

Deuxième trimestre de 2008

Le 8 août 2008

Table des matières

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

Deuxième trimestre – BAIIALA de 249 M\$

<i>(en millions)</i>	T 2 2008	T 2 2007	Variation fav./ (non fav.)
Produits d'exploitation	2 782 \$	2 639 \$	143 \$
Charges d'exploitation	2 775	2 551	(224)
Bénéfice d'exploitation	7 \$	88 \$	(81) \$
BAIIALA	249 \$	299 \$	(50) \$

Hausse de 20 M\$ des intérêts débiteurs nets au T2

<i>(en millions)</i>	T 2 2008	Variation fav./ (non fav.)
Intérêts débiteurs nets	(55) \$	(20) \$
Gain à la cession d'actifs	7	(7)
Autres produits (charges) hors exploitation	176	188 - ajustement de la juste valeur des instruments dérivés
Total des produits hors exploitation	128 \$	161 \$

Deuxième trimestre de 2008

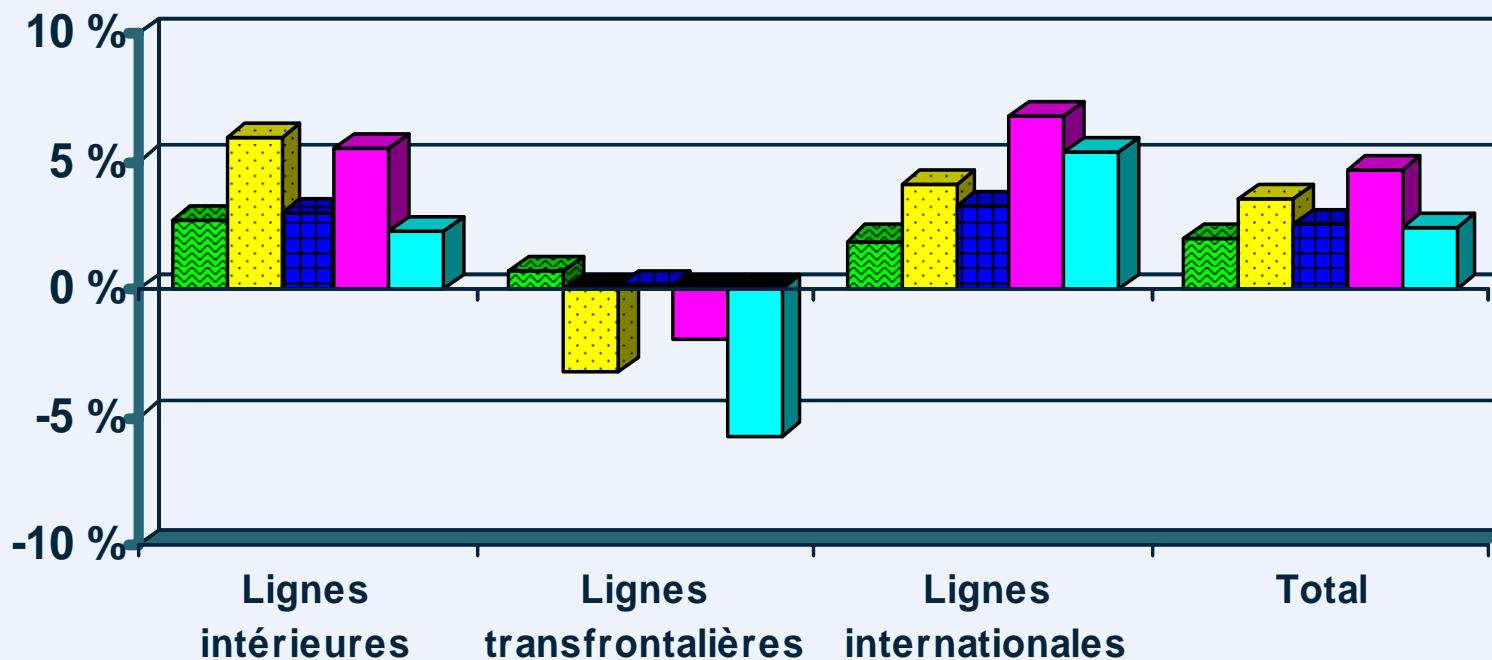
Exercice en cours – exercice précédent

	SMO	PMP	Coeff. d'occ.	Rendement unitaire	PPSMO	Produits
Lignes intérieures	↑ 2,3 %	↑ 2,2 %	0,0 PP	↑ 4,1 %	↑ 4,0 %	↑ 6,4 %
Lignes transfrontalières	↓ 5,8 %	↓ 7,7 %	↓ 1,6 PP	↑ 5,5 %	↑ 3,5 %	↓ 2,5 %
Lignes transatlantiques	↑ 0,8 %	↑ 0,7 %	0,0 PP	↑ 1,6 %	↑ 1,6 %	↑ 2,4 %
Lignes transpacifiques	↑ 2,5 %	↑ 3,5 %	↑ 0,9 PP	↓ 0,9 %	↑ 0,1 %	↑ 2,6 %
Lignes d'Amérique latine et autres	↑ 25,0 %	↑ 28,8 %	↑ 2,3 PP	↑ 3,4 %	↑ 6,5 %	↑ 33,1 %
Total	↑ 2,4 %	↑ 2,4 %	0,0 PP	↑ 2,5 %	↑ 2,6 %	↑ 5,1 %
			Total des charges			↑ 8,8 %
			Total des CESMO		↑ 6,3 %	
			Total des CESMO, excl. faite de la charge de carburant		↓ -1,7 %	

Croissance de la capacité en baisse sur les lignes intérieures et recul sur les lignes transfrontalières

(Variation de la capacité sur 12 mois)

Variation des SMO (%)

