

Deuxième trimestre 2005

Résultats préliminaires non vérifiés

4 août 2005

Sommaire

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

Amélioration de 155 M\$ des résultats d'ACE

Consolidé

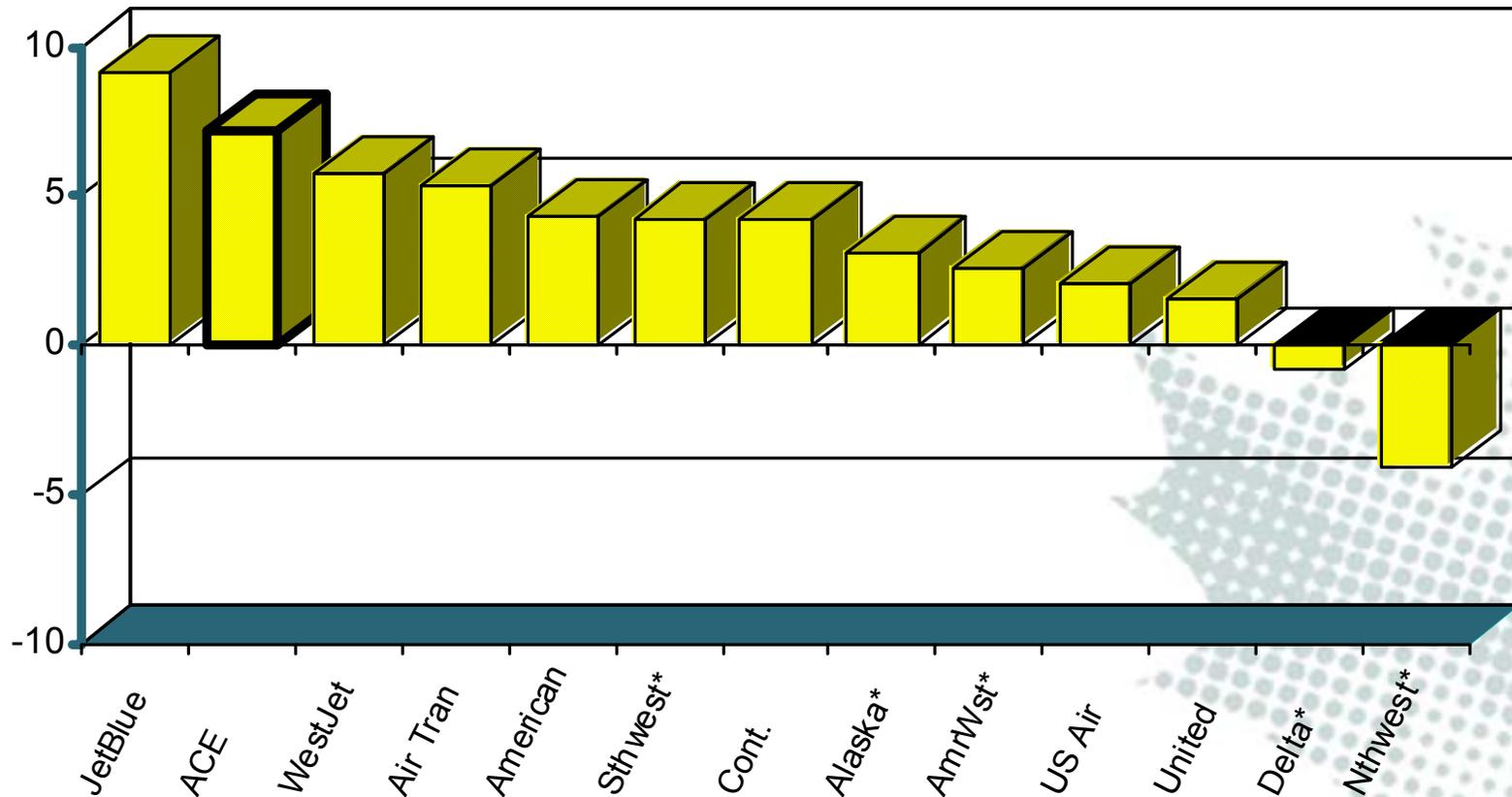
(M\$)	T2 2005	T2 2004	Variation fav./ (défav.)
Produits d'exploitation	2 458 \$	2 221 \$	237 \$
Charges d'exploitation	(2 281)	2 199	(82)
Perte d'exploitation	177	22	155
Charges hors exploitation	100	(72)	172
Perte avant réorganisation, change et impôts	277	(50)	327
Réorganisation	-	(132)	426
Écart de change	(53)	(34)	(19)
Perte avant impôts	224 \$	(510) \$	734 \$

Charges hors exploitation favorables au 2^e tr. grâce à un gain de dilution de 190 M\$ lié au désinvestissement de 14,4 % dans Aéroplan

(M\$)	T1 2005	Variation fav./(défav.)
Intérêts débiteurs nets	(59) \$	1 \$
Gain à la vente d'actifs	190	3
Part des actionnaires sans contrôle	(4)	(4)
Autres charges hors exploitation	(27)	(9)
Total des charges hors exploitation	100 \$	172 \$

ACE est proche du premier rang en Am. du Nord pour ce qui est de la marge d'exploitation enregistrée au 2^e tr.

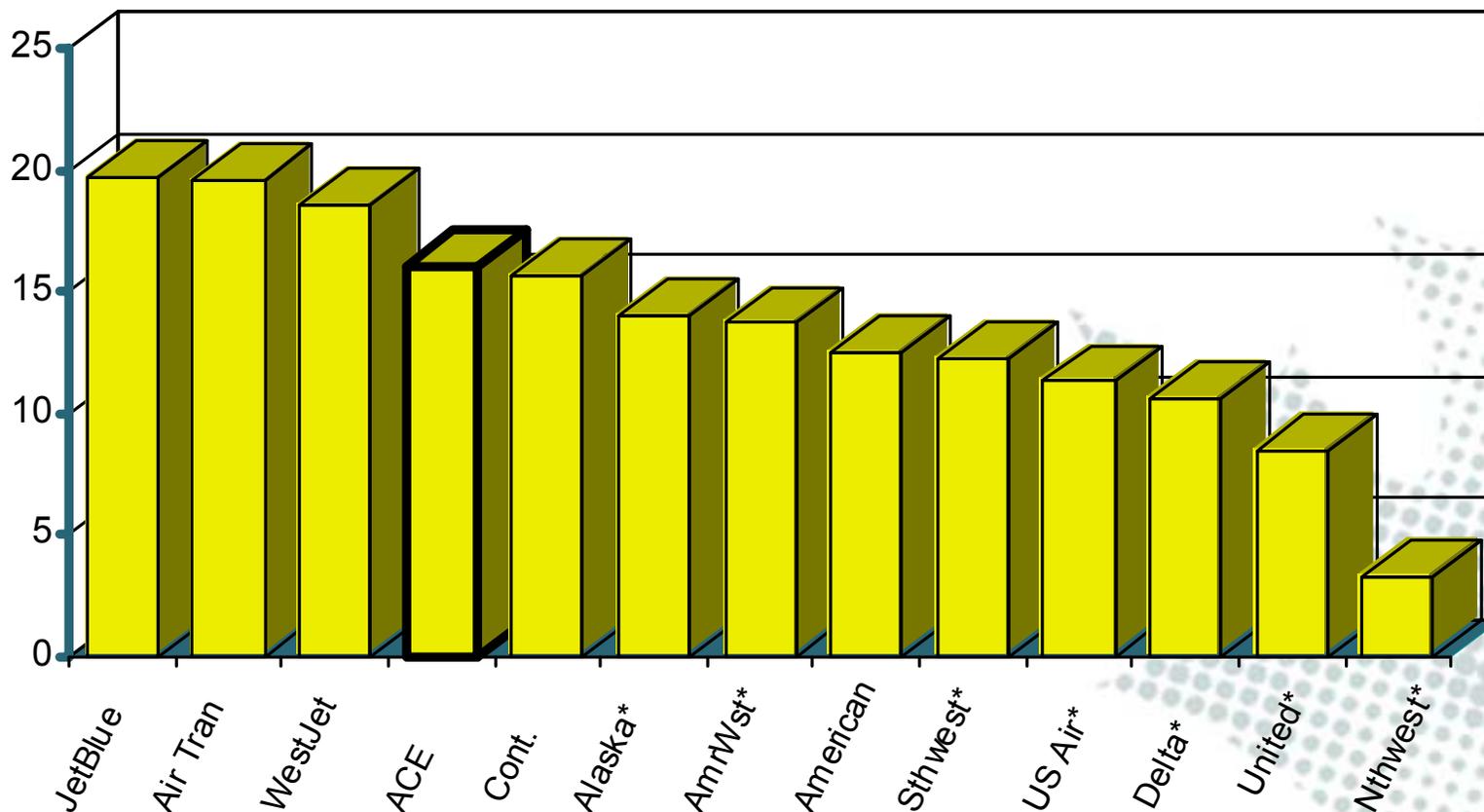
Marge d'exploitation (%)



