

Premier trimestre de 2007

Le 11 mai 2007

Table des matières

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

Hausse de 46 M\$ des résultats d'exploitation de Services Air Canada

<i>(en millions)</i>	T1 2007	T1 2006	Variation fav./ (non fav.)
Produits d'exploitation	2 534 \$	2 394 \$	140 \$
Charges d'exploitation	2 612	2 518	(94)
Perte d'exploitation	(78)	(124)	46
Produits (charges) hors exploitation	8	(40)	48
Perte avant les intérêts minoritaires, écart de change et impôts sur les bénéfices	(70)	(164)	94
Intérêts minoritaires	(2)	(4)	2
Gain de change	33	13	20
Économie d'impôts sur les bénéfices	5	29	(24)
Perte	(34) \$	(126) \$	92 \$

Baisse de 15 M\$ des intérêts débiteurs nets au T1

<i>(en millions)</i>	T1 2007	Variation fav./ (non fav.)
Intérêts débiteurs, montant net	(29) \$	15 \$
Gain à la vente	7	5
Autres produits hors exploitation	30	28
		<small>Gain de 34 M\$ sur les dérivés</small>
Total des produits hors exploitation	8 \$	48 \$

T1 2007

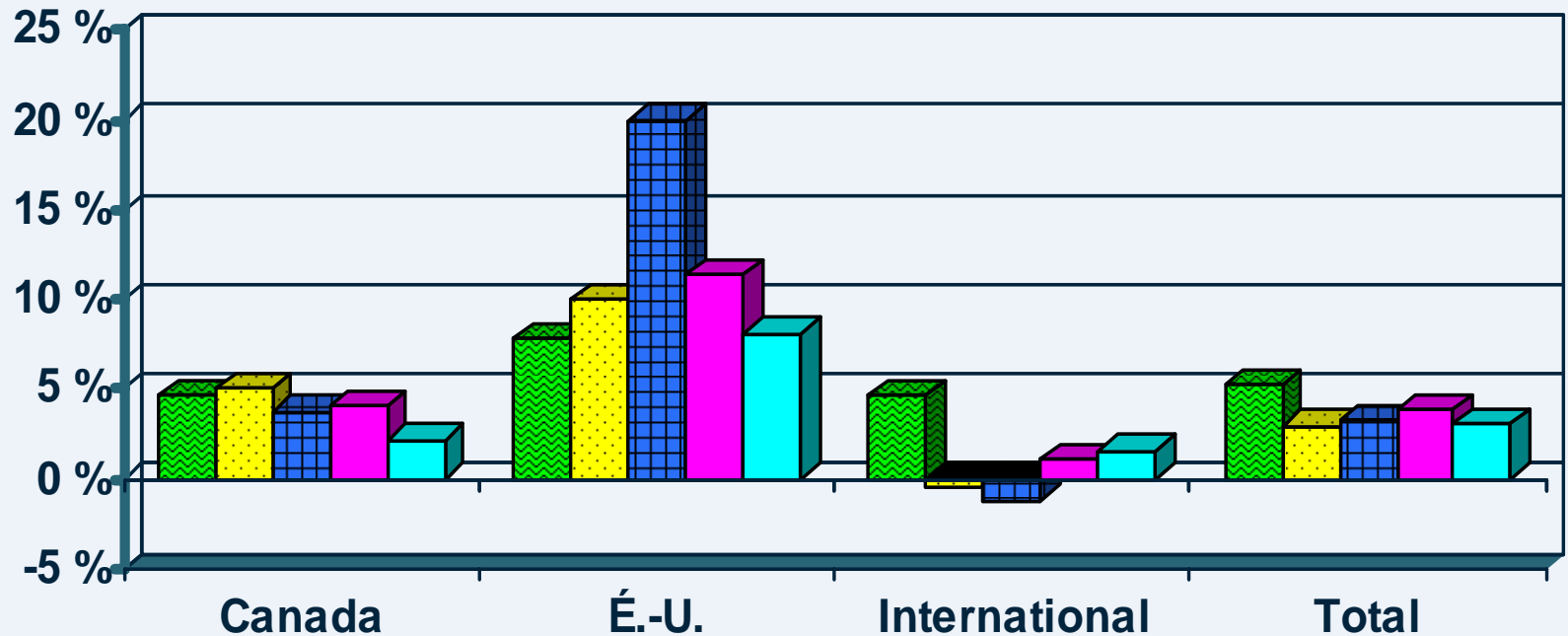
Exercice en cours – exercice précédent

	SMO	PMP	Coeff. d'occu- pation	Rende- ment unitaire	PPSMO	Produits
Lignes canadiennes	↑ 2,2 %	↑ 7,2 %	↑ 3,8 pp	↑ 1,4 %	↑ 6,4 %	↑ 8,7 %
Lignes transfrontalières	↑ 8,1 %	↑ 5,5 %	↓ 1,8 pp	↓ 1,3 %	↓ 3,6 %	↑ 4,2 %
Lignes transatlantiques	↑ 2,1 %	↑ 4,6 %	↑ 2,0 pp	↑ 2,0 %	↑ 4,5 %	↑ 6,7 %
Lignes transpacifiques	↑ 0,9 %	↑ 3,2 %	↑ 1,9 pp	↑ 4,8 %	↑ 7,2 %	↑ 8,1 %
Lignes d'Amérique latine et autres	↑ 1,8 %	↑ 3,1 %	↑ 1,0 pp	↑ 1,0 %	↑ 2,2 %	↑ 4,1 %
Total	↑ 3,1 %	↑ 5,1 %	↑ 1,5 pp	↑ 1,6 %	↑ 3,5 %	↑ 6,8 %
			Total des charges			↑ 3,7 %
			Total des CESMO		↑ 0,6 %	
			Total des CESMO excl. faite de la charge de carburant		↑ 0,8 %	

Accroissement global de la capacité dont les 3/4 sont attribuables à la croissance en Amérique du Nord

(Variation de la capacité sur 12 mois)

Variation des SMO (%)

