

# Troisième trimestre de 2007

*Le 9 novembre 2007*

# Table des matières

---

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

# Bénéfice d'exploitation record de 351 M\$ enregistré par Air Canada

<i>(en millions)</i>	<b>T3 2007</b>	<b>T3 2006</b>	<b>Variation fav./ (non fav.)</b>
<b>Passages, fret et autres</b>	2 954 \$	2 861 \$	93 \$
<b>Charge except. liée à Aéroplan</b>	-	(102)	102
<b>Produits d'exploitation</b>	2 954	2 759	195
<b>Charges d'exploitation</b>	2 603	2 629	26
<b>Bénéfice d'exploitation</b>	351 \$	130 \$	221 \$
<b>Bénéfice d'exploitation (excl. faite de la charge liée à Aéroplan)</b>	351 \$	232 \$	119 \$
<b>BAIALA</b>	561 \$	335 \$	226 \$
<b>BAIALA (excl. faite de la charge liée à Aéroplan)</b>	561 \$	437 \$	124 \$

## Baisse de 3 M\$ des intérêts débiteurs nets au T3

---

<i>(en millions)</i>	T3 2007	Variation fav./ (non fav.)
<b>Intérêts débiteurs, montant net</b>	(37) \$	3 \$
<b>Perte à la cession</b>	(2)	(3)
<b>Autres charges hors exploit.</b>	(6)	8
<b>Total des charges hors exploit.</b>	<b>(45) \$</b>	<b>8 \$</b>

# T3 2007

## Exercice en cours – exercice précédent

	SMO	PMP	Coeff. d'occ.	Rendement unitaire	PPSMO	Produits
Lignes canadiennes	↑ 5,9 %	↑ 5,4 %	↓ 0,4 pp	↑ 4,0 %	↑ 3,5 %	↑ 9,5 %
Lignes transfrontalières	↓ 3,2 %	↓ 2,4 %	↑ 0,6 pp	↑ 5,9 %	↑ 6,7 %	↑ 3,3 %
Lignes transatlantiques	↑ 4,2 %	↑ 3,0 %	↓ 0,9 pp	↓ 5,5 %	↓ 6,5 %	↓ 2,6 %
Lignes transpacifiques	↑ 3,1 %	↑ 2,2 %	↓ 0,8 pp	↓ 1,5 %	↓ 2,4 %	↑ 0,7 %
Lignes d'Amérique latine et autres	↑ 6,8 %	↑ 7,6 %	↑ 0,6 pp	↓ 1,5 %	↓ 0,8 %	↑ 6,0 %
<b>Total</b>	<b>↑ 3,5 %</b>	<b>↑ 3,1 %</b>	<b>↓ 0,3 pp</b>	<b>↑ 1,1 %</b>	<b>↑ 0,7 %</b>	<b>↑ 4,2 %</b>

**Total des charges**

**↓ 1,0 %**

**Total des CESMO**

**↓ 4,4 %**

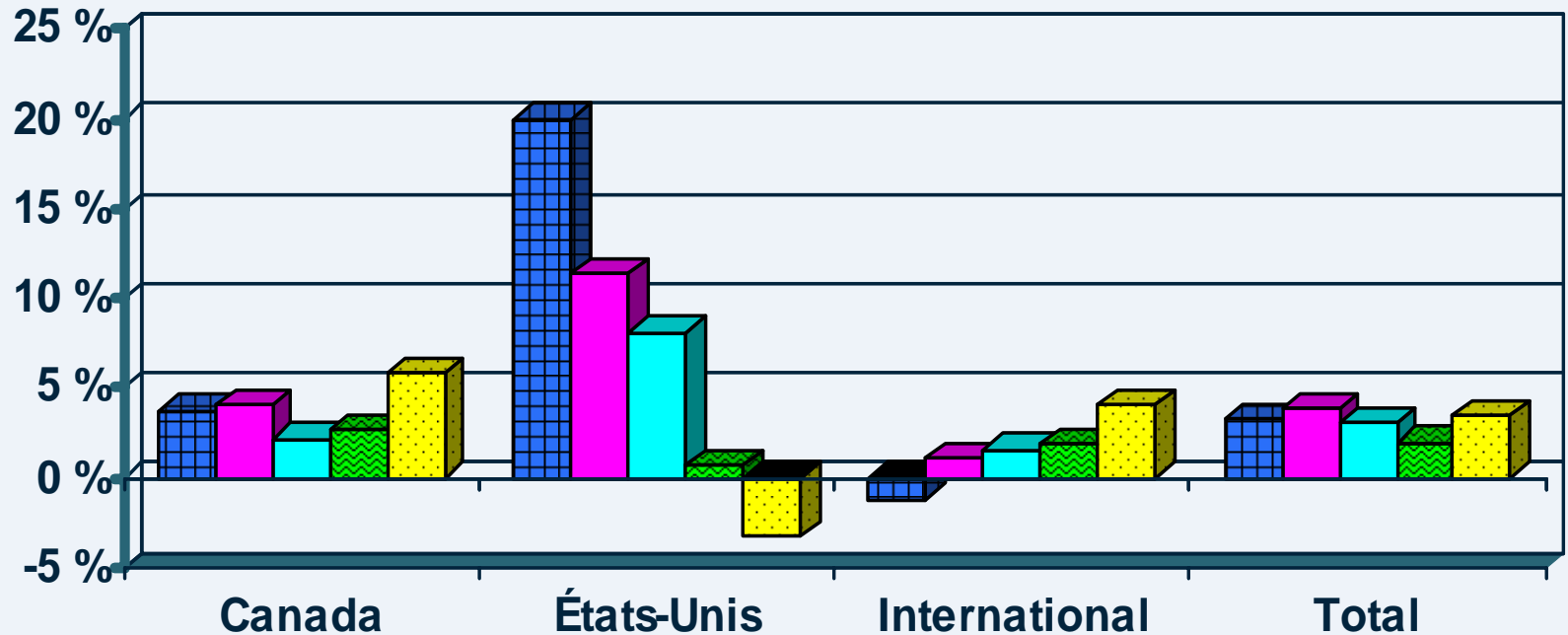
**Total des CESMO  
excl. faite de la charge  
de carburant**

**↓ 2,4 %**

# Réduction de la capacité aux É.-U. durant le T3

(Variation de la capacité sur 12 mois)

Variation des SMO (%)

