

ACE AVIATION 

Deuxième trimestre 2006

11 août 2006

Sommaire

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

Amélioration de 3 M\$ des résultats d'exploitation d'ACE en dépit d'une hausse de 76 M\$ de la facture de carburant

Consolidé

<i>(en millions de dollars)</i>	T2 2006	T2 2005	Variation (fav./défav.)
Produits d'exploitation	2 682 \$	2 458 \$	224 \$
Charges d'exploitation	2 501	2 280	(221)
Bénéfice d'exploitation*	181	178	3
Produits hors exploitation	52	104	(52)
Bénéfice avant réorg., écart de change et impôts	233	282	(49)
Intérêts minoritaires	(19)	(4)	(15)
Écart de change	107	(53)	160
Impôts sur les bénéfices	(85)	(56)	(29)
Bénéfice	236 \$	169 \$	67 \$

Intérêts débiteurs nets en baisse de 10 M\$ au 2^e trim. par suite des intérêts créditeurs tirés de soldes de caisse plus élevés

<i>(en millions de dollars)</i>	T2 2006	Variation (fav./défav.)
Intérêts créditeurs (débiteurs) nets	(49) \$	10 \$
Gain à la vente d'actifs	101*	101
Gain de dilution lié à Aéroplan	-	(190)
Autres produits (charges) hors exploitation	-	27
Produits hors exploitation	52 \$	(52)\$

* Gain de 100 M\$ à la vente d'actions de US Airways

2^e trimestre 2006

Résultats en glissement annuel

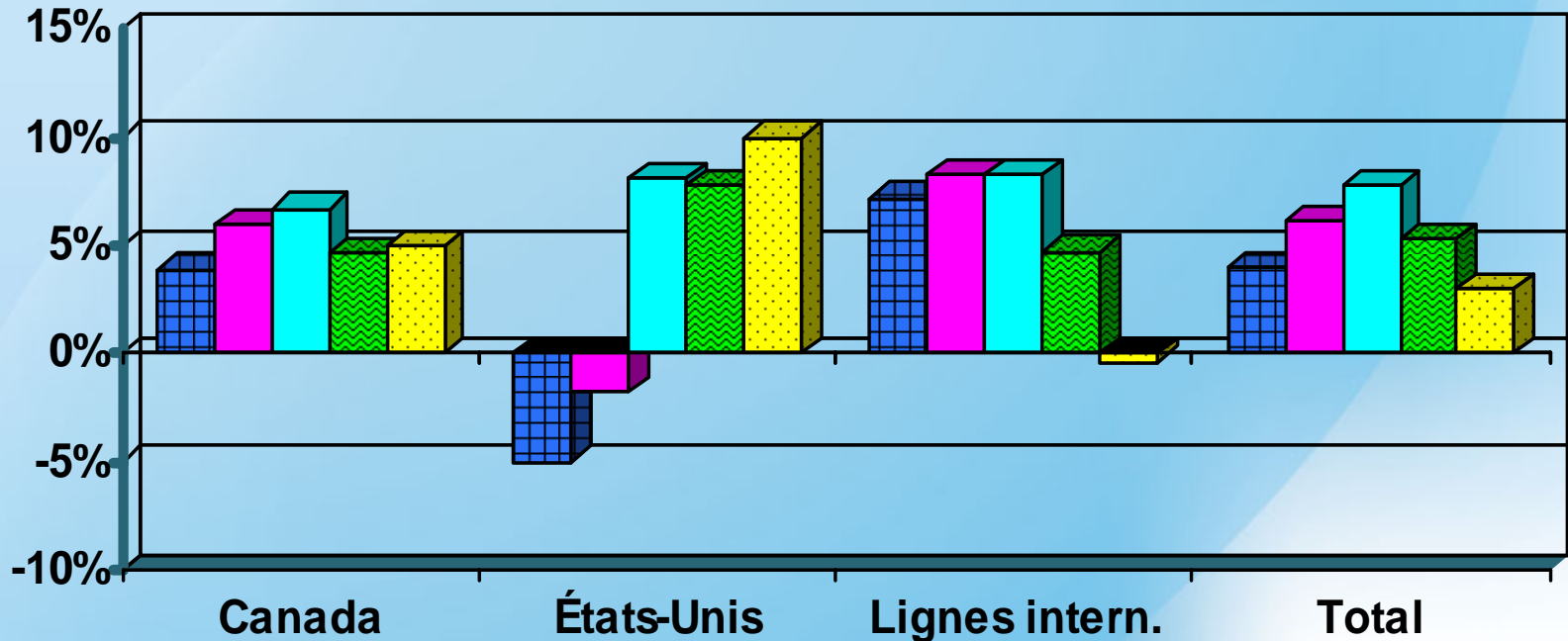
Consolidé

	Capacité	Trafic	Occupation	Rendement	PPSMO	Var.
Lignes intérieures	↑ 5,0 %	↑ 2,1 %	↓ 2,2 p ^{ts}	↑ 3,4 %	↑ 0,6 %	↑ 5,6 %
Lignes transfrontalières	↑ 10,0 %	↑ 17,5 %	↑ 4,9 p ^{ts}	↑ 1,1 %	↑ 8,0 %	↑ 18,8 %
Lignes transatlantiques	↑ 3,7 %	↑ 8,0 %	↑ 3,6 p ^{ts}	↑ 1,4 %	↑ 5,7 %	↑ 9,6 %
Lignes transpacifiques	↓ 5,1 %	↓ 1,0 %	↑ 3,4 p ^{ts}	↑ 2,8 %	↑ 7,1 %	↑ 1,7 %
Lignes latino-amér. Et autres	↓ 2,2 %	↑ 4,3 %	↑ 4,9 p ^{ts}	↑ 6,7 %	↑ 13,8 %	↑ 11,2 %
Total	↑ 3,0 %	↑ 5,5 %	↑ 1,9 p^t	↑ 3,2 %	↑ 5,6 %	↑ 9,0 %
			Charges			↑ 9,7 %
			CESMO		↑ 6,5 %	
			CESMO hormis carburant		↑ 3,6 %	

Augmentation de la capacité en Amérique du Nord et statu quo pour les lignes internationales

(Variation sur 12 mois de la capacité consolidée)

Variation des SMO (%)