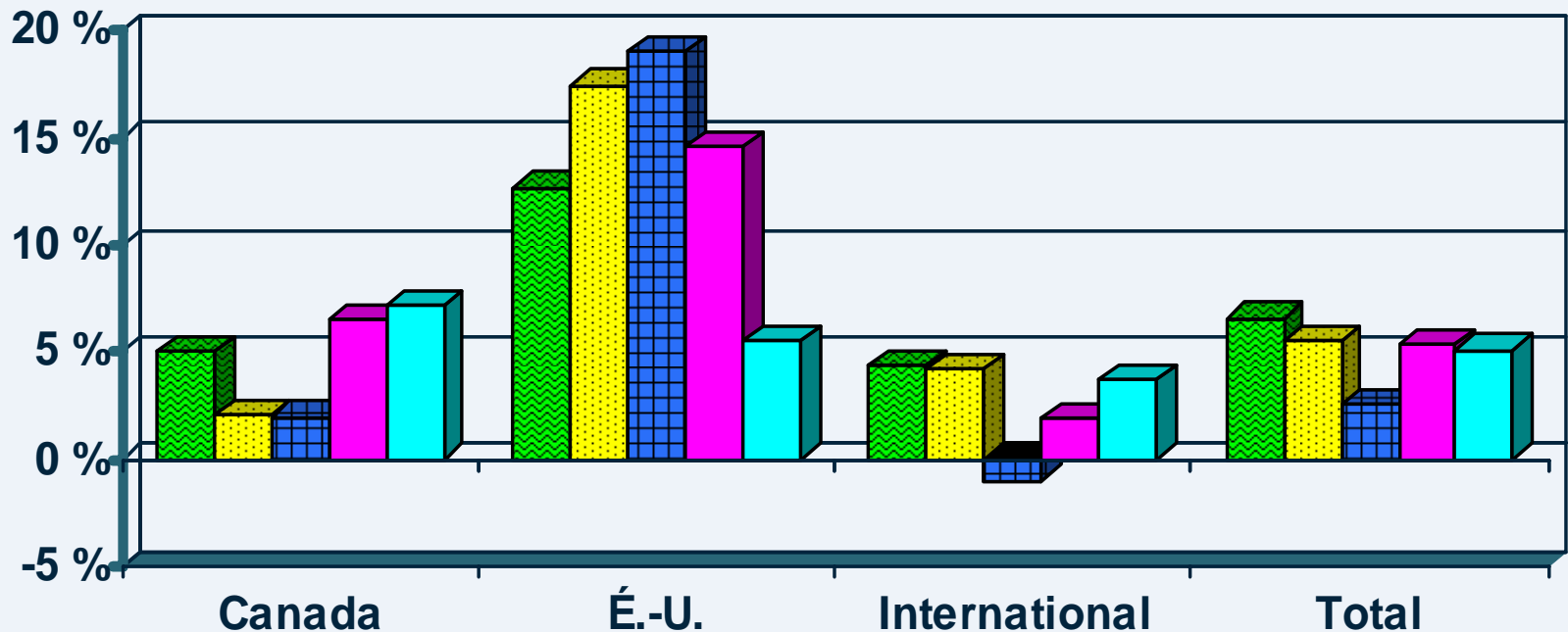


■ T1 2006/2005 ■ T2 2006/2005 ■ T3 2006/2005 ■ T4 2006/2005 ■ T1 2007/2006

Trafic intense dépassant l'accroissement de la capacité dans tous les secteurs, sauf aux É.-U.

(Variation du trafic sur 12 mois)

Variation des PMP (%)

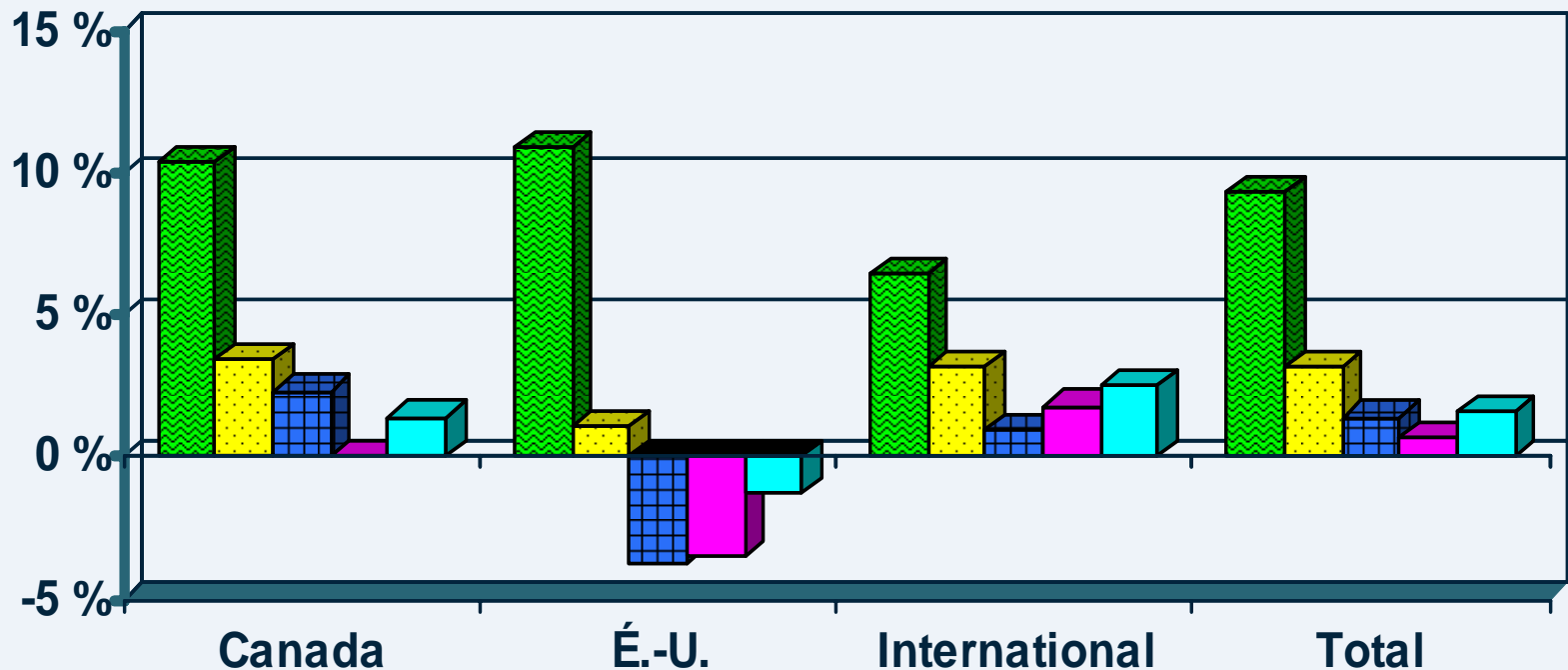


■ T1 2006/2005 ■ T2 2006/2005 ■ T3 2006/2005 ■ T4 2006/2005 ■ T1 2007/2006

Amélioration du rendement unitaire dans tous les secteurs par rapport au quatrième trimestre

(Variation du rendement unitaire sur 12 mois)

Variation du rendement unitaire (%)