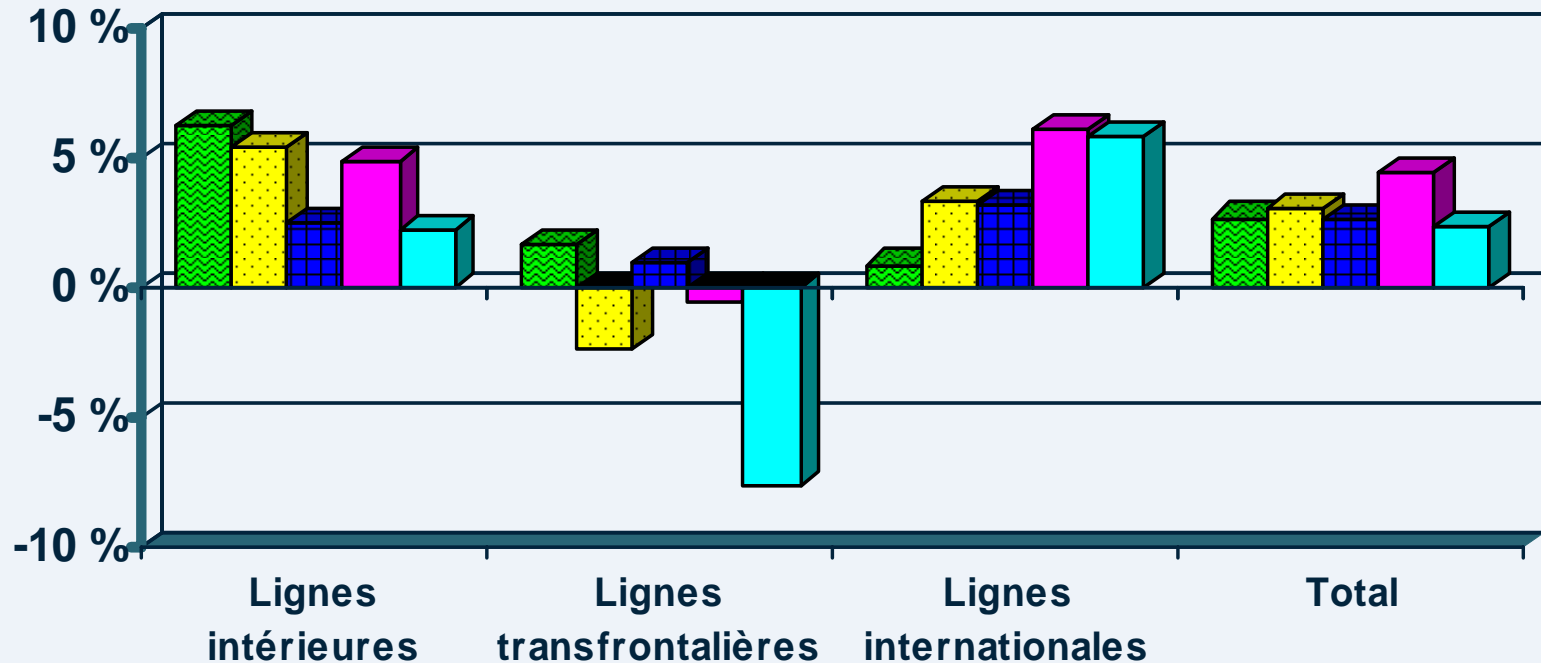


■ T2 2007/2006 ■ T3 2007/2006 ■ T4 2007/2006 ■ T1 2008/2007 ■ T2 2008/2007

La croissance du trafic réseau correspond à la croissance de la capacité

(Variation du trafic sur 12 mois)

Variation des PMP (%)

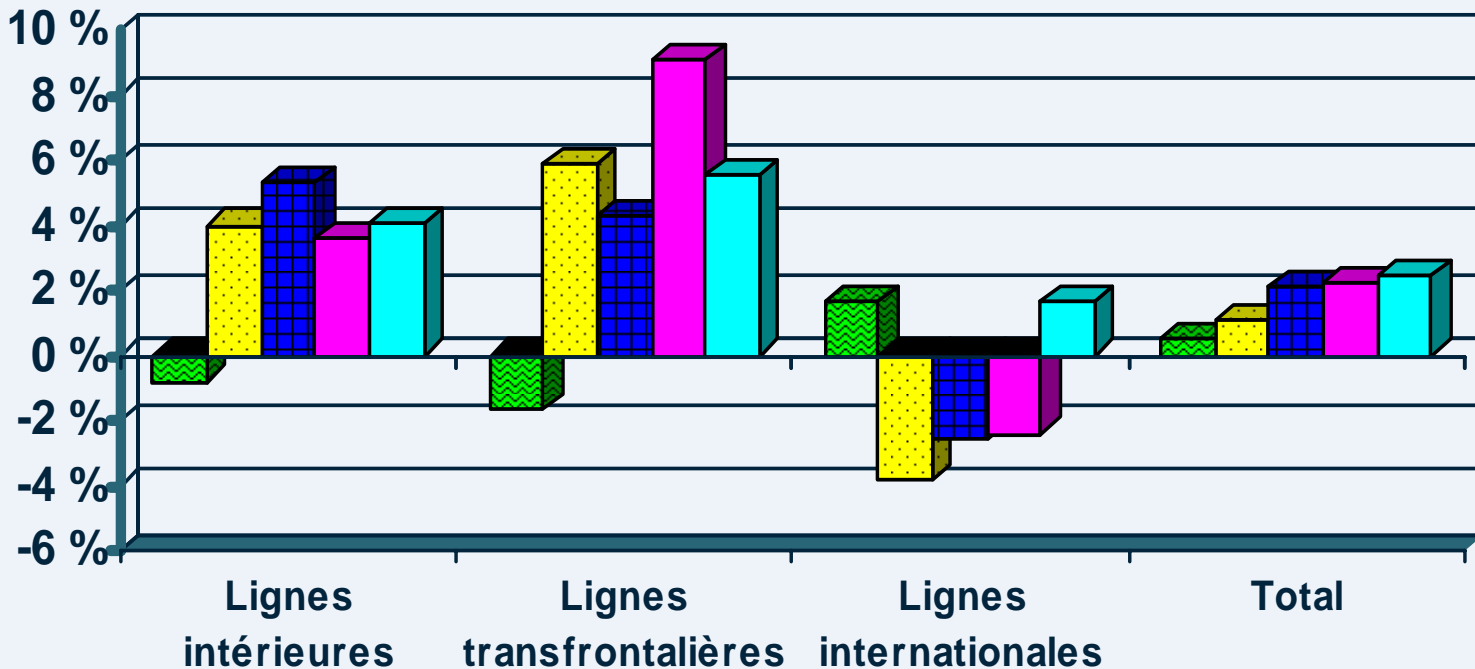


■ T2 2007/2006 ■ T3 2007/2006 ■ T4 2007/2006 ■ T1 2008/2007 ■ T2 2008/2007

Reprise du rendement des vols internationaux

(Variation du rendement unitaire sur 12 mois)

Variation du rendement unitaire (%)