* Ajusté en fonction d'éléments extraordinaires et non récurrents

À 16 %, la marge BAIIALA d'ACE la place également tout près du premier rang

Marge BAIIALA (%)



* Ajusté en fonction d'éléments extraordinaires et non récurrents

2^e trimestre 2005*

Comparaison trimestrielle sur 12 mois¹⁾

Exploitation principale	Capacité	Trafic	Occupation	Rendement	PPSMO	Prod.
Lignes intérieures	↑ 0,5 %	↑ 4,7 %	↑ 3,3 pt	↑ 2,3 %	↑ 6,6 %	↑ 7,1 %
Lignes transfrontalières	↓ 1,7 %	↑ 7,9 %	↑ 6,5 pt	↓ 0,8 %	↑ 8,8 %	↑ 7,0 %
Lignes transatlantiques	↑ 7,6 %	↑ 7,5 %	↑ 0,1 pt	↑ 2,9 %	↑ 2,7 %	↑ 10,5 %
Lignes transpacifiques	↑ 3,8 %	↑ 3,8 %	↓ 0,0 pt	↑ 7,1 %	↑ 7,1 %	↑ 11,2 %
Amérique latine/Antilles	↑ 13,2 %	↑ 12,0 %	↓ 0,7 pt	0,0 %	↓ 1,0 %	↑ 12,0 %
Total (Aéroplan non compris)	↑ 3,6 %	↑ 6,3 %	↑ 2,1 pt	↑ 2,3 %	↑ 5,0 %	↑ 8,7 %
Total (Aéroplan compris)⁽¹⁾	↑ 3,6 %	↑ 6,3 %	↑ 2,1 pt	↑ 6,5 %	↑ 9,3 %	↑ 13,1 %
			Total des charges*			↑ 4,0 %
			Total des CESMO*		↑ 0,4 %	
			Total, moins CESMO*		↓ 7,6 %	

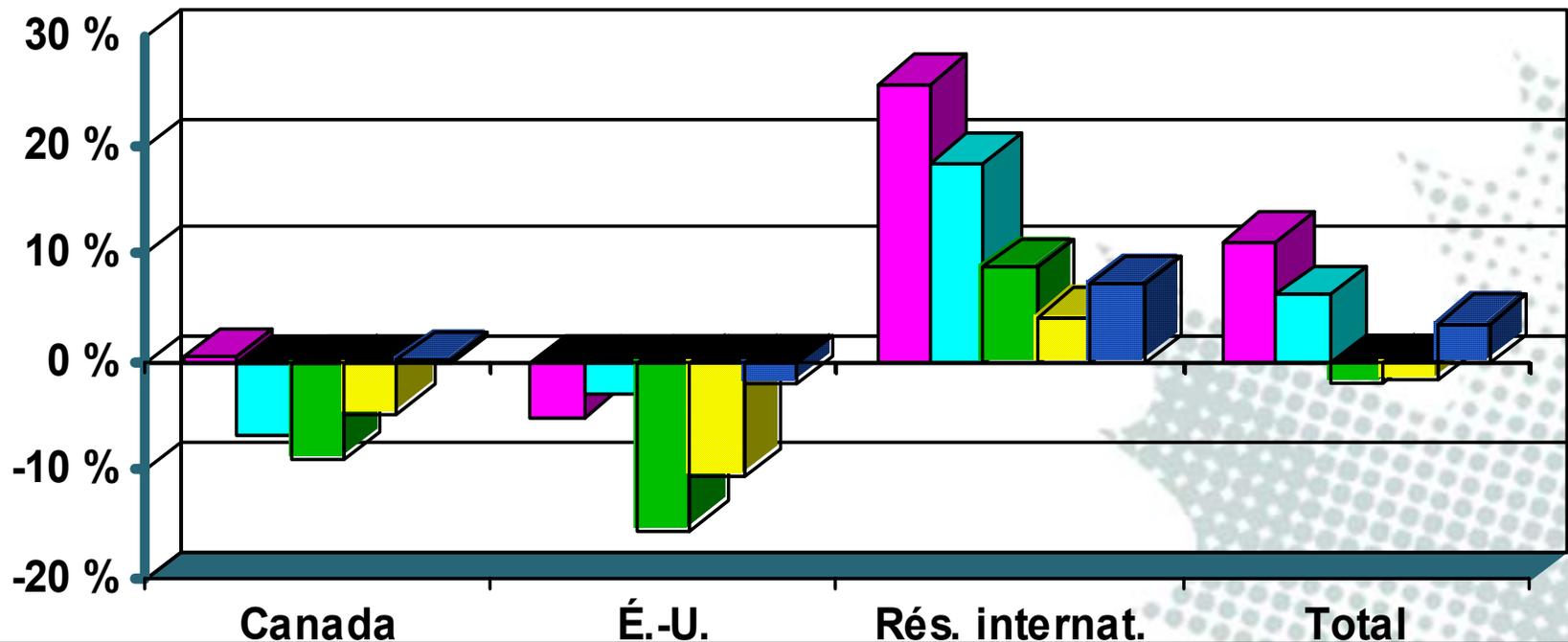
• Données préliminaires fournies sous réserve de modification.

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 essentiellement stable en Amérique du Nord, mais en expansion internationale, avec l'Amérique latine et l'Asie-Pacifique en tête

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

Variation de la capacité en SMO (%)

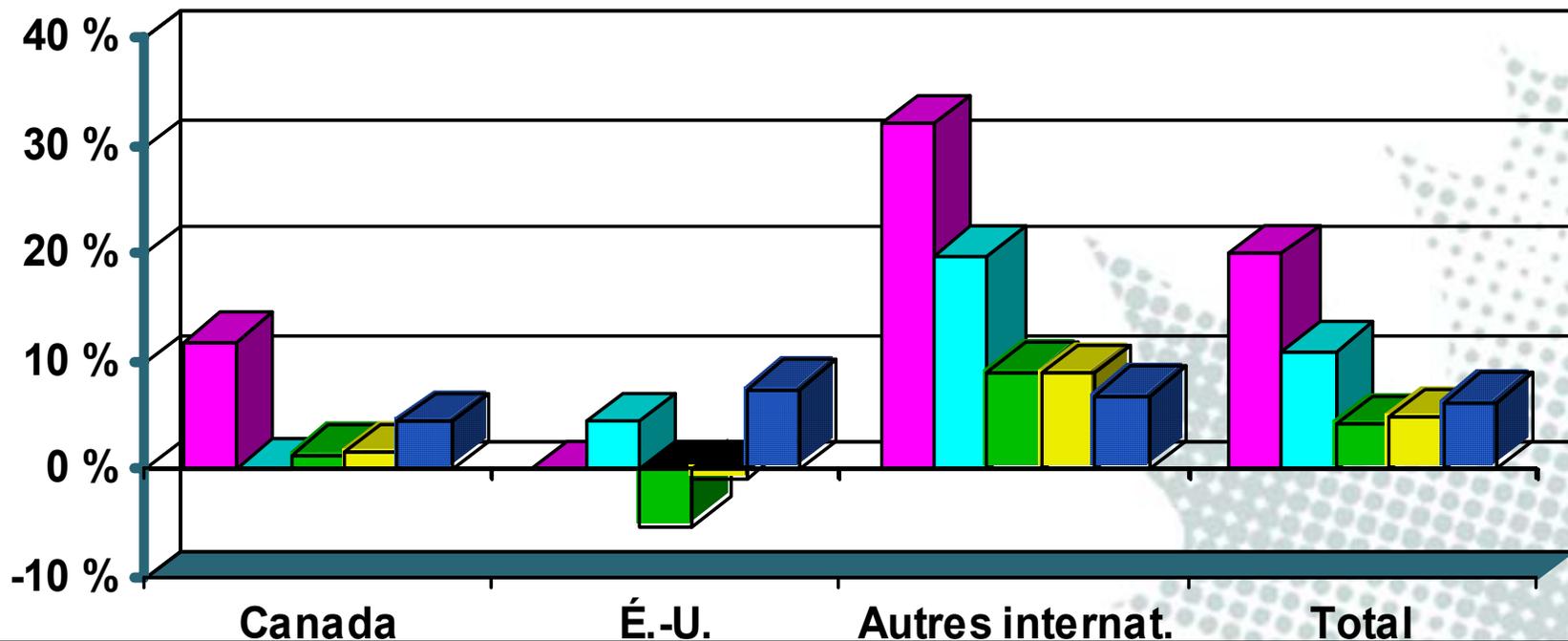


■ T2 2004/2003 ■ T3 2004/2003 ■ T4 2004/2003 ■ T1 2005/2004 ■ T2 2005/2004

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 (%)