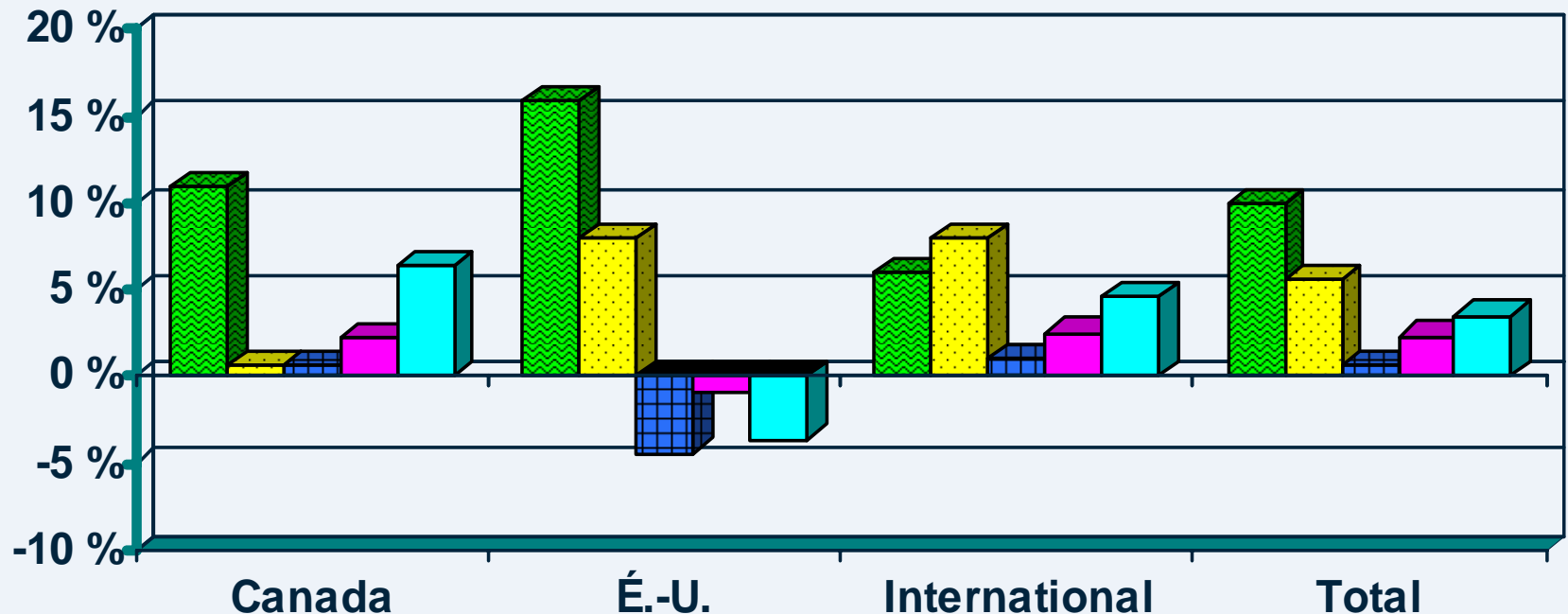


■ T1 2006/2005 ■ T2 2006/2005 ■ T3 2006/2005 ■ T4 2006/2005 ■ T1 2007/2006

Raffermissement de la croissance des PPSMO à l'échelle du réseau grâce à un meilleur rendement unitaire et à un coefficient d'occupation plus élevé

(Variation des PPSMO sur 12 mois)

Variation des PPSMO (%)

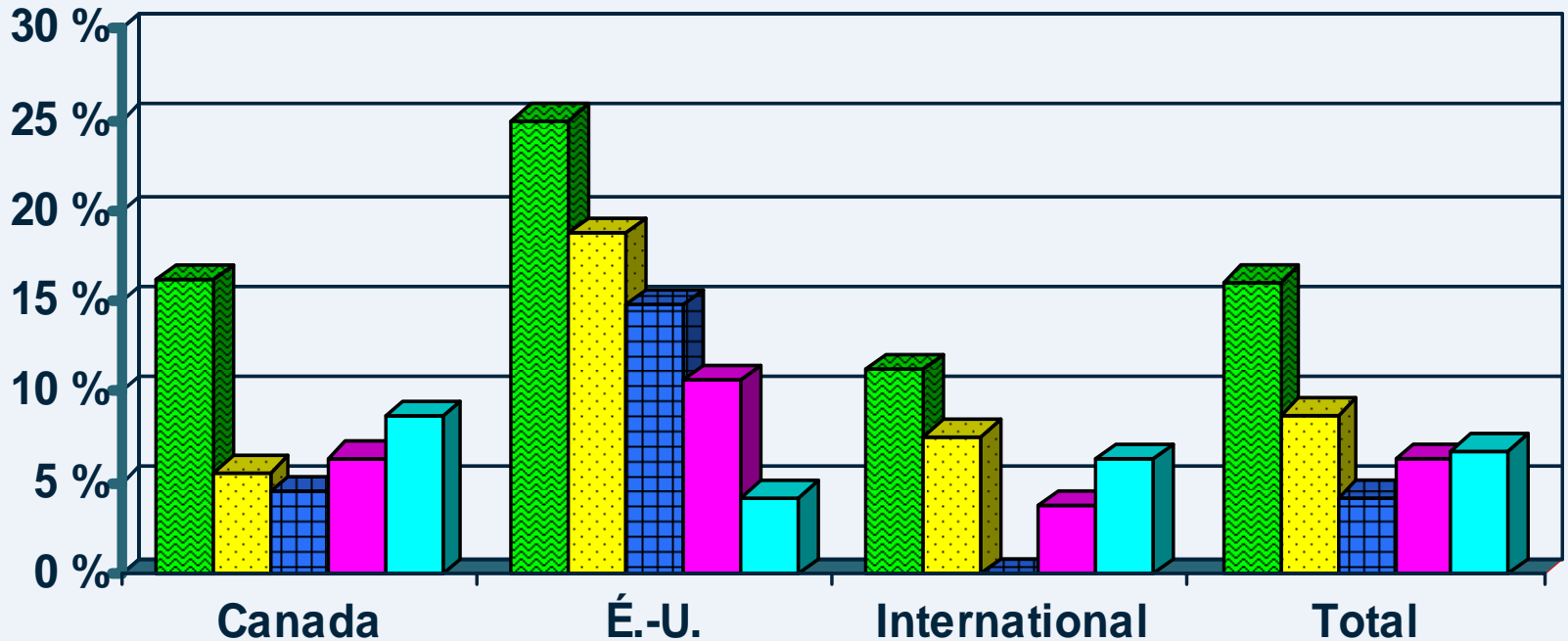


■ T1 2006/2005 ■ T2 2006/2005 ■ T3 2006/2005 ■ T4 2006/2005 ■ T1 2007/2006

Croissance stable des produits à l'échelle du réseau, la hausse des produits intérieurs et internationaux ayant contrebalancé la baisse de la croissance transfrontalière

(Variation des produits passages sur 12 mois)

Variation des produits (%)



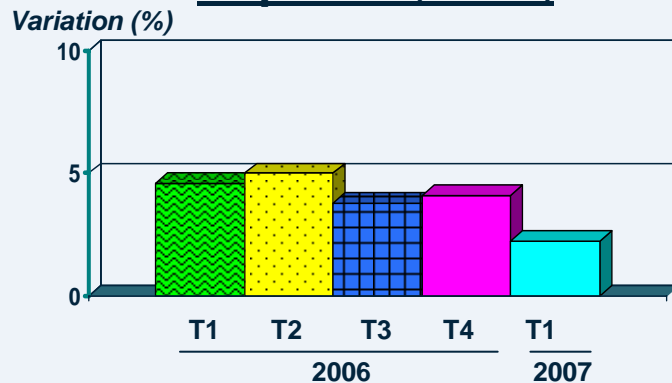
■ T1 2006/2005 ■ T2 2006/2005 ■ T3 2006/2005 ■ T4 2006/2005 ■ T1 2007/2006

