

# Premier trimestre 2005

***Résultats préliminaires non vérifiés***

***13 mai 2005***

# Sommaire

---

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

# Amélioration de 135 M\$ des résultats d'ACE

Consolidé

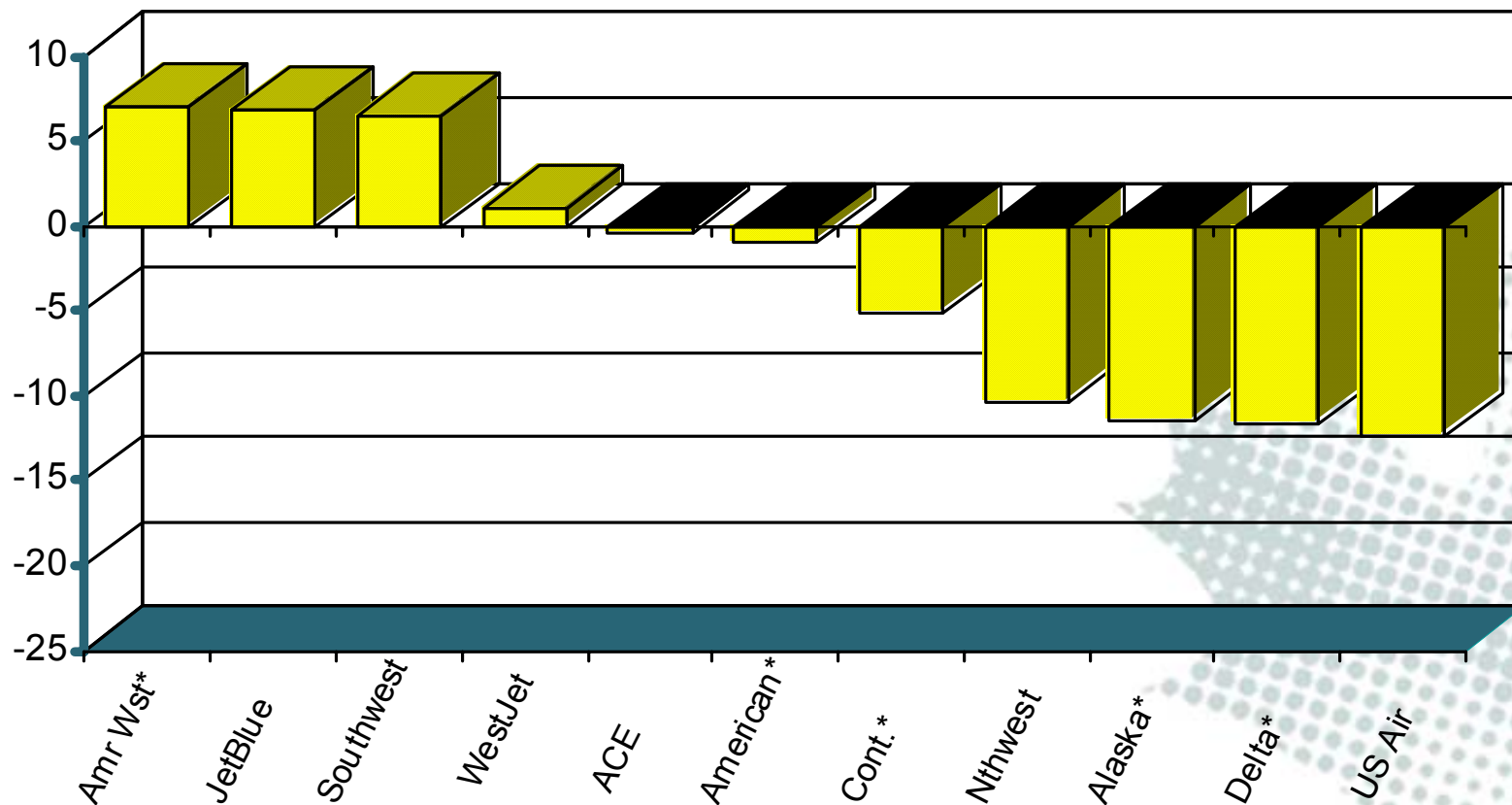
<b>(M\$)</b>	<b>T1 2005</b>	<b>T1 2004</b>	<b>Variation fav./ (défav.)</b>
<b>Produits d'exploitation</b>	2 177 \$	2 121 \$	56 \$
<b>Charges d'exploitation</b>	2 187	2 266	79
<b>Perte d'exploitation</b>	<b>(10)</b>	<b>(145)</b>	<b>135</b>
<b>Charges hors exploitation</b>	(66)	(43)	(23)
<b>Perte avant réorganisation, change et impôts</b>	<b>(76)</b>	<b>(188)</b>	<b>112</b>
Réorganisation	-	(132)	132
Écart de change sur éléments monétaires à long terme	(15)	17	(32)
<b>Perte avant impôts</b>	<b>(91) \$</b>	<b>(303) \$</b>	<b>212 \$</b>

Hausse de 17 M\$ des intérêts débiteurs au 1<sup>er</sup> trimestre par suite du reclassement de contrats de location-exploitation en location-acquisition et de la consolidation d'EDDV

<i>(M\$)</i>	T1 2005	Variation fav./ (défav.)
<b>Intérêts débiteurs nets</b>	(60) \$	(17) \$
<b>Gain à la vente d'actifs</b>	0	3
<b>Autres charges hors exploitation</b>	(6)	(9)
<b>Total des charges hors exploitation</b>	<b>(66) \$</b>	<b>(23) \$</b>

# ACE près du seuil de rentabilité au 1<sup>er</sup> trimestre, avec des résultats d'exploitation battant ceux des transporteurs traditionnels nord-américains

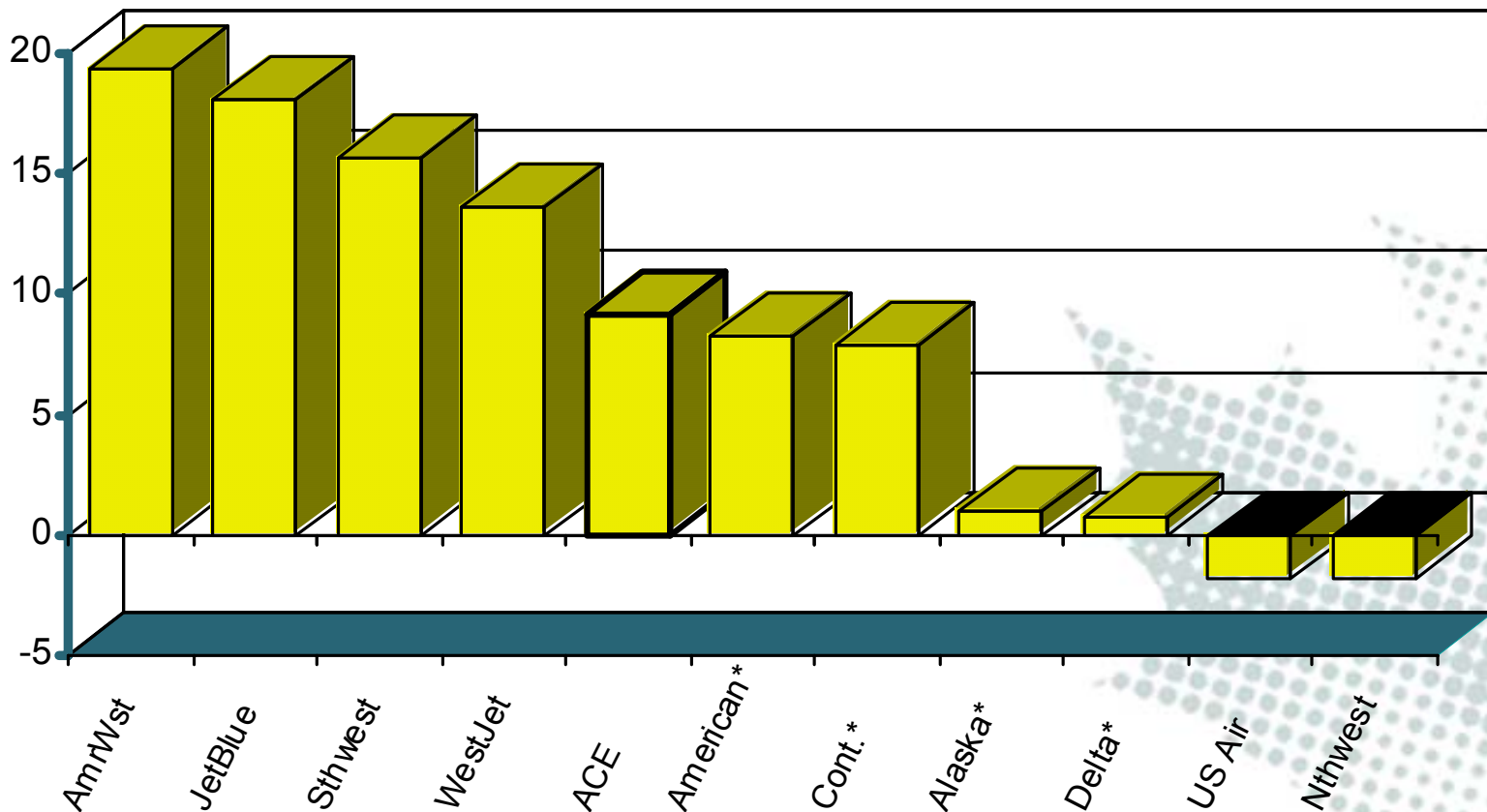
Marge d'exploitation (%)