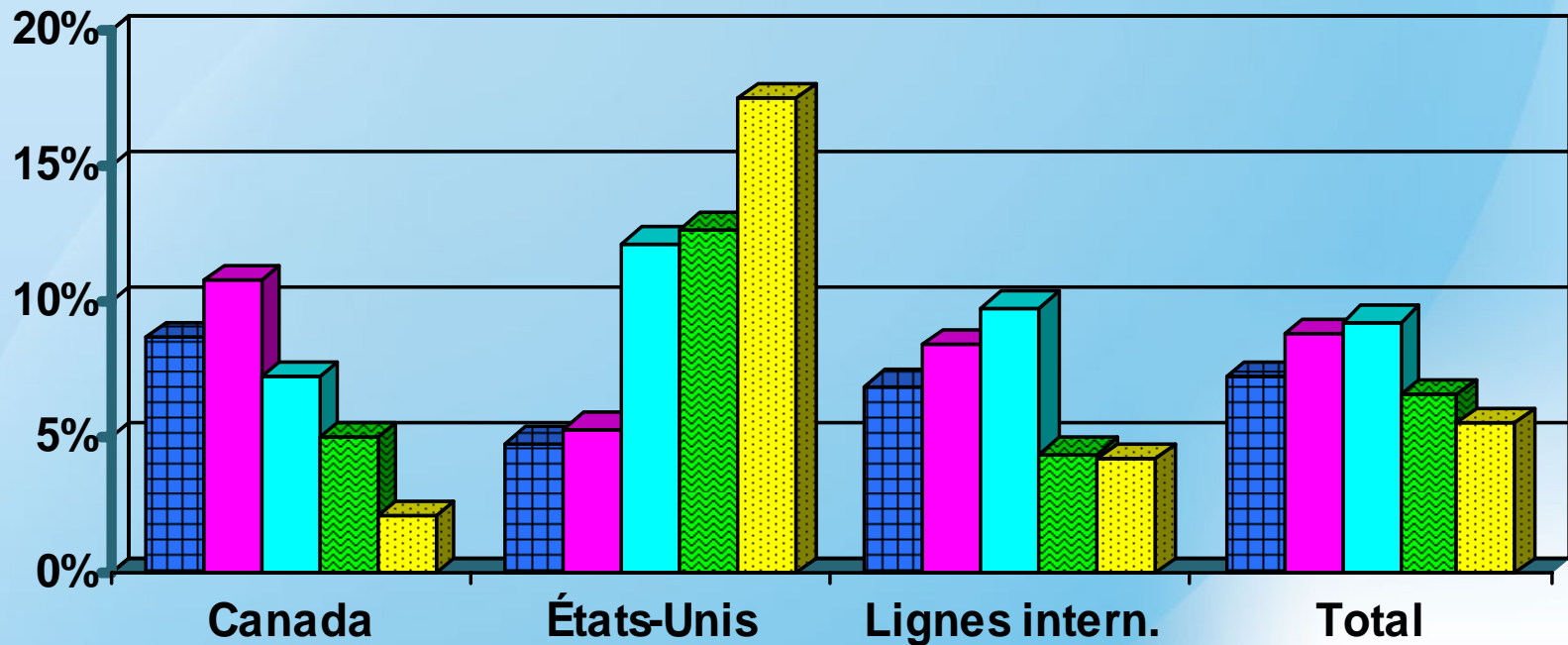


■ T2 2005/2004
 ■ T3 2005/2004
 ■ T4 2005/2004
 ■ T1 2006/2005
 ■ T2 2006/2005

Fort regain du trafic transfrontalier et vigueur soutenue des lignes internationales

(Variation sur 12 mois du trafic consolidé)

Variation des PMP (%)

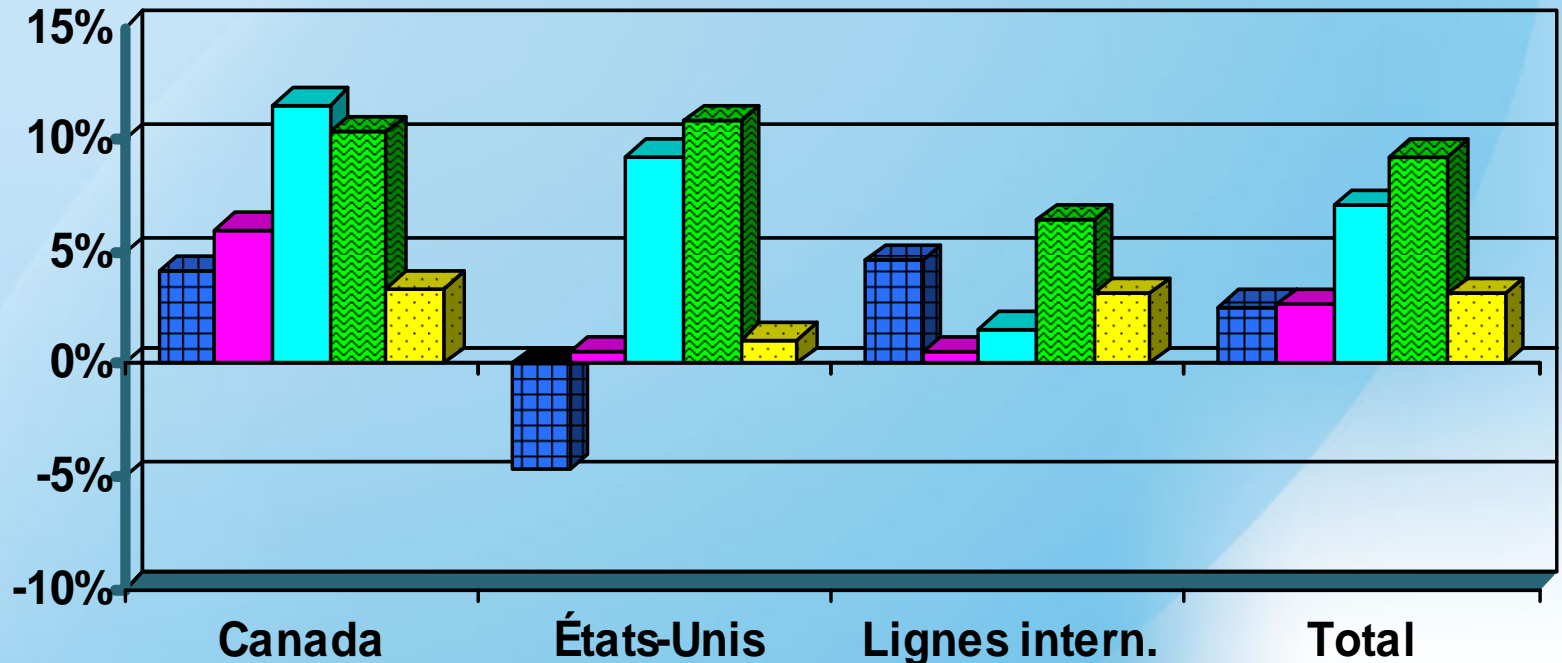


■ T2 2005/2004
 ■ T3 2005/2004
 ■ T4 2005/2004
 ■ T1 2006/2005
 ■ T2 2006/2005

Ralentissement de la croissance du rendement en Amérique du Nord au 2^e trim., la faillite de Jetsgo il y a un an ayant fini de produire ses effets au 1^{er} trim. 2006

(Variation sur 12 mois du rendement consolidé)

Variation du rendement (%)