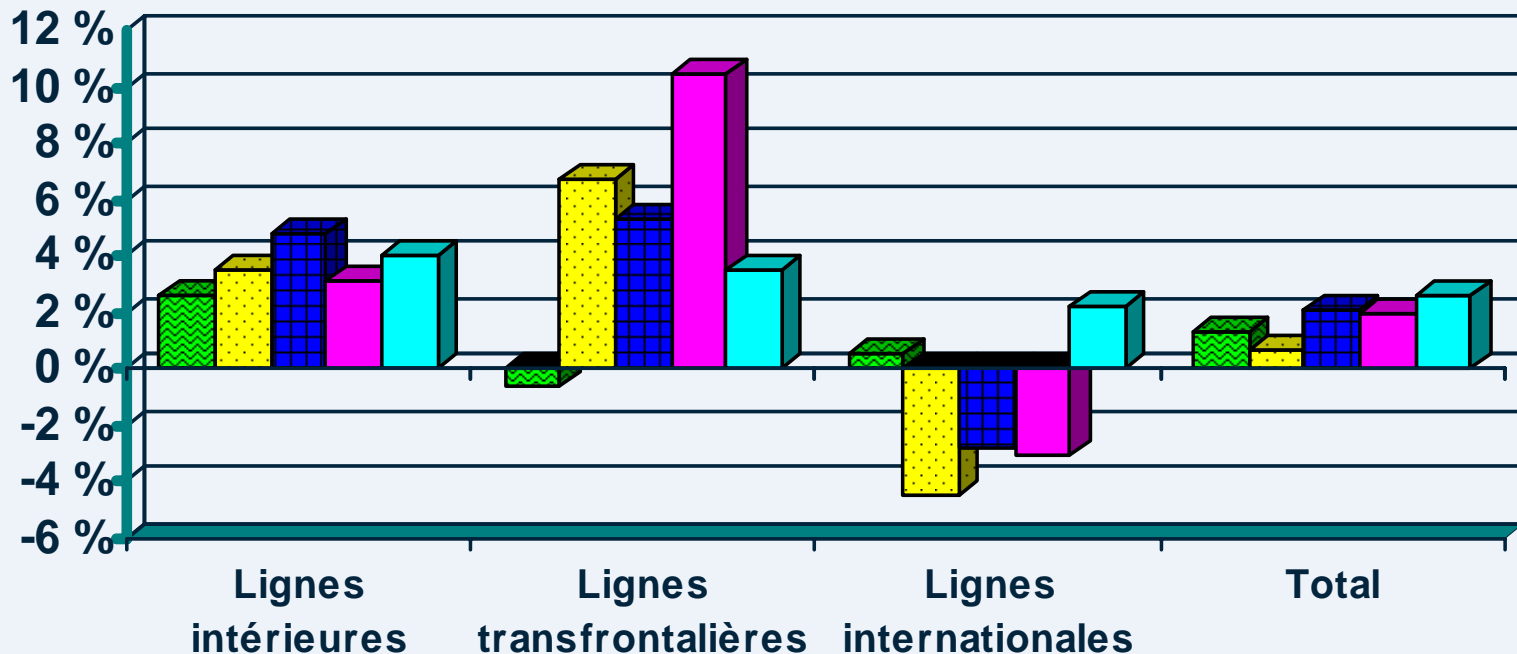


■ T2 2007/2006 ■ T3 2007/2006 ■ T4 2007/2006 ■ T1 2008/2007 ■ T2 2008/2007

Excellents PPSMO pour toutes les lignes

(Variation des PPSMO sur 12 mois)

Variation des PPSMO (%)

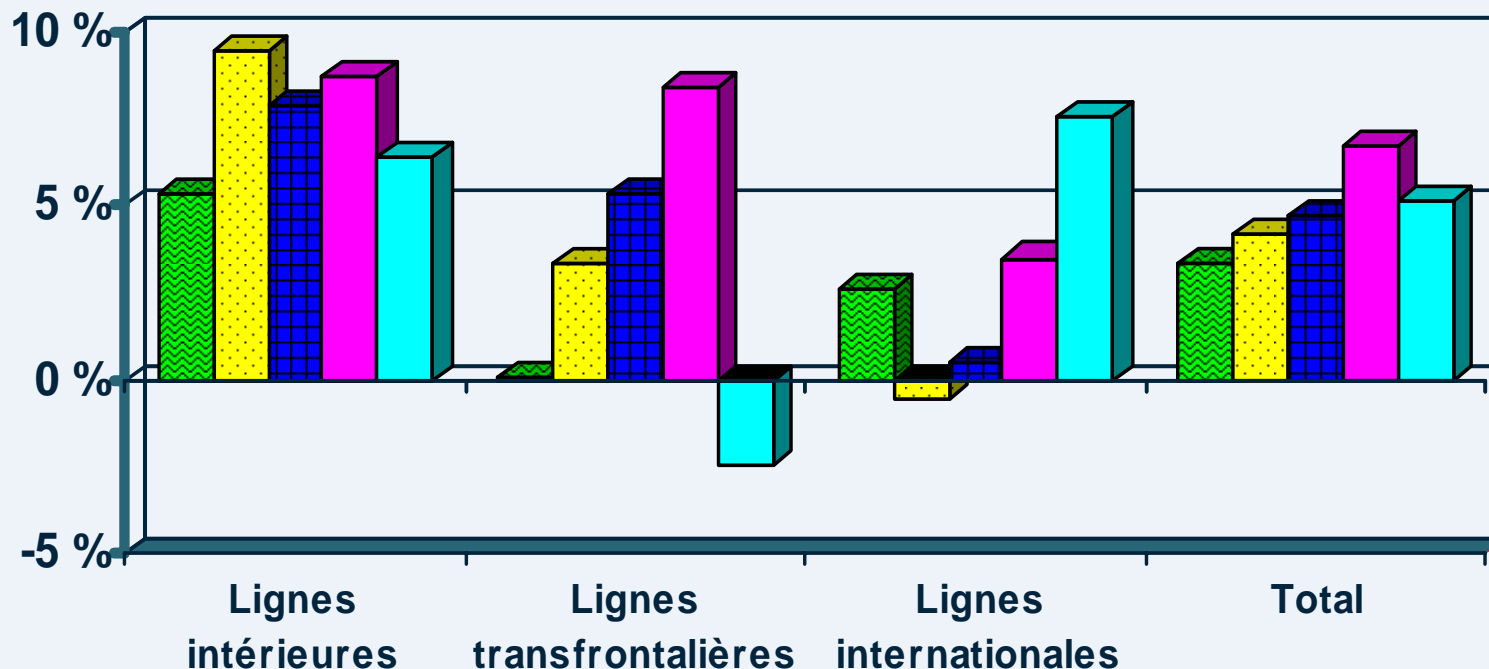


■ T2 2007/2006 ■ T3 2007/2006 ■ T4 2007/2006 ■ T1 2008/2007 ■ T2 2008/2007

Produits intérieurs et internationaux élevés – Baisse des produits transfrontaliers

(Variation des produits passages sur 12 mois)

Variation des produits (%)



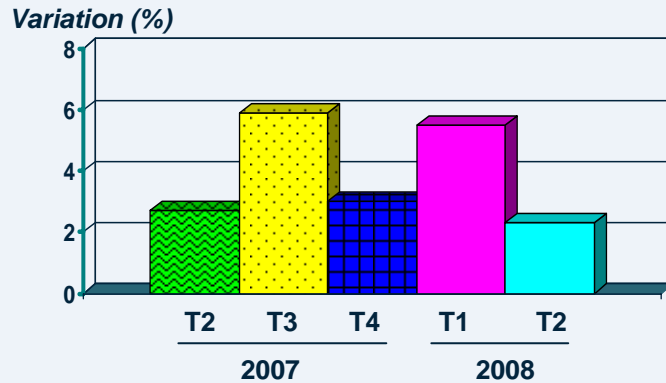
■ T2 2007/2006 ■ T3 2007/2006 ■ T4 2007/2006 ■ T1 2008/2007 ■ T2 2008/2007

Lignes intérieures –

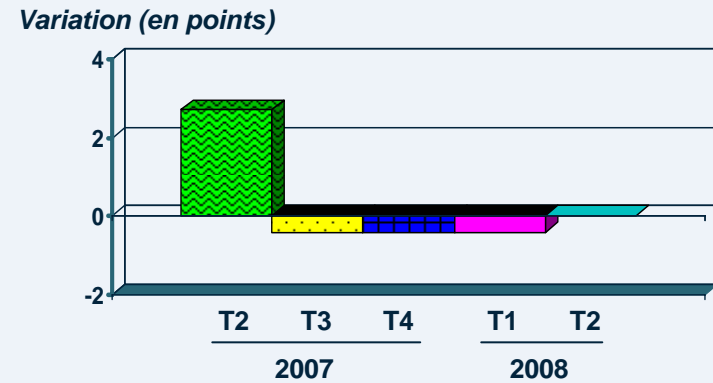
Hausse de 4,0 % des PPSMO au T2 par suite du rendement plus élevé