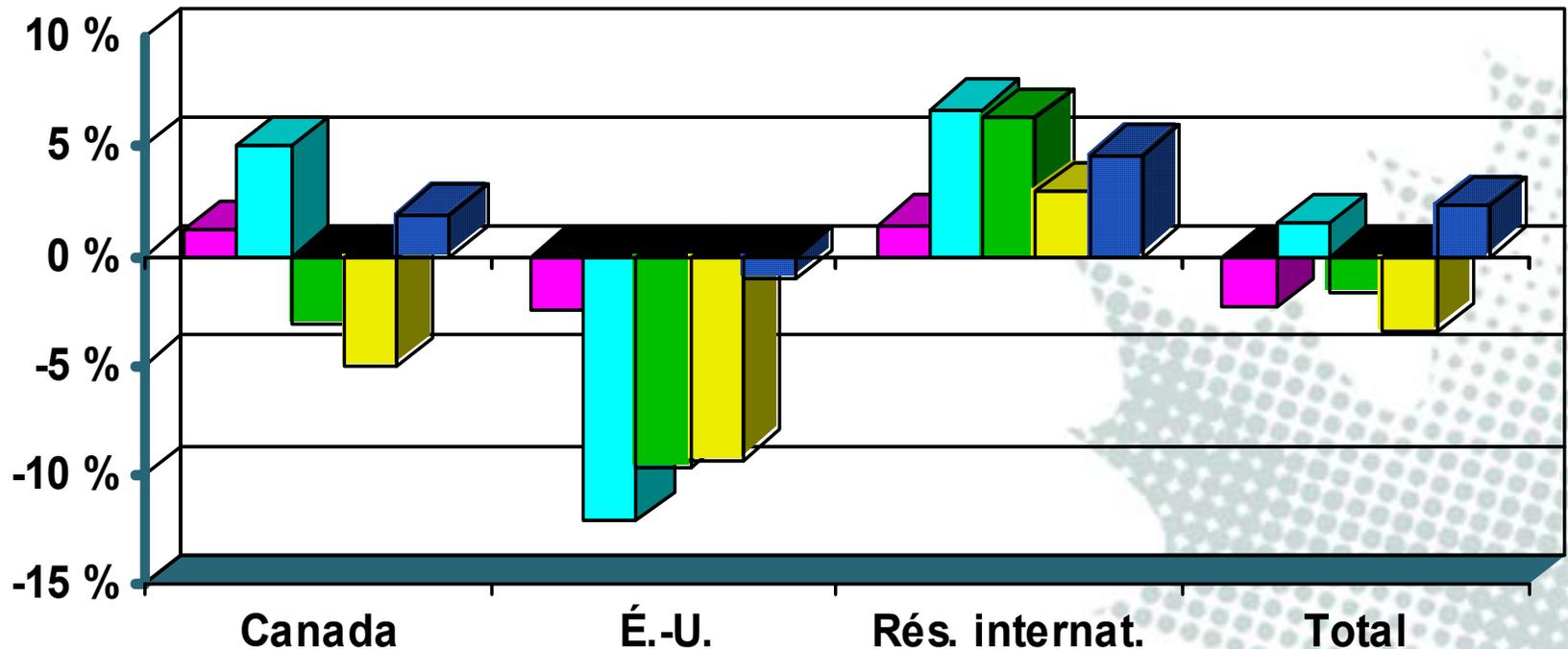


■ T2 2004/2003 ■ T3 2004/2003 ■ T4 2004/2003 ■ T1 2005/2004 ■ T2 2005/2004

Nette amélioration des rendements en Amérique du Nord augmentant la moyenne du réseau

(Variation sur 12 mois du rendement en exploitation principale)

Variation du rendement (%)

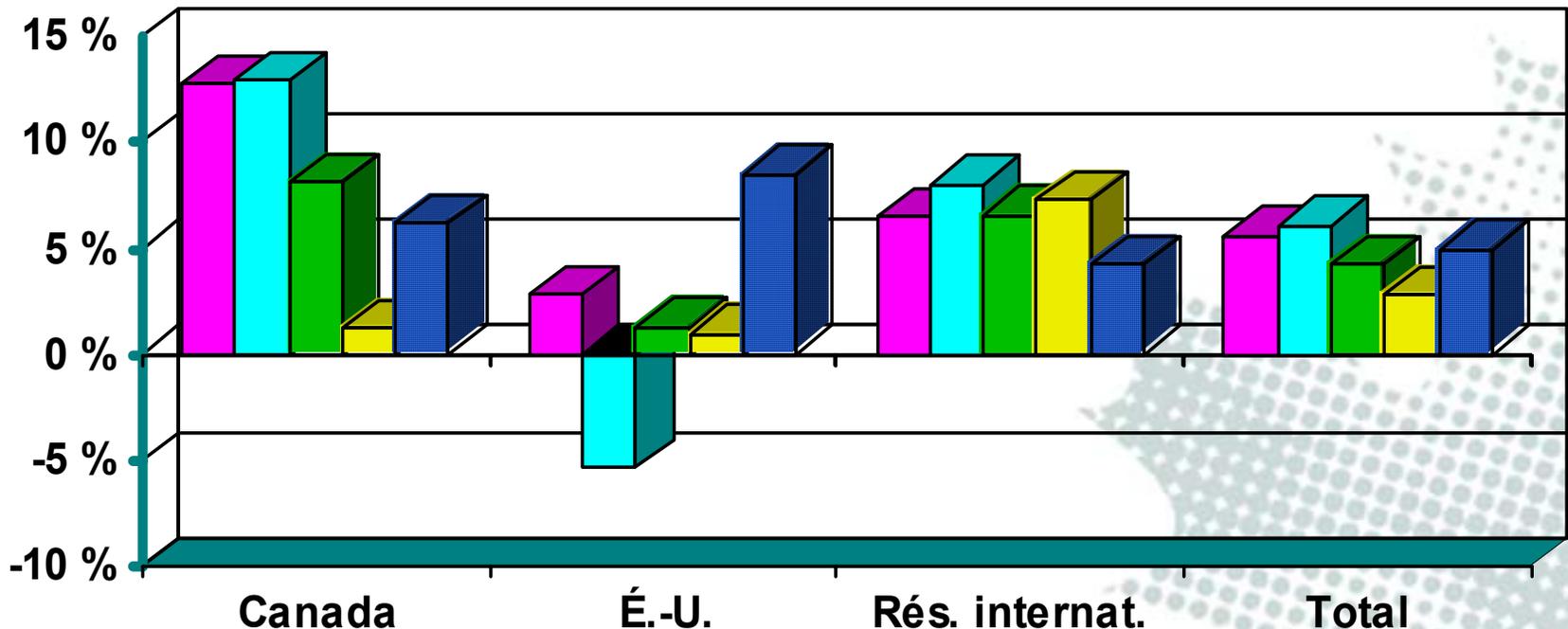


■ T2 2004/2003 ■ T3 2004/2003 ■ T4 2004/2003 ■ T1 2005/2004 ■ T2 2005/2004

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

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

Variation des PPSMO (%)