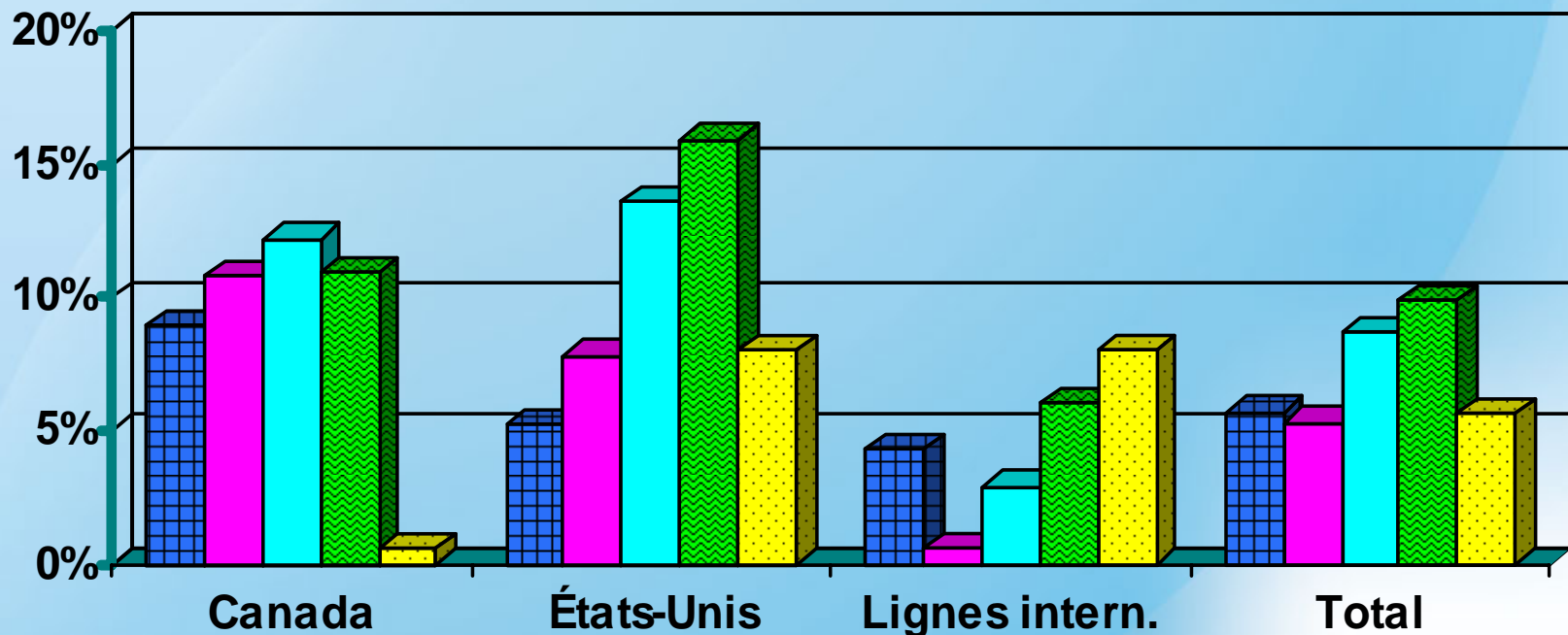


■ T2 2005/2004
 ■ T3 2005/2004
 ■ T4 2005/2004
 ■ T1 2006/2005
 ■ T2 2006/2005

Ralentissement de la croissance des PPSMO intérieurs, en regard de rendements moins énergiques et de taux d'occupation plus bas

(Variation sur 12 mois des produits passages par SMO consolidés)

Variation des PPSMO (%)

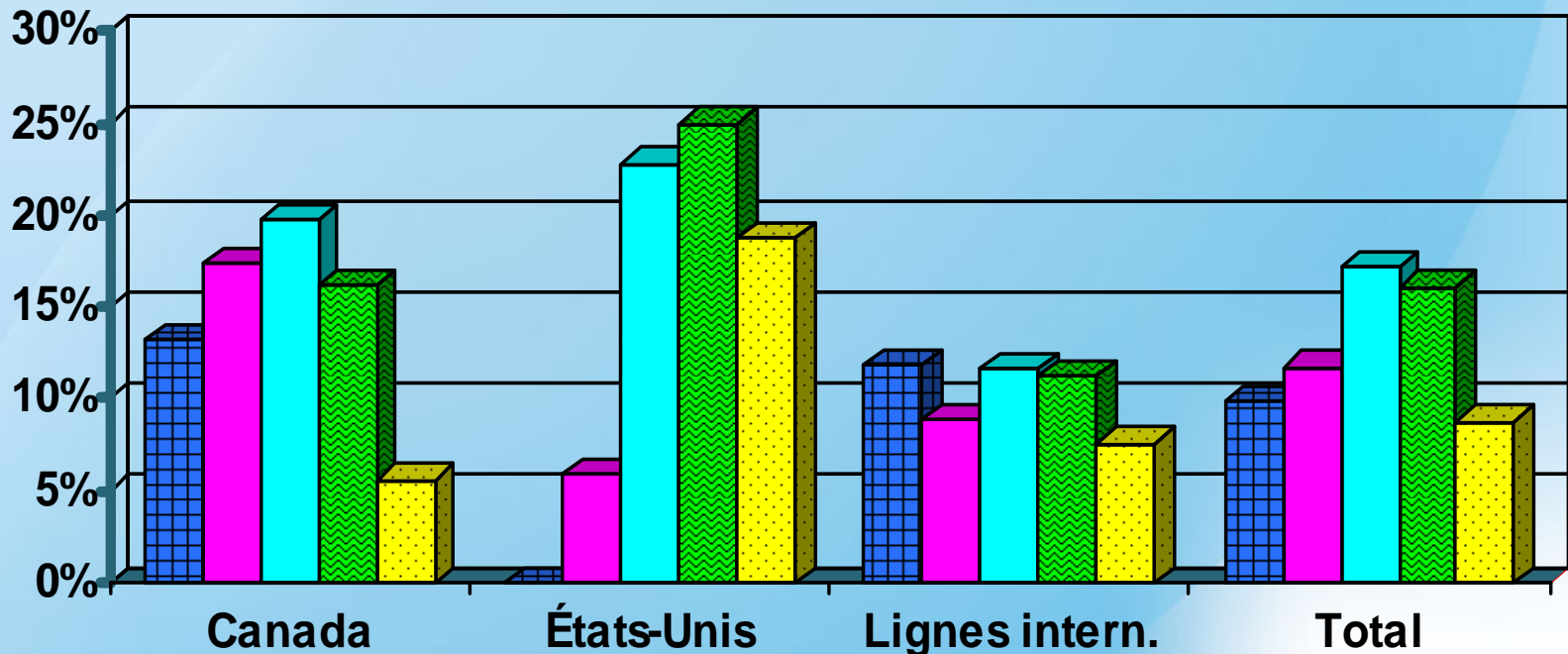


■ T2 2005/2004 ■ T3 2005/2004 ■ T4 2005/2004 ■ T1 2006/2005 ■ T2 2006/2005

Augmentation du chiffre d'affaires trimestriel attribuable pour les 2/3 à la hausse des produits tirés des services nord-américains

(Variation sur 12 mois des produits passages consolidés)

Variation des produits (%)

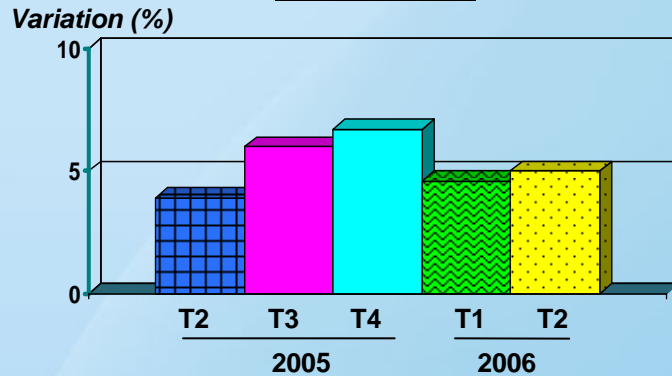


■ T2 2005/2004
 ■ T3 2005/2004
 ■ T4 2005/2004
 ■ T1 2006/2005
 ■ T2 2006/2005

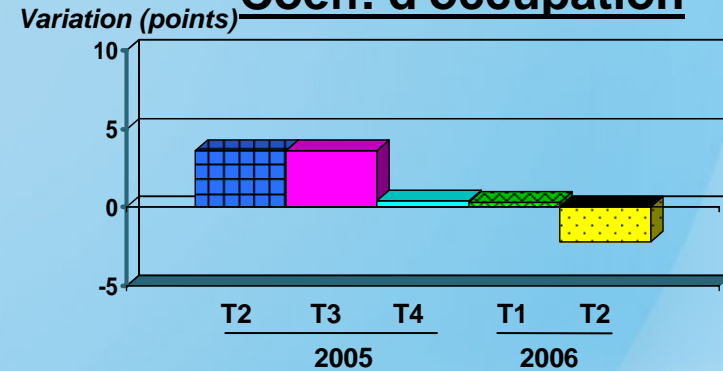
Lignes intérieures* – PPSMO en hausse de 0,6 % en regard d'une augmentation de 3,4 % du rendement et d'un recul de 2,2 points des coefficients d'occupation