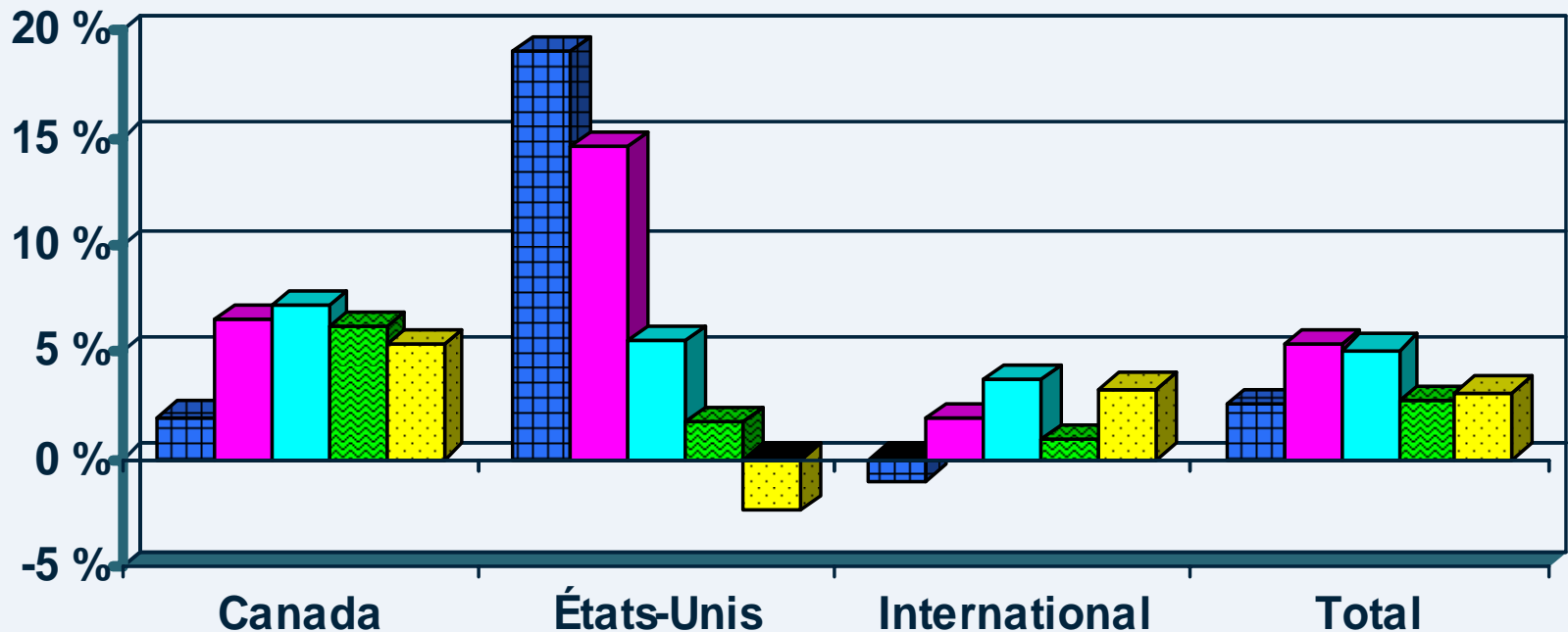


■ T3 2006/2005 ■ T4 2006/2005 ■ T1 2007/2006 ■ T2 2007/2006 ■ T3 2007/2006

# Les 2/3 de l'accroissement total sont attribuables à la forte croissance du trafic intérieur

(Variation du trafic sur 12 mois)

Variation des PMP (%)

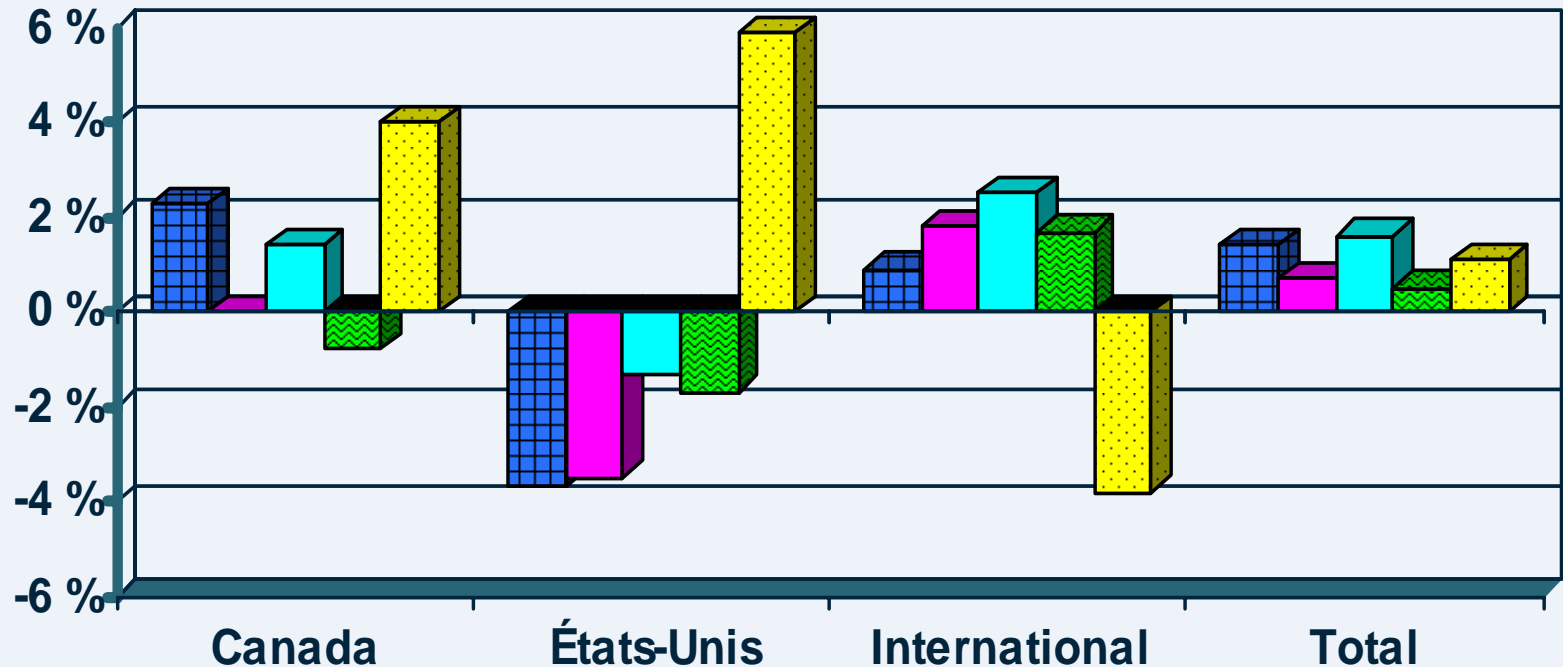


■ T3 2006/2005 ■ T1 2007/2006 ■ T2 2007/2006 ■ T3 2007/2006 ■ T3 2007/2006

# Croissance accrue du rendement à l'échelle du réseau grâce à d'excellents rendements unitaires en Amérique du Nord

(Variation du rendement unitaire sur 12 mois)

