

ACE AVIATION 

Troisième trimestre 2006

Le 10 novembre 2006

Table des matières

- Points saillants
- Statistiques d'exploitation
- Points saillants sur les produits
- Points saillants sur les charges

Augmentation du BAIIALA d'ACE de 7 M\$ – exclusion faite de la charge exceptionnelle de 102 M\$ liée aux milles Aéroplan

Résultats consolidés

<i>(en millions de dollars)</i>	T3 2006	T3 2005	Différence fav./ (défav.)
Passages, fret et autres revenus	2 947 \$	2 833 \$	114 \$
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan	(102)	-	(102)
Produits d'exploitation	2 845	2 833	12
Charges d'exploitation	2 642	2 512	(130)
Bénéfice d'exploitation	203 \$	321 \$	(118) \$
Bénéfice d'exploitation (exclusion faite de la charge Aéroplan)	305 \$	321 \$	(16) \$
BAIIALA	456 \$	551 \$	(95) \$
BAIIALA (exclusion faite de la charge Aéroplan)	558 \$	551 \$	7 \$

Diminution des intérêts débiteurs, montant net de 11 M\$ au T3

<i>(en millions de dollars)</i>	T3 2006	Différence fav./.(défav.)
Intérêts créditeurs (débiteurs) nets	(43) \$	11 \$
Gain (perte) sur la vente	48*	46
Autres charges (produits) hors exploitation	(17)	(31)
Total des charges (produits) hors exploitation	(12) \$	26 \$

* Gain à la vente d'actions de US Airways : 52 M\$

T3 2006

Exercice en cours par rapport à l'exercice précédent

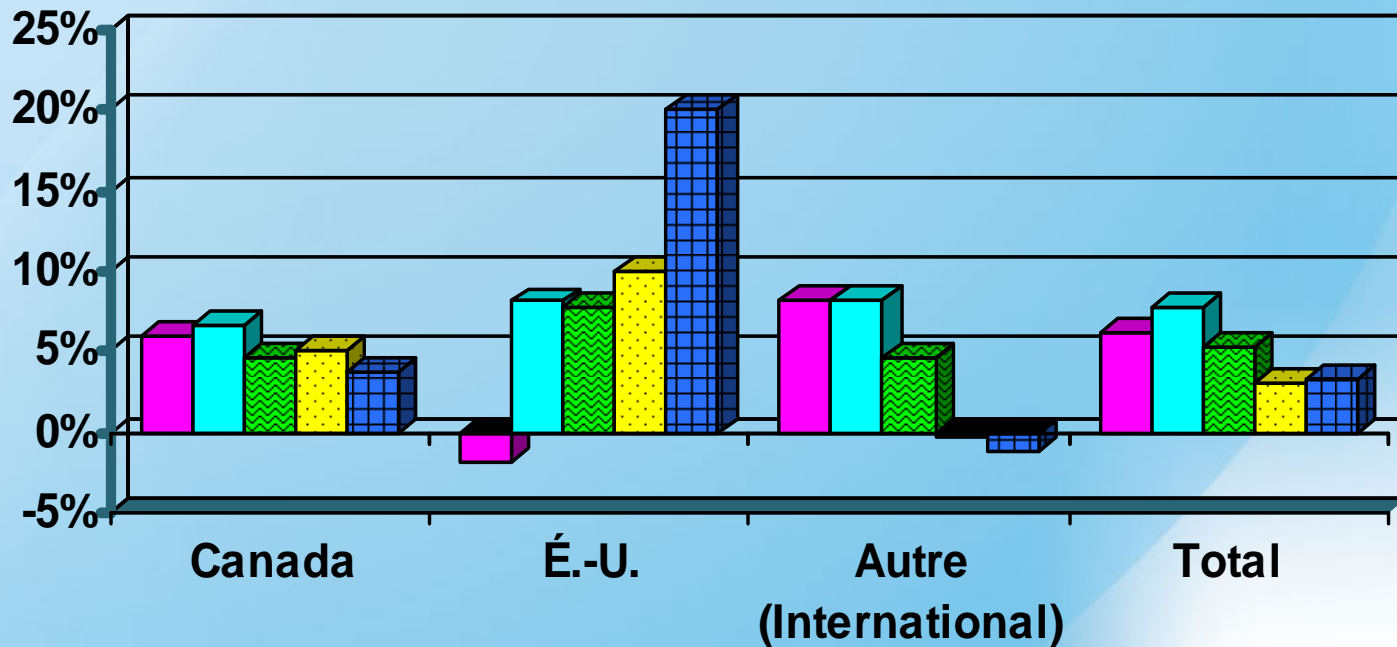
Résultats consolidés

	SMO	PMP	Coef. Occupation	Rendement	PPSMO	Var.
Lignes intérieures	↑ 3,8 %	↑ 2,0 %	↓ 1,4 pt	↑ 2,3 %	↑ 0,6 %	↑ 4,4 %
Lignes transfrontalières	↑ 20,0 %	↑ 19,0 %	↓ 0,7 pt	↓ 3,7 %	↓ 4,4 %	↑ 14,7 %
Lignes transatlantiques	↓ 5,6 %	↓ 6,1 %	↓ 0,5 pt	↑ 3,3 %	↑ 2,7 %	↓ 3,0 %
Lignes transpacifiques	↑ 3,5 %	↑ 5,1 %	↑ 1,3 pt	↓ 2,8 %	↓ 1,3 %	↑ 2,2 %
Lignes d'Amérique latine et autres	↑ 5,5 %	↑ 6,3 %	↑ 0,7 pt	↑ 2,5 %	↑ 3,3 %	↑ 9,0 %
Total	↑ 3,3 %	↑ 2,6 %	↓ 0,6 pt	↑ 1,4 %	↑ 0,7 %	↑ 4,2 %
			Total des charges			↑ 5,2 %
			Total des CESMO		↑ 1,8 %	
			Total des CESMO exclus. faite de la charge de carburant		↓ 1,0 %	

Augmentation de la capacité nord-américaine – légère baisse à l'échelle internationale

(Variations annuelles de la capacité consolidée)