Lignes canadiennes –

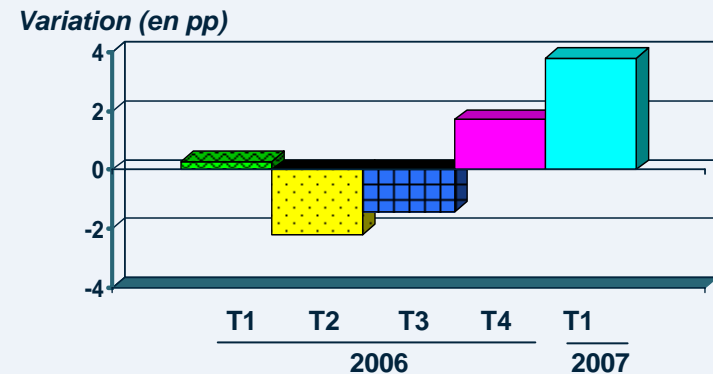
Bond de 6,4 % des PPSMO au T1 en raison surtout du coefficient d'occupation

Variation sur 12 mois

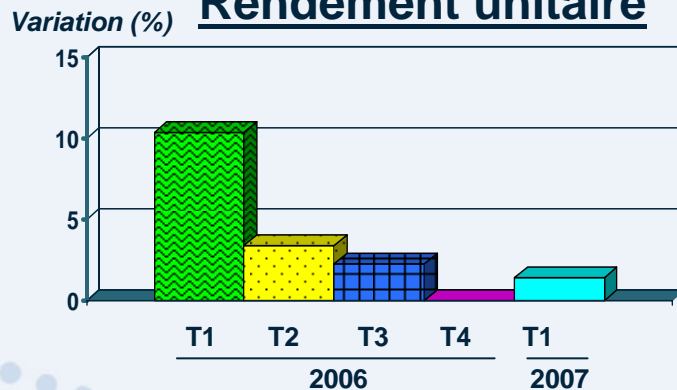
Capacité (en SMO)



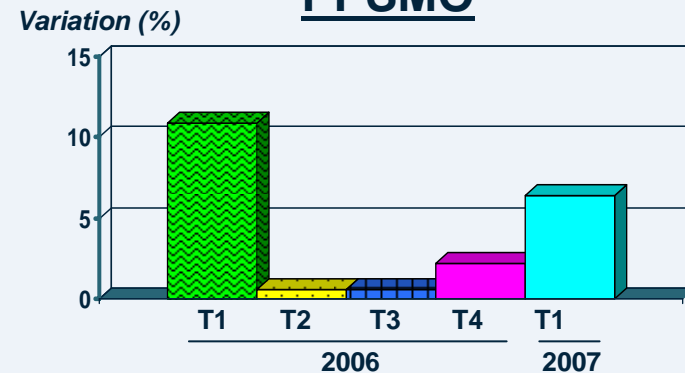
Coefficient d'occupation



Rendement unitaire



PPSMO

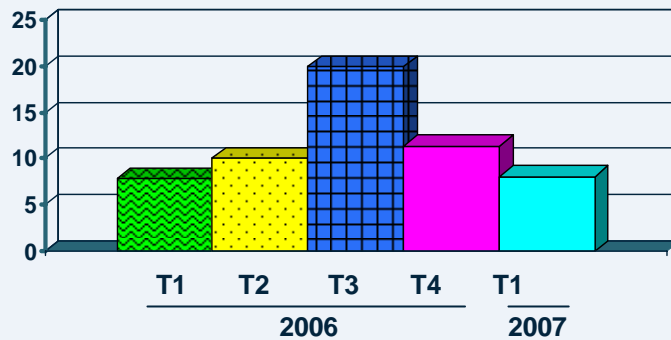


Lignes transfrontalières – Recul de 3,6 % des PPSMO dû à une diminution du coefficient d'occupation et à un rendement unitaire moindre

Variation sur 12 mois

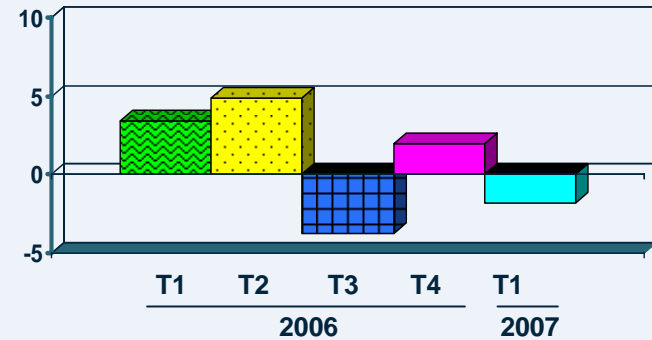
Capacité (en SMO)

Variation (%)



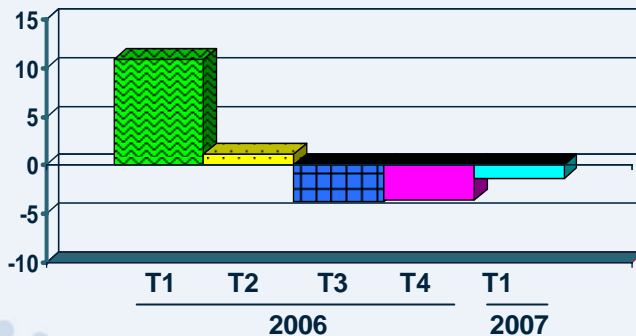
Coefficient d'occupation

Variation (en pp)



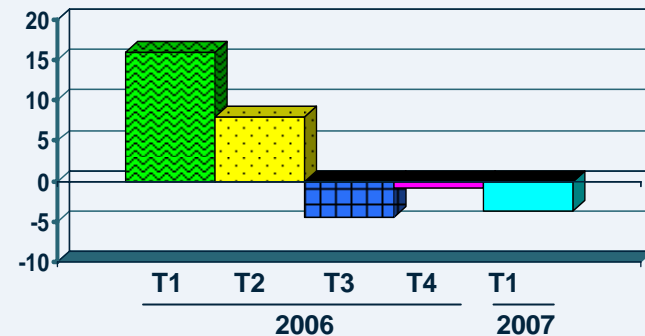
Rendement unitaire

Variation (%)



PPSMO

Variation (%)

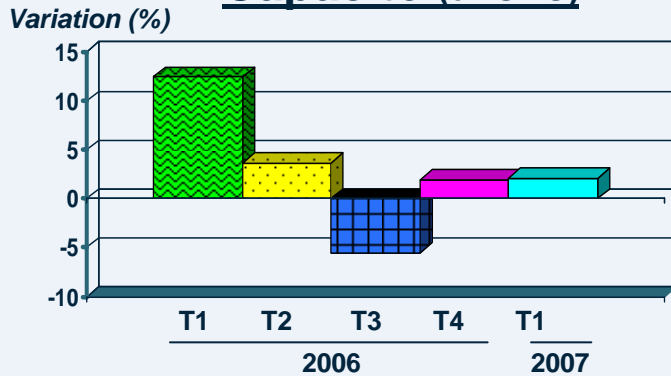


Lignes transatlantiques –

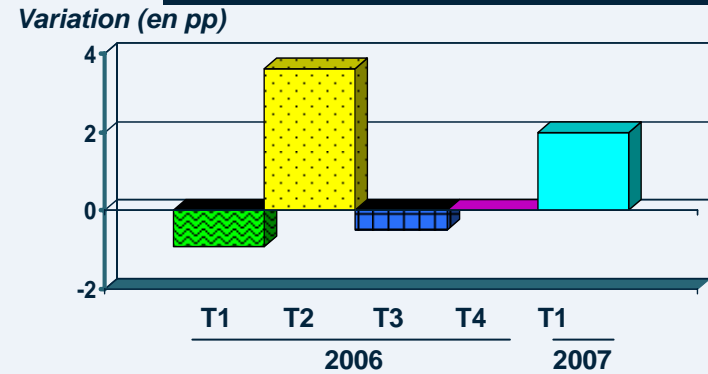
Excellent rendement unitaire, bond du coefficient d'occupation et augmentation de 4,5 % des PPSMO