**Variation sur
12 mois**

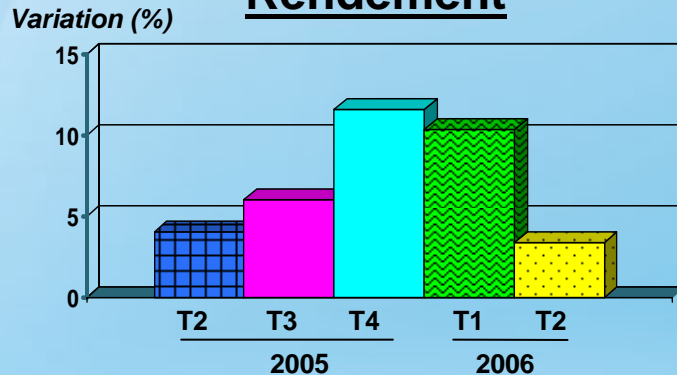
Capacité



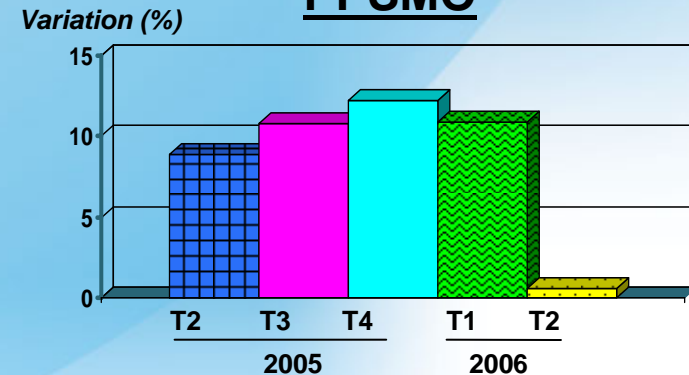
Coeff. d'occupation



Rendement



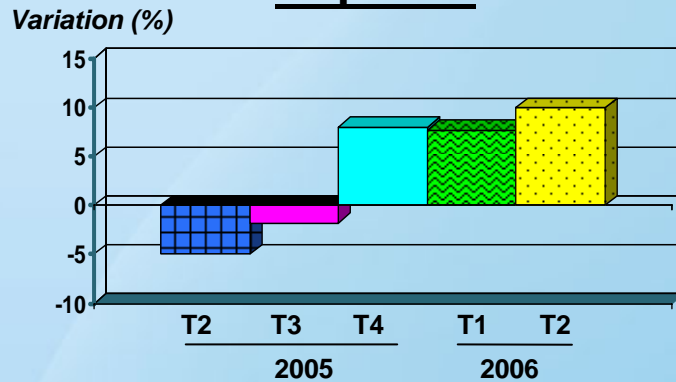
PPSMO



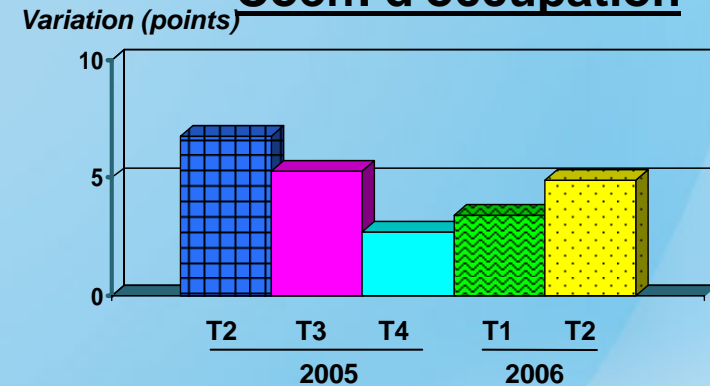
Lignes transfrontalières* – PPSMO en hausse de 8 % - les bons coefficients d'occupation compensant le rendement qui ralentit

Variation sur 12 mois

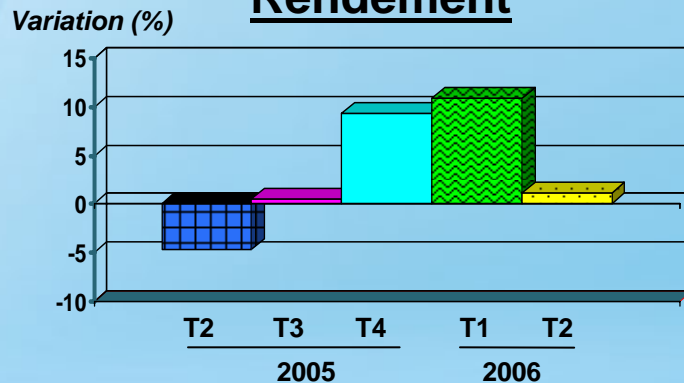
Capacité



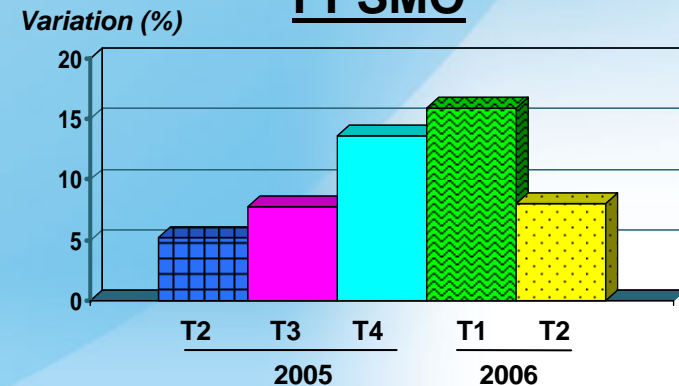
Coeff. d'occupation



Rendement



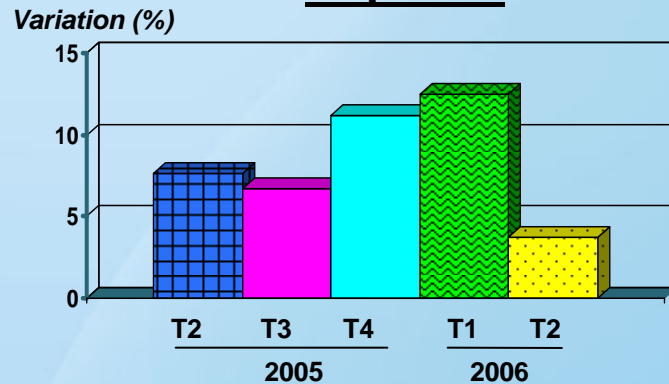
PPSMO



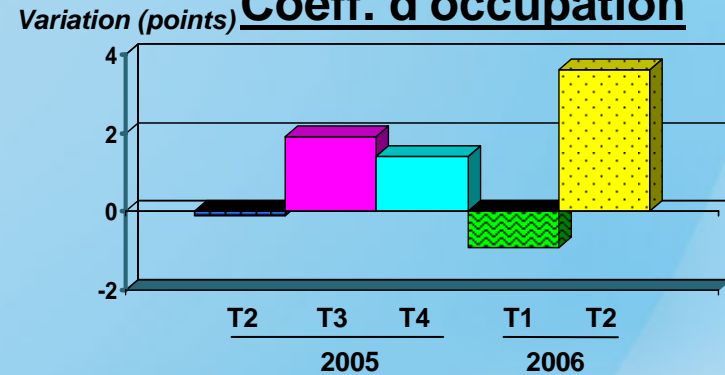
Lignes transatlantiques – La vigueur des coefficients d'occupation fait monter les PPSMO