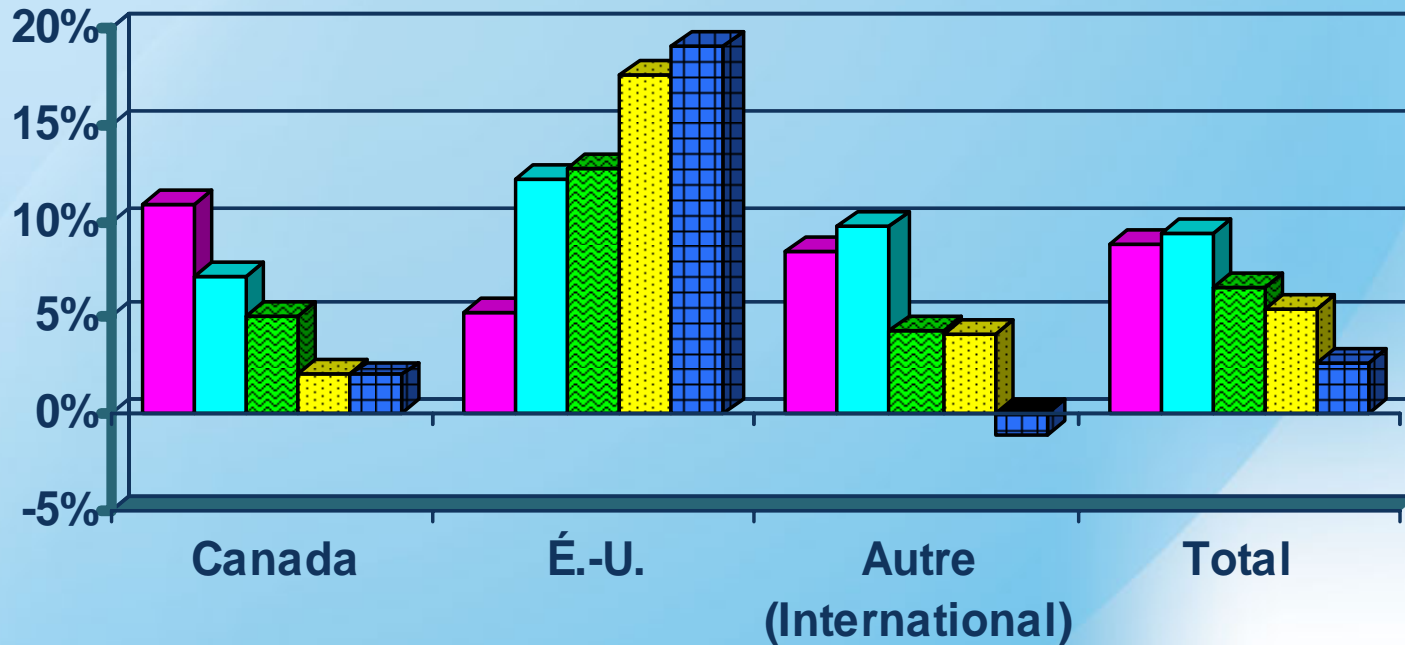
Variation SMO (%)



Augmentation marquée du trafic transfrontalier et légère baisse du trafic international en raison de la diminution de la capacité

(Variations annuelles du trafic consolidé)

Variation PMP (%)

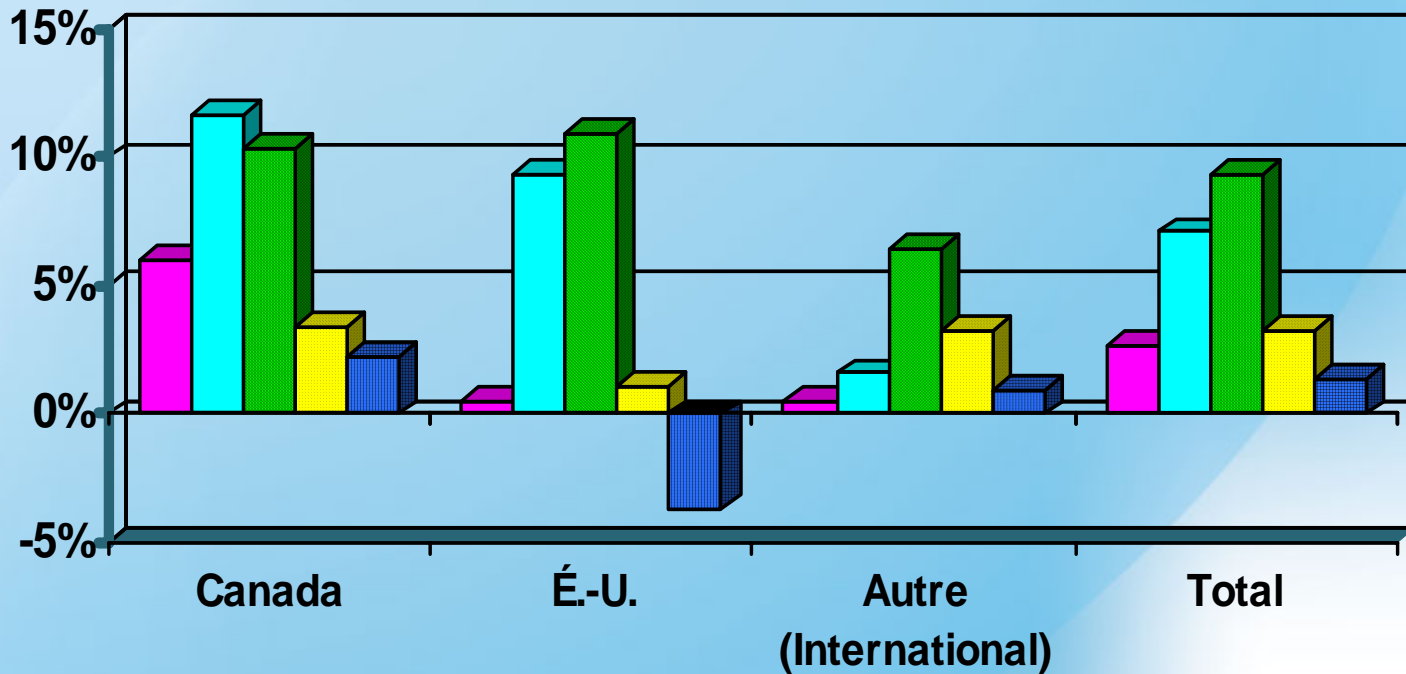


■ T3 2005-2004
 ■ T4 2005-2004
 ■ T1 2006-2005
 ■ T2 2006-2005
 ■ T3 2006-2005

Ralentissement de la croissance du rendement au T3

(Variations annuelles du rendement unitaire consolidé)

Variation du rendement (%)