*Variation du rendement unitaire (%)*

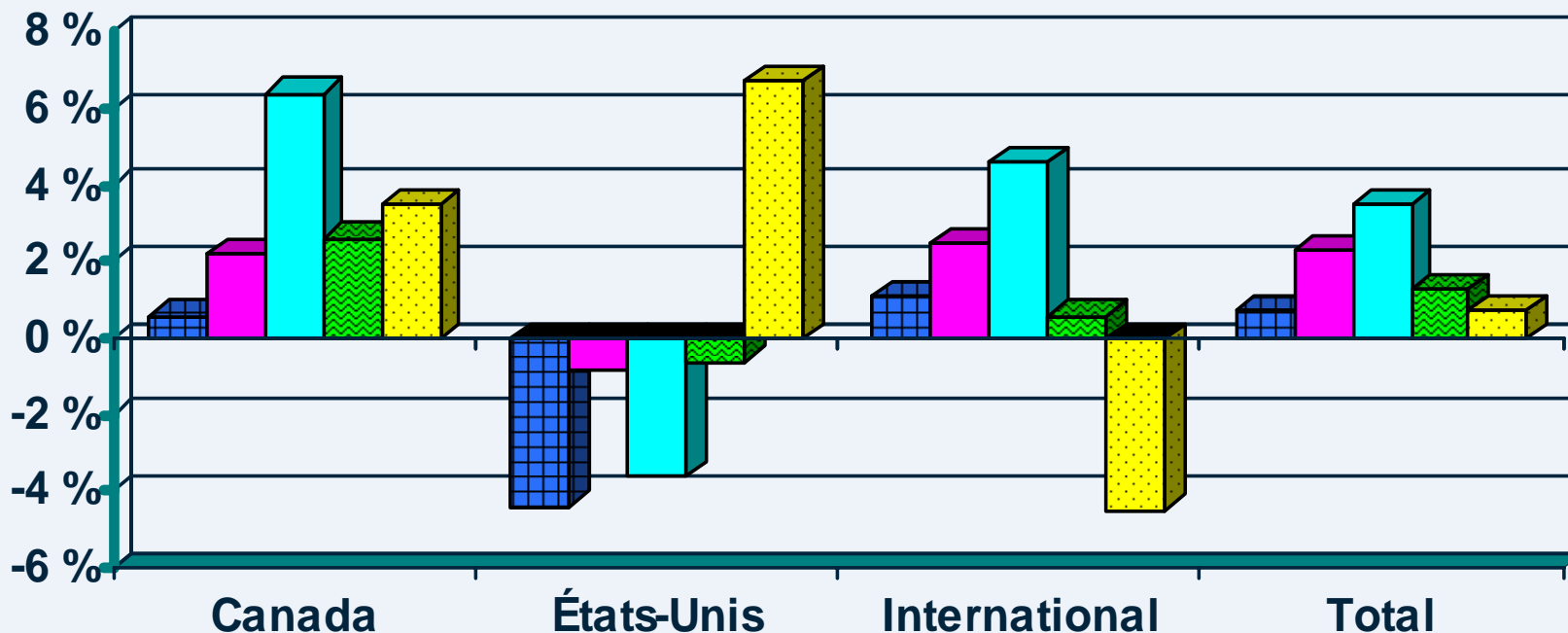


■ T3 2006/2005 ■ T4 2006/2005 ■ T1 2007/2006 ■ T2 2007/2006 ■ T3 2007/2006

# Excellents PPSMO en Amérique du Nord, faible rendement à l'échelle internationale

(Variation des PPSMO sur 12 mois)

Variation des PPSMO (%)

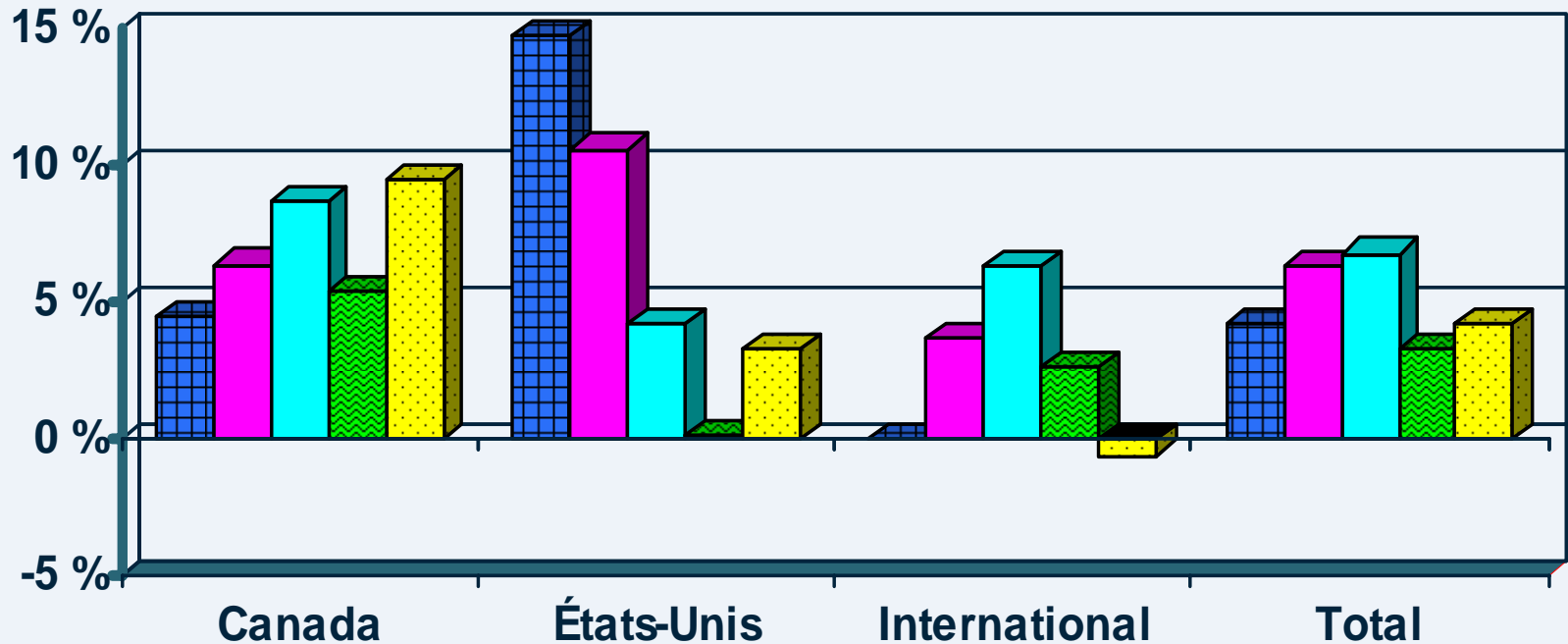


■ T3 2006/2005 ■ T4 2006/2005 ■ T1 2007/2006 ■ T2 2007/2006 ■ T3 2007/2006

# Croissance des produits passages à l'échelle du réseau imputable, dans une proportion de 92 %, aux services intérieurs

(Variation des produits passages sur 12 mois)

Variation des produits (%)



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

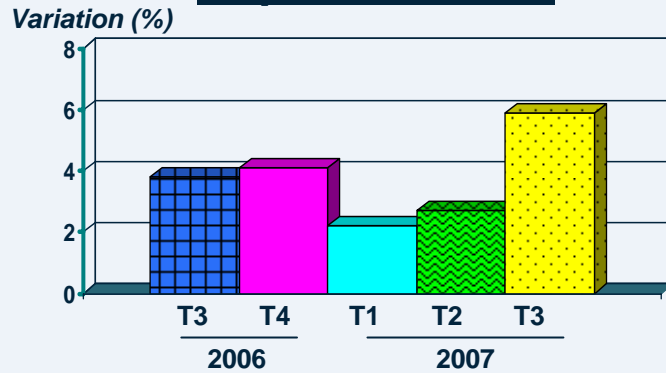
# Lignes canadiennes –

Augmentation de 3,5 % des PPSMO au T3 en raison de l'augmentation du rendement unitaire