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

# À 9,2 %, la marge BAIILA d'ACE bat aussi celle des transporteurs classiques au 1<sup>er</sup> trimestre

Marge BAIILA (%)



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

# 1<sup>er</sup> trimestre 2005

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

### Exploitation principale

	Capacité	Trafic	Occupation	Rendement	PPSMO	Prod.
Lignes intérieures	↓ 4,6 %	↑ 1,6 %	↑ 4,8 pt	↓ 4,8 %	↑ 1,4 %	↓ 3,3 %
Lignes transfrontalières	↓ 10,5 %	↓ 0,3 %	↑ 7,7 pt	↓ 8,5 %	↑ 1,9 %	↓ 8,7 %
Lignes transatlantiques	↓ 2,6 %	↑ 3,7 %	↑ 4,9 pt	↑ 3,8 %	↑ 10,5 %	↑ 7,7 %
Lignes transpacifiques	↑ 5,1 %	↑ 7,7 %	↑ 2,0 pt	↑ 5,5 %	↑ 8,1 %	↑ 13,6 %
Pacifique-Sud/Amérique latine/Antilles	↑ 13,2 %	↑ 17,6 %	↑ 3,0 pt	↓ 4,2 %	↓ 0,4 %	↑ 12,7 %
<b>Total (Aéroplan non compris)</b>	↓ 1,6 %	↑ 4,8 %	↑ 4,8 pt	↓ 3,5 %	↑ 2,8 %	↑ 1,2 %
<b>Total (Aéroplan compris)<sup>(1)</sup></b>	↓ 1,6 %	↑ 4,8 %	↑ 4,8 pt	↑ 0,2 %	↑ 6,7 %	↑ 5,0 %
			<b>Total des charges*</b>			↓ 3,8 %
			<b>Total des CESMO*</b>		↓ 2,2 %	
			<b>Total, moins CESMO*</b>		↓ 1,6 %	

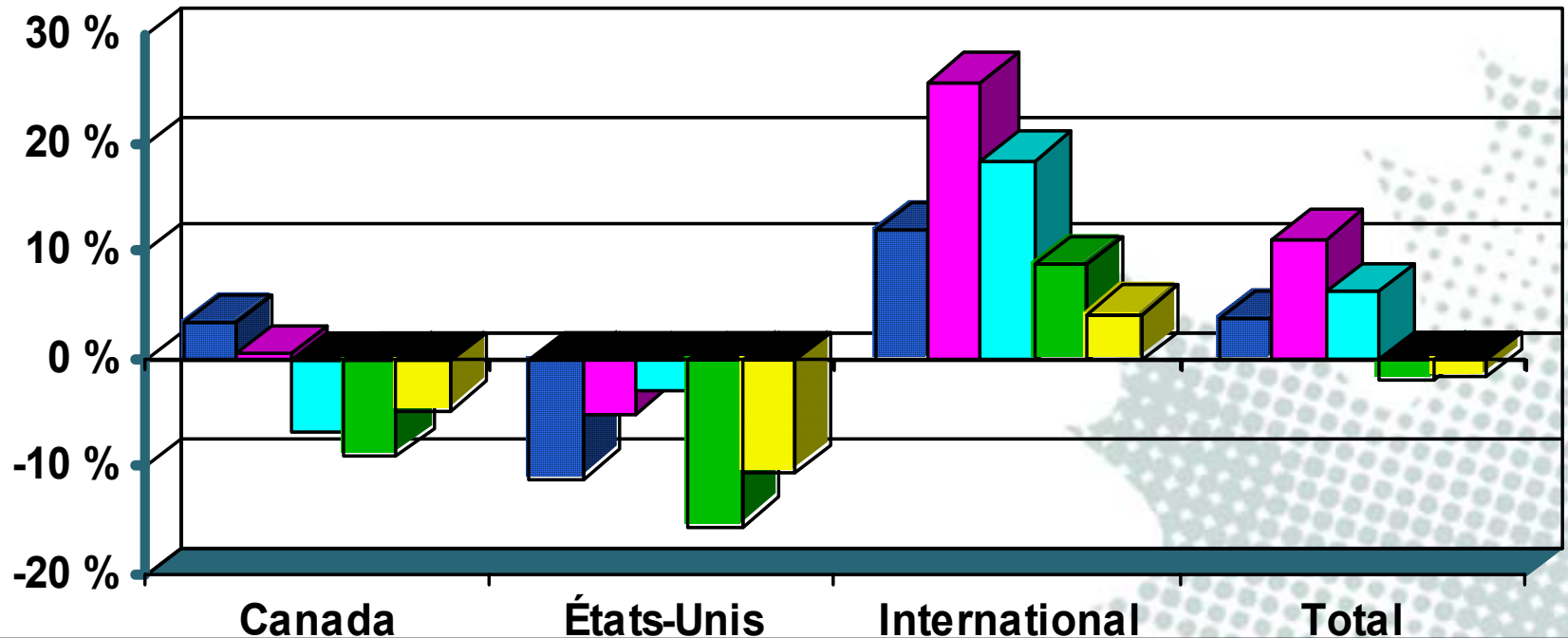
1) Depuis octobre 2004, les produits tirés de l'échange de milles Aéroplan sont constatés dans les produits passages. Auparavant, ils étaient constatés dans les autres produits d'exploitation.

\* Avant éléments de réorganisation et écart de change sur la dette sujette à concordat.

# Capacité en déclin sur le segment transfrontalier, mais en expansion à l'international avec l'Amérique latine et le Pacifique en tête

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

*Variation de la capacité en SMO (%)*



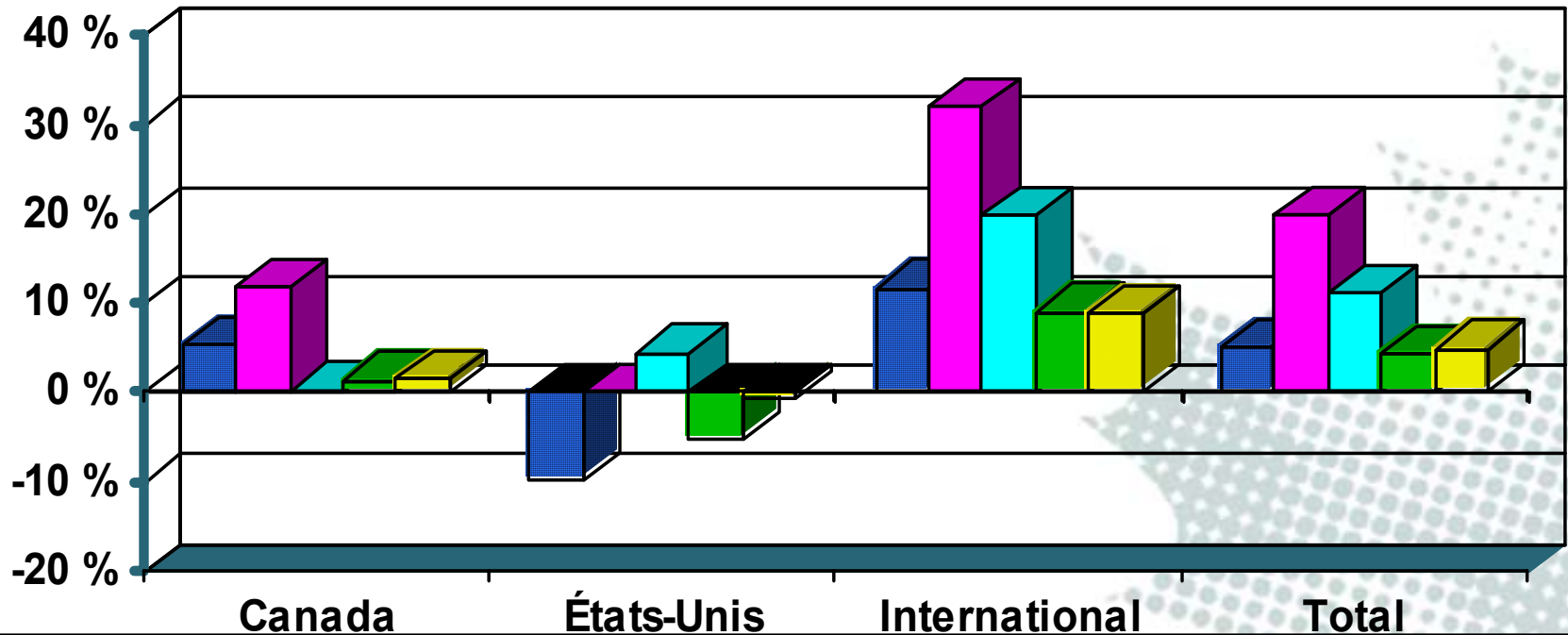
■ T1 2004/2003 ■ T2 2004/2003 ■ T3 2004/2003 ■ T4 2004/2003 ■ T1 2005/2004