Variation sur 12 mois

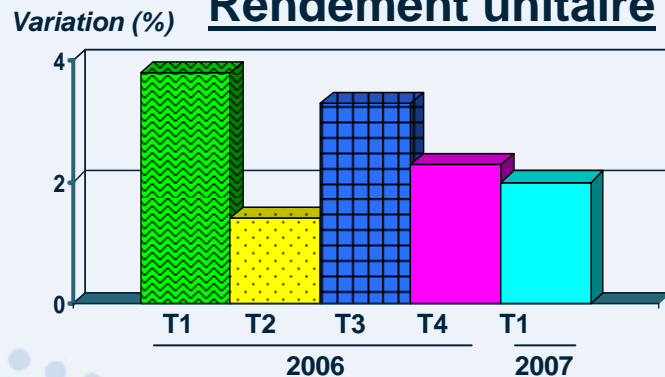
Capacité (en SMO)



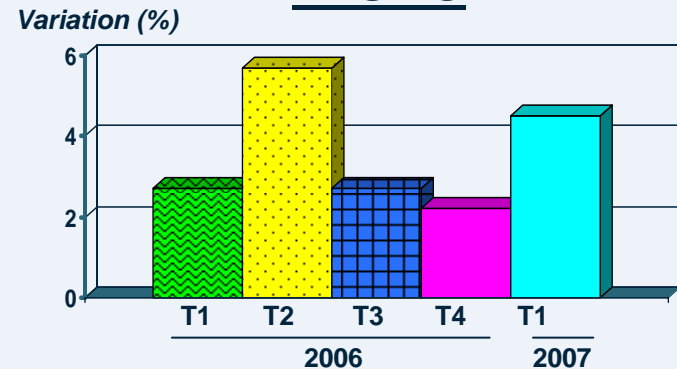
Coefficient d'occupation



Rendement unitaire



PPSMO



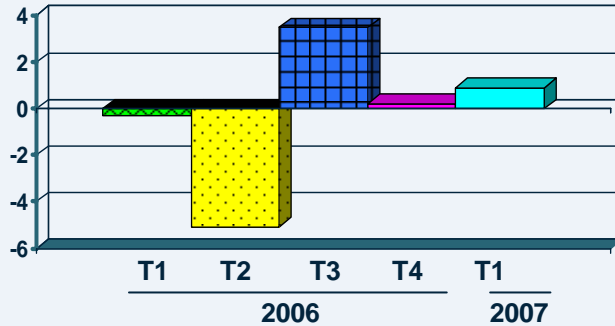
Lignes transpacifiques –

Croissance de 7,2 % des PPSMO due à une hausse de 4,8 % du rendement unitaire et à un coefficient d'occupation élevé

Variation sur 12 mois

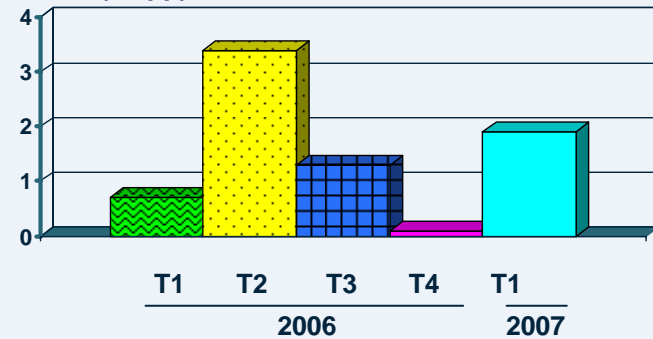
Capacité (en SMO)

Variation (%)



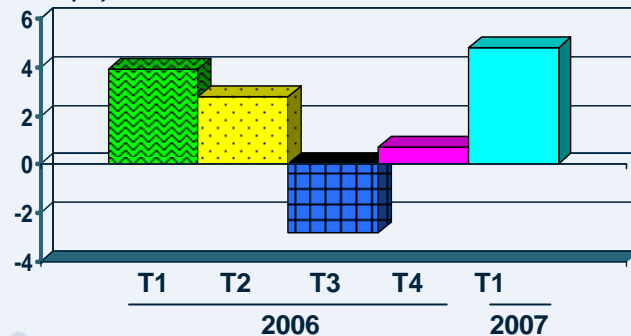
Coefficient d'occupation

Variation (en pp)



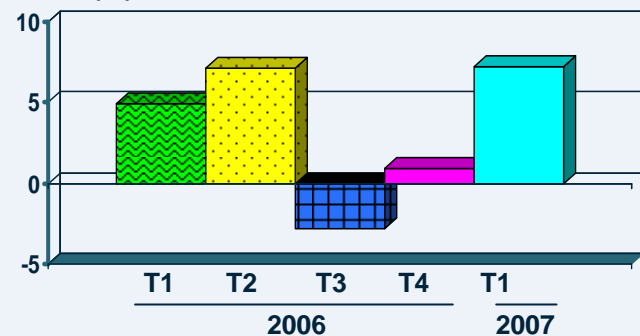
Rendement unitaire

Variation (%)



PPSMO

Variation (%)



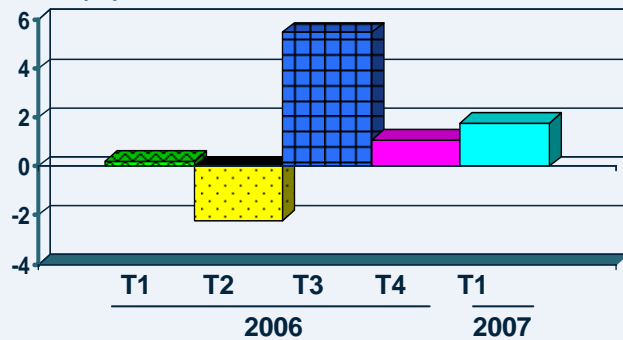
Antilles, Amérique latine et Australie –

Croissance des PPSMO imputable au rendement unitaire et au coefficient d'occupation

Variation sur 12 mois

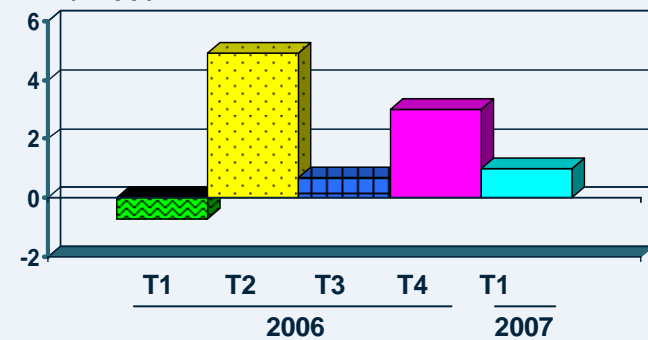
Capacité (en SMO)

Variation (%)