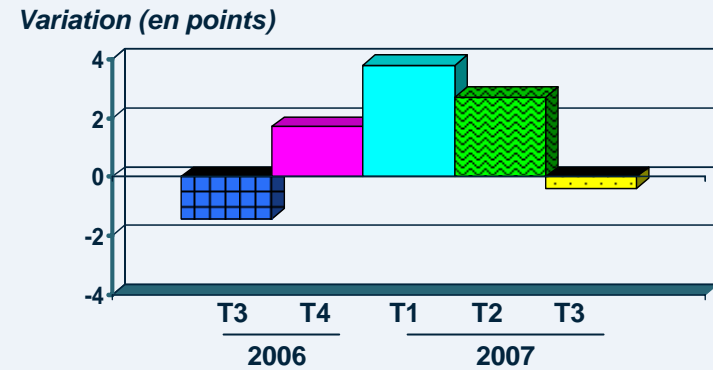
---

## Variation sur 12 mois

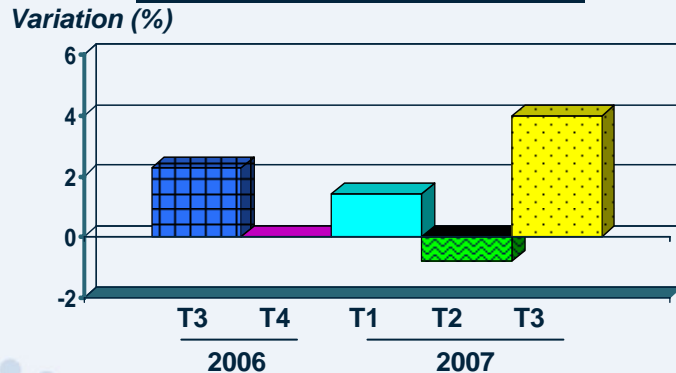
### Capacité (en SMO)



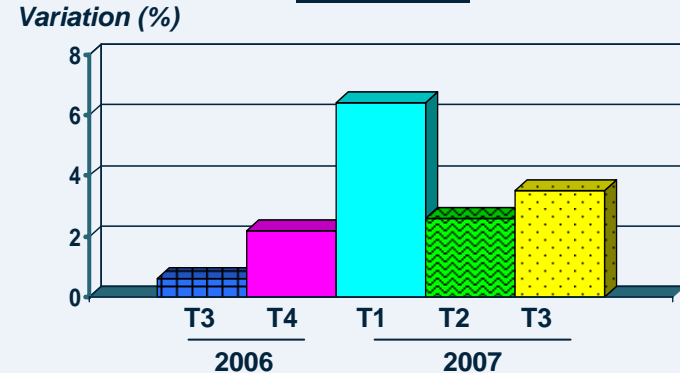
### Coefficient d'occupation



### Rendement unitaire



### PPSMO

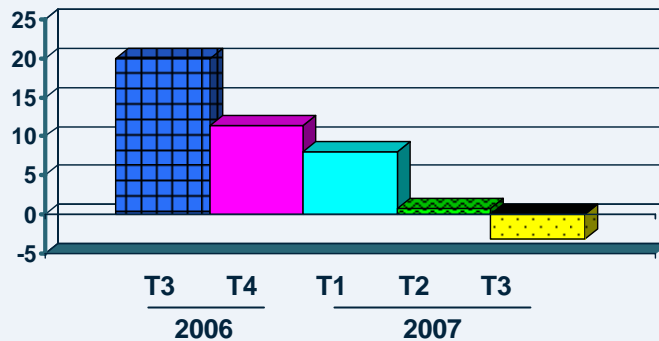


# Lignes transfrontalières – Amélioration de 6,7 % des PPSMO attribuable à l'excellent rendement unitaire, le meilleur depuis un an

## Variation sur 12 mois

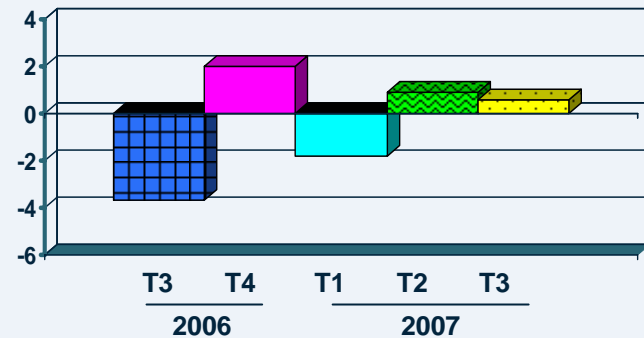
### Capacité (en SMO)

Variation (%)



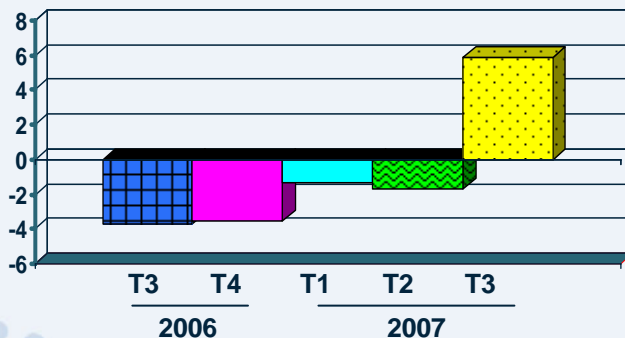
### Coefficient d'occupation

Variation (en points)



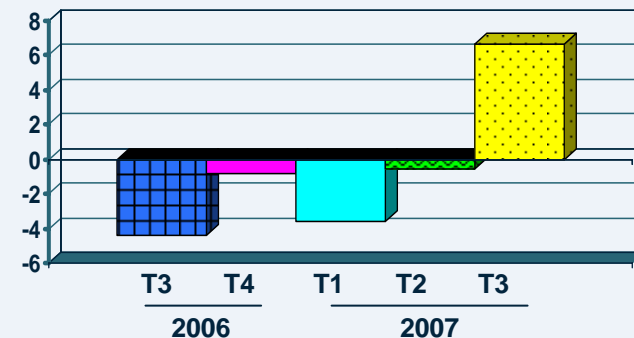
### Rendement unitaire

Variation (%)



### PPSMO

Variation (%)