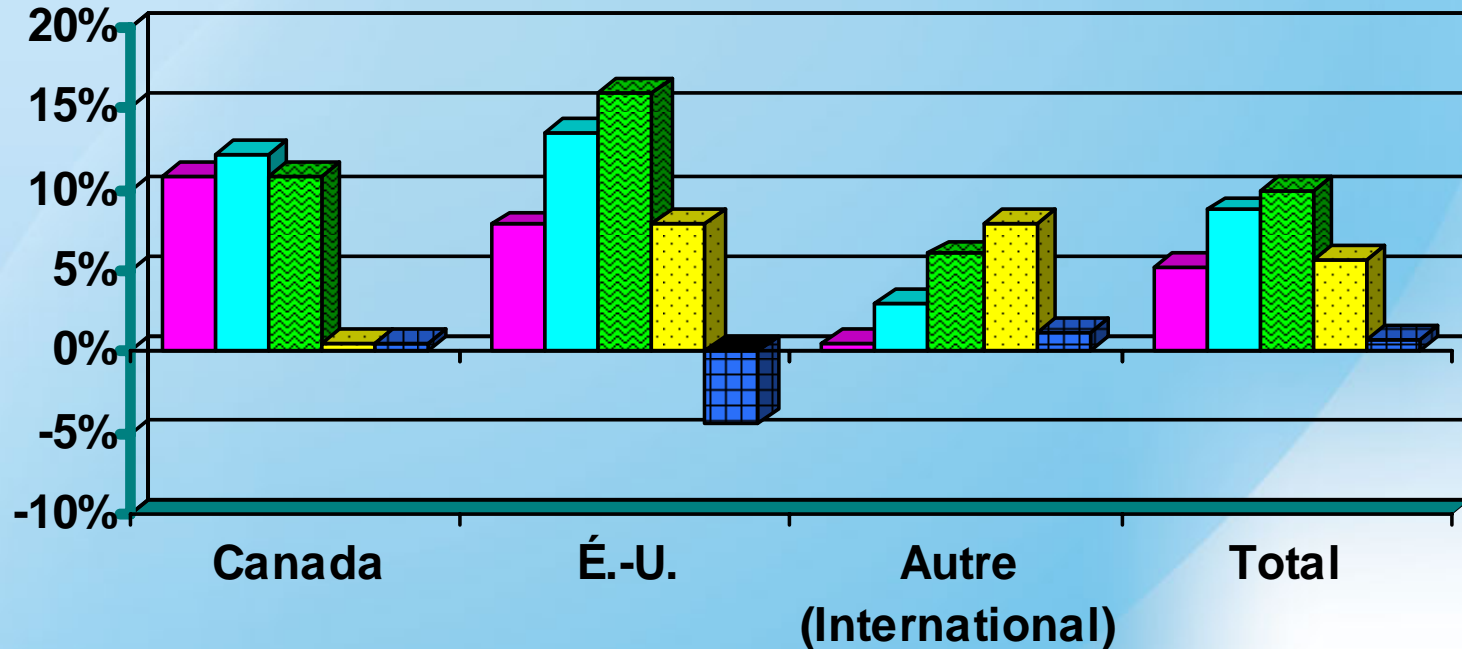


■ T3 2005-2004
 ■ T4 2005-2004
 ■ T1 2006-2005
 ■ T2 2006-2005
 ■ T3 2006-2005

Ralentissement de l'augmentation des PPSMO réseau en présence d'un coefficient d'occupation faible et d'une croissance du rendement lente

(Variations annuelles des produits consolidés par SMO)

Variation PPSMO (%)

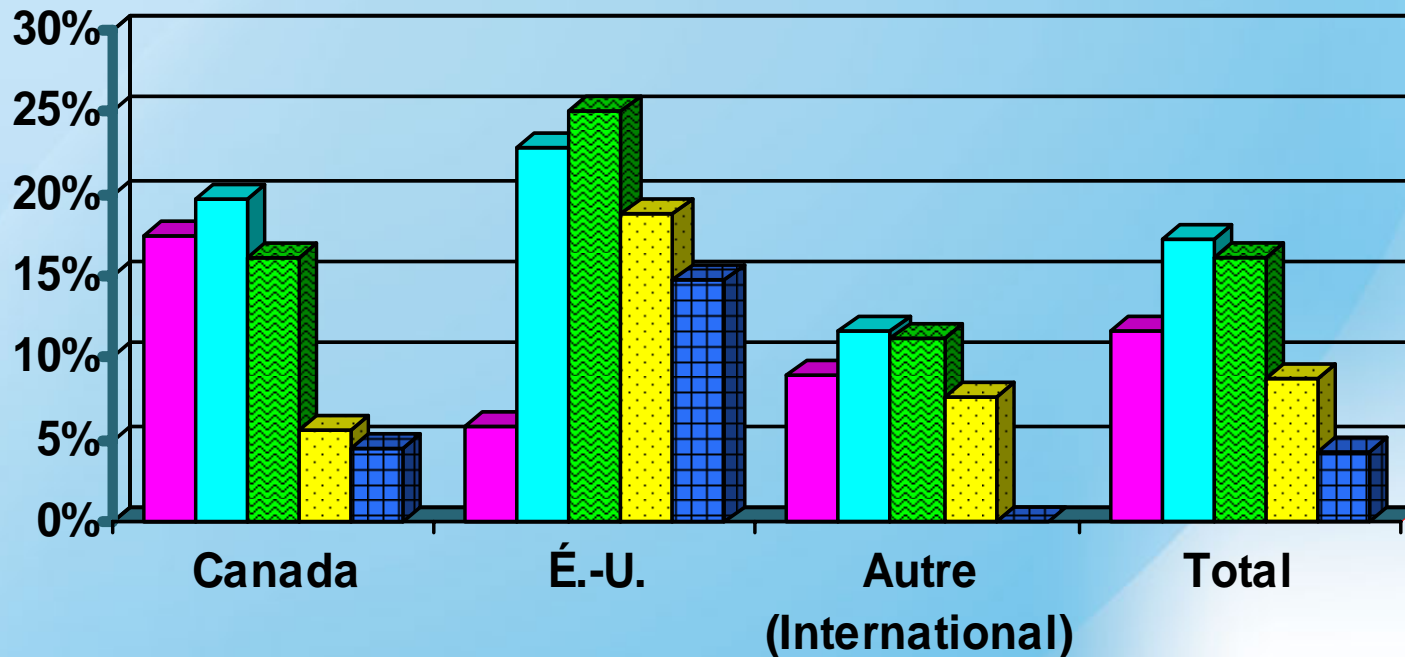


■ T3 2005-2004
 ■ T4 2005-2004
 ■ T1 2006-2005
 ■ T2 2006-2005
 ■ T3 2006-2005

Ralentissement de croissance des produits réseau en raison des produits internationaux inchangés

(Variations annuelles des produits passages consolidés)

Variation des produits (%)

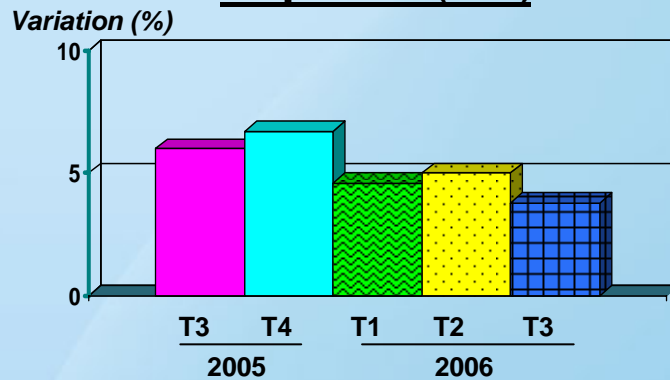


■ T3 2005-2004
 ■ T4 2005-2004
 ■ T1 2006-2005
 ■ T2 2006-2005
 ■ T3 2006-2005

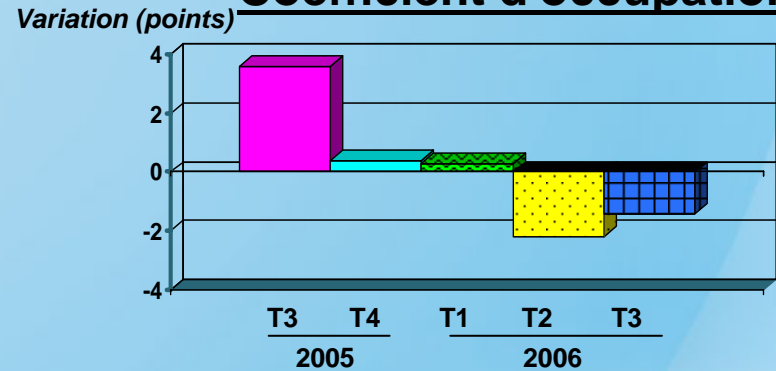
Canada* – Hausse de 0,6 % des PPSMO au T3 par rapport à une augmentation du rendement de 2,3 % partiellement compensée par une baisse du coefficient d'occupation de 1,4 point

Variations annuelles

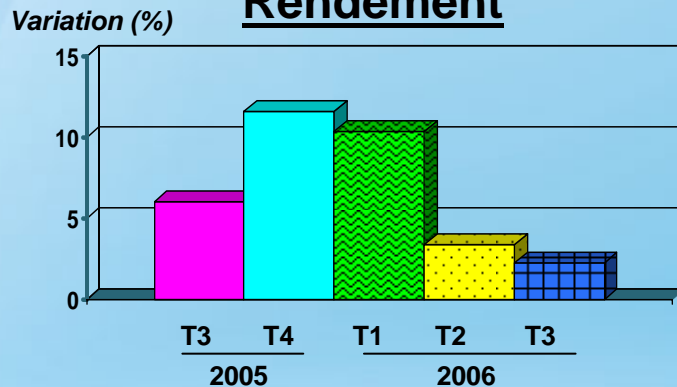
Capacité (SMO)