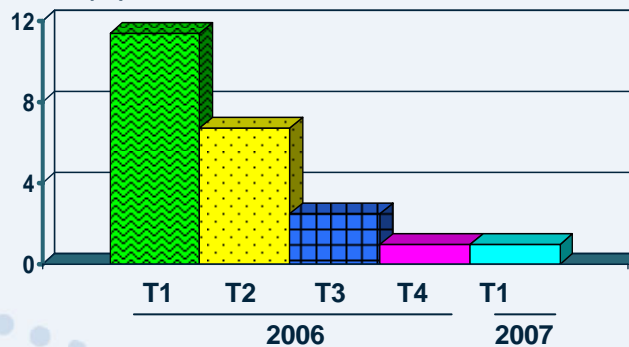
Coefficient d'occupation

Variation (en pp)



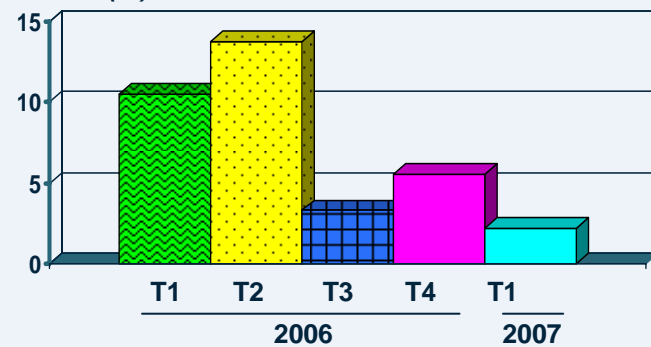
Rendement unitaire

Variation (%)



PPSMO

Variation (%)

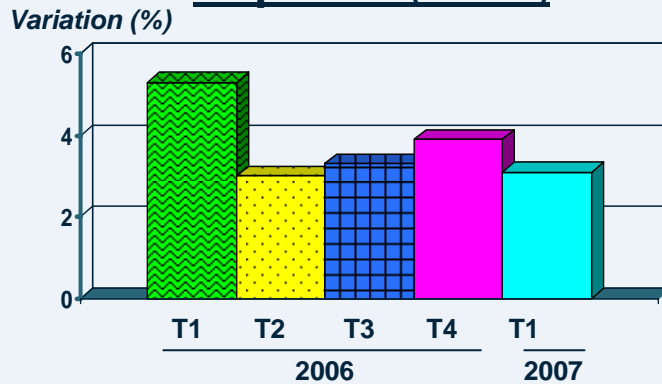


Total –

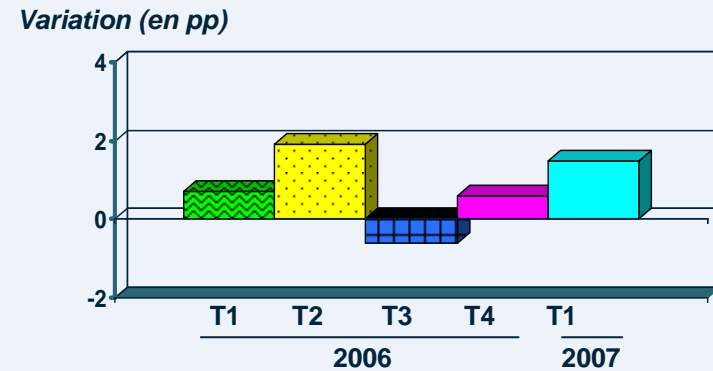
Augmentation de 3,5 % des PPSMO à l'échelle du réseau attribuable à une hausse du rendement unitaire et du coefficient d'occupation

Variation sur 12 mois

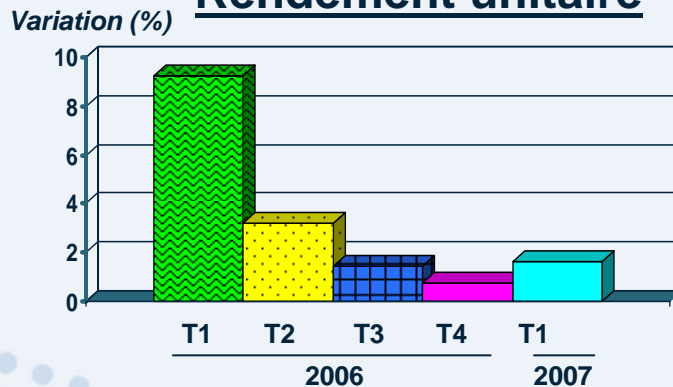
Capacité (en SMO)