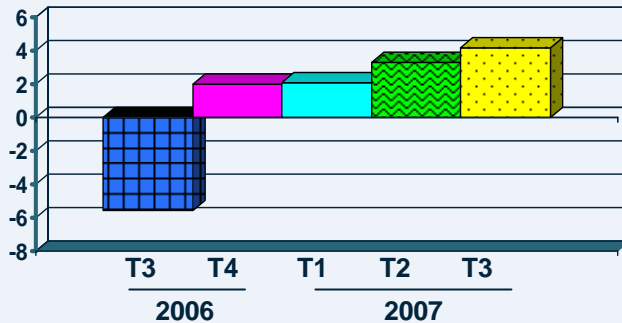


# Lignes transatlantiques – Environnement très concurrentiel qui entraîne la baisse des tarifs

## Variation sur 12 mois

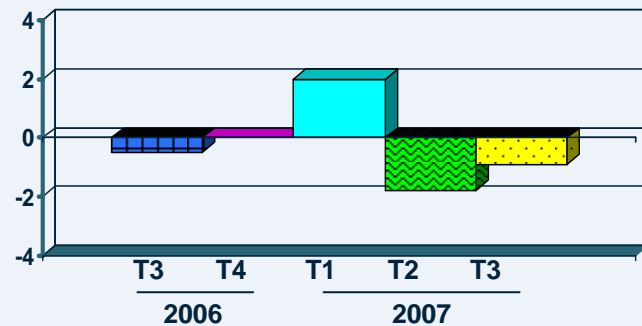
### Capacité (en SMO)

Variation (%)



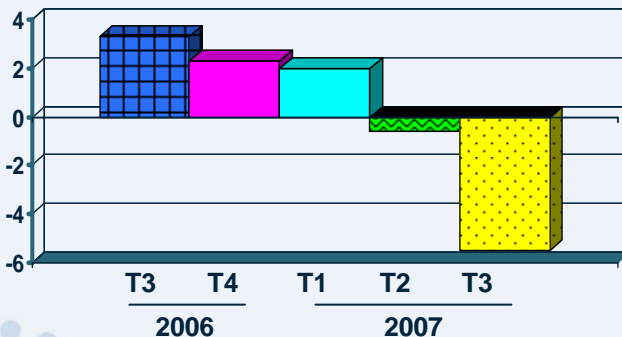
### Coefficient d'occupation

Variation (en points)



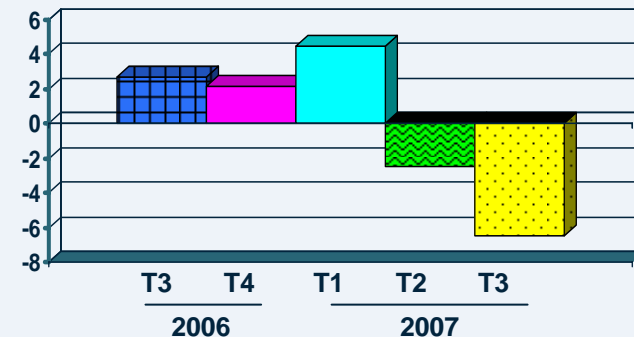
### Rendement unitaire

Variation (%)



### PPSMO

Variation (%)



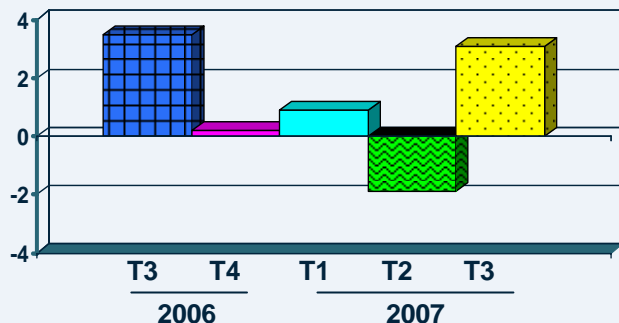
# Lignes transpacifiques –

Baisse de 2,4 % des PPSMO en raison d'un rendement unitaire et d'un coefficient d'occupation moindres

## Variation sur 12 mois

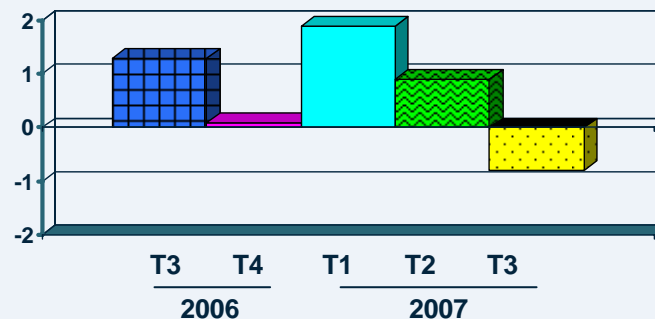
### Capacité (en SMO)

Variation (%)



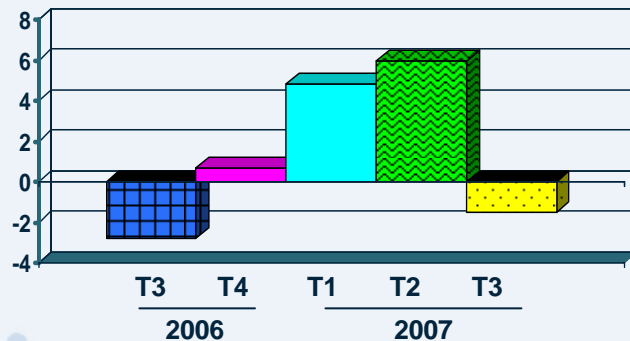
### Coefficient d'occupation

Variation (en points)



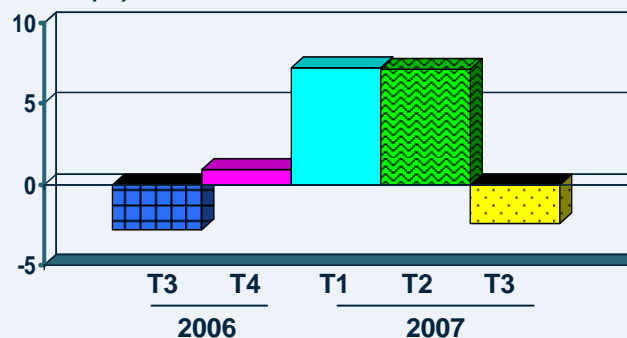
### Rendement unitaire

Variation (%)



### PPSMO

Variation (%)



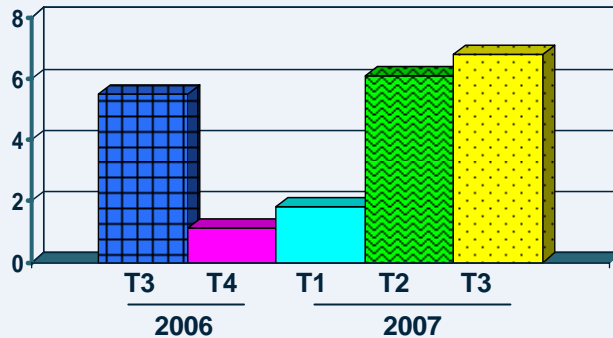
# Antilles, Amérique latine et Australie –

Diminution de 0,8 % des PPSMO, car le faible rendement unitaire annule la hausse du coefficient d'occupation

## Variation sur 12 mois

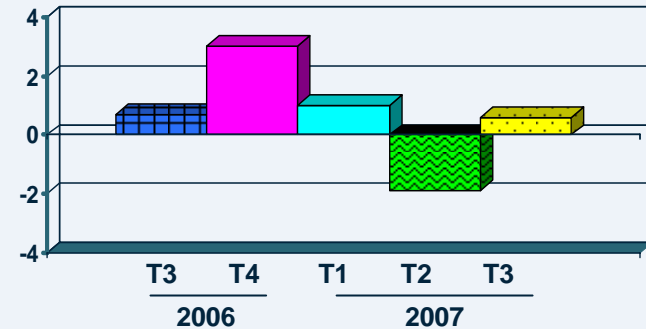
### Capacité (en SMO)