# Croissance du trafic intérieur malgré la capacité réduite, et grande vigueur du trafic international

(Variation sur 12 mois du trafic en exploitation principale)

*Variation du trafic en PMP (%)*

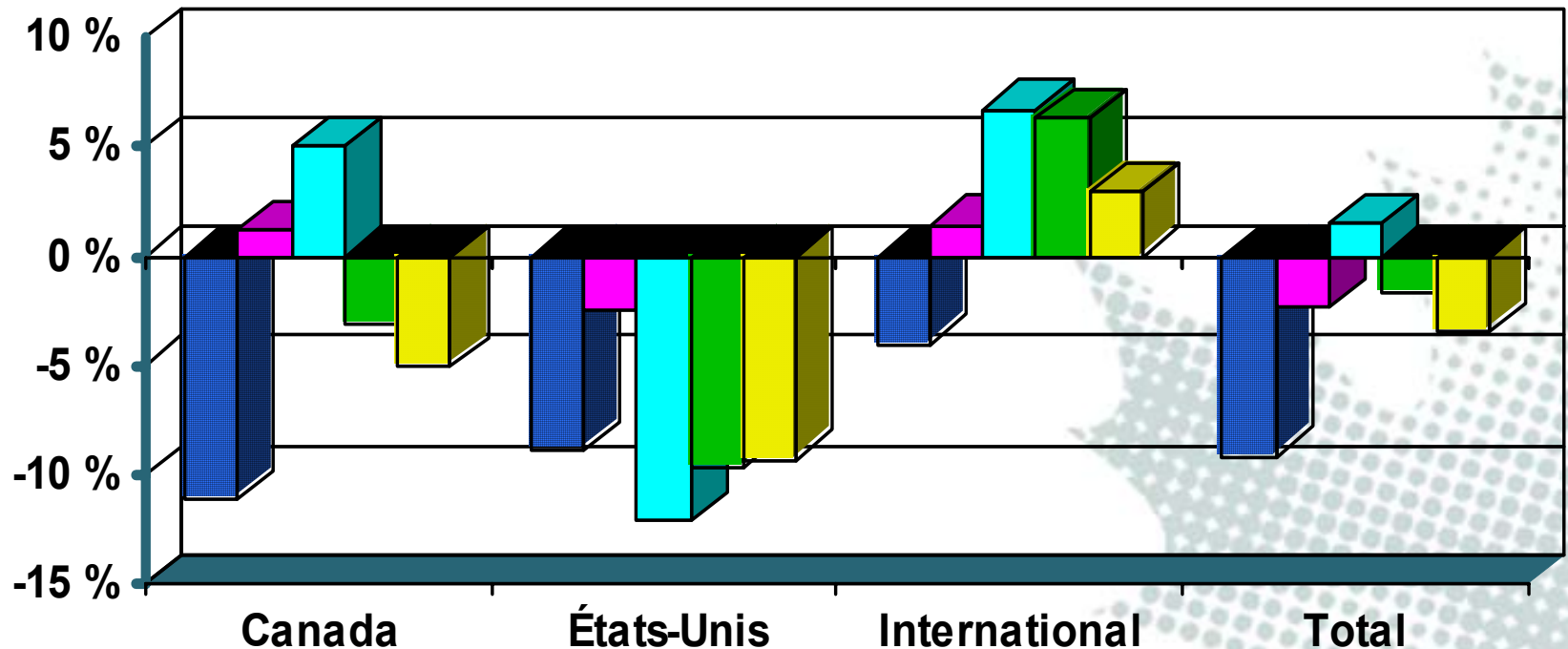


■ T1 2004/2003   ■ T2 2004/2003   ■ T3 2004/2003   ■ T4 2004/2003   ■ T1 2005/2004

# Faiblesse des rendements transfrontaliers faisant baisser la moyenne pour le réseau

(Variation sur 12 mois du rendement en exploitation principale)

*Variation du rendement (%)*

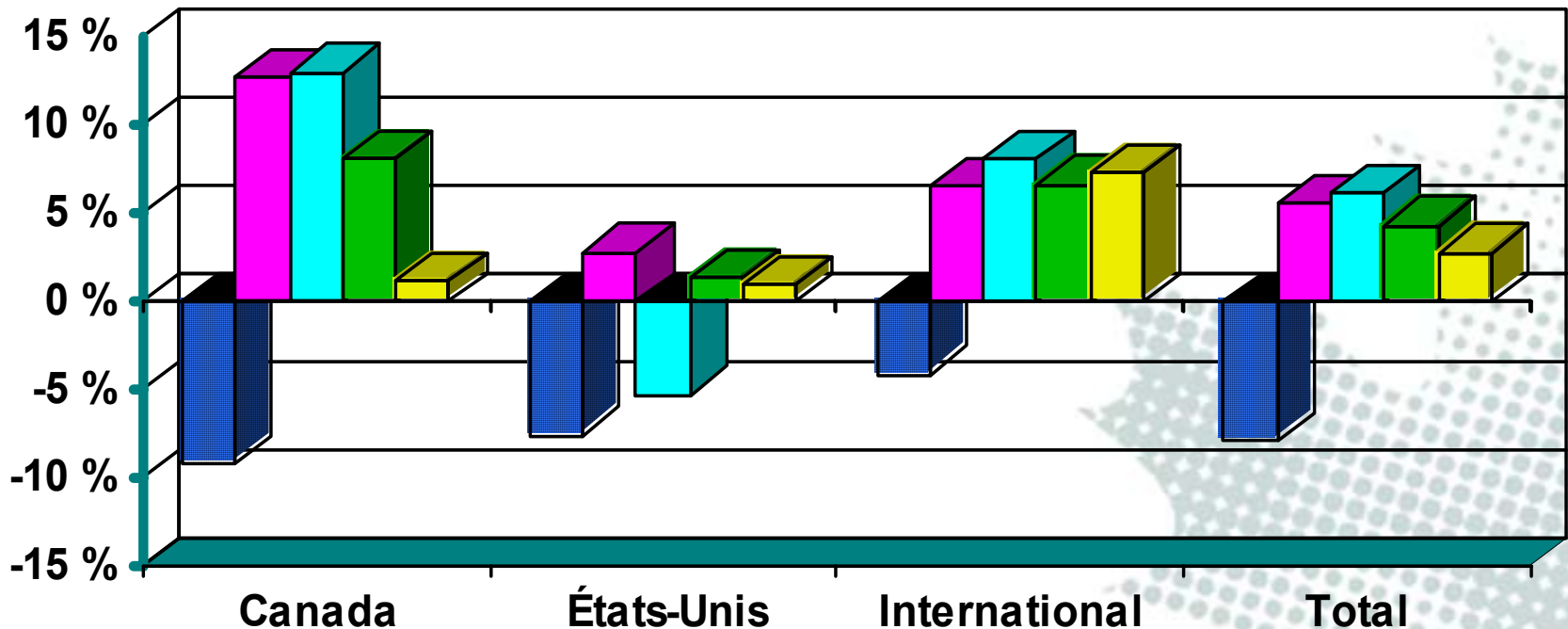


■ T1 2004/2003   ■ T2 2004/2003   ■ T3 2004/2003   ■ T4 2004/2003   ■ T1 2005/2004

# Augmentation des PPSMO dans tous les segments vu la forte progression des taux d'occupation qui entraîne à la hausse les produits unitaires