Variation sur 12 mois

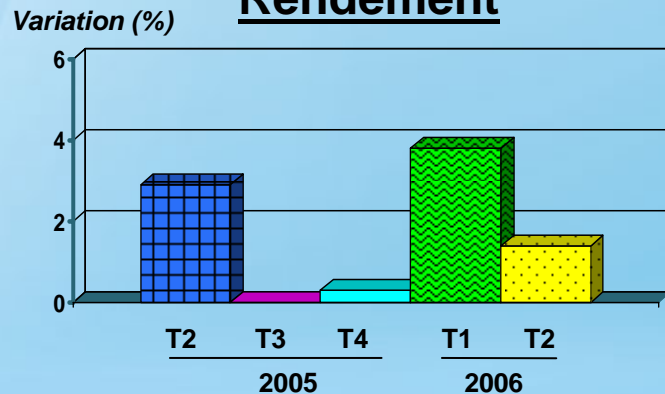
Capacité



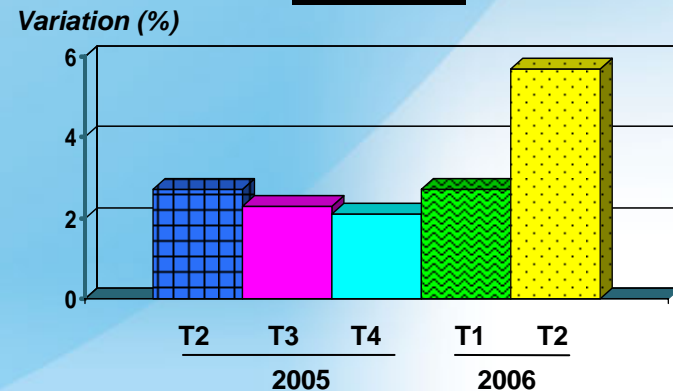
Coeff. d'occupation



Rendement



PPSMO

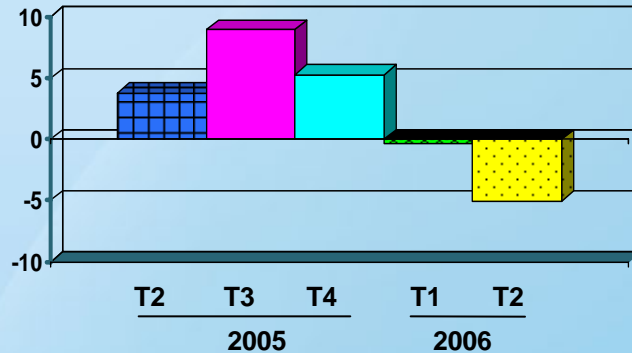


Lignes transpacifiques – La vigueur des coefficients d'occupation pousse les PPSMO à la hausse de 7,1 % - meilleures performances en un an

Variation sur 12 mois

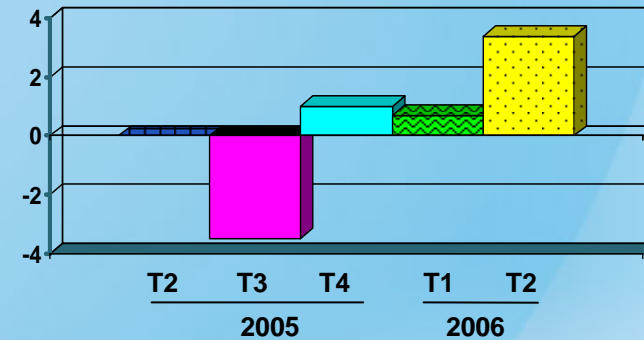
Capacité

Variation (%)



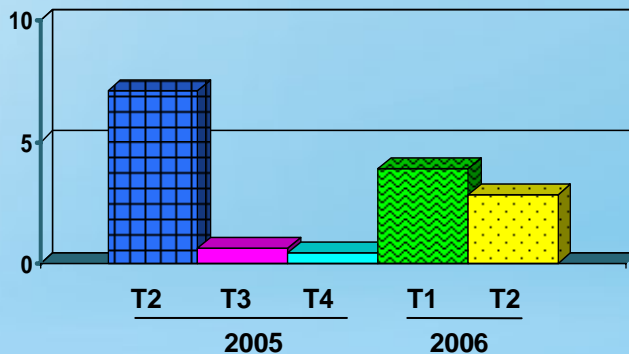
Coeff. d'occupation

Variation (points)



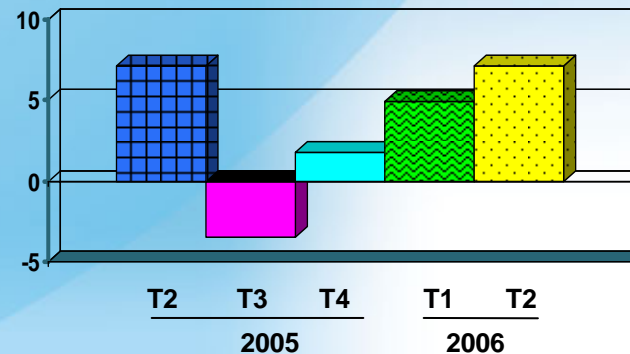
Rendement

Variation (%)



PPSMO

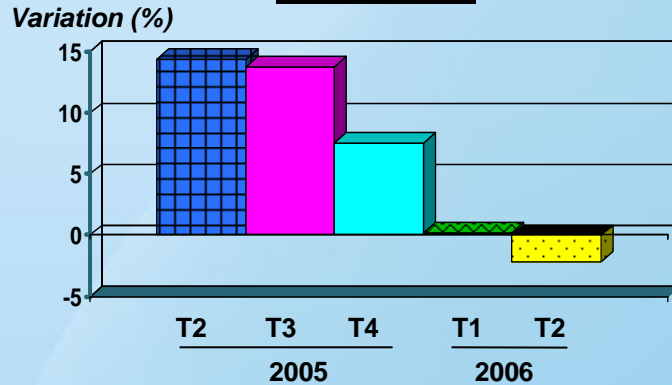
Variation (%)



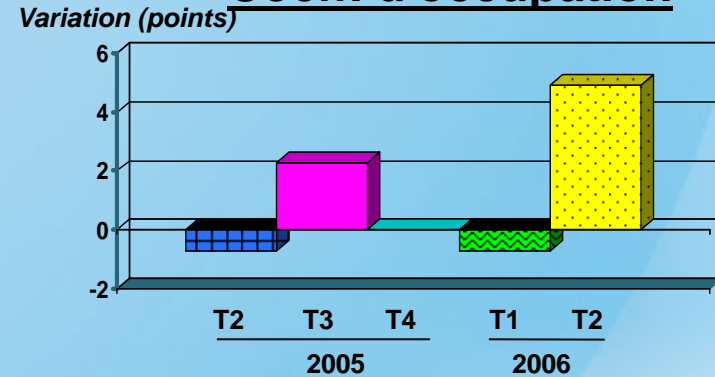
Antilles, Amérique latine et Australie – Croissance accélérée des PPSMO par suite de hausses des coefficients d'occupation et rendements