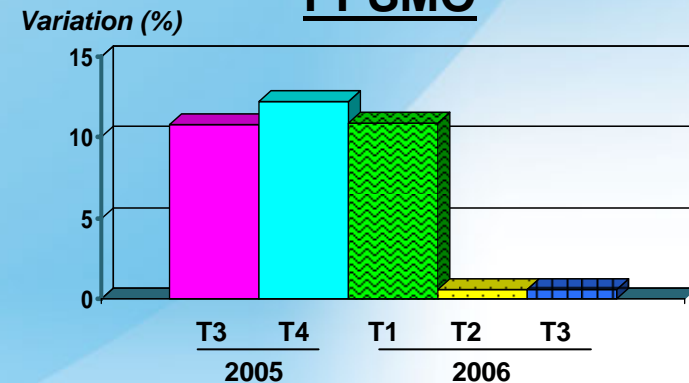
Coefficient d'occupation



Rendement



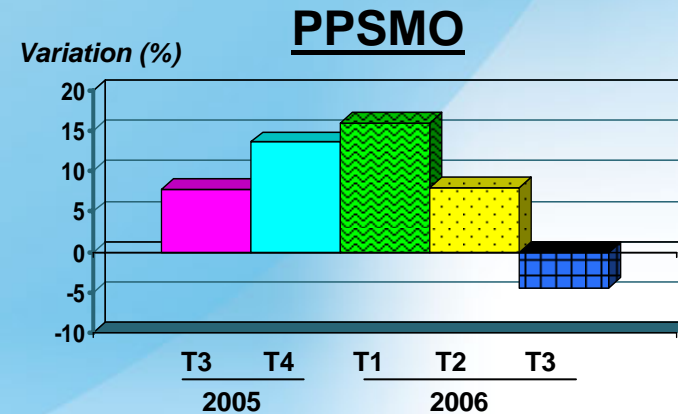
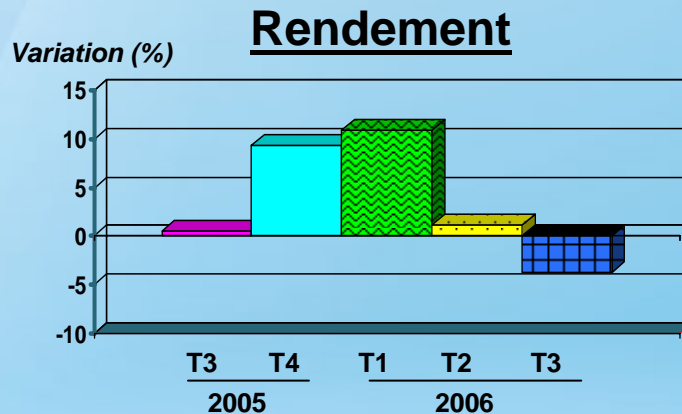
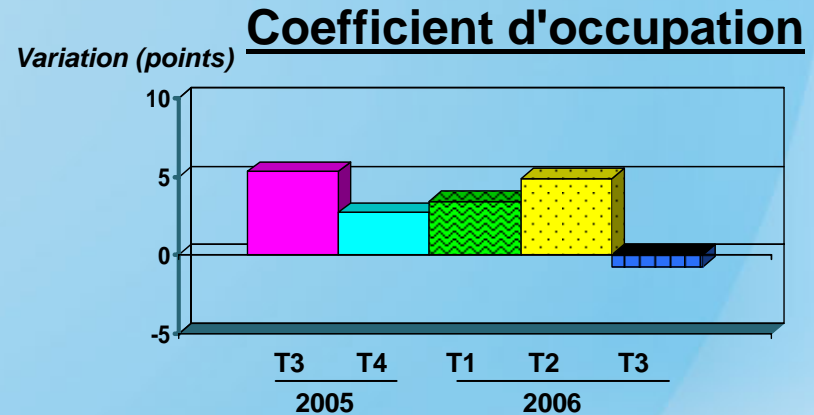
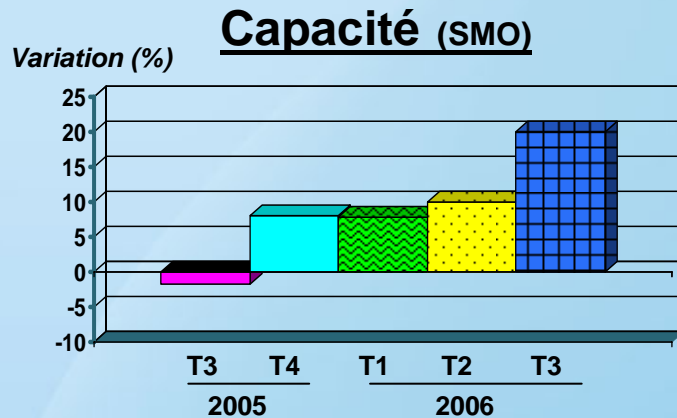
PPSMO



* Résultats consolidés

Transfrontalier* – Baisse de 4,4 % des PPSMO et diminution du coefficient d'occupation et du rendement

Variations annuelles

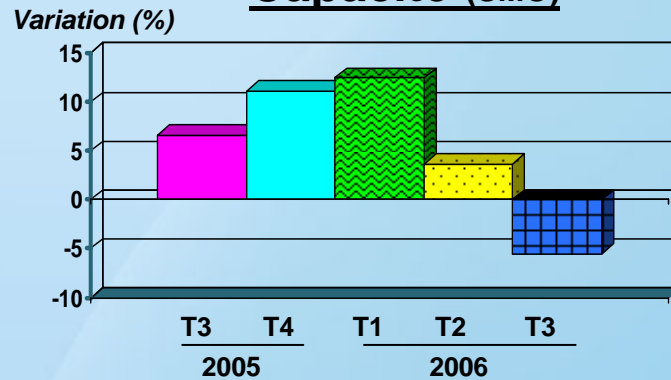


* Résultats consolidés

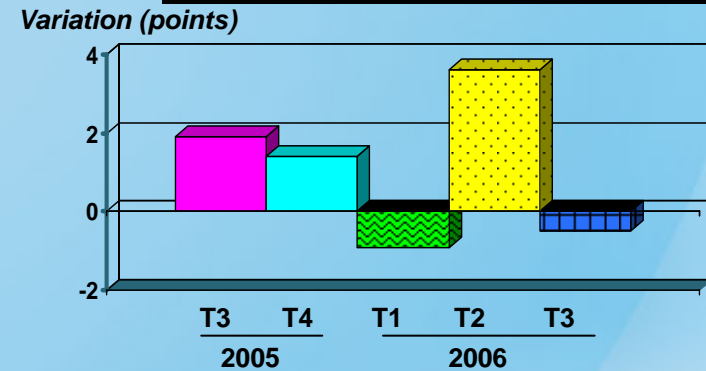
Transatlantique – Rendement plus élevé rehaussant la croissance des PPSMO