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

*Variation des PPSMO (%)*

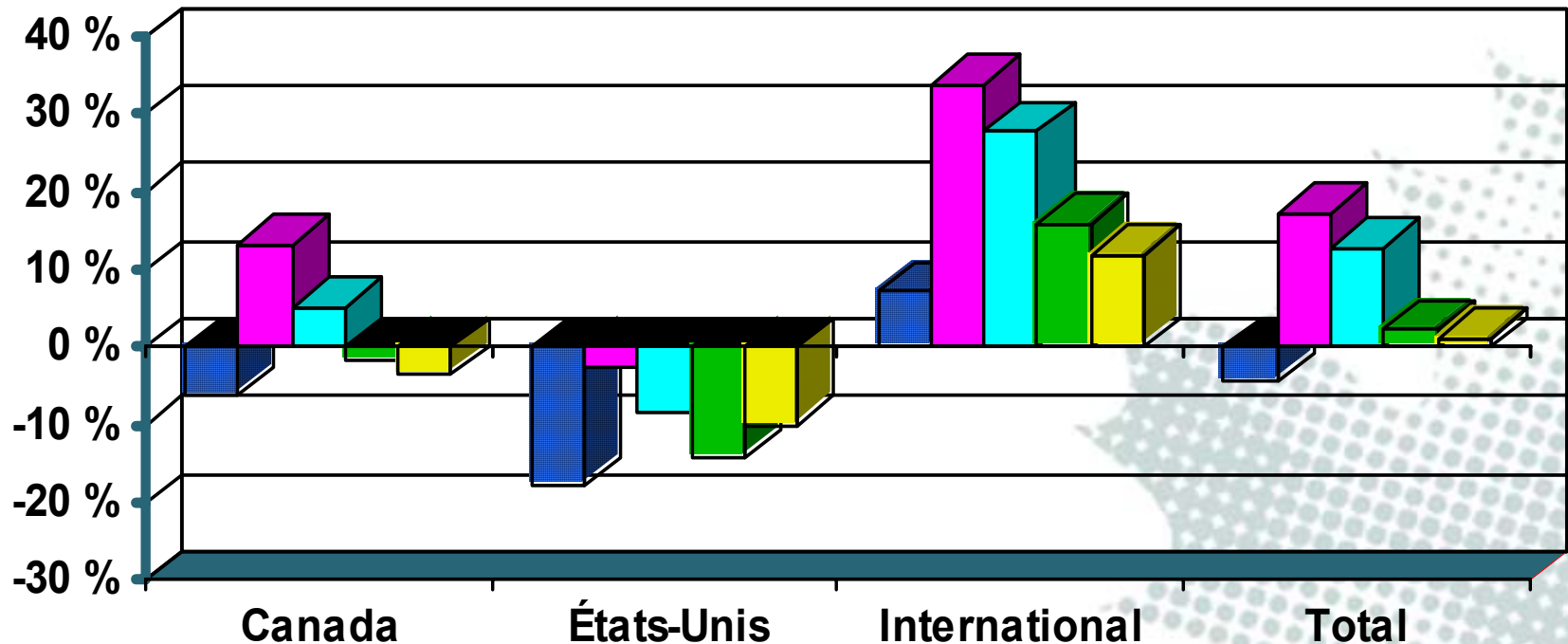


■ T1 2004/2003 ■ T2 2004/2003 ■ T3 2004/2003 ■ T4 2004/2003 ■ T1 2005/2004

# Vigueur des produits passages internationaux compensant le déclin transfrontalier et le recul des produits intérieurs en exploitation principale (par suite du transfert à Jazz)

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

*Variation des produits d'exploitation (%)*

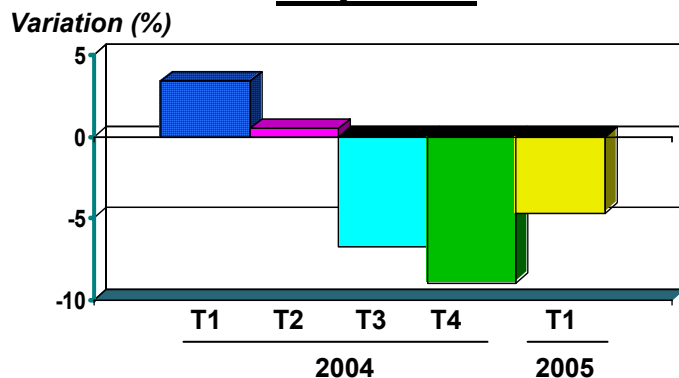


■ T1 2004/2003 ■ T2 2004/2003 ■ T3 2004/2003 ■ T4 2004/2003 ■ T1 2005/2004

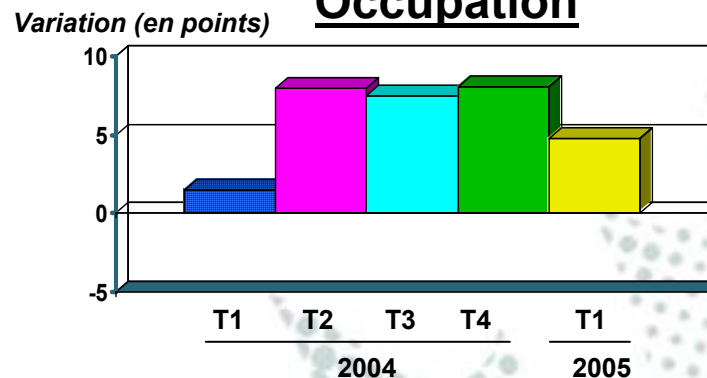
# Canada\* – Baisse de capacité faisant grimper de 4,8 points le coefficient d'occupation et augmenter les PPSMO au 1<sup>er</sup> trimestre

## Variation sur 12 mois

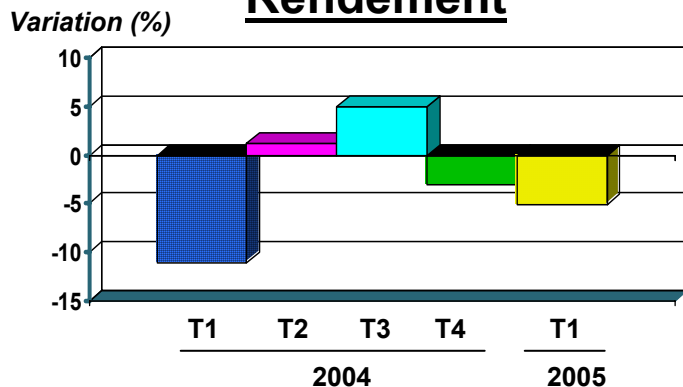
### Capacité



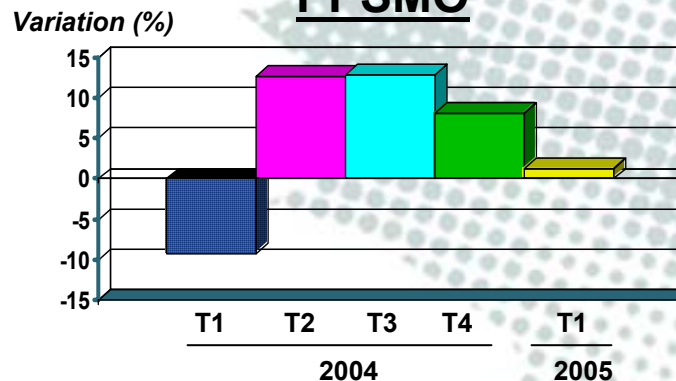
### Occupation



### Rendement



### PPSMO

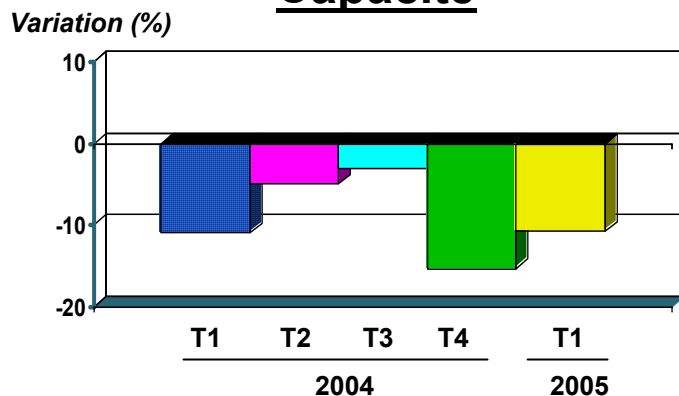


\*En exploitation principale,  
Jazz non compris

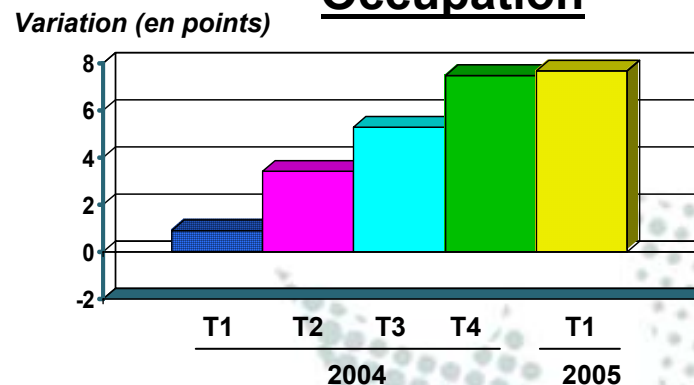
# Lignes transfrontalières\* – Réduction de 10,8 % de la capacité faisant grimper le coefficient d'occupation et les PPSMO