Variation sur 12 mois

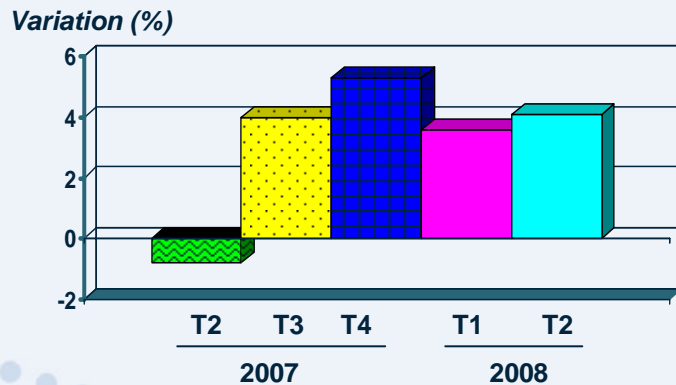
Capacité (en SMO)



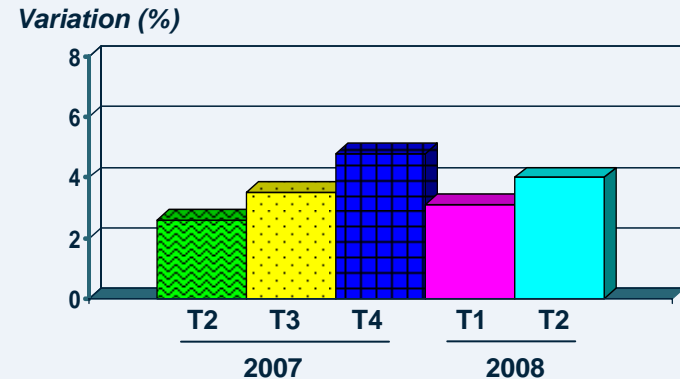
Coefficient d'occupation



Rendement unitaire



PPSMO



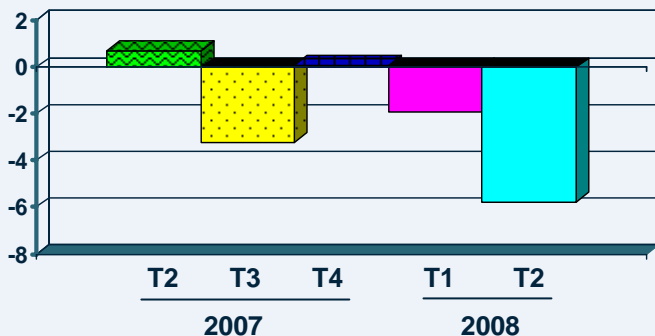
Lignes transfrontalières –

Augmentation de 3,5 % des PPSMO attribuable au rendement, alors que le coefficient d'occupation baisse de 1,6 point

Variation sur 12 mois

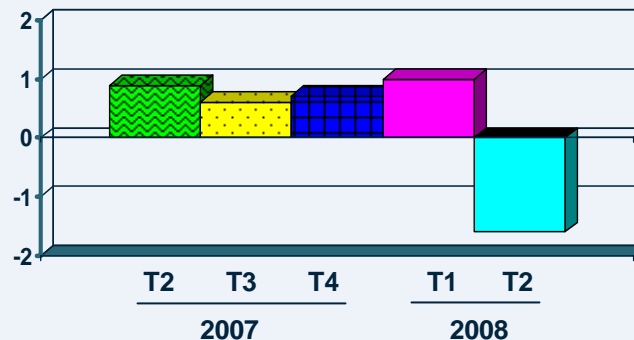
Capacité (en SMO)

Variation (%)



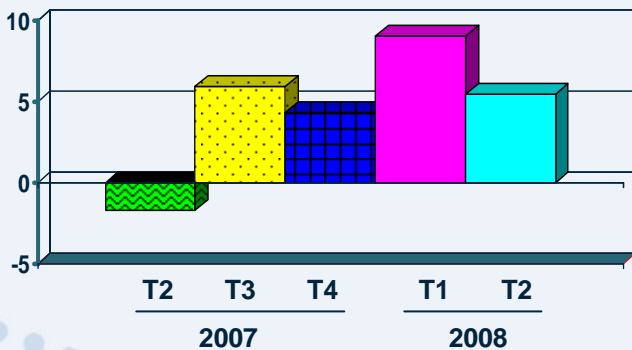
Coefficient d'occupation

Variation (en points)



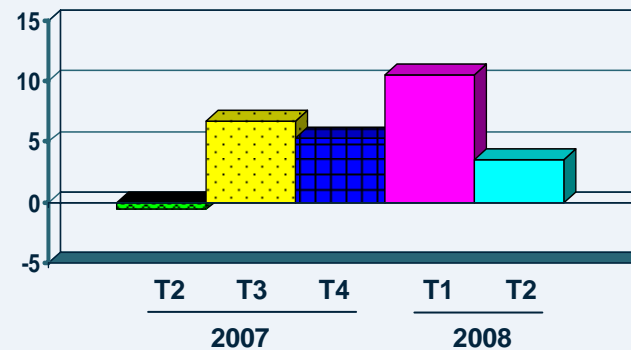
Rendement unitaire

Variation (%)



PPSMO

Variation (%)



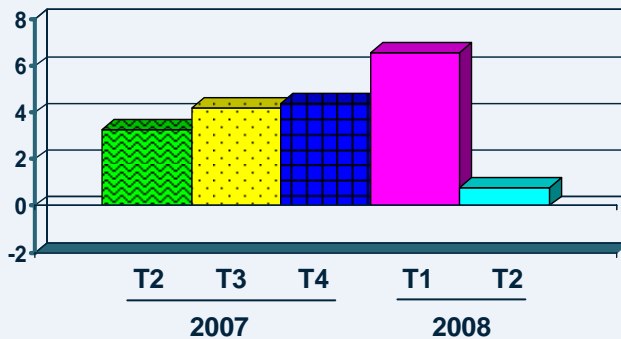
Lignes transatlantiques –

La capacité limitée améliore le coefficient d'occupation et le rendement

Variation sur 12 mois

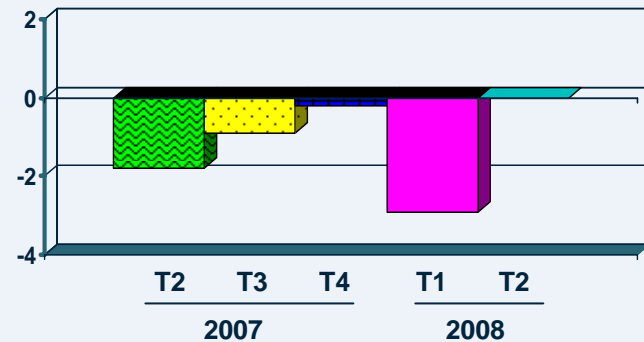
Capacité (en SMO)

Variation (%)



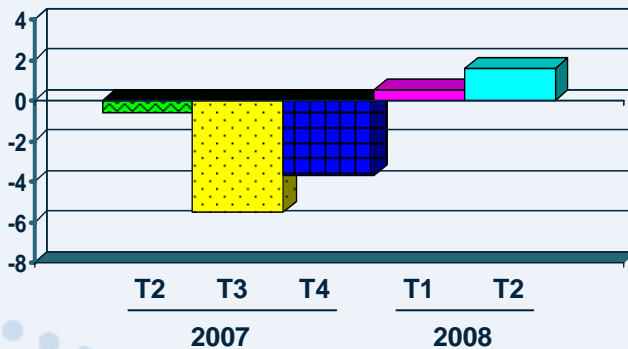
Coefficient d'occupation

Variation (en points)