Variations annuelles

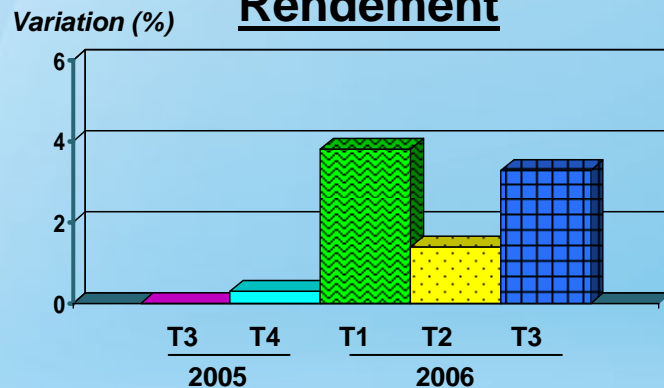
Capacité (SMO)



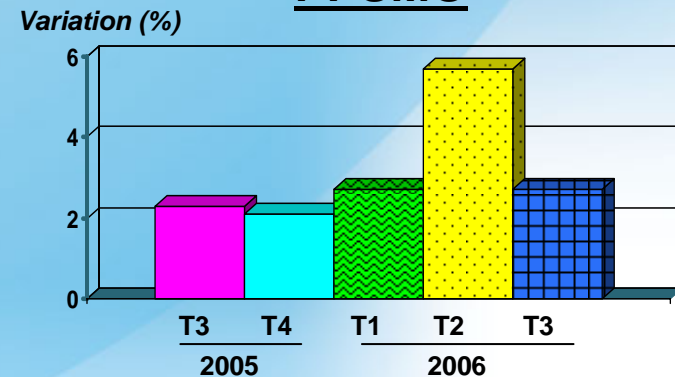
Coefficient d'occupation



Rendement



PPSMO

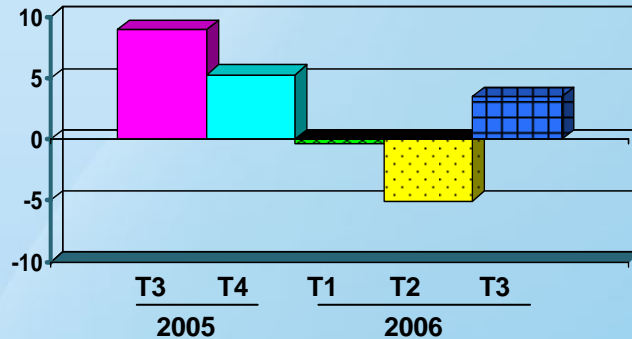


Transpacifique – Baisse de 1,3 % des PPSMO et compensation de la diminution du rendement par un coefficient d'occupation plus élevé

Variations annuelles

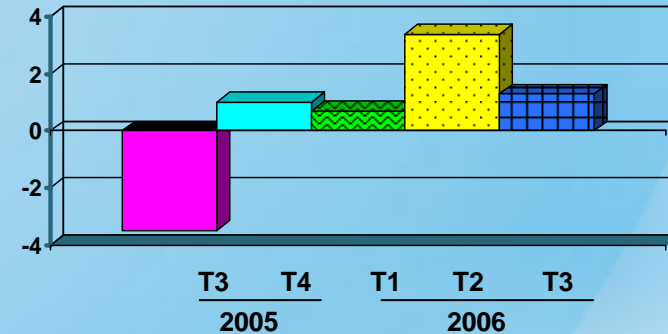
Capacité (SMO)

Variation (%)



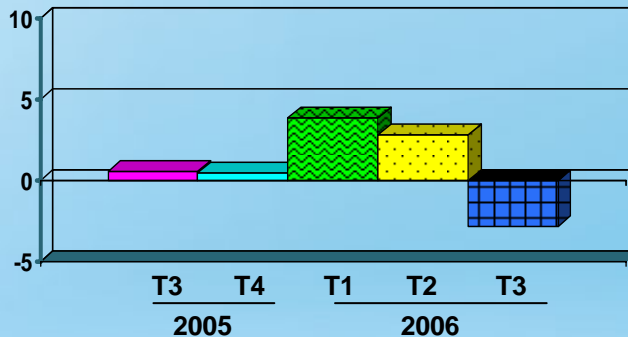
Coefficient d'occupation

Variation (points)



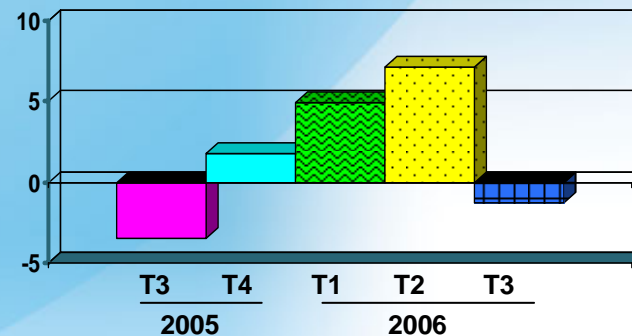
Rendement

Variation (%)



PPSMO

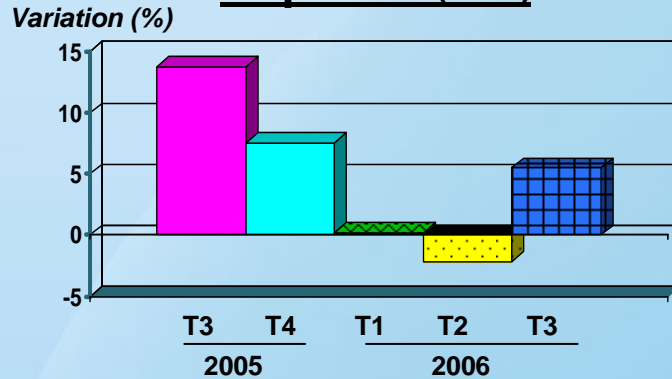
Variation (%)



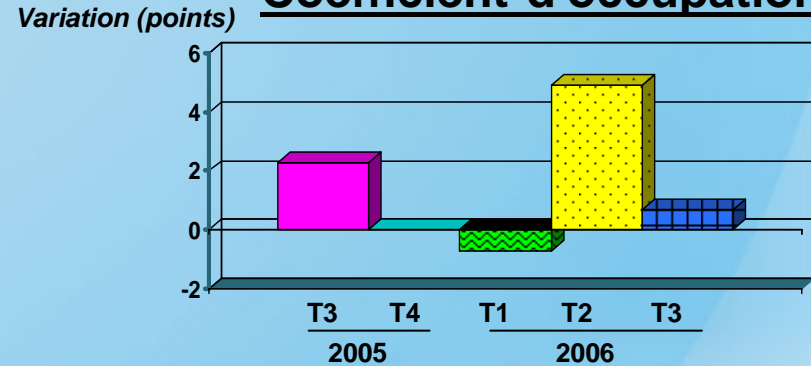
Antilles, Amérique latine et Australie – Ralentissement de la croissance des PPSMO par rapport à une augmentation plus modérée du coefficient d'occupation et du rendement

Variations annuelles

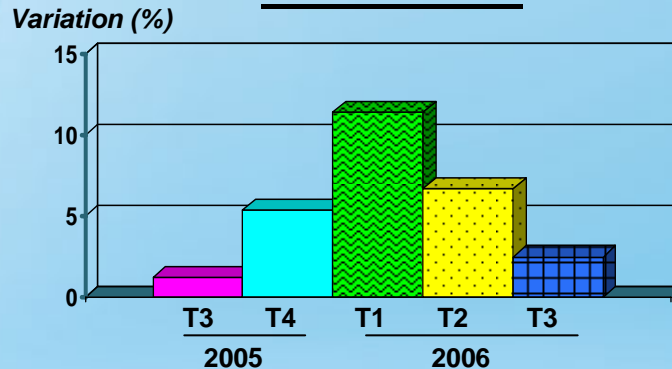
Capacité (SMO)