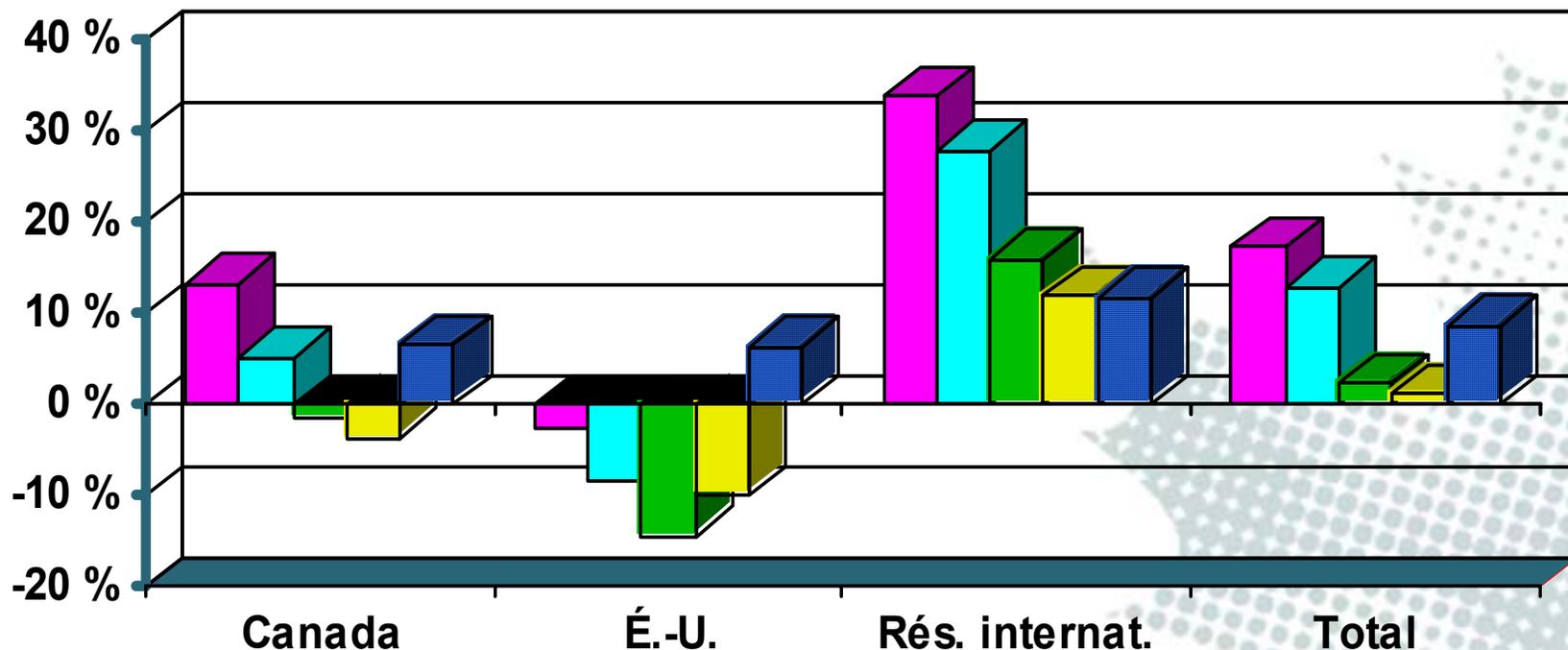


■ T2 2004/2003 ■ T3 2004/2003 ■ T4 2004/2003 ■ T1 2005/2004 ■ T2 2005/2004

Produits d'exploitation nord-am. en forte hausse grâce à un inversement de la précédente tendance baissière

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

Variation des produits d'exploitation (%)



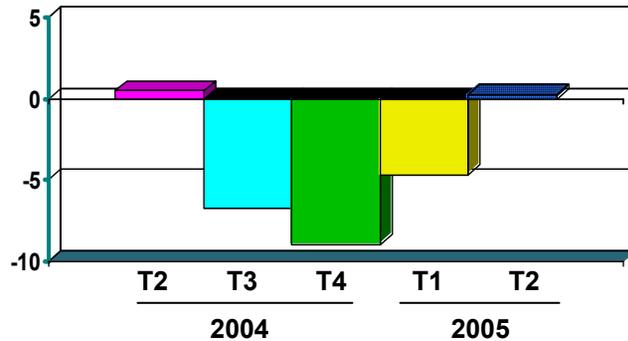
■ T2 2004/2003 ■ T3 2004/2003 ■ T4 2004/2003 ■ T1 2005/2004 ■ T2 2005/2004

Canada* – Haut rendement faisant grimper de 3,8 points le coefficient d'occupation et augmenter les PPSMO au 2^e trimestre

Variation sur 12 mois

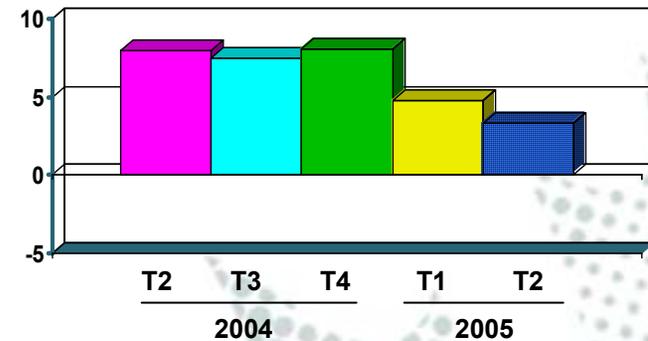
Capacité

Variation (%)



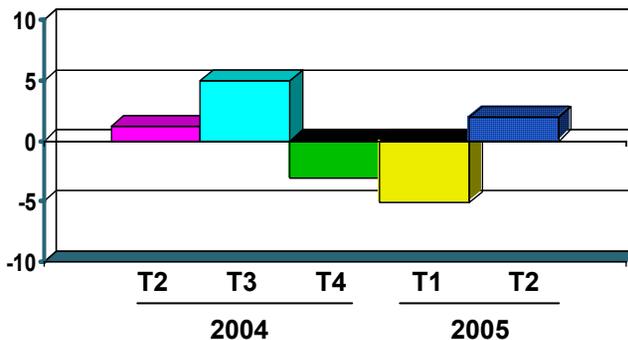
Occupation

Variation (en points)



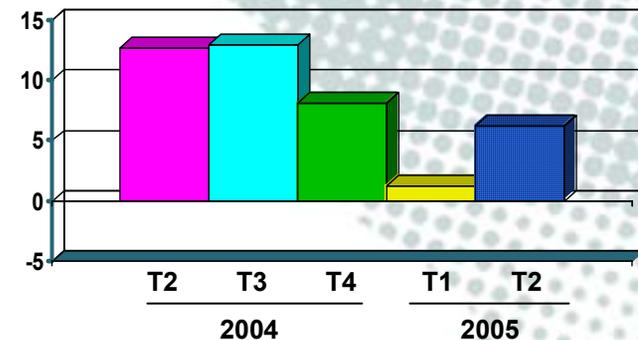
Rendement

Variation (%)



PPSMO

Variation (%)

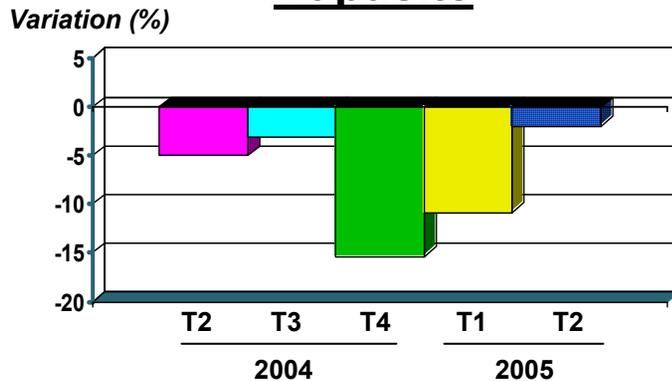


*En exploitation principale,
Jazz non compris

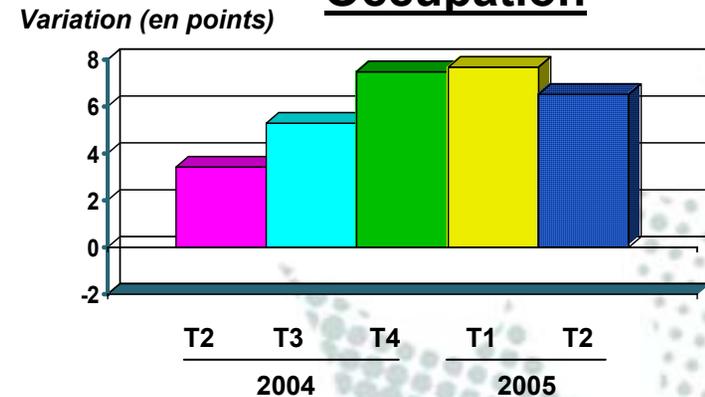
Lignes transfrontalières* – Hausse marquée du PPSMO appuyée par une amélioration des coefficients d'occupation, le manque de rendement étant pratiquement éliminé