## Variation sur 12 mois

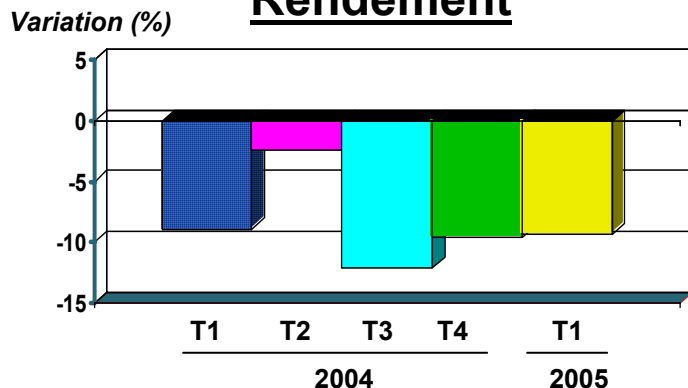
### Capacité



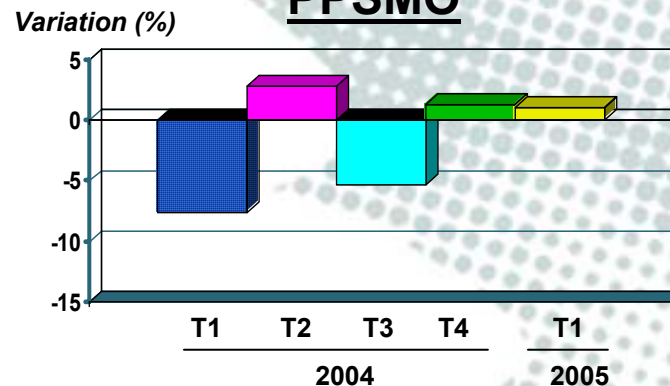
### Occupation



### Rendement



### PPSMO

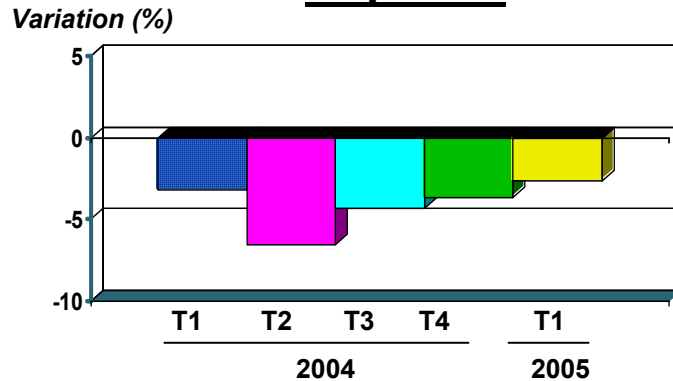


\*En exploitation principale,  
Jazz non compris

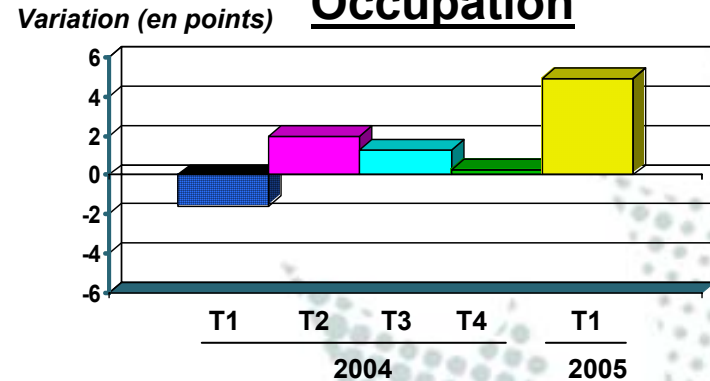
# Lignes transatlantiques\* – Tarification vigoureuse et demande accrue faisant grimper les PPSMO de 10,5 %

## Variation sur 12 mois

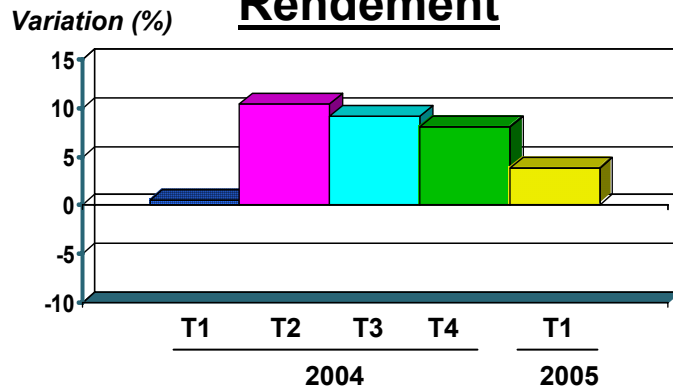
### Capacité



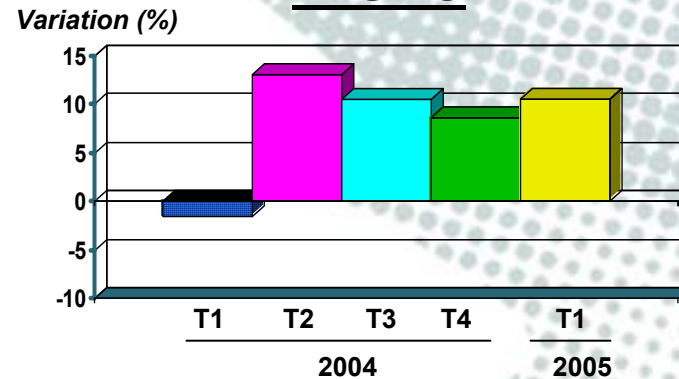
### Occupation



### Rendement



### PPSMO

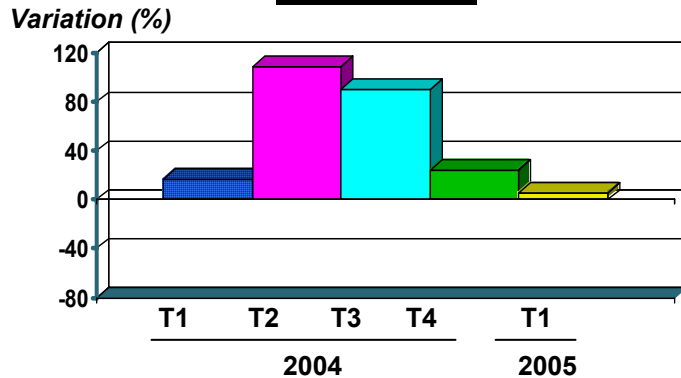


\*En exploitation principale

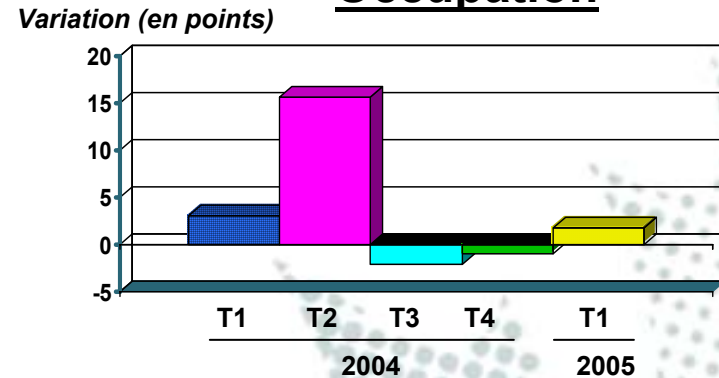
# Lignes transpacifiques\* – Tarification vigoureuse poussant aussi les PPSMO à la hausse

## Variation sur 12 mois

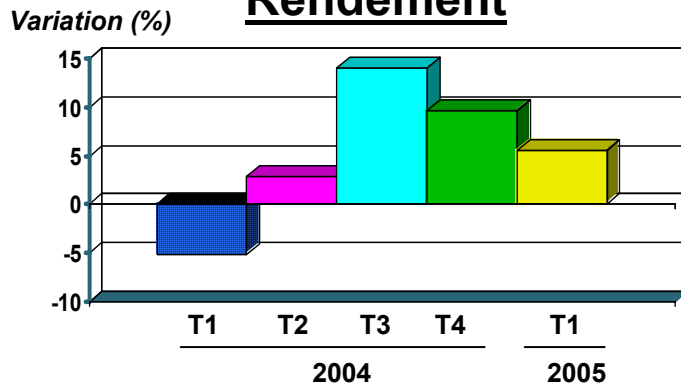
### Capacité



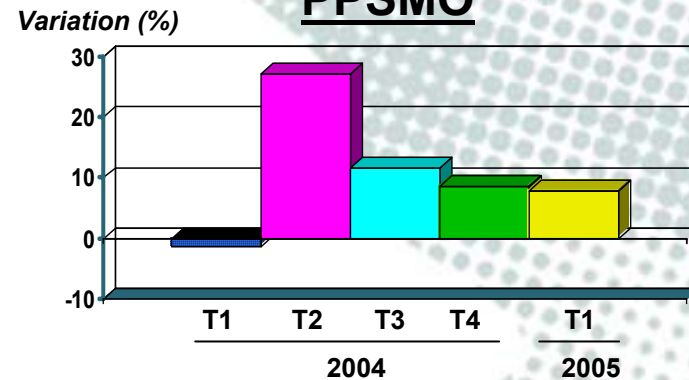
### Occupation



### Rendement



### PPSMO

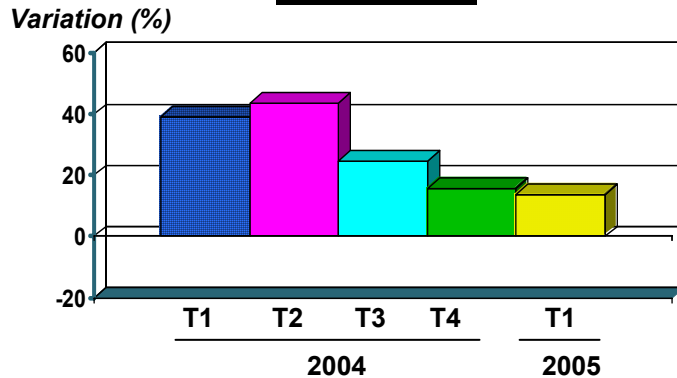




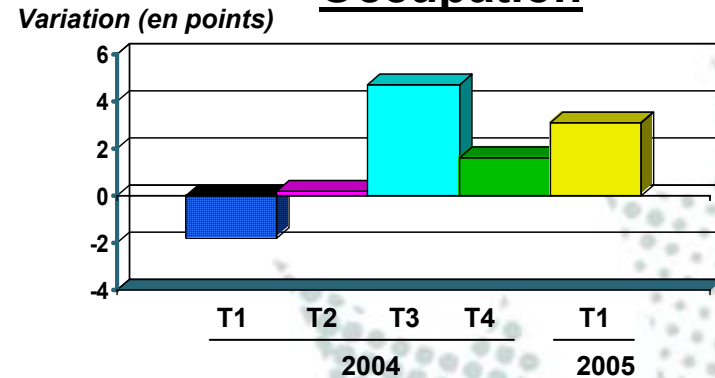
# Antilles, Amérique latine et Australie\* – Coefficients d'occupation plus élevés poussant les PPSMO à la hausse