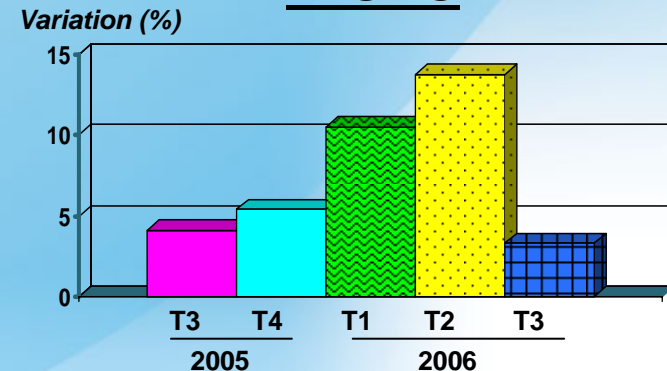
Coefficient d'occupation



Rendement

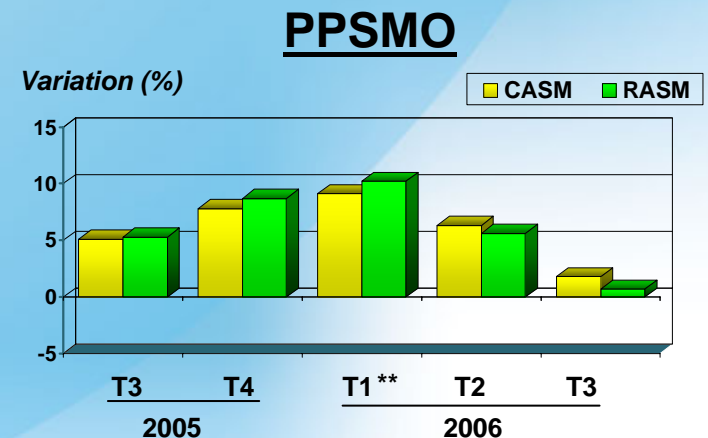
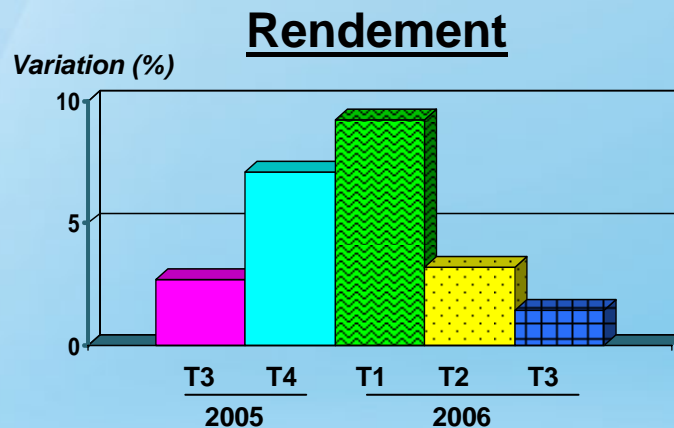
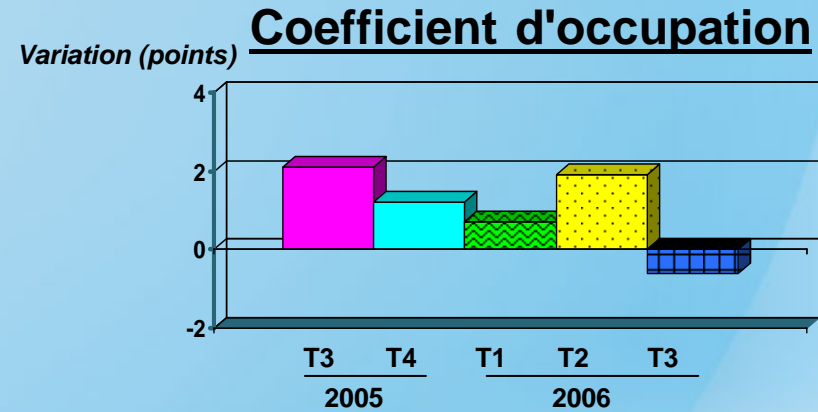
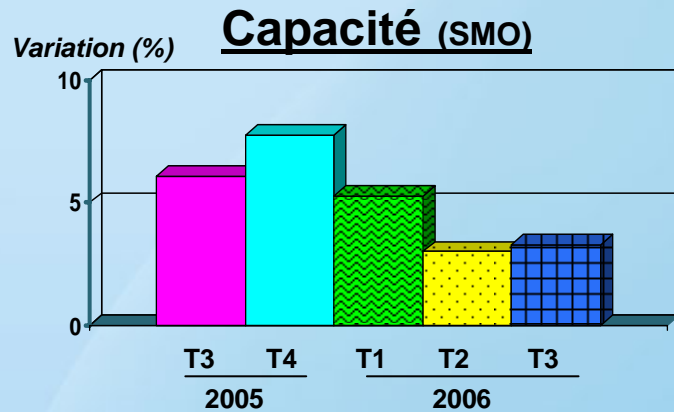


PPSMO



Total* – Ralentissement de la croissance des PPSMO réseau par rapport à une augmentation modérée du rendement et à une diminution du coefficient d'occupation