Variation (%)



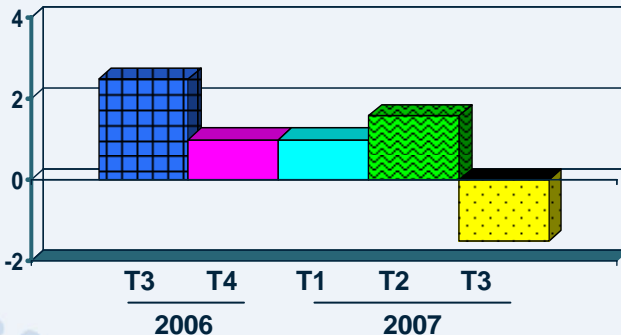
### Coefficient d'occupation

Variation (en points)



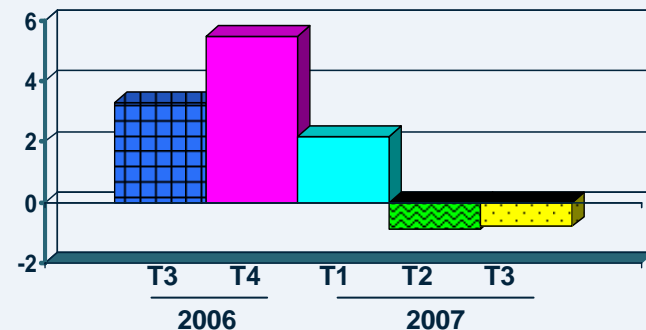
### Rendement unitaire

Variation (%)



### PPSMO

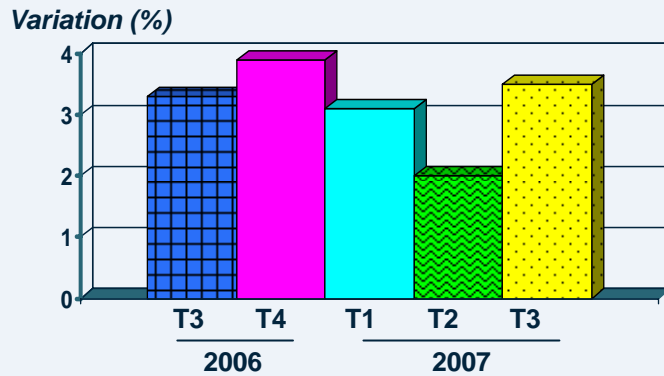
Variation (%)



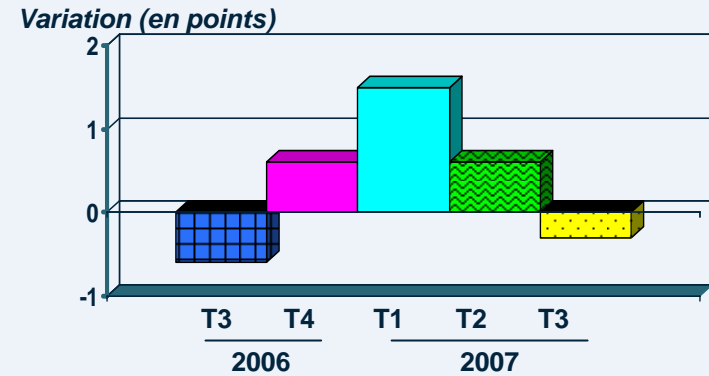
**Total** – Augmentation de 0,7 % des PPSMO à l'échelle du réseau attribuable à un meilleur rendement unitaire; recul de 4,4 % des CESMO

## Variation sur 12 mois

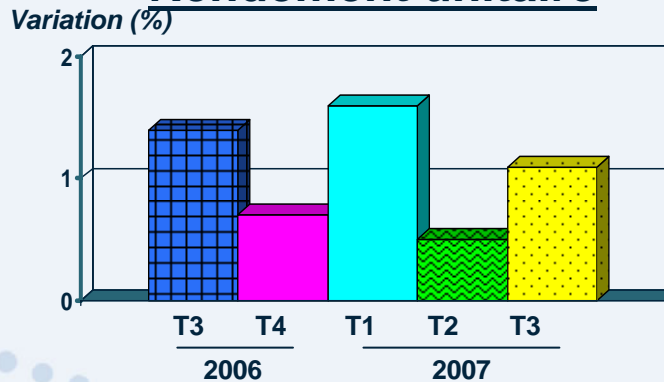
### Capacité (en SMO)