Variation sur 12 mois

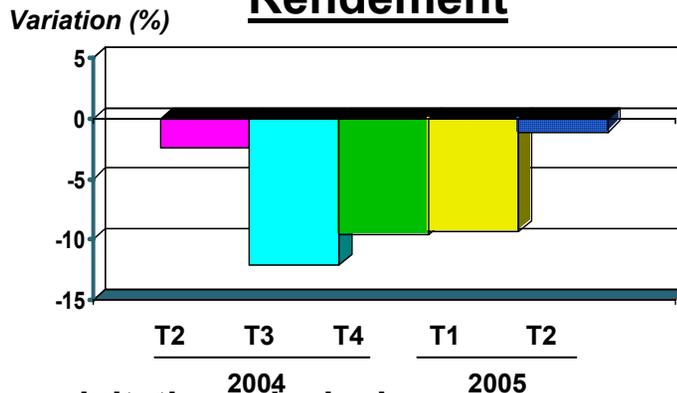
Capacité



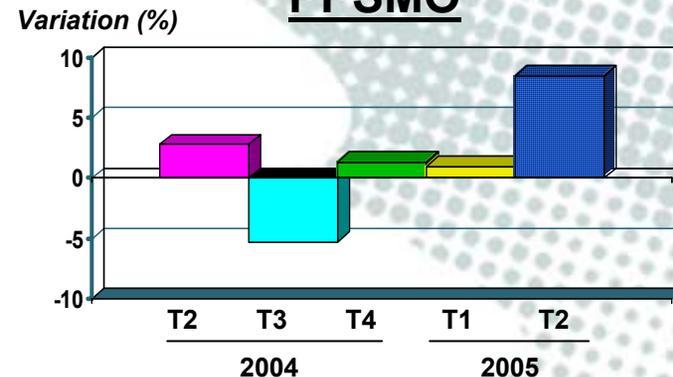
Occupation



Rendement



PPSMO

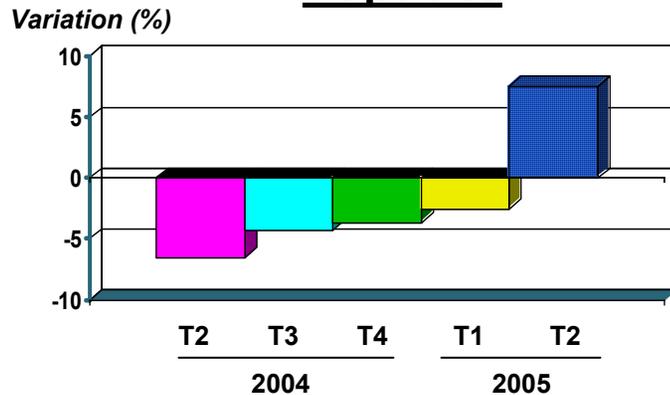


*En exploitation principale,
Jazz non compris

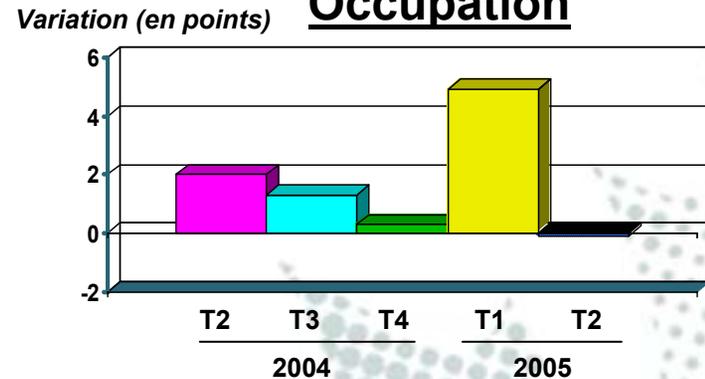
Lignes transatlantiques* – Le PPSMO continue d'augmenter, profitant d'une tarification vigoureuse

Variation sur 12 mois

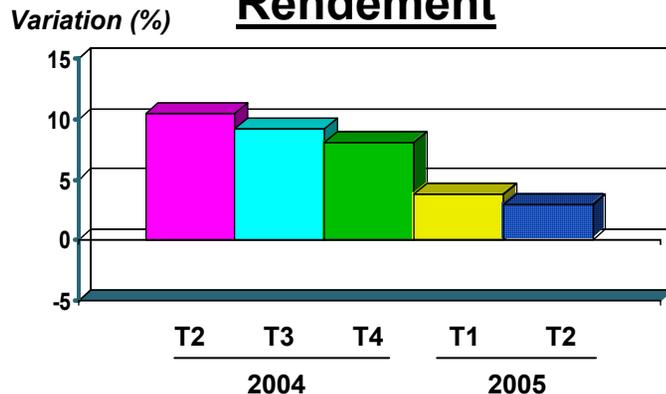
Capacité



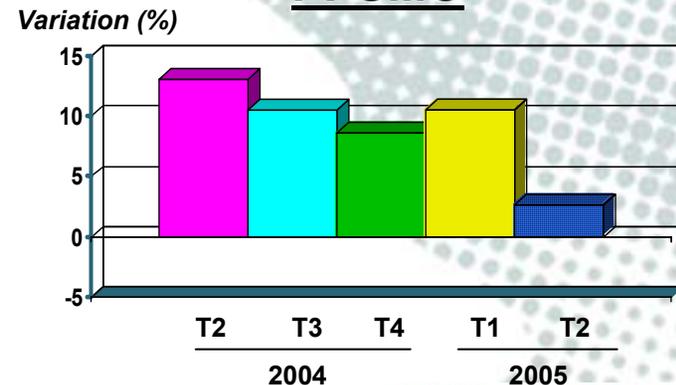
Occupation



Rendement



PPSMO

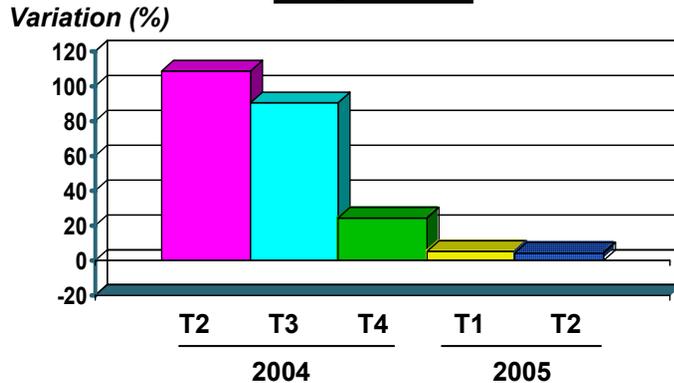


*En exploitation principale

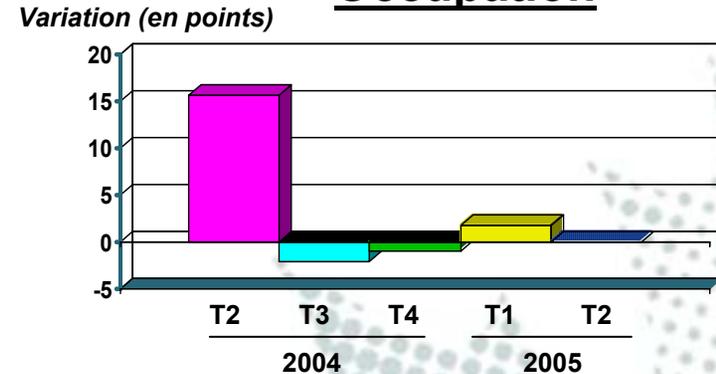
Lignes transpacifiques* – Tarification vigoureuse poussant aussi les PPSMO à la hausse

Variation sur 12 mois

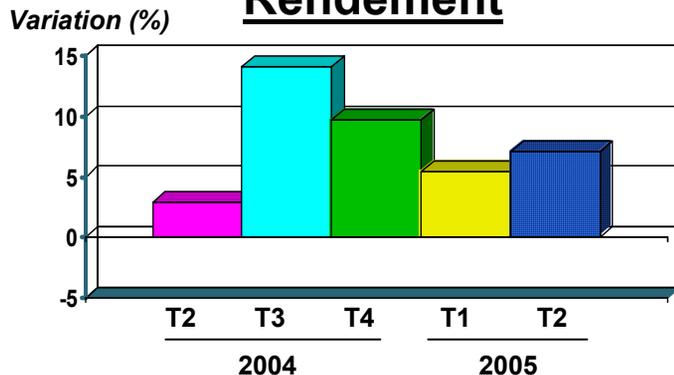
Capacité



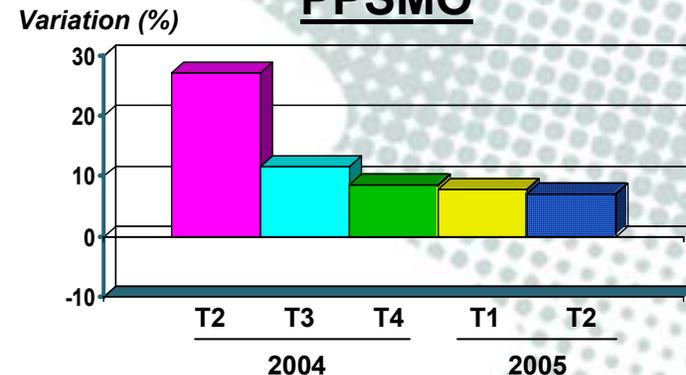
Occupation



Rendement



PPSMO

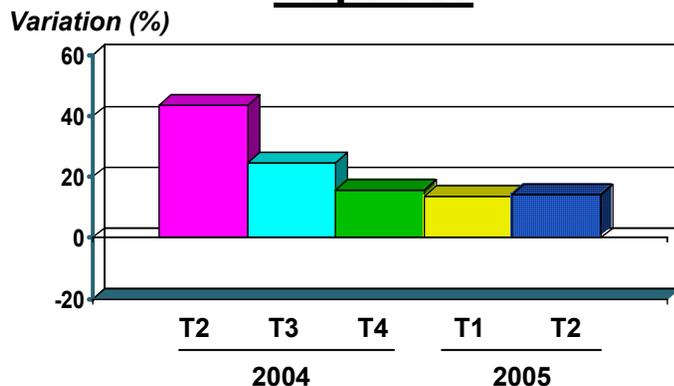


*En exploitation principale

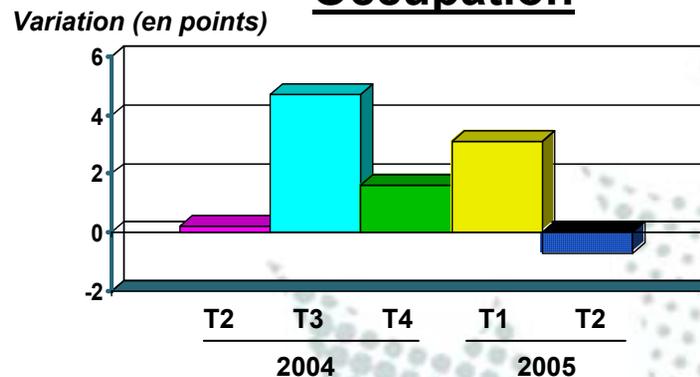
Antilles, Amérique latine et Australie* – Rendement plus élevé poussant les PPSMO à la hausse