Variations annuelles



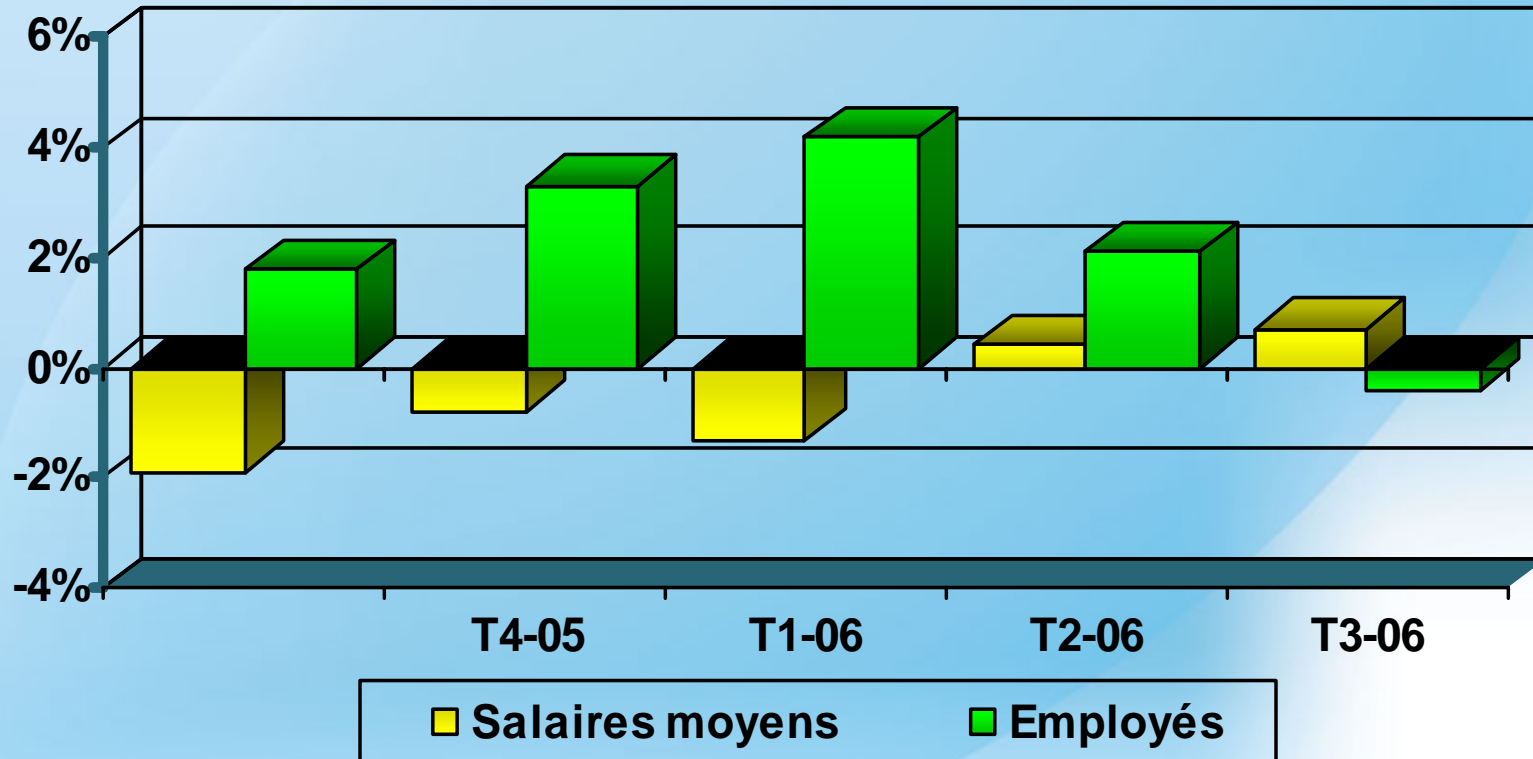
* Consolidé

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

Hausse du salaire moyen de 0,7 %, réduction de 117 ou de 0,4 % des effectifs. Diminution de 755 employés pour Services Air Canada seulement

(Variations annuelles – Salaires moyens et employés)

Variations annuelles (%)

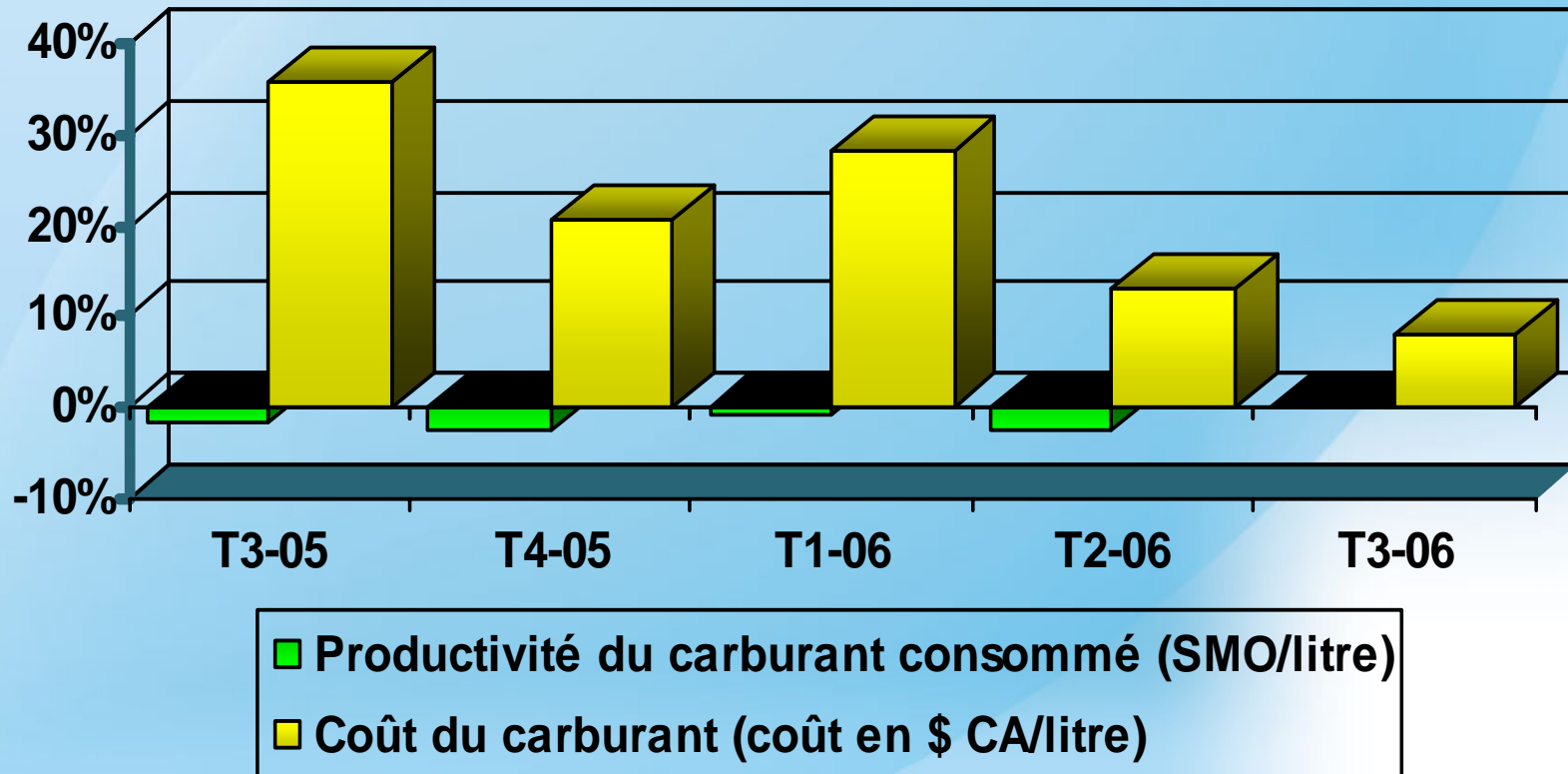


* Résultats consolidés

Augmentation de 8 % du coût/litre par rapport à une productivité du carburant consommé inchangée