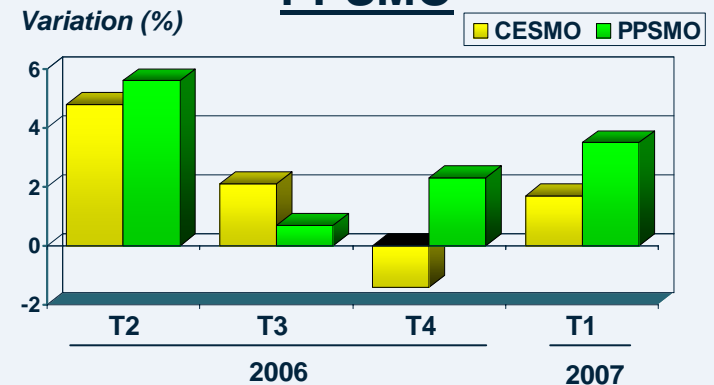
Coefficient d'occupation



Rendement unitaire



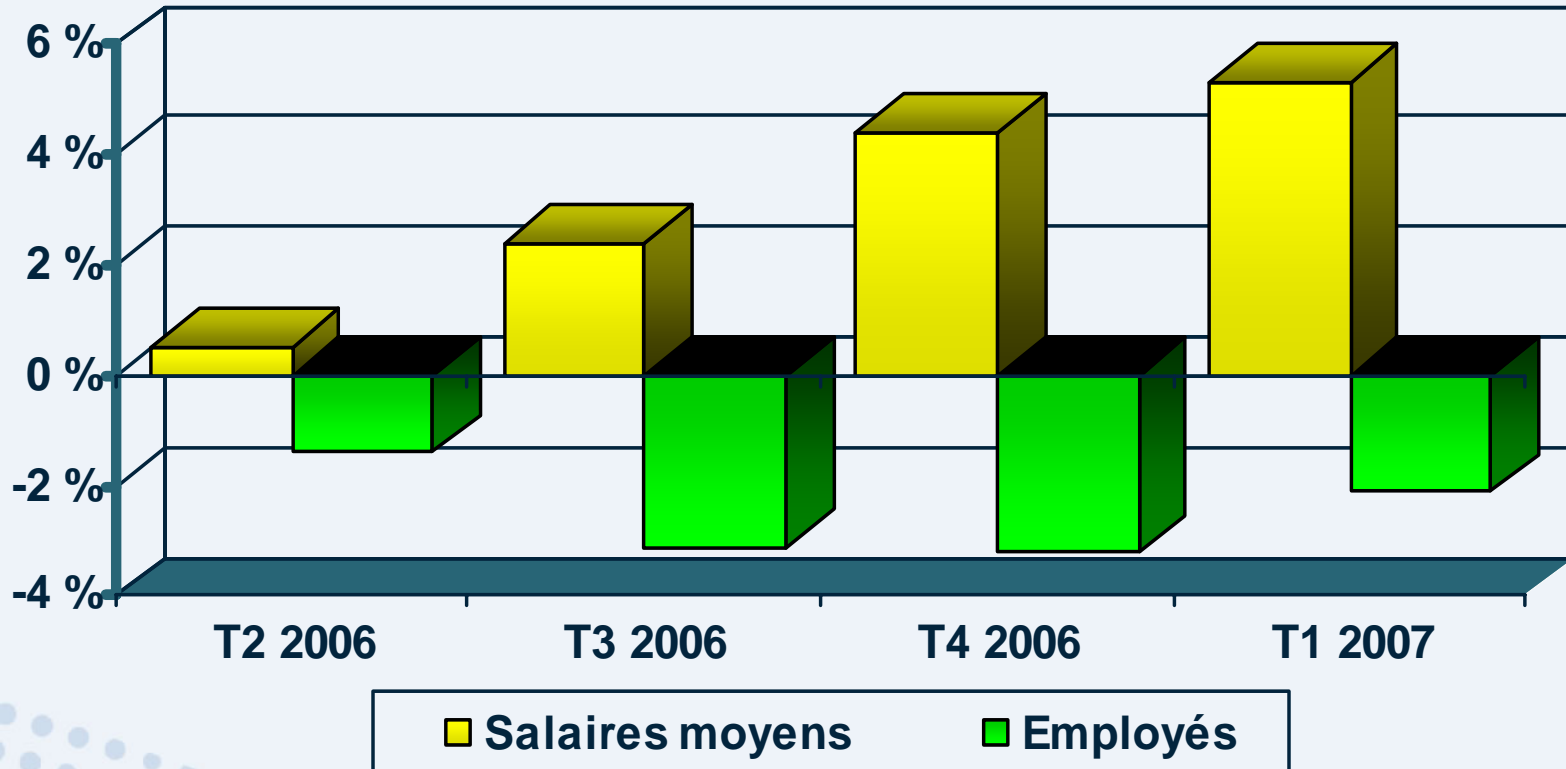
PPSMO



Salaires moyens en hausse de 5,3 %; réduction de 2,1 % de l'effectif, ou 501 employés

(Variation sur 12 mois – Salaires moyens et employés)

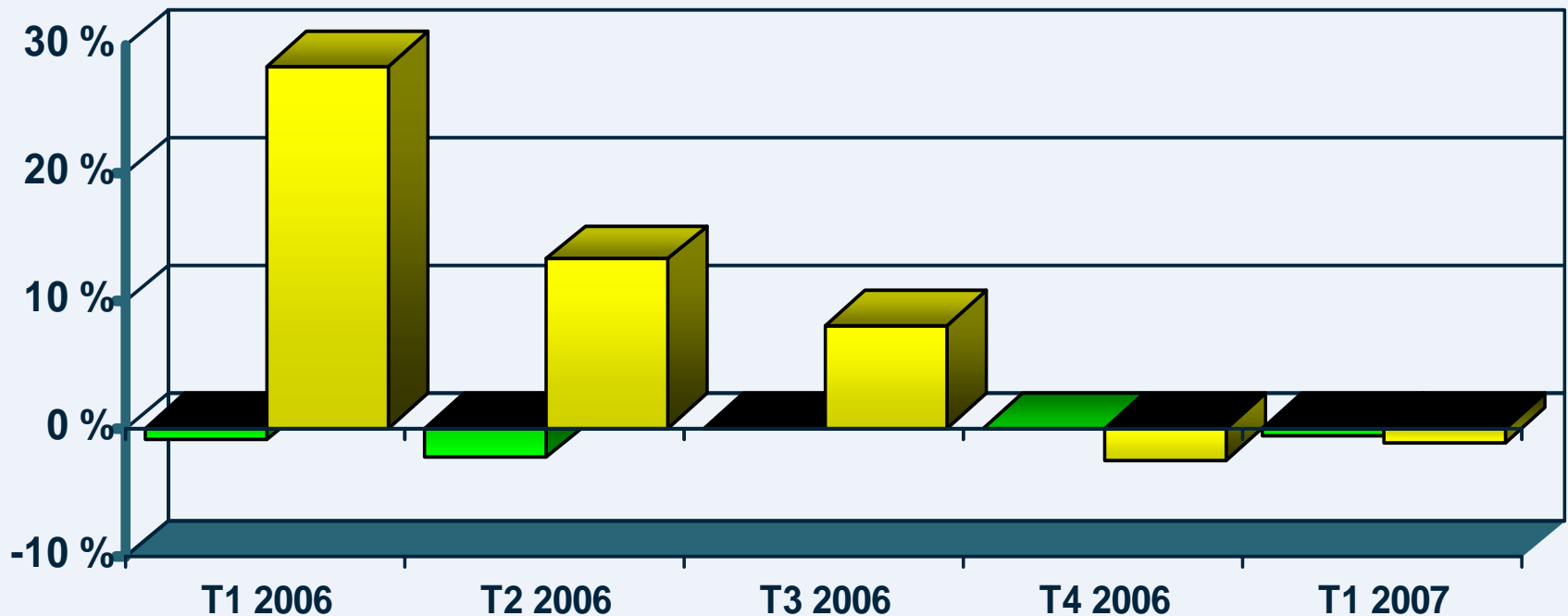
Variation sur 12 mois (%)



Diminution de 1,1 % du coût par litre et recul de 0,7 % de la productivité du carburant consommé

(Productivité du carburant consommé et coût unitaire)