Variation sur 12 mois

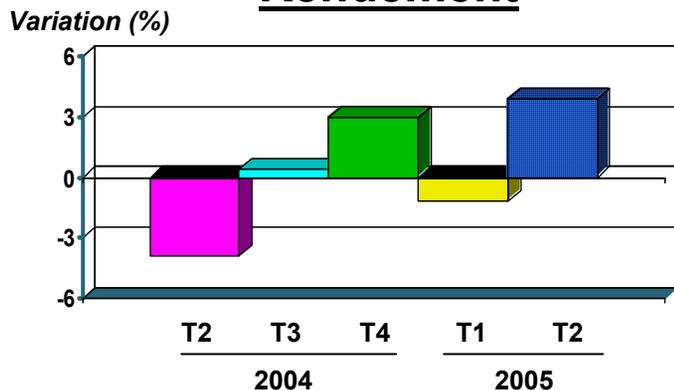
Capacité



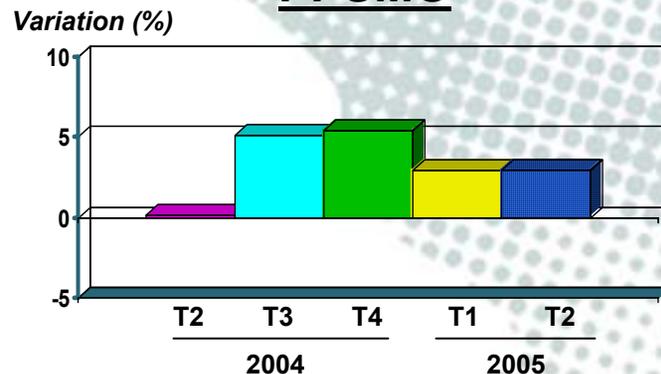
Occupation



Rendement



PPSMO

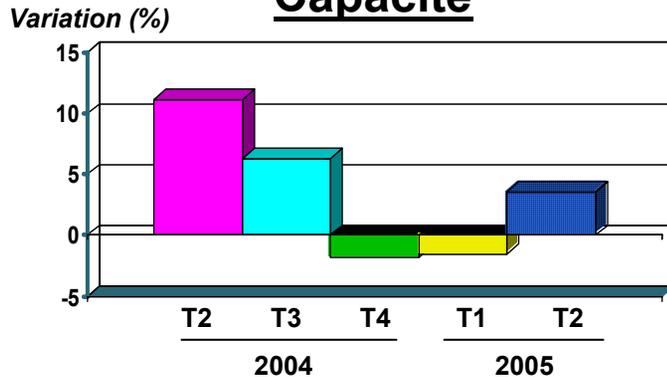


* En exploitation principale

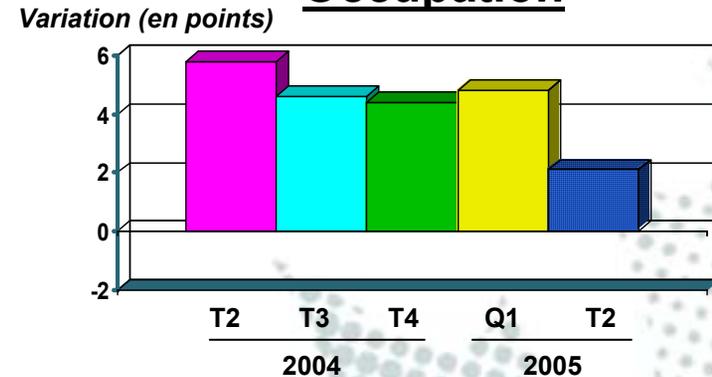
Total* – PPSMO en hausse grâce à un rendement vigoureux et à des coefficients d'occupation plus élevés

Variation sur 12 mois

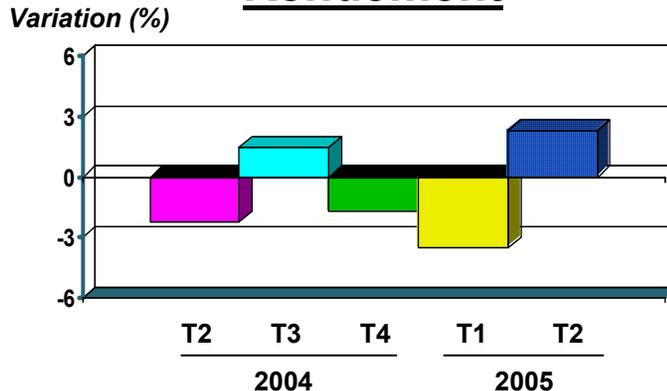
Capacité



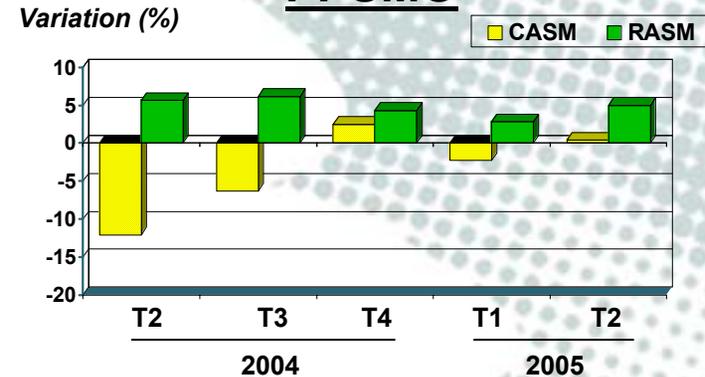
Occupation



Rendement



PPSMO

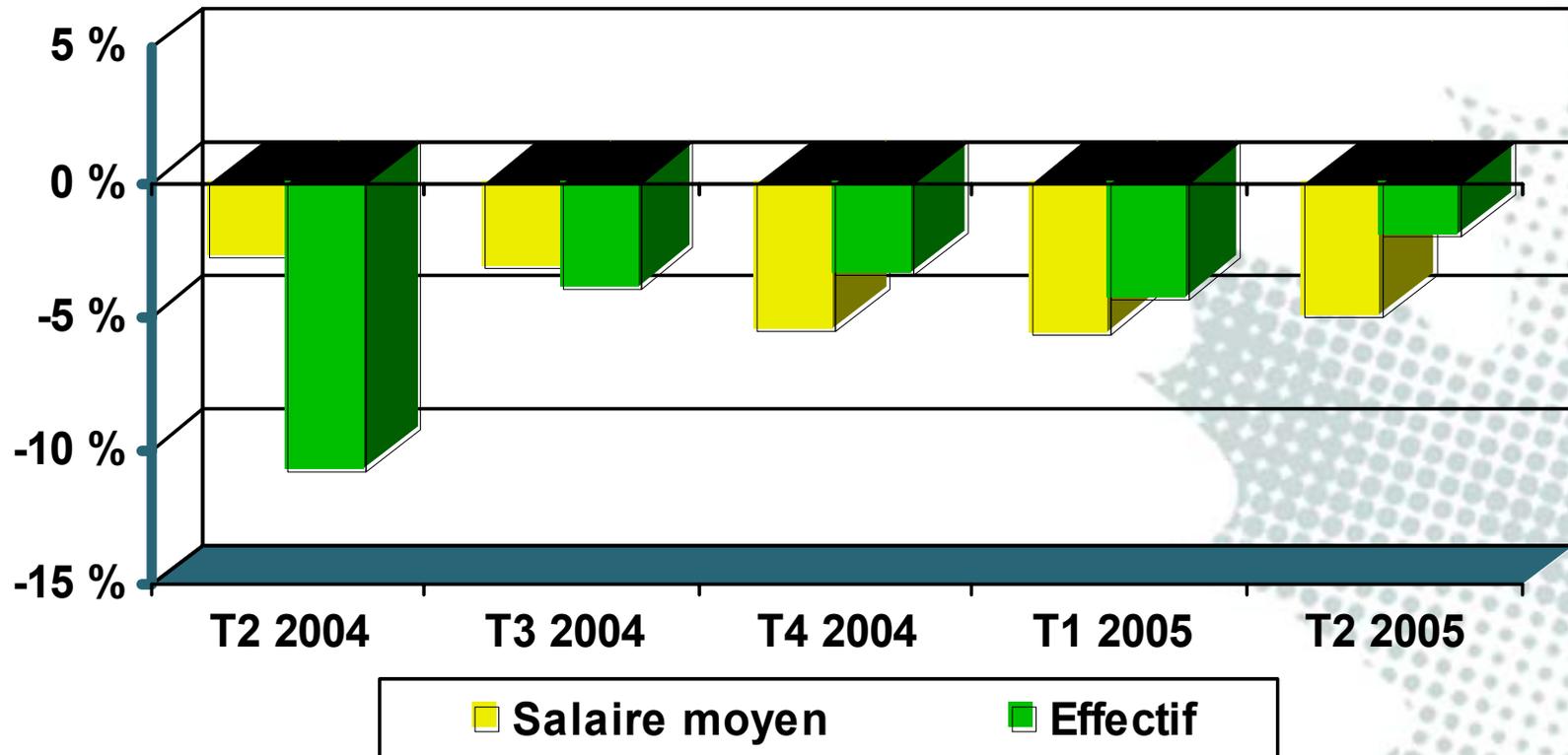


*En exploitation principale,
Jazz non compris

Baisse moyenne de 5 % des salaires et de 2 % de l'effectif (-579 ETP)

