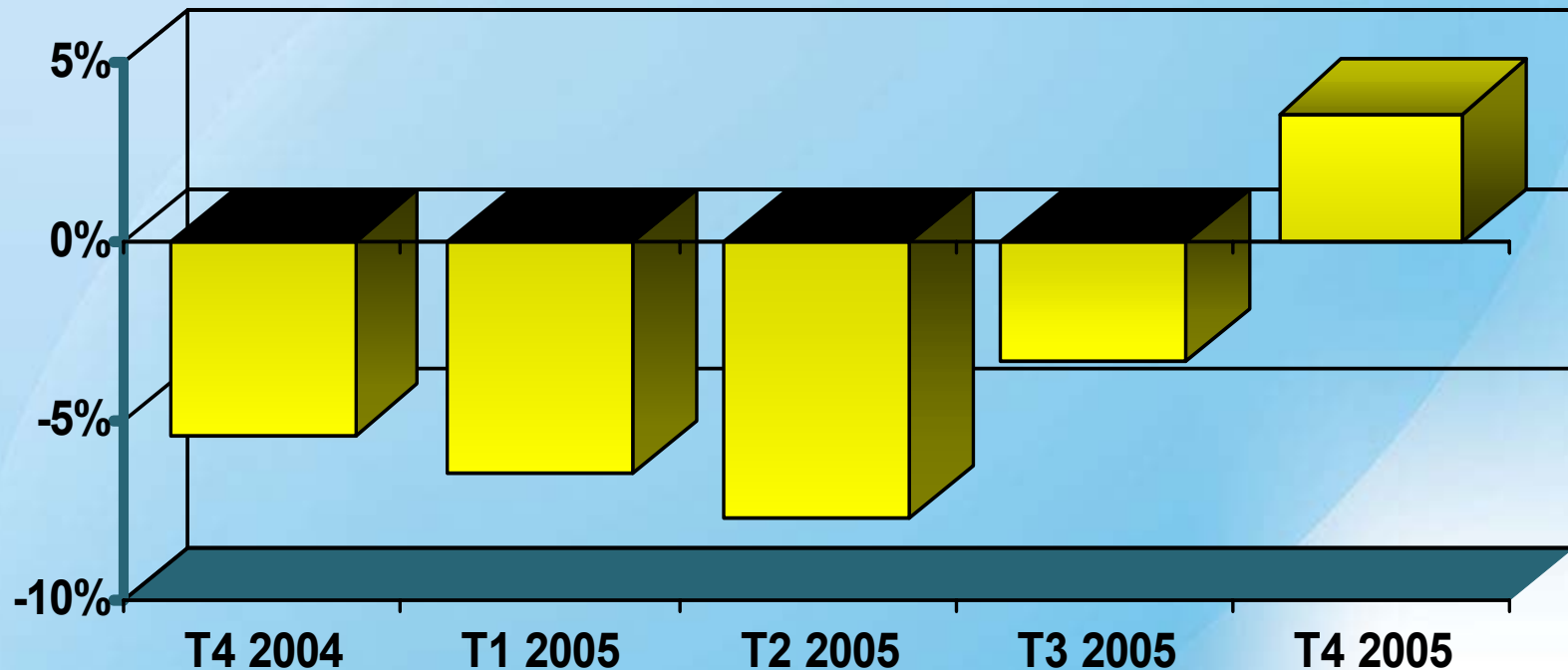
Consolidé

T4 2005/2004

Hausse de 3,6 % du coût unitaire (hors carburant) par suite de l'augmentation des frais de propriété, des travaux de maintenance, des frais de carte de crédit et des nouveaux uniformes

(Charges par SMO*)

Variation sur 12 mois (%)



* Consolidé

Bilan* - Bonnes liquidités et consolidation des entités à détenteurs de droits variables (EDDV) faisant monter la dette

(Gestion ACE Aviation - Consolidé)

	31 déc. 2005 (M\$)	31 déc. 2004 (M\$)	Variation (%)
• Trésorerie et placements court terme	2 181 \$	1 632 \$	34 %
• Actif à court terme	3 354 \$	2 695 \$	24 %
• Immobilisations	5 494 \$	3 684 \$	49 %
• Passif à court terme	3 011 \$	2 616 \$	15 %
• Dette à long terme	3 543 \$	2 328 \$	52 %
• Capitaux propres	1 168 \$	203 \$	S.O.
• Valeur comptable par action	11,47 \$	2,29 \$	S.O.

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. Les résultats qui y sont présentés peuvent donc différer sensiblement des résultats réels en raison de divers facteurs, dont les conditions du secteur, du marché et de l'économie en général, la capacité de comprimer les coûts d'exploitation, les relations du travail, les prix de l'énergie, 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'Air Canada en date du 10 février 2006 et elles peuvent changer après cette date. Toutefois, Air Canada 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.