Variation sur 12 mois

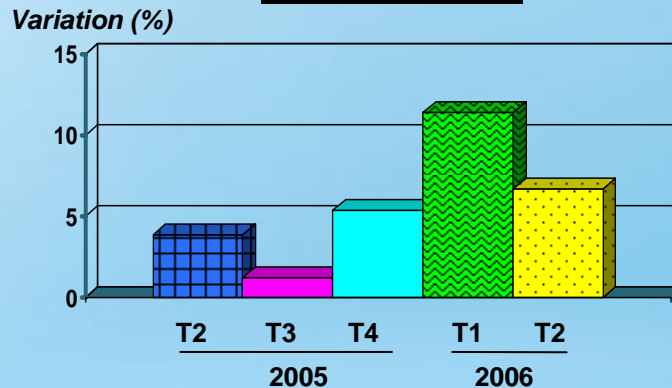
Capacité



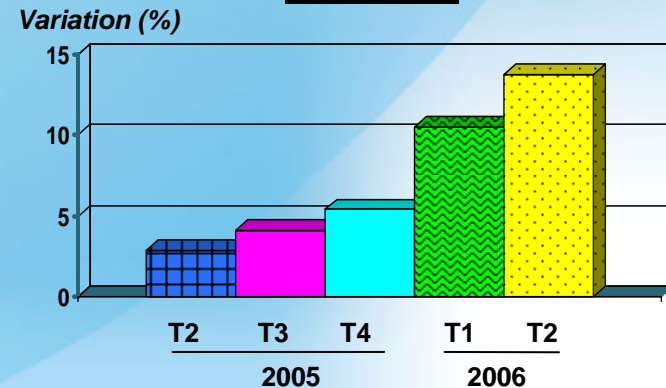
Coeff. d'occupation



Rendement



PPSMO

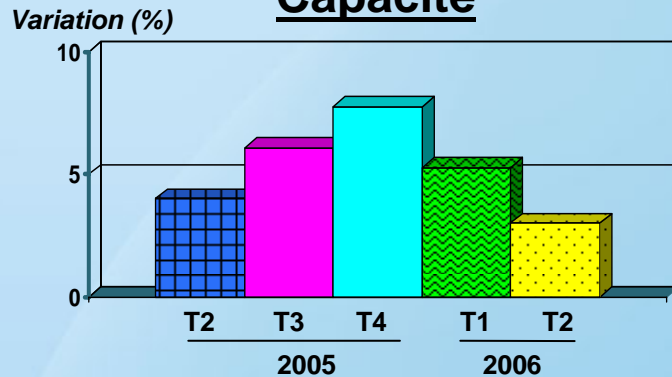


Total* –

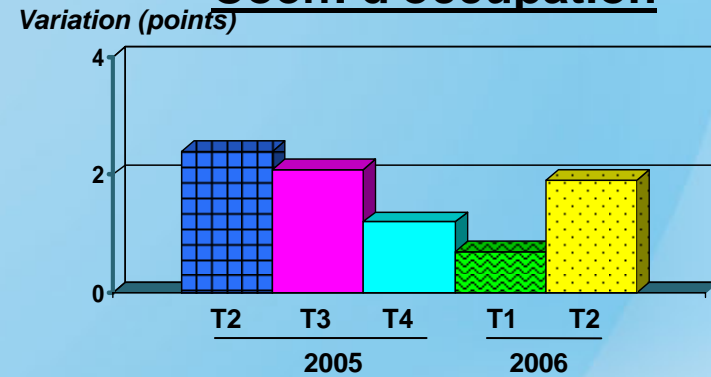
Hausse des PPSMO réseau due à la croissance des rendements et coefficients d'occupation