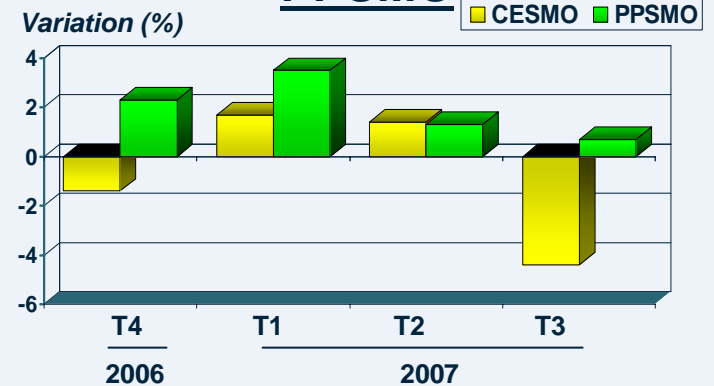
### Coefficient d'occupation



### Rendement unitaire



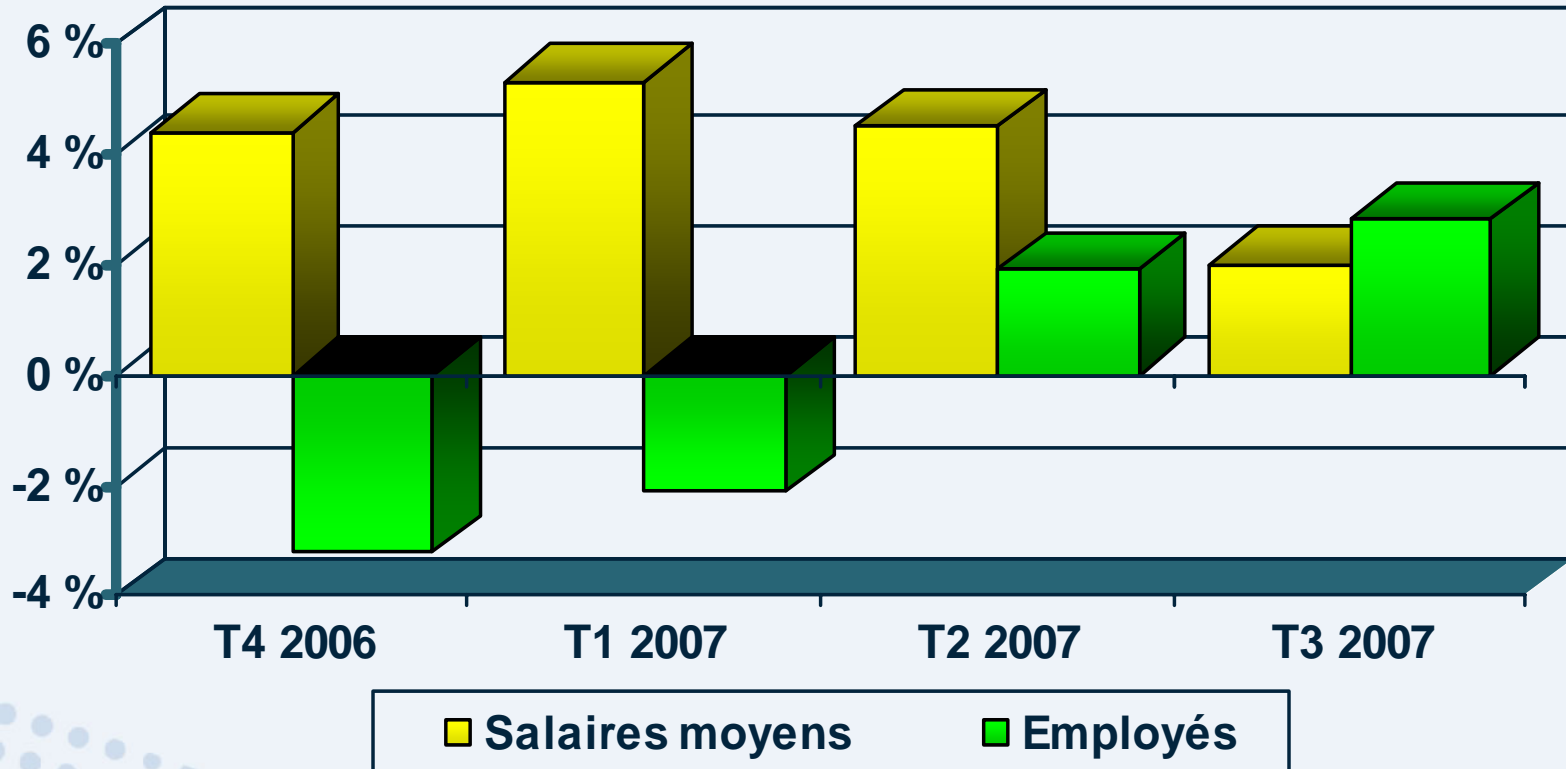
### PPSMO



# Salaires moyens en hausse de 2 %; accroissement de 2,8 % de l'effectif, ou 662

(Variation sur 12 mois – Salaires moyens et employés)

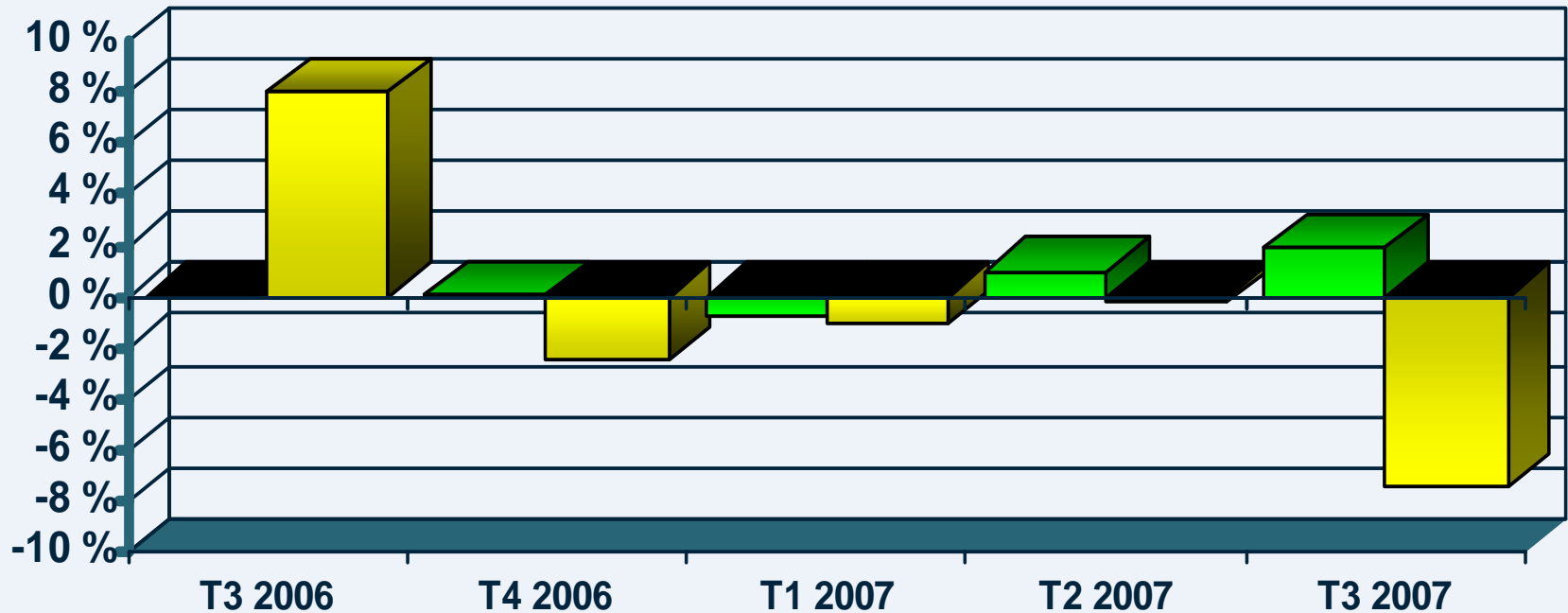
*Variation sur 12 mois (%)*



# Diminution de 7,4 % du coût par litre, mais augmentation de 1,9 % de la productivité du carburant consommé imputable aux nouveaux appareils 777 et au retrait de deux avions tout-cargo

(Productivité du carburant consommé et du coût unitaire)