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

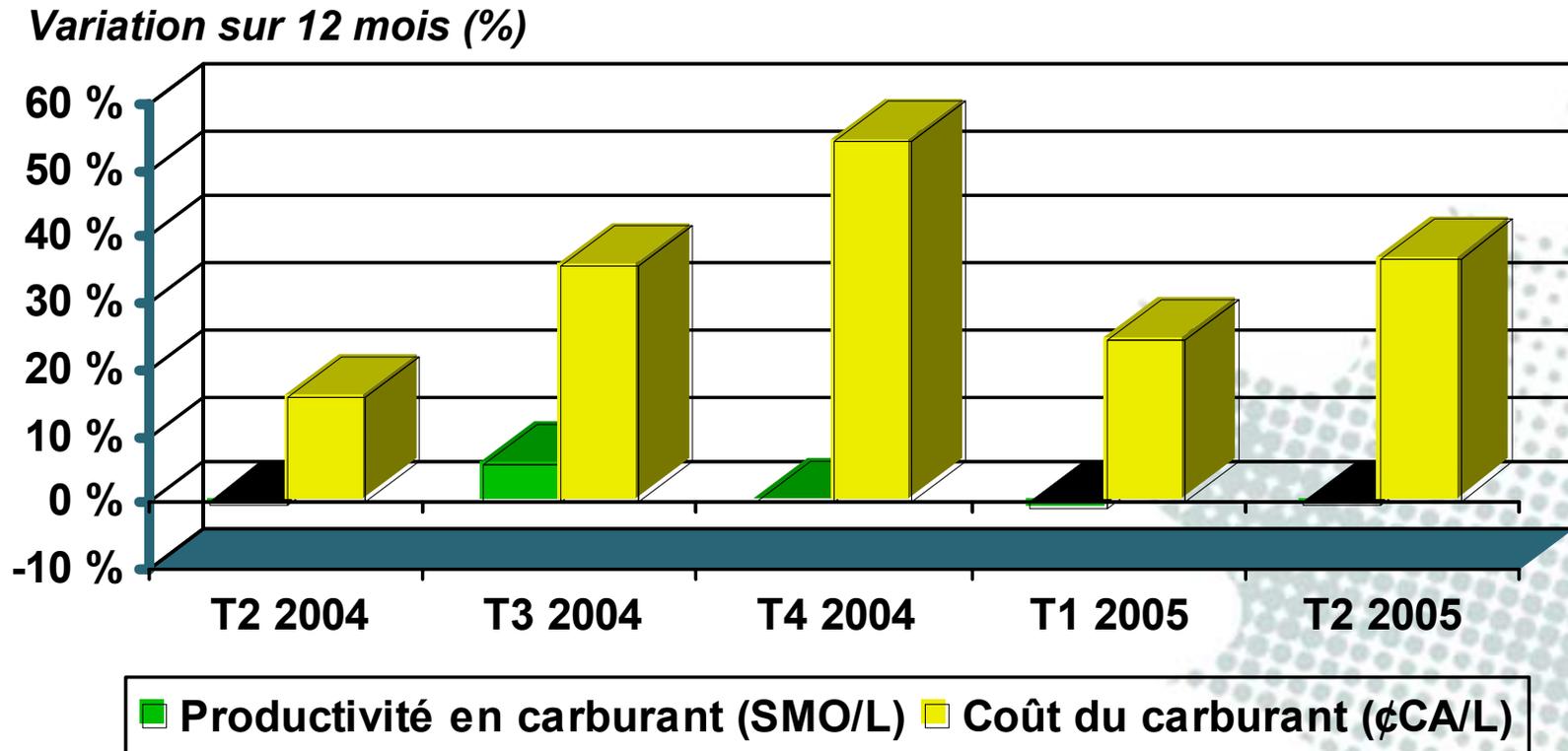
Variation sur 12 mois (%)



*En exploitation principale,
Jazz non compris

Hausse de 36,8 % du prix du litre de carburant en exploitation principale et recul de 0,4 % de la productivité du carburant

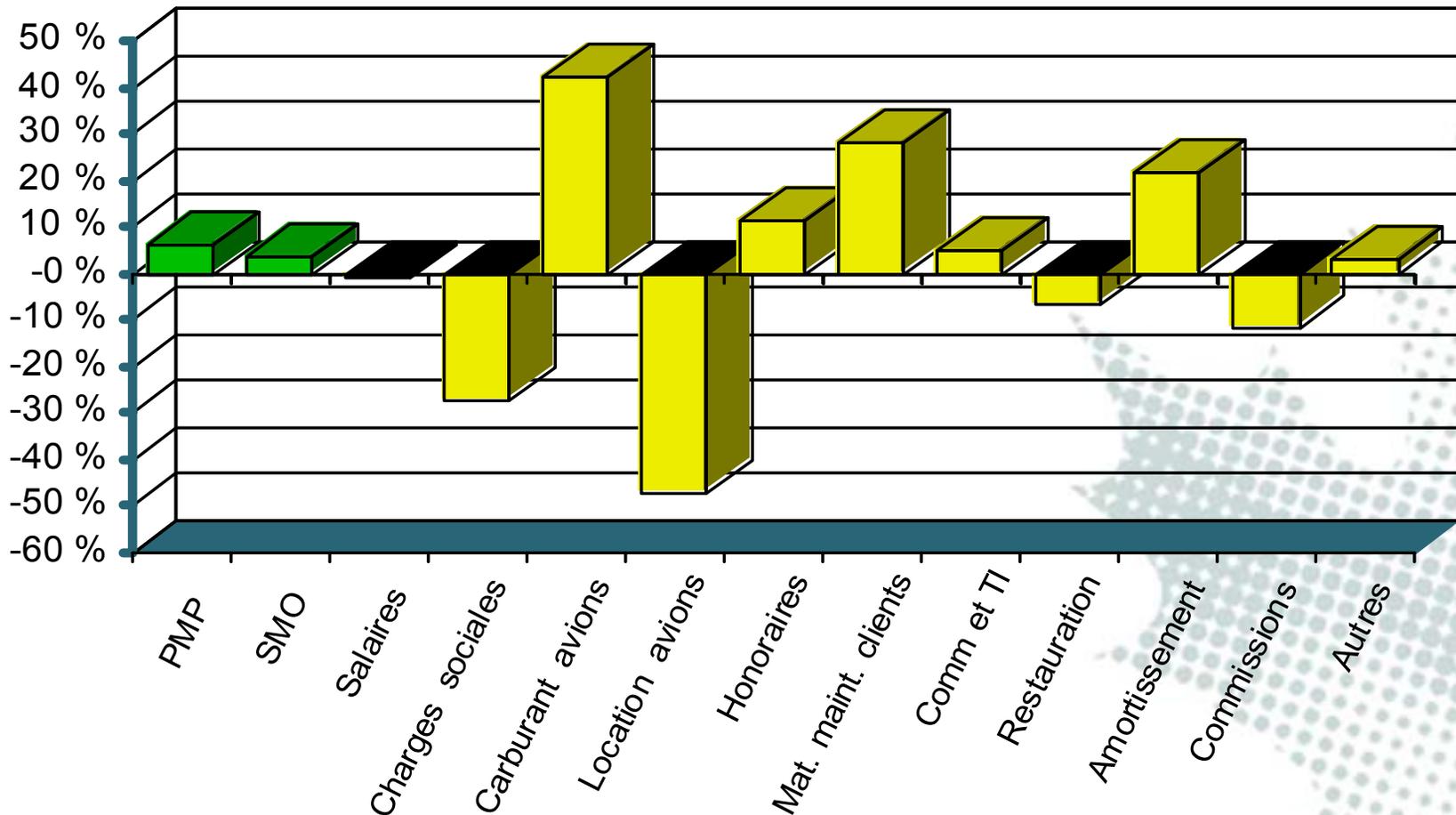
(Productivité du carburant* et coût unitaire*)