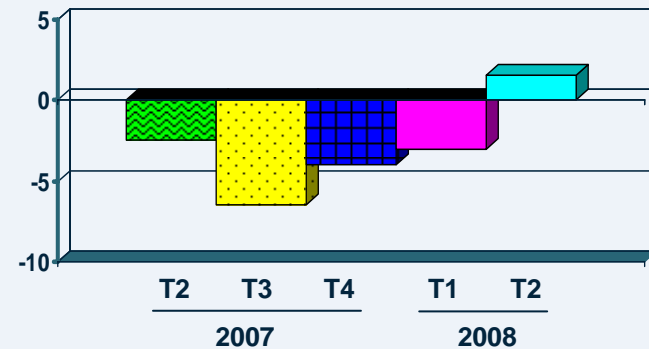
Rendement unitaire

Variation (%)



PPSMO

Variation (%)



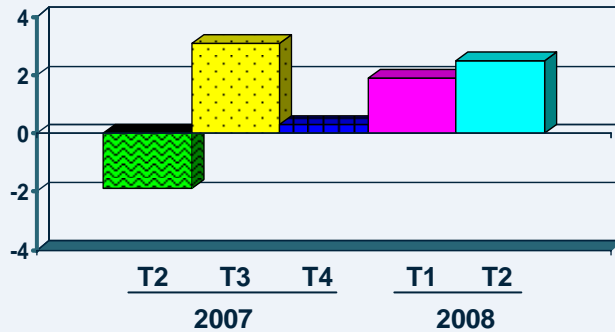
Lignes transpacifiques –

Les PPSMO demeurent les mêmes – l'amélioration du coefficient d'occupation annule le rendement moindre

Variation sur 12 mois

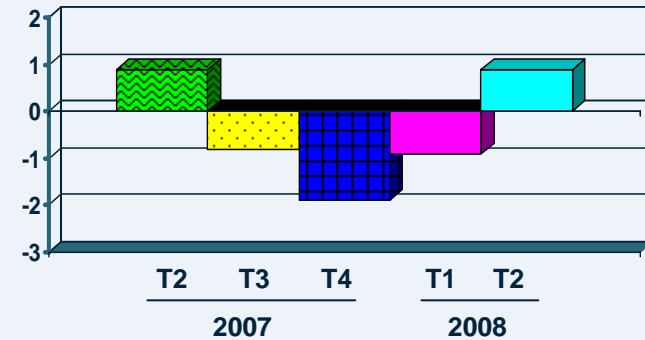
Capacité (en SMO)

Variation (%)



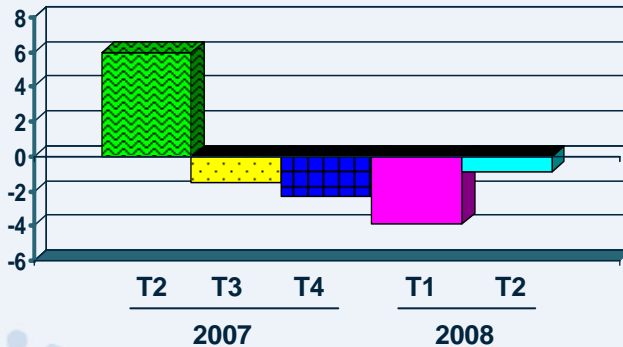
Coefficient d'occupation

Variation (en points)



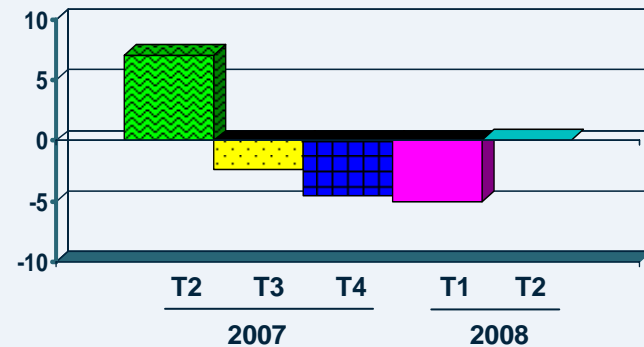
Rendement unitaire

Variation (%)



PPSMO

Variation (%)

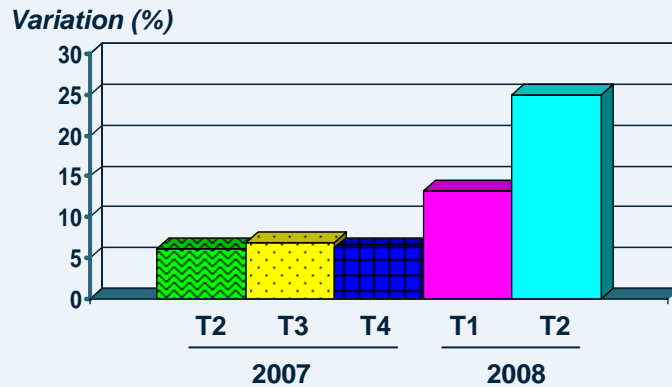


Antilles, Amérique latine et Australie –

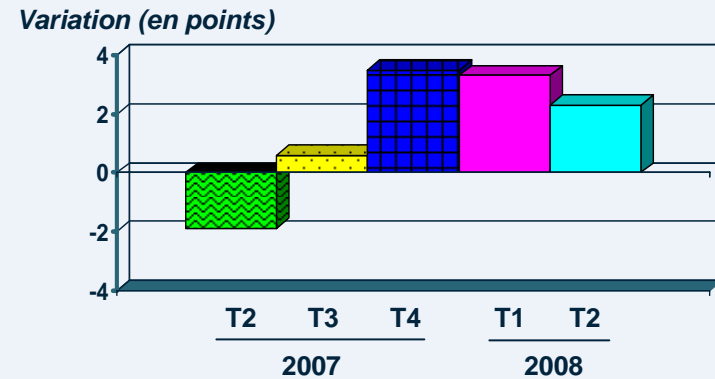
Bond de 6,5 % des PPSMO grâce à un rendement et à un coefficient d'occupation élevés

Variation sur 12 mois

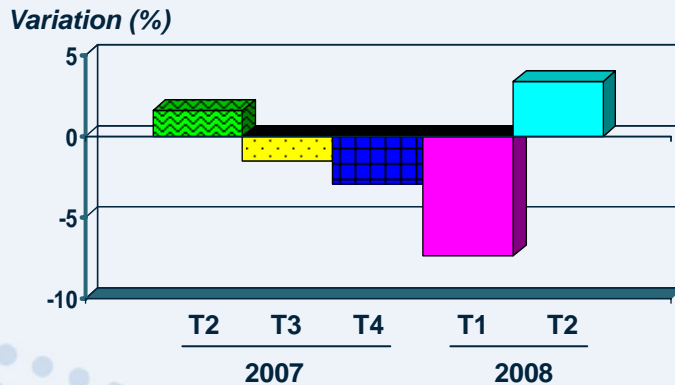
Capacité (en SMO)