## Variation sur 12 mois

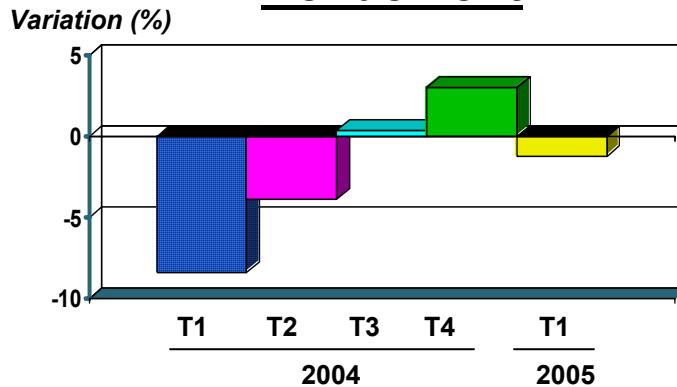
### Capacité



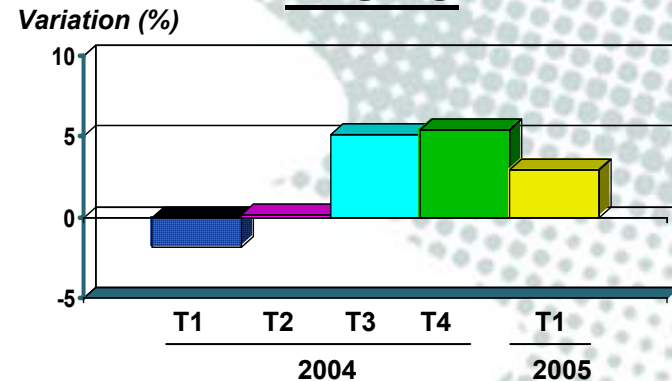
### Occupation



### Rendement



### PPSMO

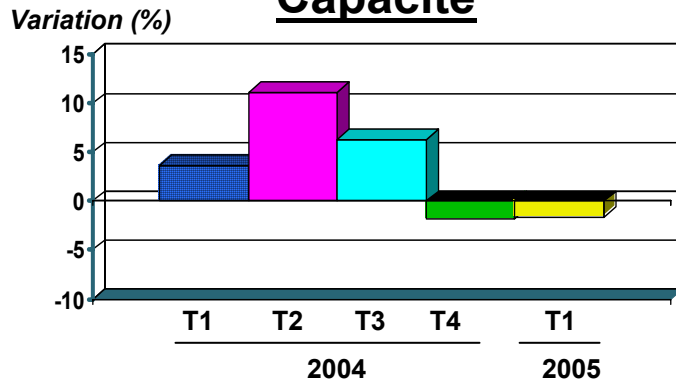


\* En exploitation principale

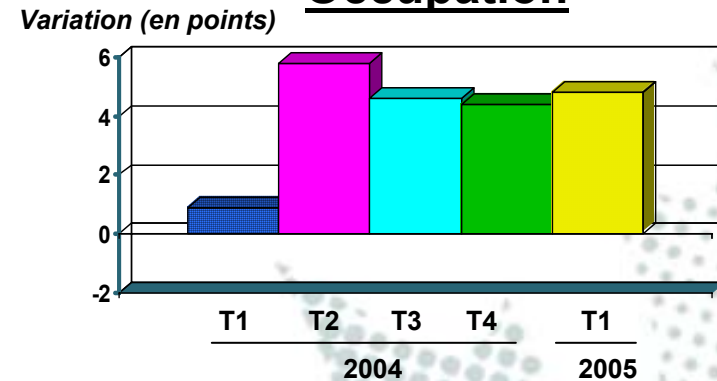
# Total\* – Trafic vigoureux, en dépit d'une capacité réduite, poussant les coefficients d'occupation et les PPSMO à la hausse