Variation sur 12 mois

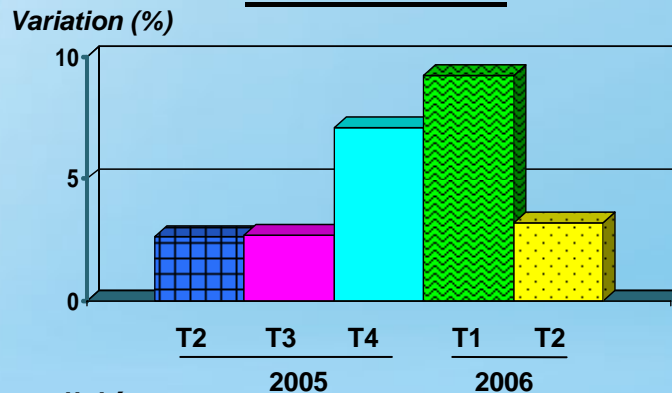
Capacité



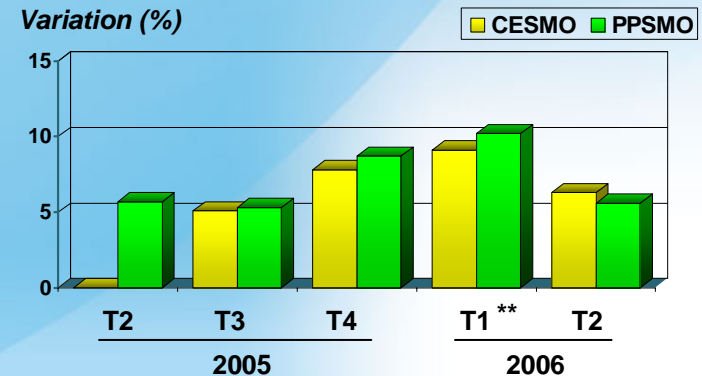
Coeff. d'occupation



Rendement



PPSMO



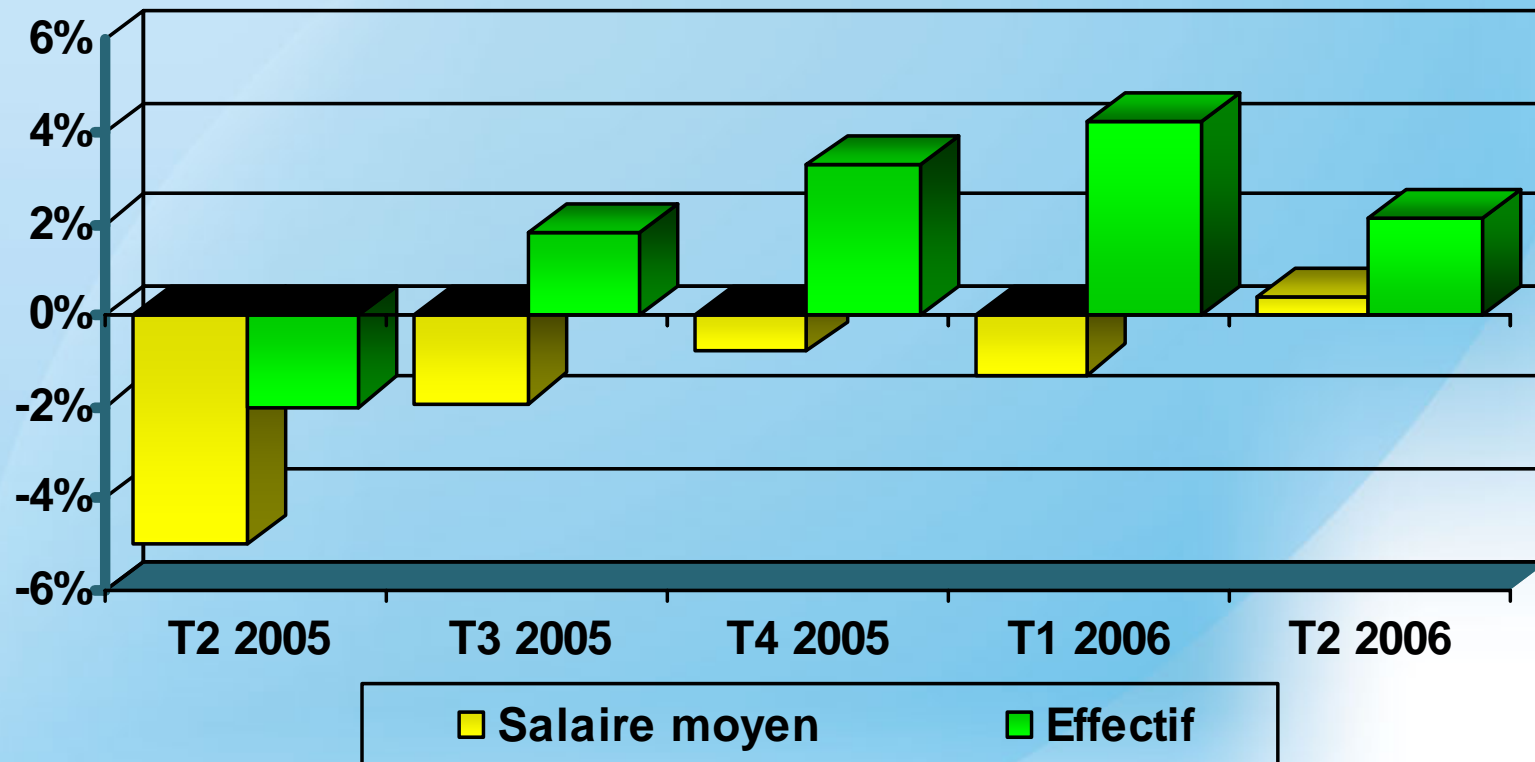
* Consolidé

** Exclusion faite de la charge de main-d'œuvre exceptionnelle

Augmentation de 0,4 % du salaire moyen et effectifs en hausse de 684 postes (+2,1 %) à Jazz et ACTS seulement

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

Variation sur 12 mois (%)

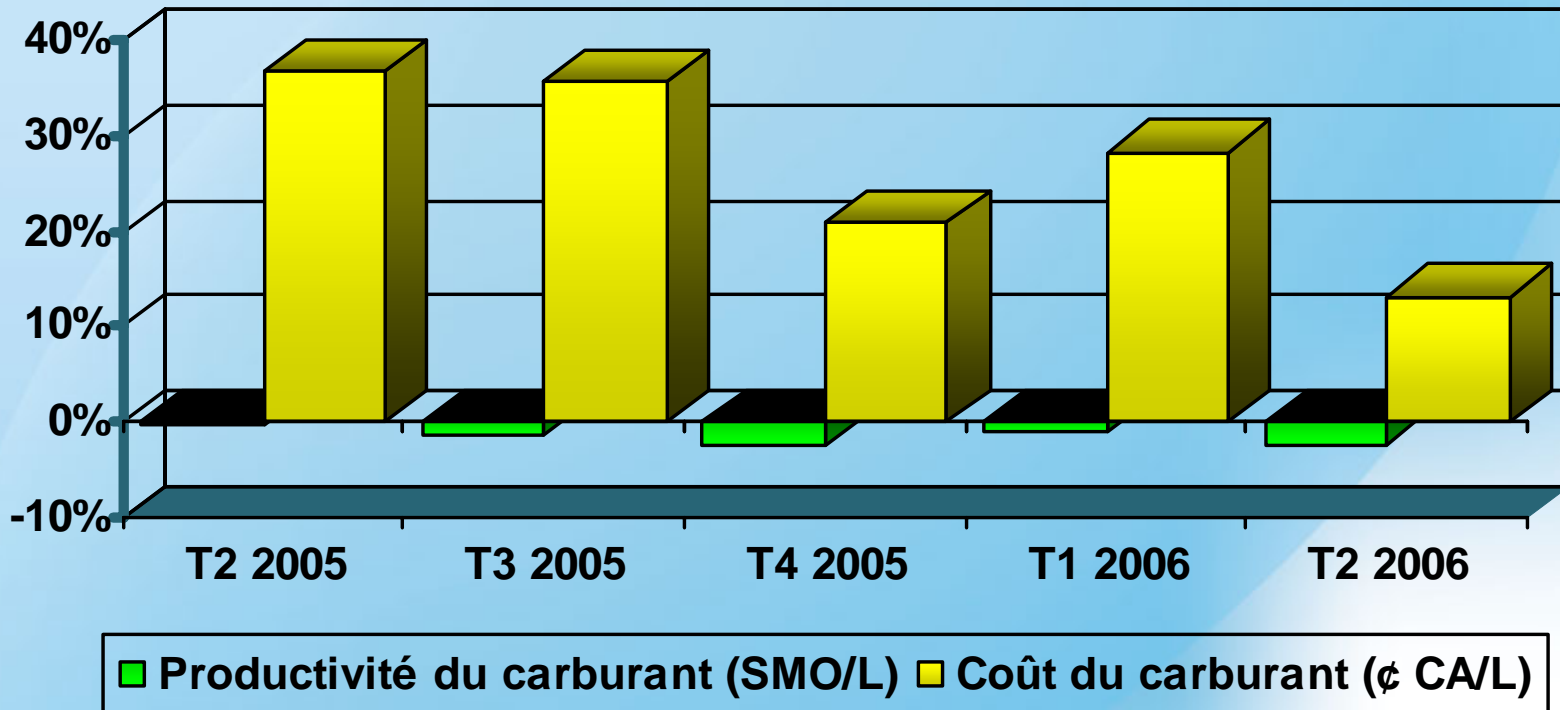


*Consolidé à compter de T3 2005 – trimestres précédents, en exploitation principale (hormis Jazz)

**Hausse de 13,1 % du prix du litre de carburant
et recul de 2,3 % de la productivité du carburant –
Expansion des flottes d’Embraer et de CRJ
et ajout de 2 avions-cargos**