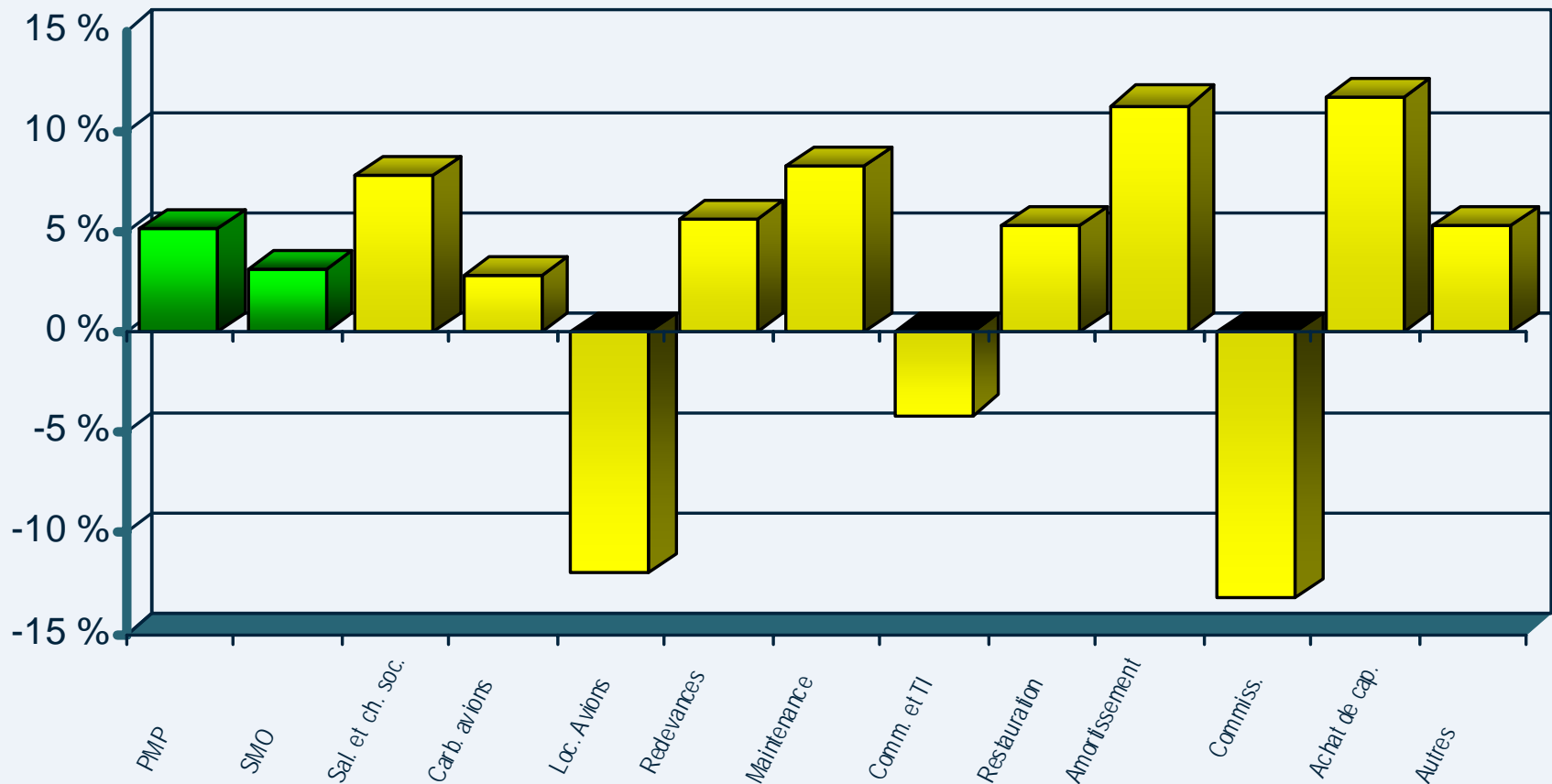
Variation sur 12 mois (%)



■ Productivité du carburant consommé (SMO/l) ■ Coût du carburant (cents CA/l)

Catégorie « Autres » en hausse de 5,3 % en raison des coûts liés aux forfaits terrestres de Vacances Air Canada

Variation sur 12 mois (%)

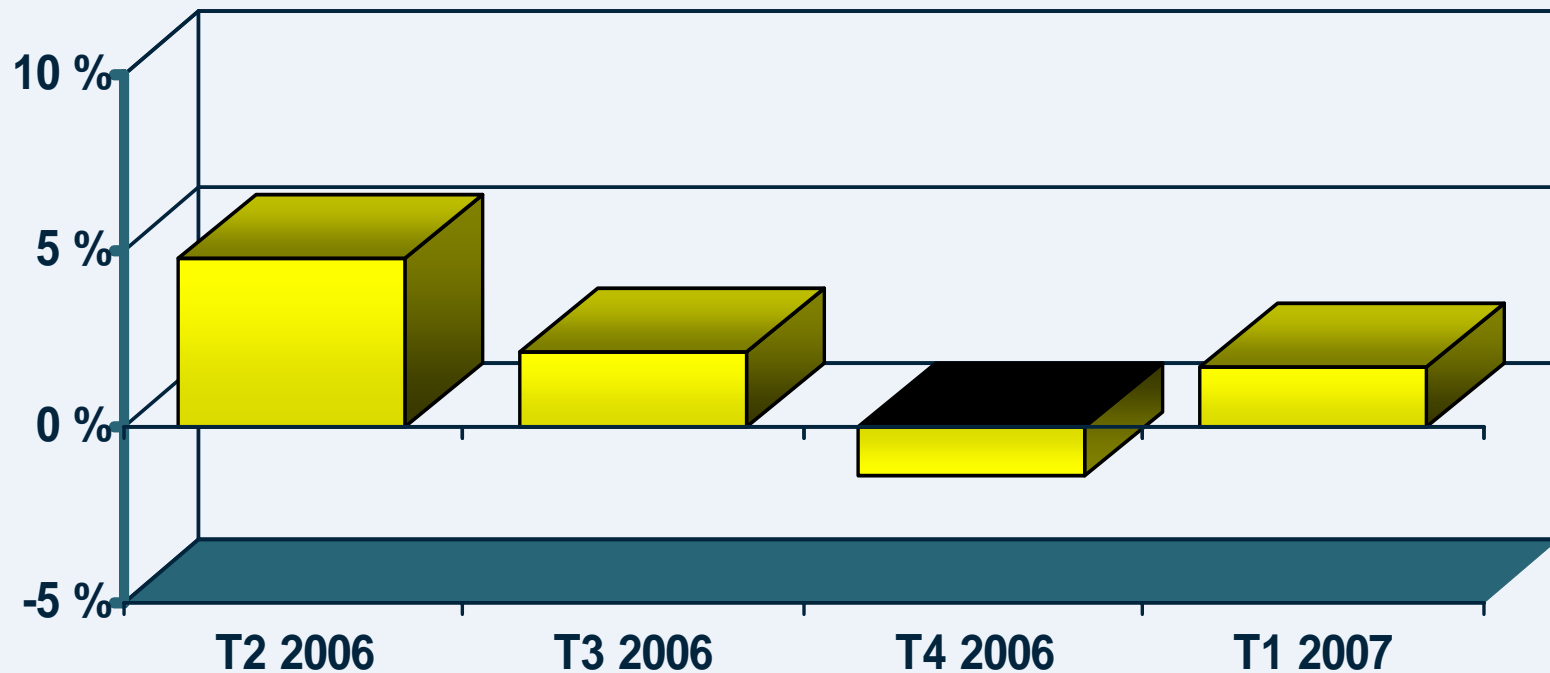


T1 2007/2006

Augmentation de 1,7 % du coût unitaire* due à la hausse des salaires moyens, des charges de maint., des forfaits terrestres de VAC et aux conditions météorologiques

(Coût par SMO)

Variation sur 12 mois (%)



* Avant les charges exceptionnelles en 2006

Mise en garde concernant les énoncés prospectifs

Certains énoncés de cette présentation sur le premier trimestre de 2007 sont des énoncés prospectifs, lesquels, de par leur nature, partent d'hypothèses et sont soumis 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, 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 l'effectif, les relations du travail, les négociations collectives ou les conflits de travail, les questions de retraite, les taux de change et d'intérêt, l'évolution de la législation, des nouveautés ou procédures réglementaires ainsi que les litiges en cours et futurs avec des tiers ainsi que les facteurs précisés dans cette présentation sur le premier trimestre de 2007 et en particulier ceux qui sont précisés à la section *Facteurs de risque* du Rapport de gestion annuel 2006 d'Air Canada daté du 14 février 2007. Les énoncés prospectifs de cette présentation sur le premier trimestre de 2007 représentent les attentes de la Société en date du 10 mai 2007 et ils peuvent changer après cette date. Toutefois, la Société 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 si elle y est tenue en vertu de la réglementation en matière de valeurs mobilières applicable.

AIR CANADA 