*En exploitation principale,
Jazz non compris

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

Variation sur 12 mois (%)



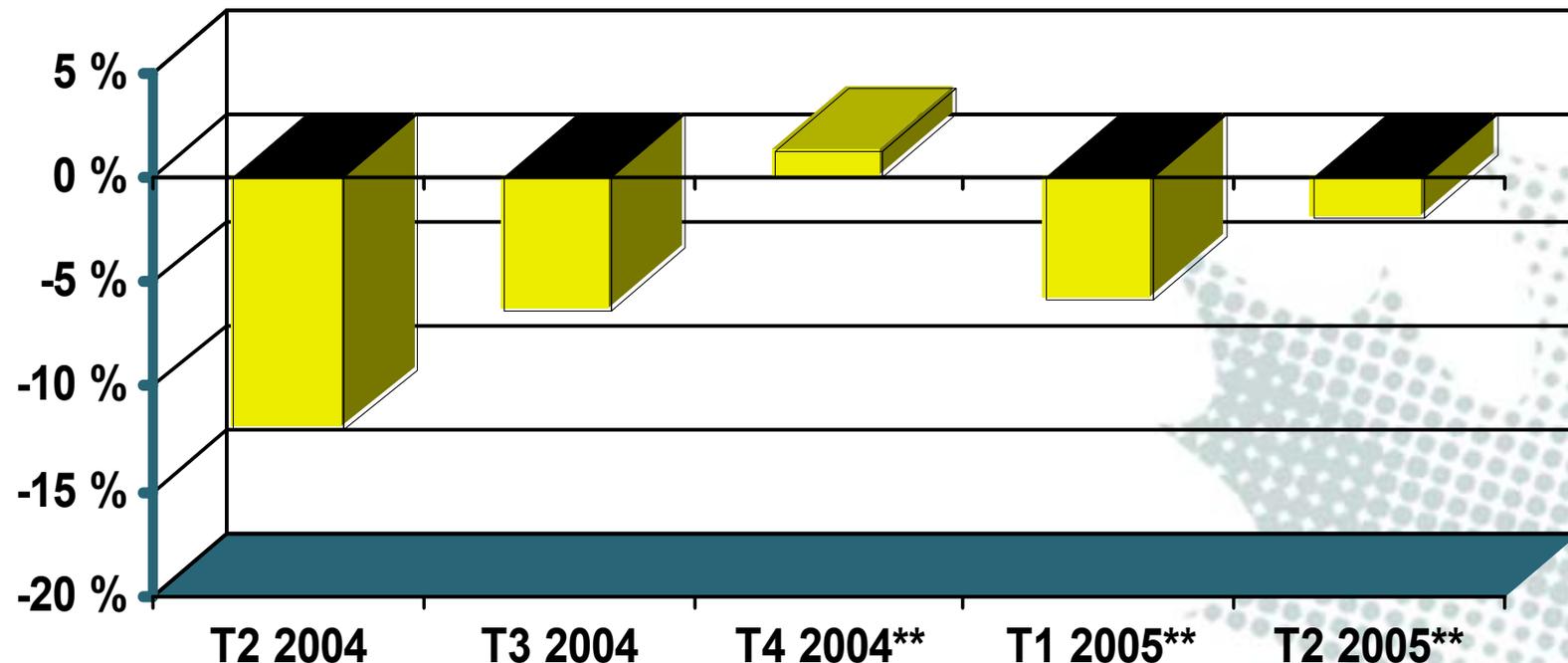
*En exploitation principale,
Jazz non compris

T1 2005/2004

Recul de 1,9 % du coût unitaire malgré la flambée des prix du carburant, et de 12,3 % en excluant la charge de carburant

(Charges par SMO*)

Variation sur 12 mois (%)

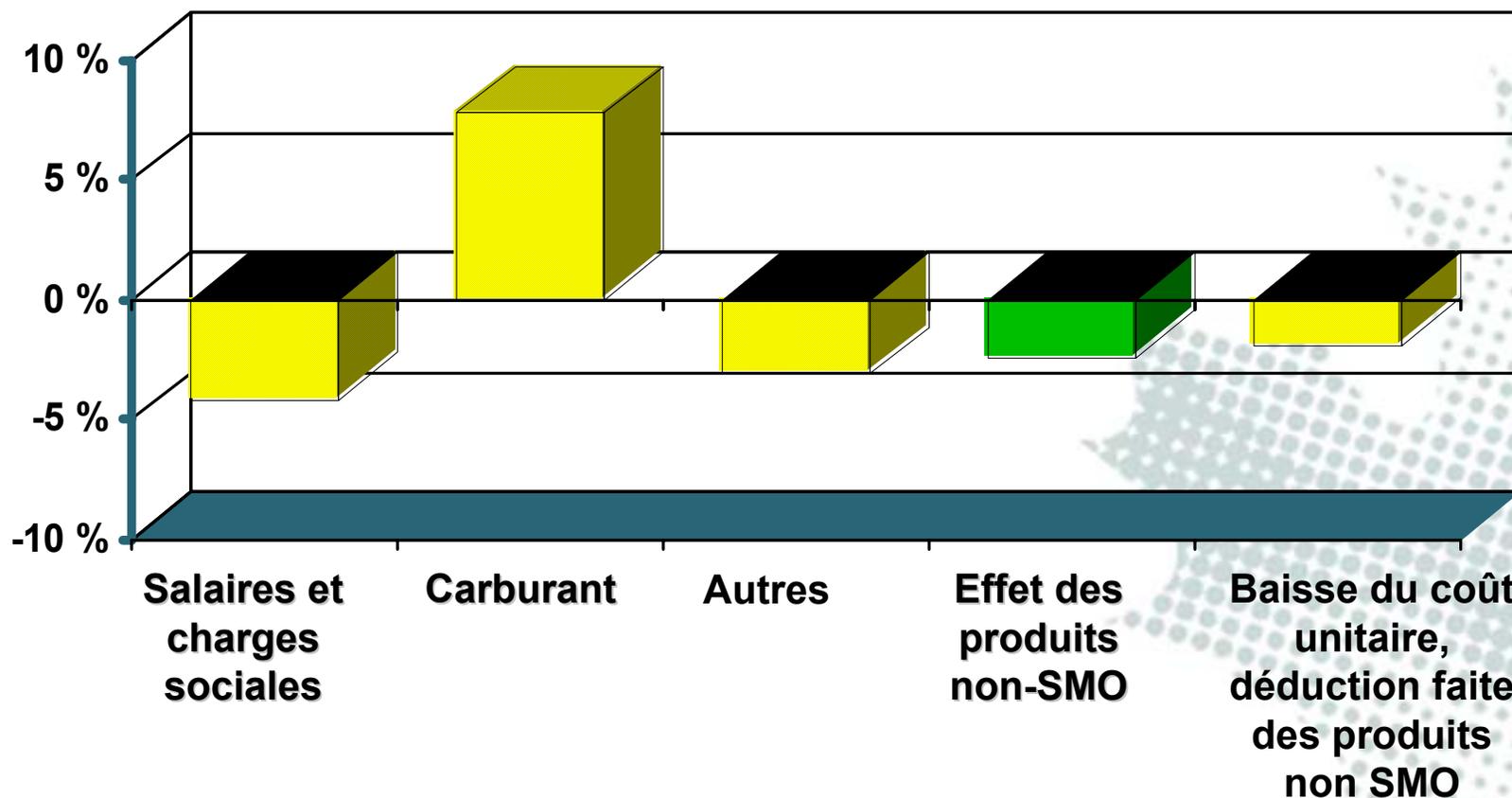


* En exploitation principale, rajustées en fonction des produits non SMO

** Données ajustées compte tenu du changement comptable touchant les produits d'exploitation d'Aéroplan

Incidence du coût du carburant contrebalancée par la baisse des coûts unitaires dans les catégories hors carburant, ainsi que par l'augmentation des produits d'expl. fret et autres

Exploitation principale



* Données ajustées compte tenu du changement comptable touchant les produits d'exploitation d'Aéroplan

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

(ACE Aviation - Consolidé)

	30 juin 2005 (M\$)	31 décembre 2004 (M\$)	Variation (%)
• Trésorerie	2 782 \$	1 632 \$	+71 %
• Actifs à court terme	3 887 \$	2 695 \$	+44 %
• Immobilisations	4 942 \$	3 696 \$	+34 %
• Passif à court terme	3 201 \$	2 491 \$	+29 %
• Dette à long terme	3 422 \$	2 328 \$	+47 %
• Capitaux propres	973 \$	203 \$	+379 %
• Valeur comptable par action	9,61 \$	2,29 \$	+320 %

*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 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.

AIR CANADA