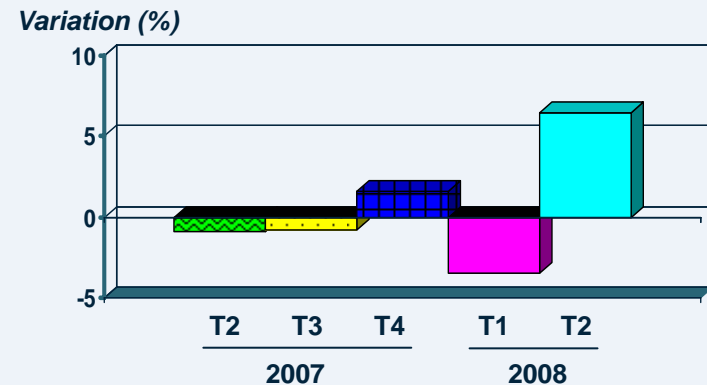
Coefficient d'occupation



Rendement unitaire



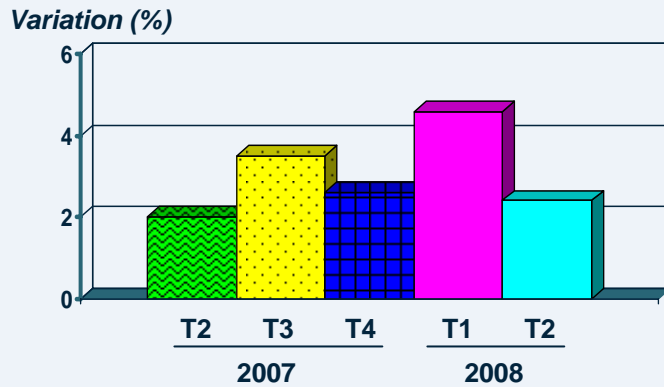
PPSMO



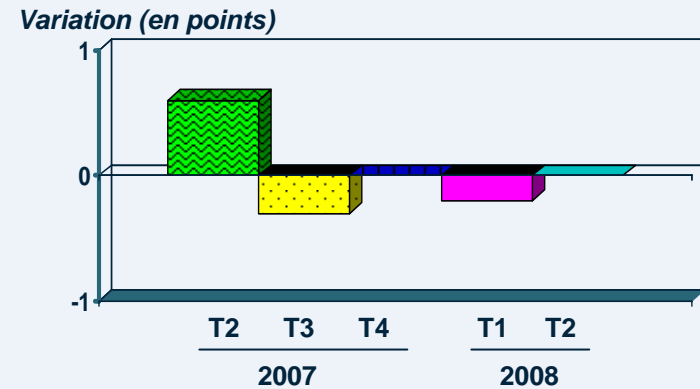
Total – Augmentation de 2,6 % des PPSMO à l'échelle du réseau attribuable à un meilleur rendement; hausse du total des CESMO de 6,3 % en raison des prix élevés du carburant; baisse de 1,7 % des CESMO, exclusion faite de la charge de carburant

Variation sur 12 mois

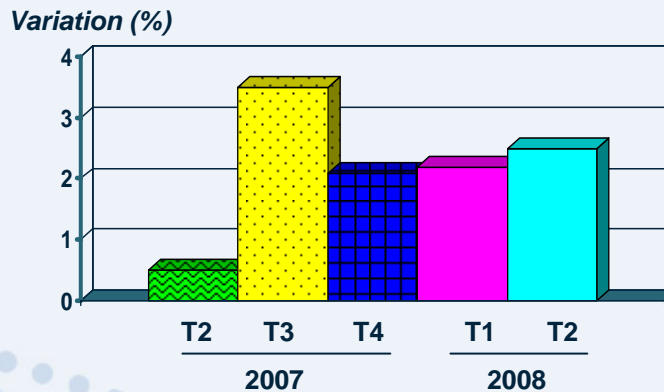
Capacité (en SMO)