## Variation sur 12 mois

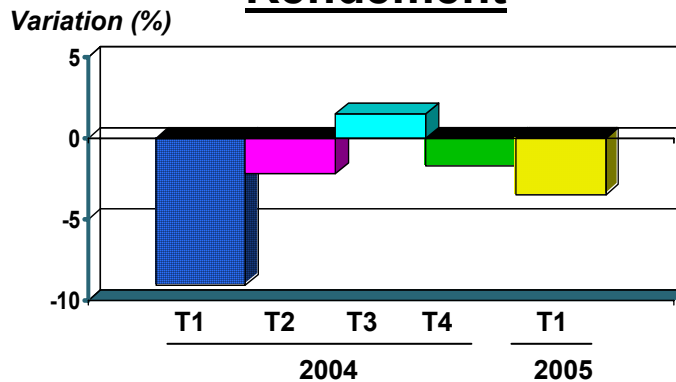
### Capacité



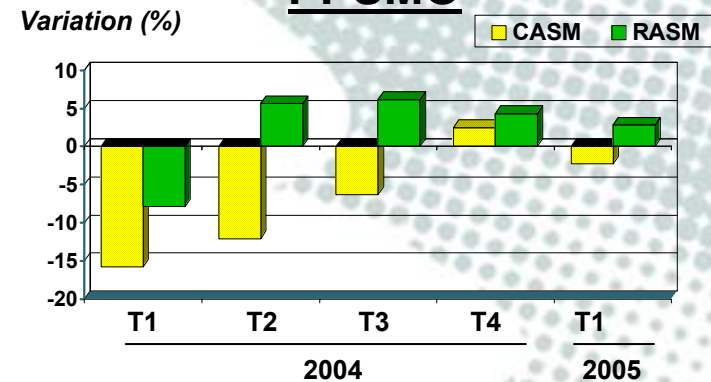
### Occupation



### Rendement



### PPSMO

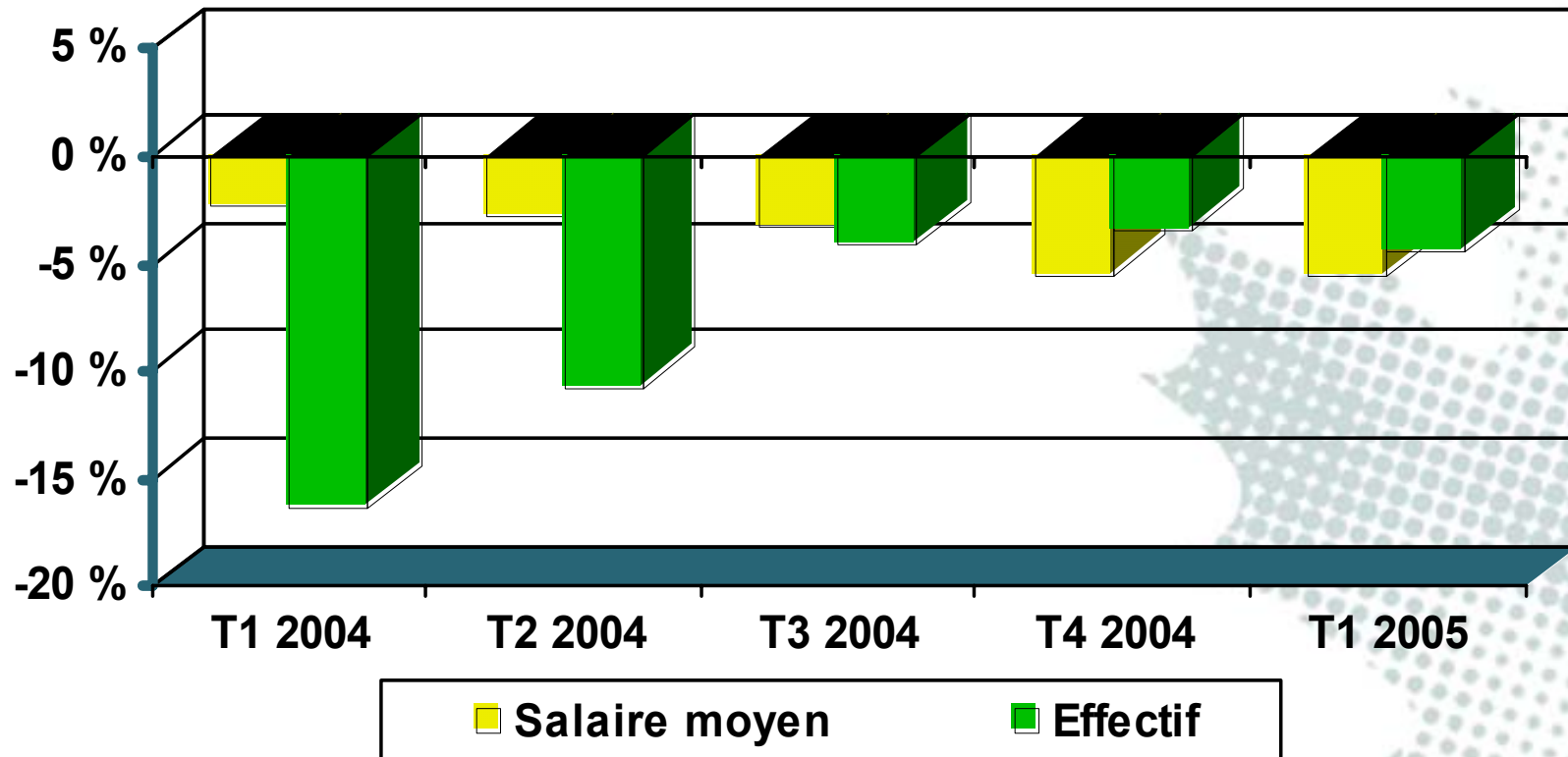


\*En exploitation principale,  
Jazz non compris

# Baisse moyenne de 5,6 % des salaires et de 4,4 % de l'effectif (-1 293 ETP)

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

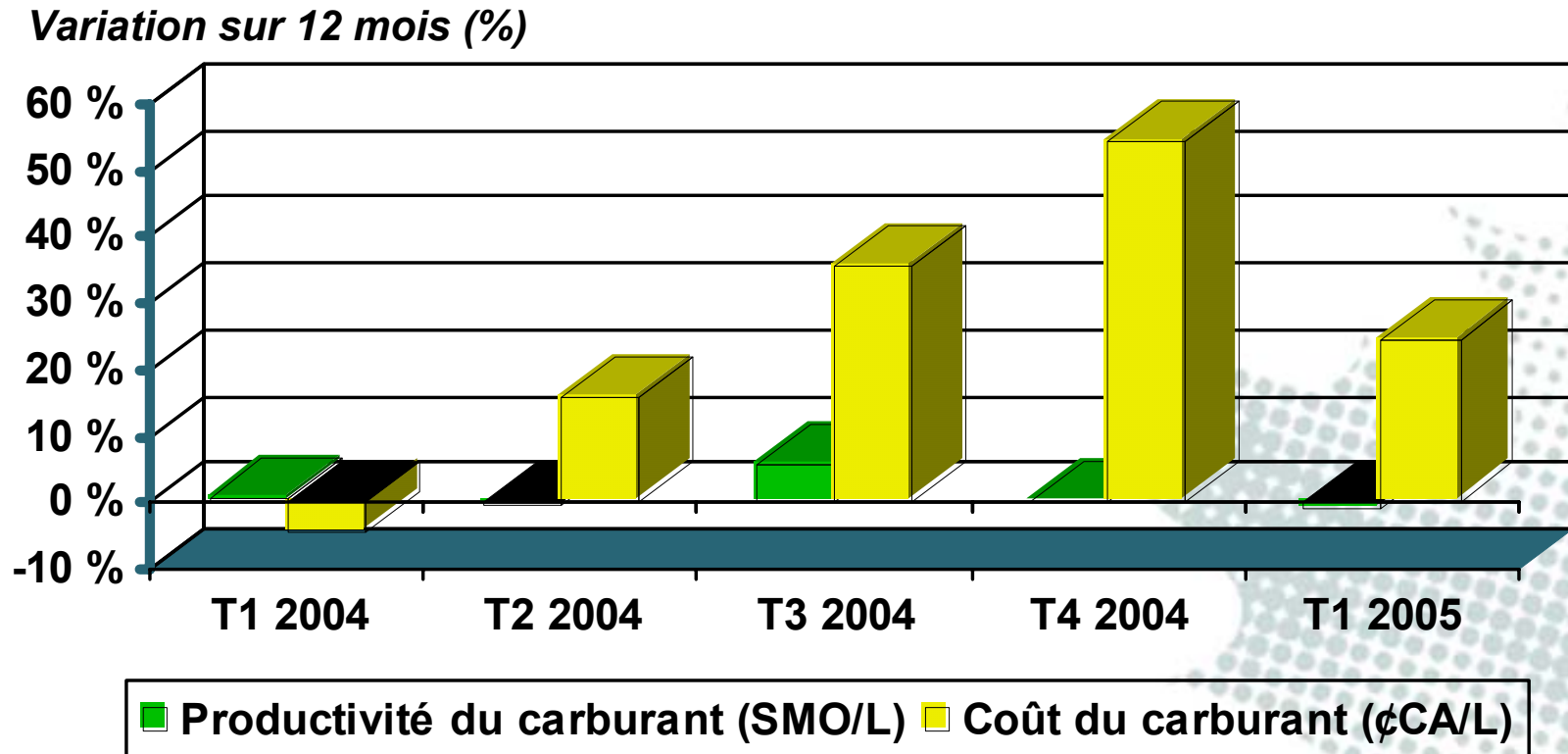
Variation sur 12 mois (%)



\*En exploitation principale,  
Jazz non compris

# Hausse de 24,7 % du prix du litre de carburant en exploitation principale et recul de 1,0 % de la productivité du carburant

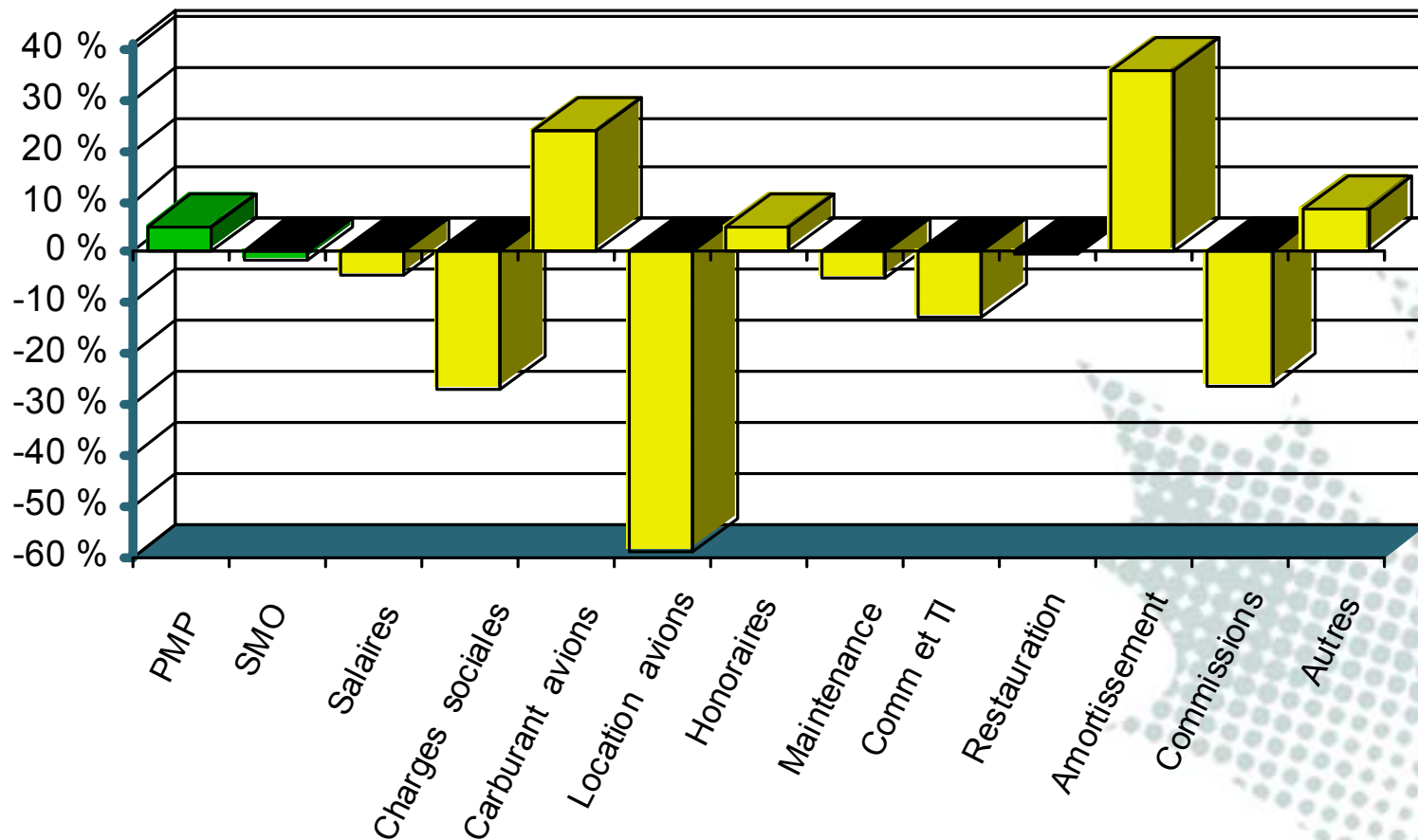
(Productivité du carburant\* et coût unitaire\*)