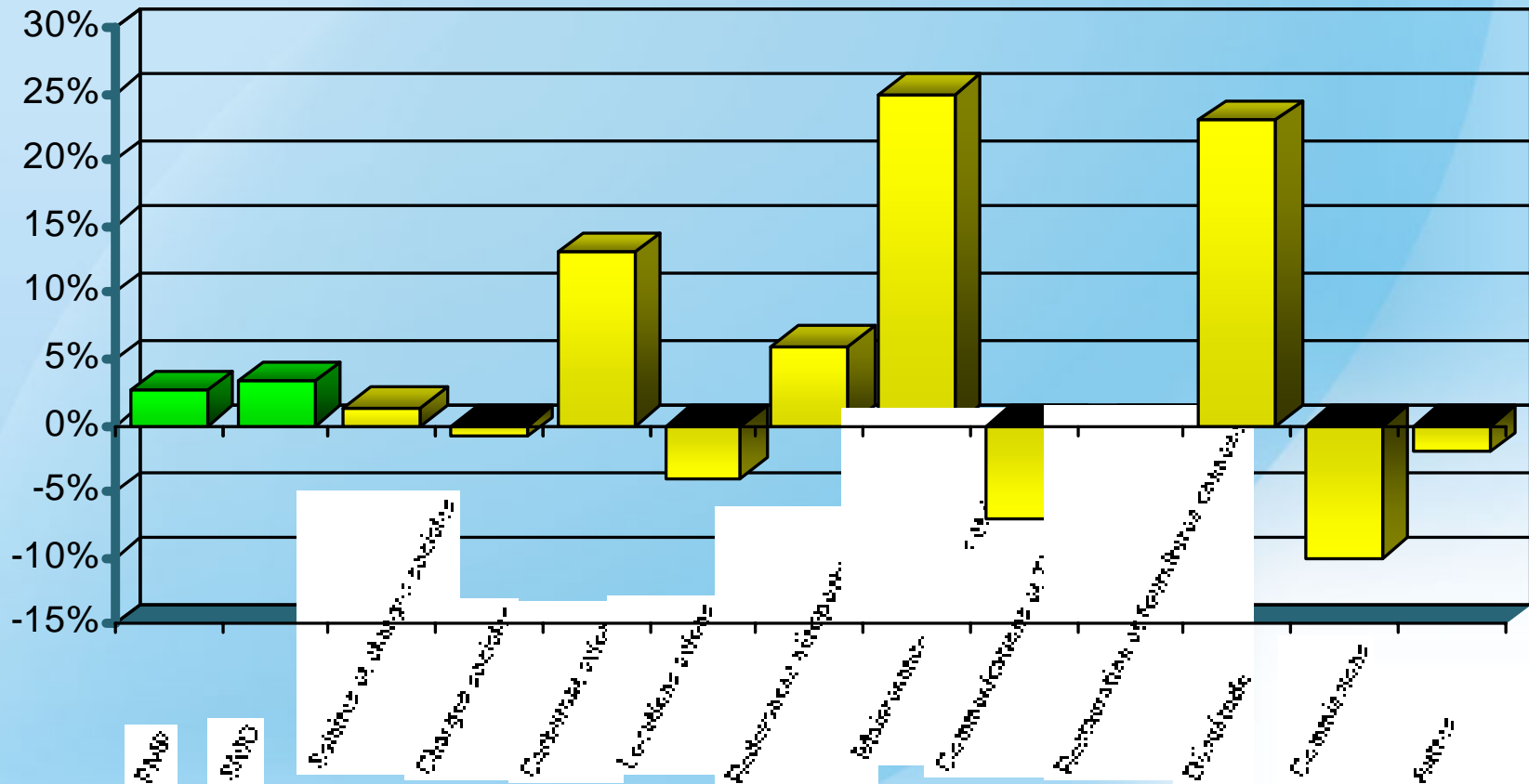
(Productivité du carburant consommé et coût unitaire)

Variations annuelles (%)



Diminution dans la plupart des catégories, sauf pour la maintenance et les catégories non contrôlables, c.-à-d. carburant, redevances aéroportuaires et désuétude

Variations annuelles (%)



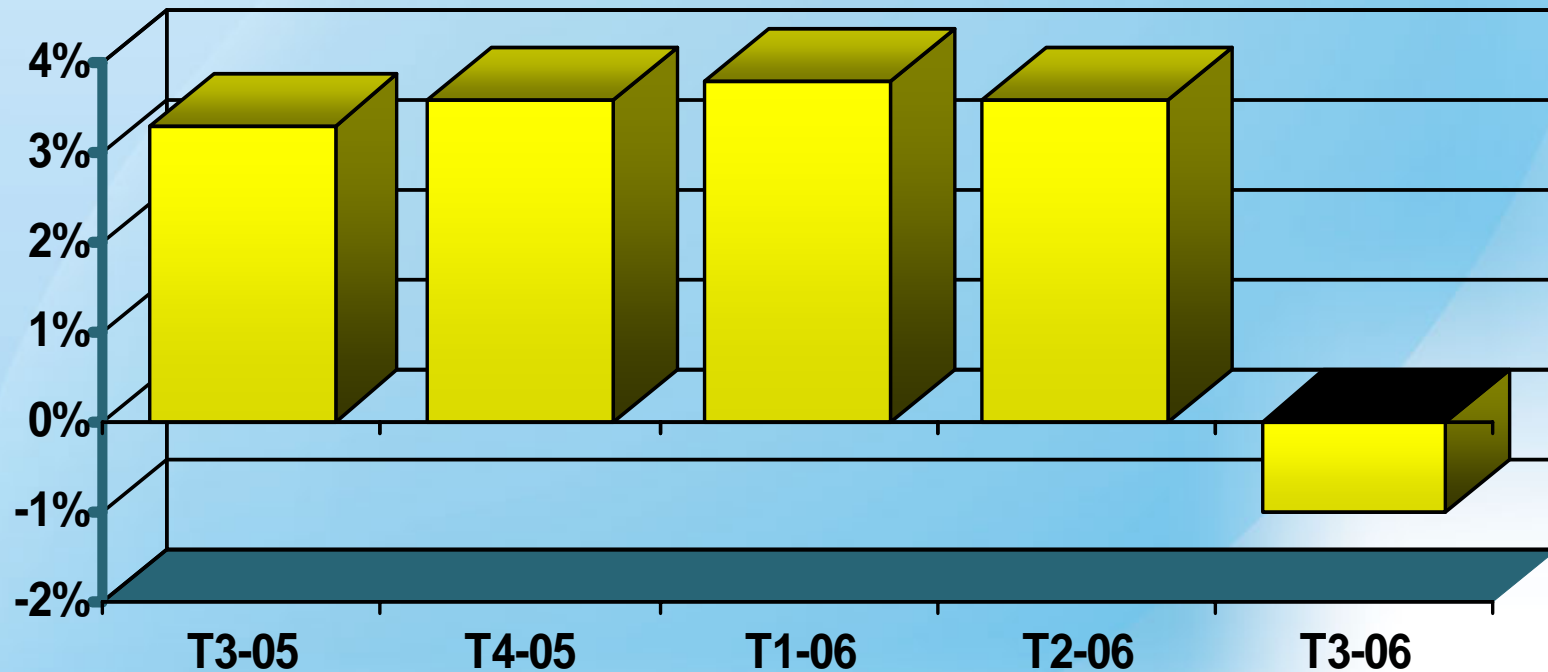
* Consolidé

T3 2006-2005

Diminution du coût unitaire de 1,0 %, exclusion faite du carburant, en raison de l'amélioration du coût des salaires et charges sociales, des communications, de la restauration et fournitures connexes et des « autres » coûts

(Coût par SMO*)

Variations annuelles (%)



* Résultats consolidés

Bilan – bonne liquidité, bon fonds de roulement

(Gestion ACE Aviation – consolidé)

	30 sept. 2006 M\$	31 déc. 2005 M\$	Variation %
Trésorerie + placements à court terme	2 886 \$	2 181 \$	32 %
Actif à court terme	4 127 \$	3 354 \$	23 %
Immobilisations corporelles	5 822 \$	5 494 \$	6 %
Passif à court terme	3 400 \$	3 011 \$	13 %
Dette à long terme	3 643 \$	3 543 \$	3 %
Capitaux propres	1 599 \$	1 168 \$	37 %
Valeur comptable d'une action (de base)	15,68 \$	11,47 \$	37 %

Mise en garde concernant les énoncés prospectifs :

Comme, de par leur nature, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, certains énoncés de cette présentation sont sous réserve d'importants risques et incertitudes. Toute information 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 conditions du secteur, du marché et de l'économie en général, des conflits armés, des attentats terroristes, l'évolution de la demande en fonction du caractère saisonnier du secteur, la capacité de réduire les coûts d'exploitation et les effectifs, les relations du travail, les négociations collectives ou les conflits de travail, la restructuration, les questions de retraite, 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 actuels et éventuels avec des tiers. Les énoncés prospectifs de cette présentation représentent les attentes d'Air Canada en date du 10 novembre 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 énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf lorsqu'elle y est obligée en vertu de règlements sur les valeurs mobilières.