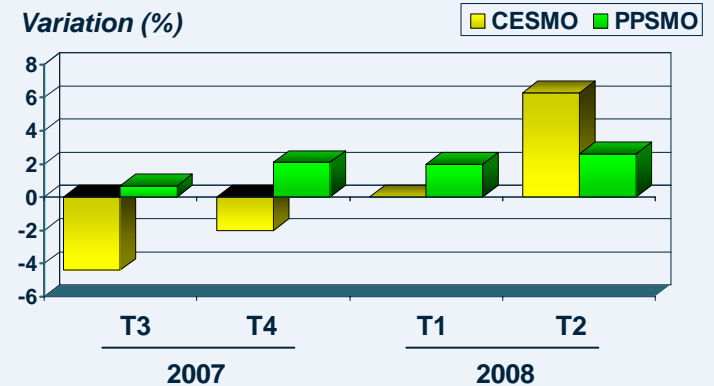
Coefficient d'occupation



Rendement unitaire



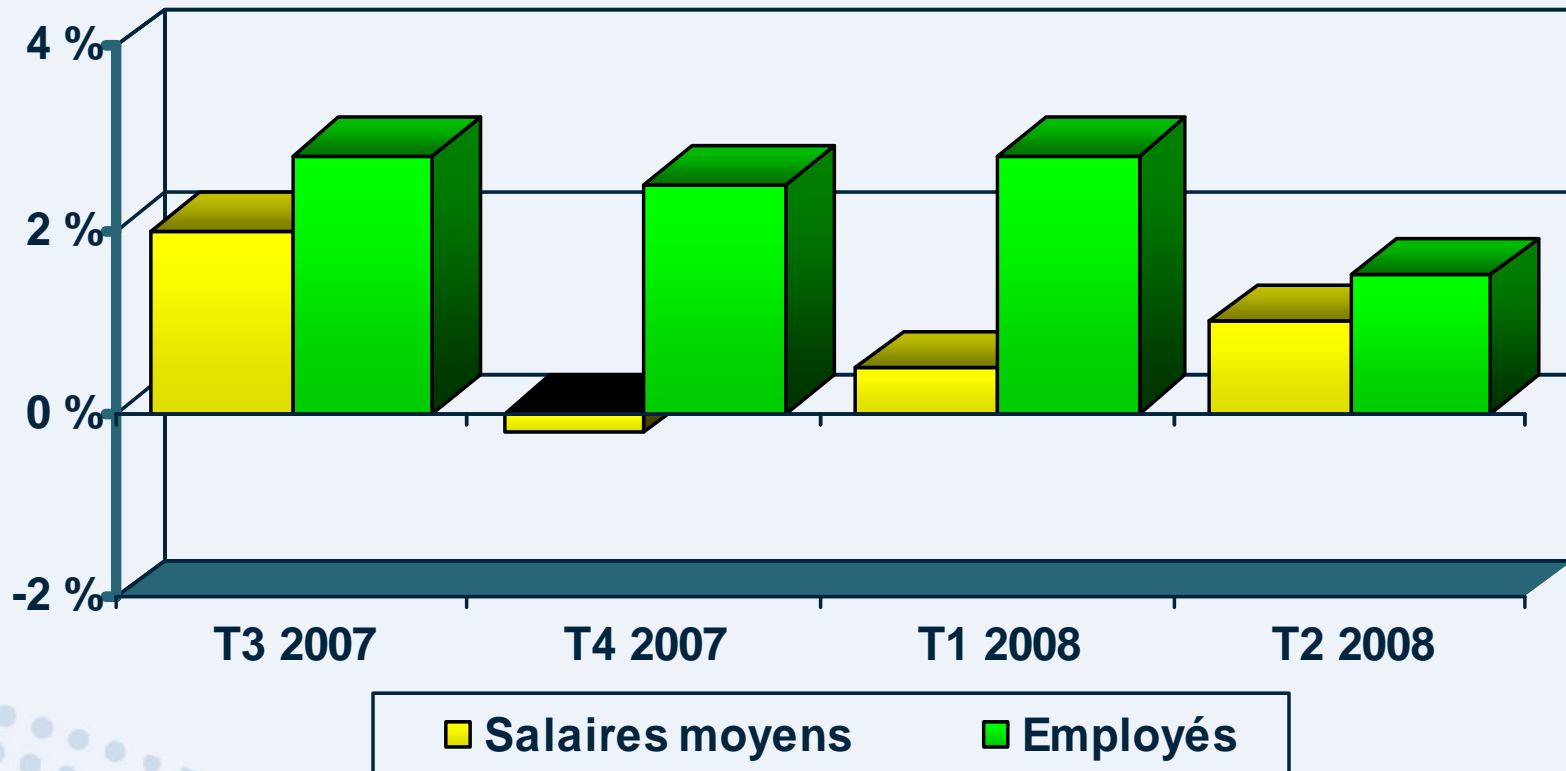
PPSMO



Salaires moyens en hausse de 1 %; accroissement de 1,5 % de l'effectif, ou 353

(Variation sur 12 mois – Salaires moyens et employés)

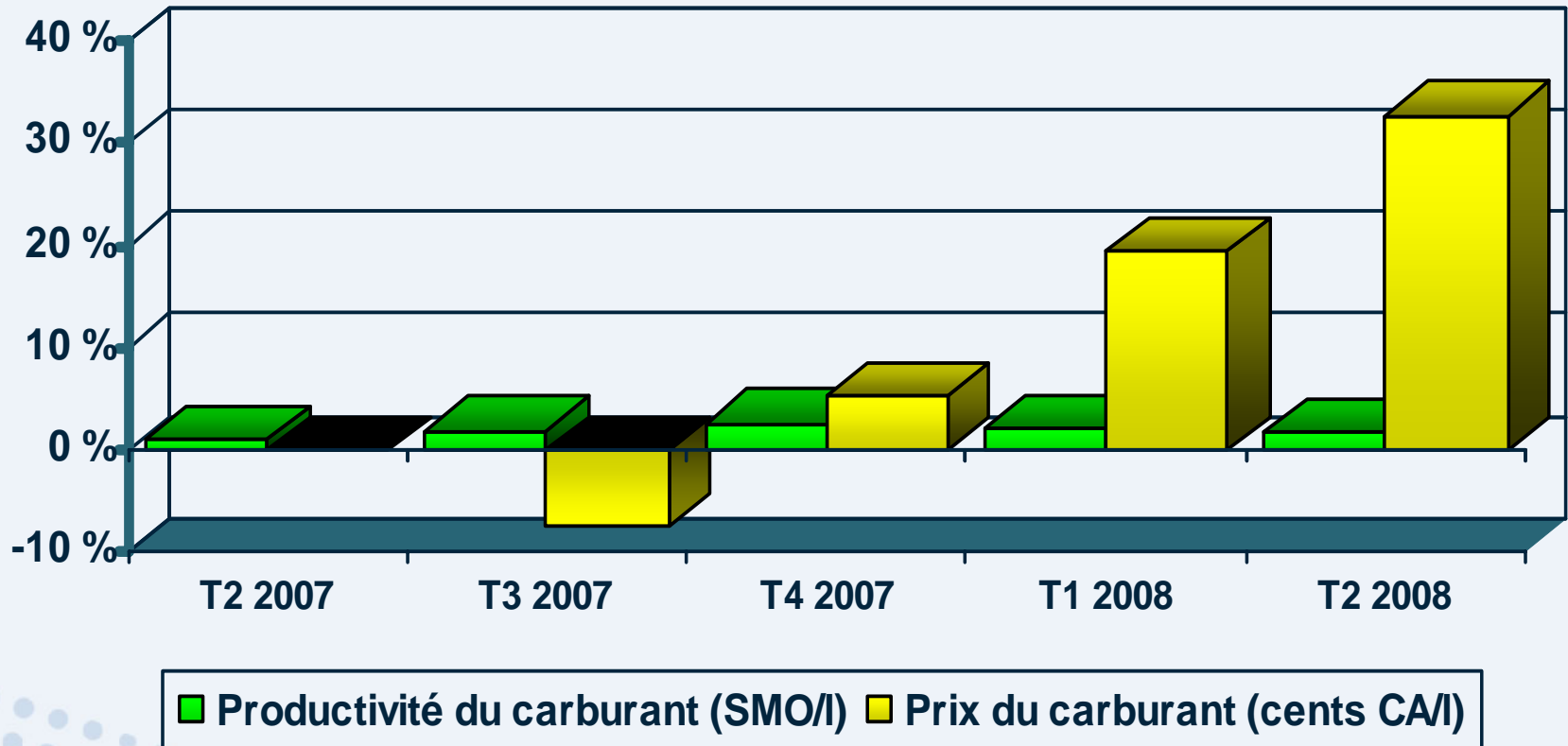
Variation sur 12 mois (%)



Hausse de 32,6 % du coût par litre du carburant, mais gain de productivité de 1,8 % attribuable aux nouveaux 777 et au retrait de deux avions tout-cargo

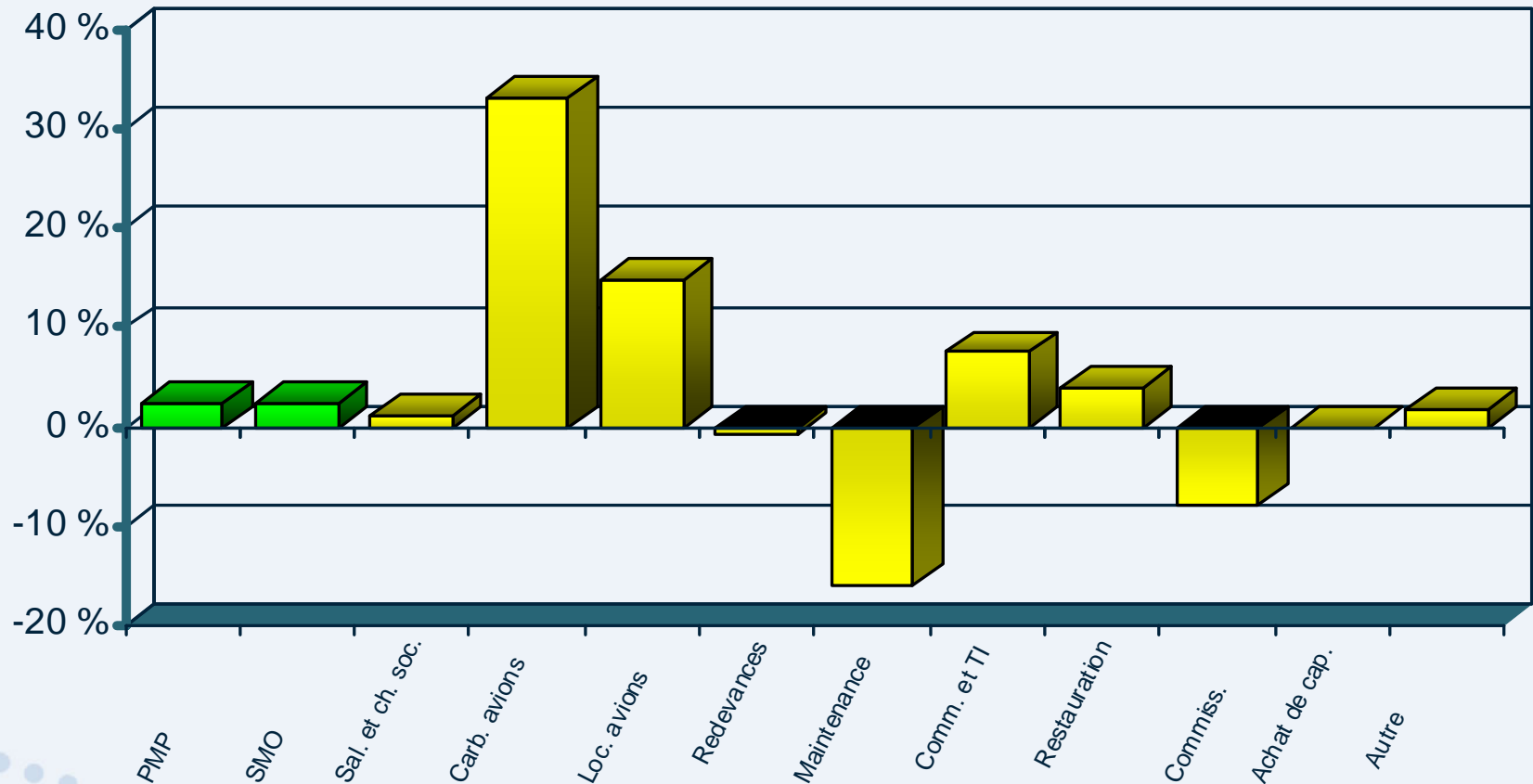
(Productivité du carburant consommé et coût unitaire)