\*En exploitation principale,  
Jazz non compris

# Hausse des redevances aéroportuaires, frais de carte de crédit et frais non aériens, poussant les « autres » charges à la hausse

Variation sur 12 mois (%)



\*En exploitation principale,  
Jazz non compris

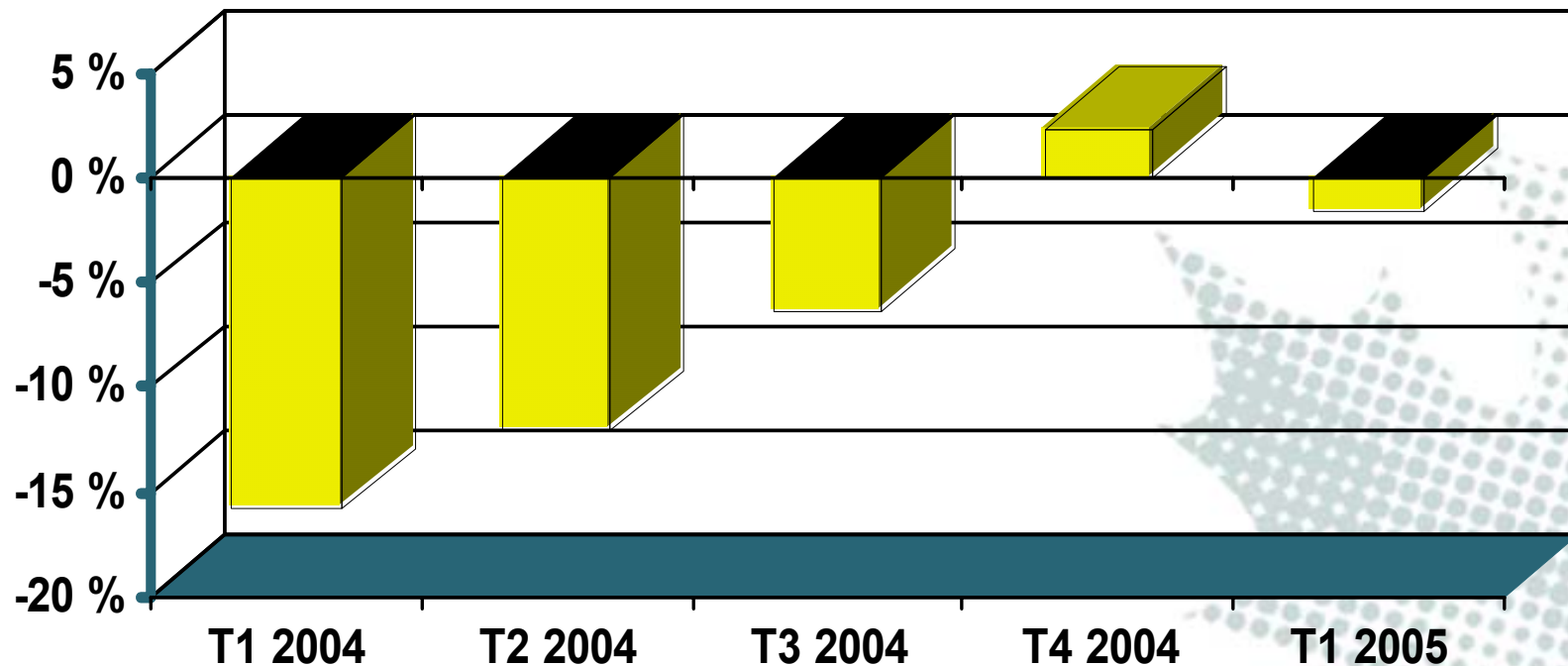
T1 2005/2004

AIR CANADA 

# Recul de 1,6 % du coût unitaire malgré la flambée des prix du carburant, et de 8,3 % en excluant la charge de carburant

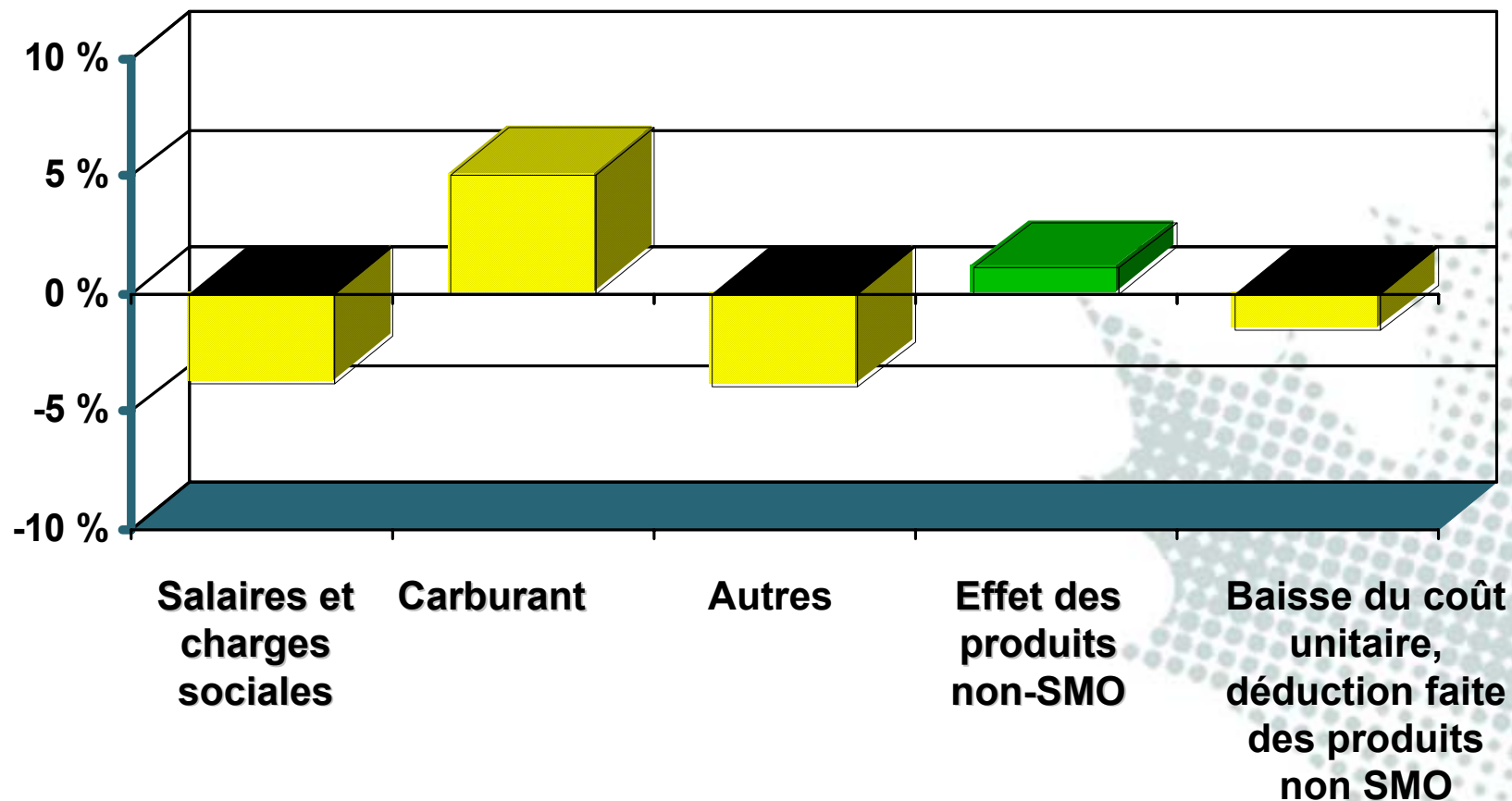
(Charges par SMO\*)

*Variation sur 12 mois (%)*



\*En exploitation principale, rajustées en fonction des produits non SMO

# Hausse des prix du carburant compensée par des économies dans les salaires et charges sociales et les « autres » charges



Exploitation principale

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

(ACE Aviation - Consolidé)

	31 mars 2005 (M\$)	31 décembre 2004 (M\$)	Variation (%)
• Trésorerie	1 713	1 632	+5 %
• Actifs à court terme	2 865	2 695	+6 %
• Immobilisations	5 056	3 696	+37 %
• Passif à court terme	2 790	2 491	+12 %
• Dette à long terme	3 499	2 328	+50 %
• Capitaux propres	269	203	+33 %
• Valeur comptable par action	3,03	2,29	+32 %

\*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 13 mai 2005 et elles peuvent changer après cette date. Toutefois, ACE n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces déclarations à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif.*

**AIR CANADA** 

---