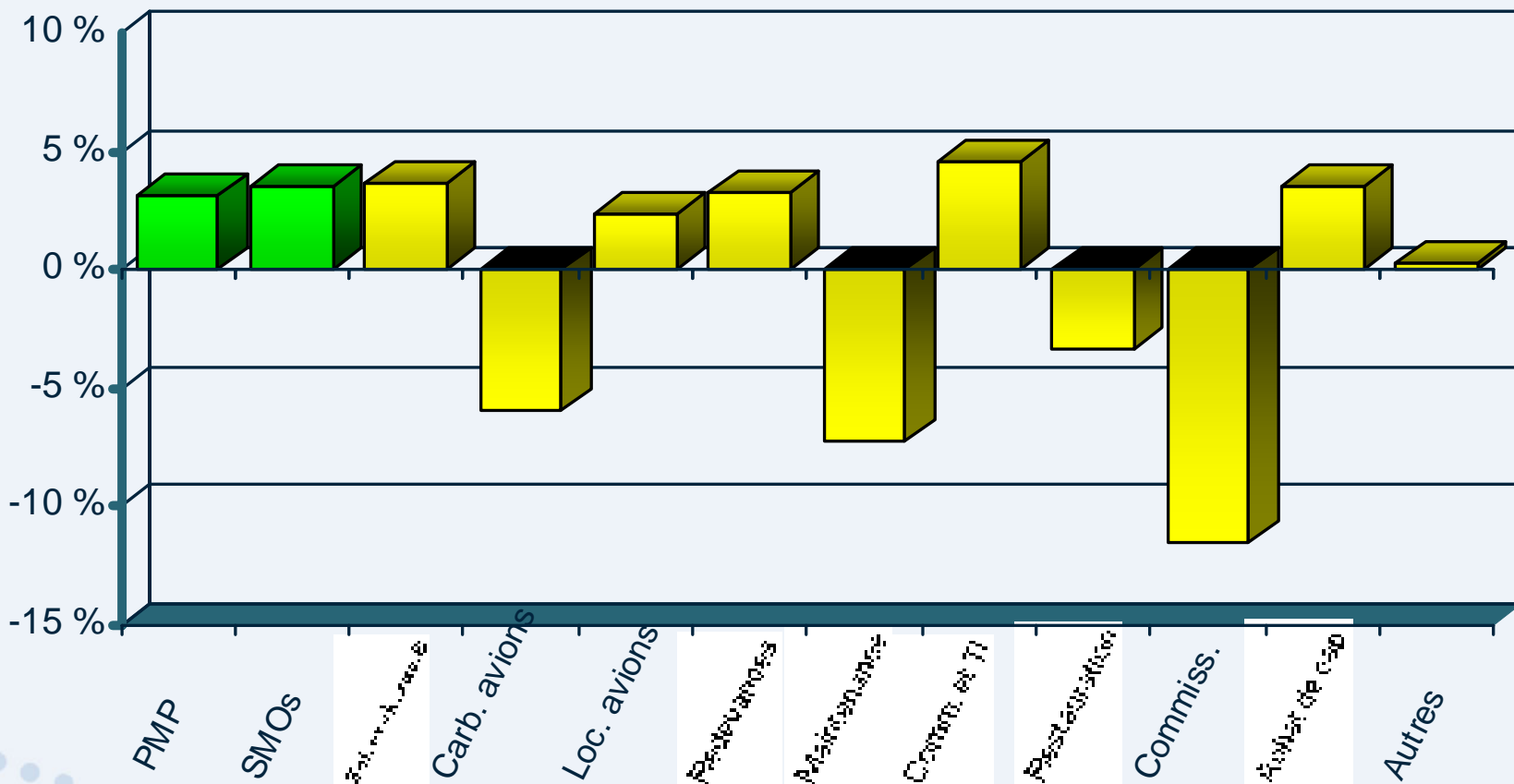
*Variation sur 12 mois (%)*



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

**Cat. « Autres » stable, car la hausse des coûts liés aux forfaits terrestres de VAC, de la locat. de matériel et des charges liées aux cartes de crédit a été annulée par des charges liées aux dédomm. de la clientèle, des dépenses liées aux services d'escale et des frais divers moindres**

*Variation sur 12 mois (%)*



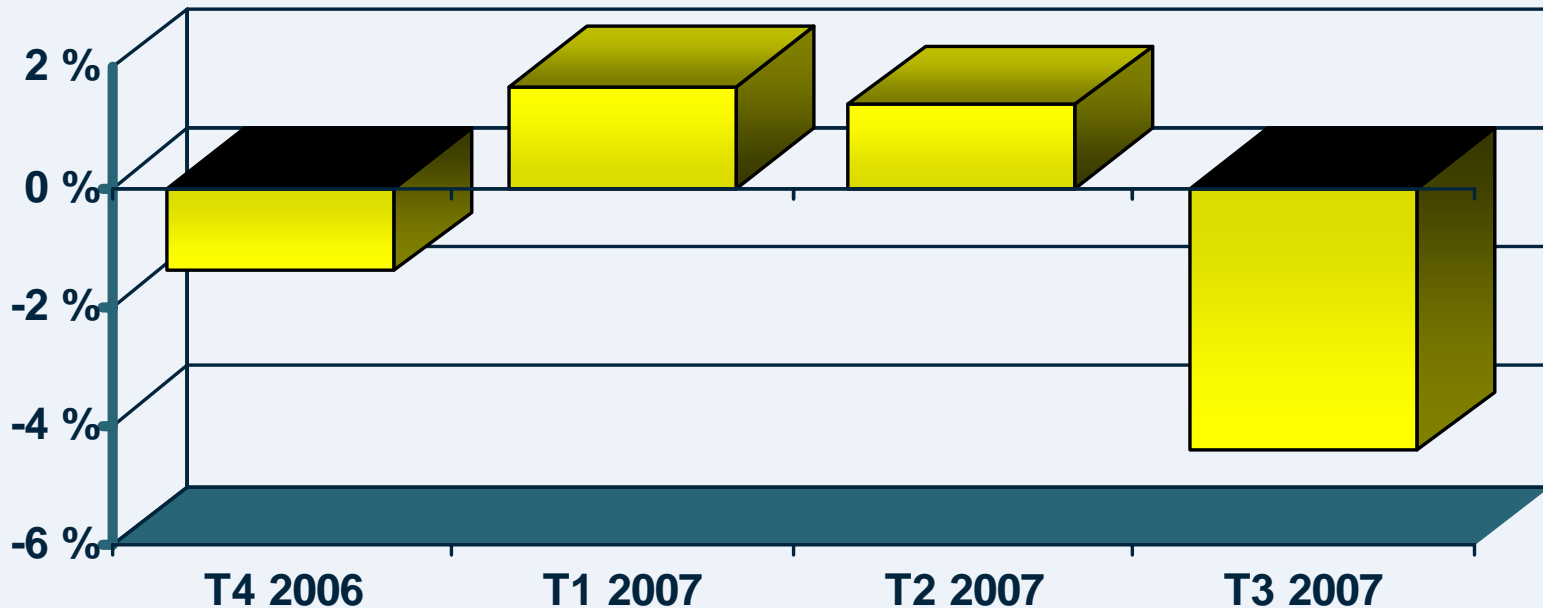
**T3 2007/2006**

**Baisse de 4,4 % du coût unitaire surtout en raison de gains de change, de l'incidence favorable des appareils 777 et des gains réalisés sur des opérations de couverture**

---

**(Coût par SMO)**

*Variation sur 12 mois (%)*



# Mise en garde concernant les déclarations prospectives

---

Certaines déclarations de cette présentation sur le troisième trimestre de 2007 sont des déclarations prospectives, lesquelles, de par leur nature, partent d'hypothèses et sont soumises 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 réduire les coûts d'exploitation et l'effectif, les relations de 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, de même que les facteurs précisés dans cette présentation sur le troisième 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 et à la section 11 du Rapport de gestion du troisième trimestre de 2007 daté du 8 novembre 2007. Les déclarations prospectives de cette présentation sur le troisième trimestre de 2007 représentent les attentes de la Société en date du 8 novembre 2007, et elles peuvent changer après cette date. Toutefois, la Société 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, sauf comme l'exigent les règlements sur les valeurs mobilières en vigueur.

AIR CANADA 