Variation sur 12 mois (%)



Hausse de 1,8 % des « Autres produits » en raison de l'augmentation des coûts liés aux forfaits terrestres de Vacances Air Canada, et des charges liées aux cartes de crédit et à la publicité

Variation sur 12 mois (%)

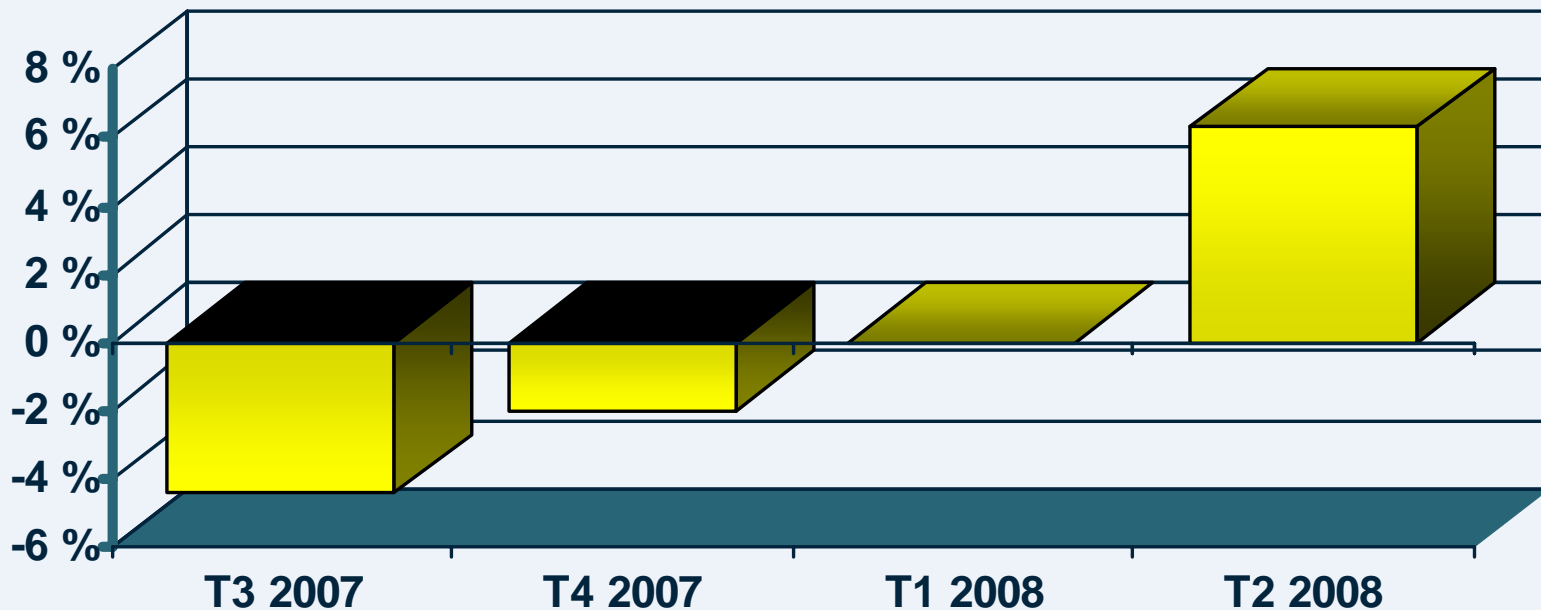


T2 2008 – 2007

Hausse du coût unitaire de 6,3 % en raison de l'incidence favorable des 777, de la hausse du dollar canadien et d'autres réductions de coûts, plus que contrebalancées par la montée des prix du carburant; Recul de 1,7 % du coût unitaire, exclusion faite des dépenses de carburant

(Coût par SMO)

Variation sur 12 mois (%)



Mise en garde concernant les énoncés prospectifs

Les communications d'Air Canada au public peuvent contenir des énoncés prospectifs écrits ou oraux au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. De tels énoncés sont compris dans cette présentation et les autres documents déposés auprès des organismes de réglementation des valeurs mobilières peuvent également en contenir. Les énoncés prospectifs découlent d'analyses et d'autres renseignements fondés sur la prévision de résultats à venir et sur l'estimation de montants qu'il est actuellement impossible de déterminer. Ils peuvent porter sur des observations concernant, entre autres, des stratégies, des attentes, des opérations projetées ou des actions futures. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes tels que « prévoir », « projeter », « pouvoir », « planifier » et « estimer », employés au futur et au conditionnel, et d'autres termes semblables, ainsi qu'à l'évocation de certaines hypothèses.

Comme, de par leur nature, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, y compris celles décrites ci-dessous, ils sont sujets à d'importants risques et incertitudes. Les prévisions ou projections ne sont donc pas entièrement assurées en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise le secteur. À terme, les résultats réels peuvent donc différer sensiblement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs du fait de l'action de divers facteurs, dont les prix de l'énergie, l'état du secteur, du marché et de la conjoncture en général, les taux de change et d'intérêt, la concurrence, des conflits armés, des attentats terroristes, les épidémies, les questions et les coûts liés aux assurances, l'évolution de la demande en fonction du caractère saisonnier du secteur, la capacité de réduire les coûts d'exploitation, les relations de travail, les questions de retraite et d'approvisionnement, l'évolution de la législation, des nouveautés ou procédures réglementaires, les litiges actuels et éventuels avec des tiers ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans cette présentation et, notamment, à la rubrique 17, Facteurs de risque, du Rapport de gestion 2007 d'Air Canada du 6 février 2008 et à la rubrique 13 du Rapport de gestion du deuxième trimestre de 2008 d'Air Canada du 8 août 2008. Les énoncés prospectifs contenus dans cette présentation représentent les attentes d'Air Canada en date de celle-ci et ils peuvent changer par la suite. 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 si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

AIR CANADA 