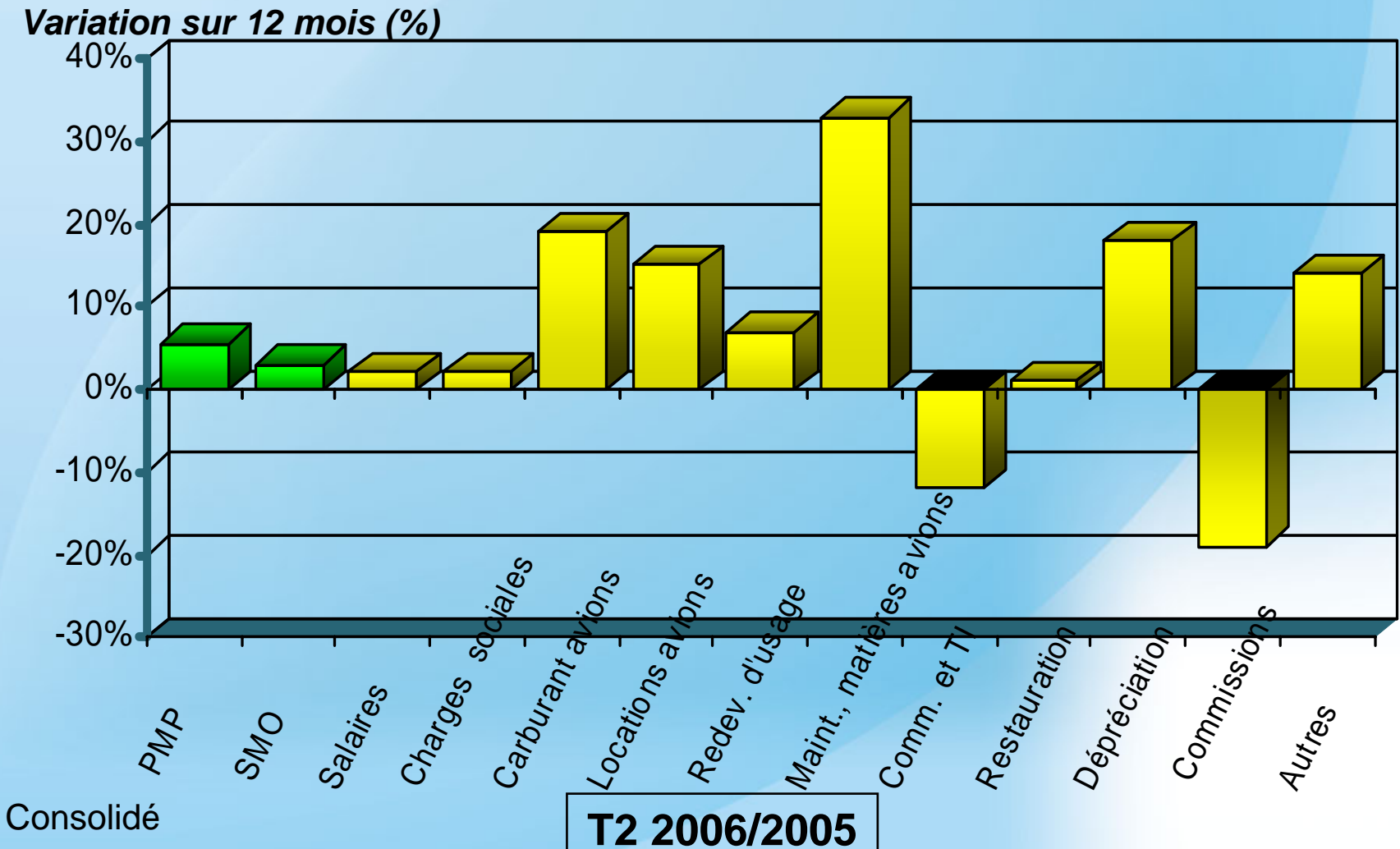
(Productivité du carburant* et coût unitaire*)

Variation sur 12 mois (%)



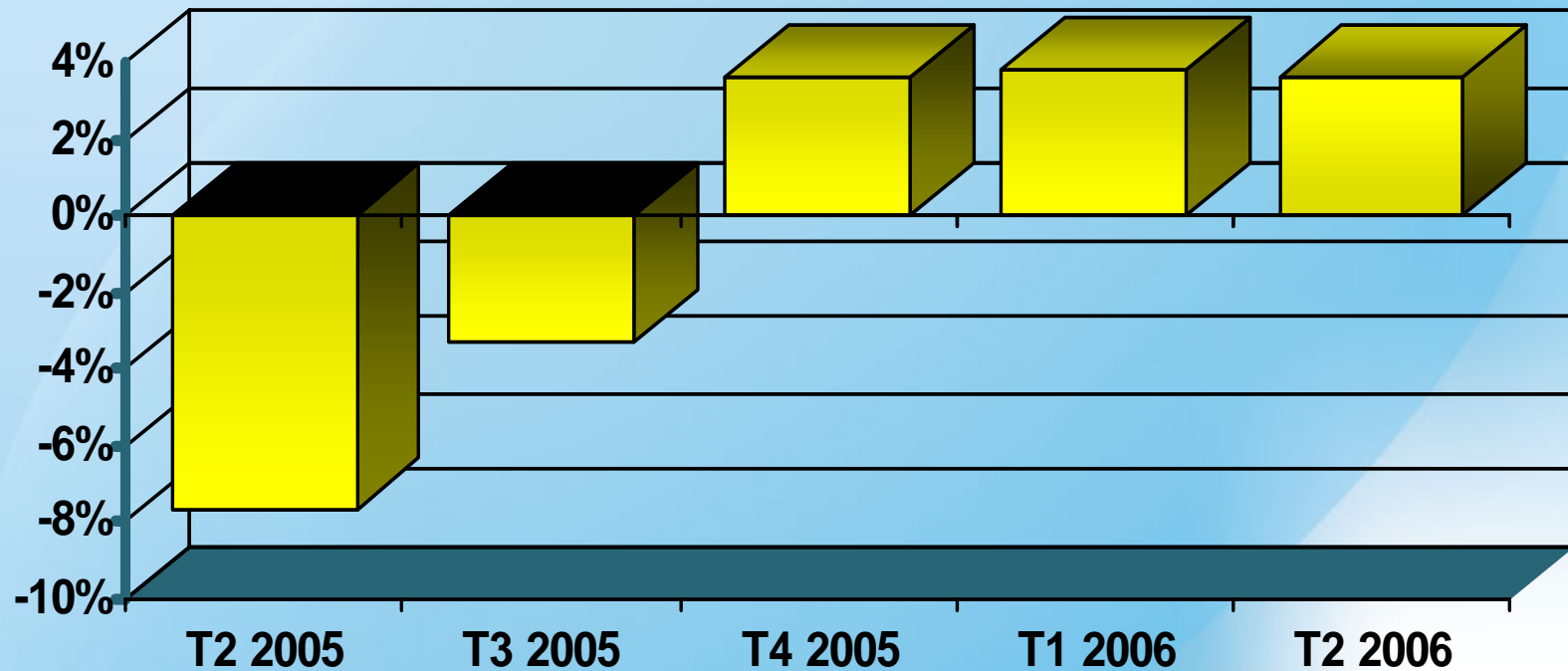
*Consolidé à compter de T3 2005 – trimestres précédents, en exploitation principale (hormis Jazz)

Hausse des charges (matières de maintenance sous contrat, honoraires, redevances aéroportuaires, cartes de crédit, publicité, uniformes et échanges de primes non aériennes Aéroplan) faisant grimper les « autres charges »



Hausse de 3,6 % du coût unitaire
(hormis carburant et charge de main-d'œuvre
except.), due à la hausse des coûts de propriété et de
la charge de fournitures de maintenance sous contrat
(Charges par SMO*)

Variation sur 12 mois (%)



*Consolidé

Bilan – Bonnes liquidités, bon fonds de roulement

(Gestion ACE Aviation - Consolidé)

	30 juin 2006 (M\$)	31 déc. 2005 (M\$)	Variation (%)
Trésor. et plac. à court terme	2 822 \$	2 181 \$	29 %
Actif à court terme	4 022 \$	3 354 \$	20 %
Immobilisations corporelles	5 753 \$	5 494 \$	5 %
Passif à court terme	3 404 \$	3 011 \$	13 %
Dette à long terme	3 584 \$	3 543 \$	1 %
Capitaux propres	1 470 \$	1 168 \$	26 %
Valeur comptable de l'action (de base)	14,42 \$	11,47 \$	26 %

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. Les déclarations prospectives du présent document représentent les attentes d'Air Canada en date du 11 août 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.

