

# Communiqué

---

## AIR CANADA PRÉSENTE SES RÉSULTATS DU PREMIER TRIMESTRE

*Conformément à la note d'orientation concernant la comptabilité NOC-15 des PCGR canadiens, Air Canada consolide les états financiers de Jazz ainsi que ceux de certaines entités de location et sociétés d'avitaillement dans ses états financiers. Air Canada ne détient aucune part dans Jazz. Les états financiers d'Air Canada, transporteur aérien principal, sont nommés « Services Air Canada ». Par souci de clarté, le présent communiqué distingue les résultats de Services Air Canada de ceux de Jazz.*

### Services Air Canada

#### POINTS SAILLANTS DU PREMIER TRIMESTRE DE 2007

- Produits passages en hausse de 135 M\$ ou 7 % par rapport au premier trimestre de 2006, par suite de la croissance de 5 % du trafic en regard d'un accroissement de la capacité de 3 % et d'une augmentation du rendement unitaire de 2 %.
- Coefficient d'occupation de 80,2 %, un record pour le premier trimestre.
- BAIIALA de 123 M\$ au premier trimestre contre un BAIIALA de 102 M\$, exclusion faite des charges exceptionnelles, au premier trimestre de 2006, une diminution de 21 M\$.
- Perte d'exploitation de 78 M\$ contre une perte de 96 M\$, exclusion faite des charges exceptionnelles, au premier trimestre de 2006, une réduction de 18 M\$.
- Perte nette de 34 M\$ au premier trimestre de 2007 contre une perte nette de 126 M\$ au même trimestre de 2006.

MONTREAL, le 11 mai 2007 – Air Canada a annoncé aujourd'hui dans ses résultats du premier trimestre que le secteur Services Air Canada a enregistré une perte d'exploitation de 78 M\$, soit une diminution de 18 M\$ par rapport à la perte d'exploitation de 96 M\$, exclusion faite des charges exceptionnelles du premier trimestre de 2006, enregistrée au premier trimestre de 2006. Le BAIIALA de Services Air Canada atteint 123 M\$, en hausse de 21 M\$ par rapport à la même période en 2006, après avoir soustrait les charges exceptionnelles de 28 M\$ au premier trimestre de 2006.

Les produits passages ont augmenté de 135 M\$ ou 7 % par rapport au premier trimestre de 2006 par suite de la croissance de 5 % du trafic attribuable à une plus forte demande et à une augmentation du rendement unitaire de 2 %. Tous les marchés ont connu une hausse des produits passages. Les PPSMO ont affiché une hausse de 4 % par rapport au premier trimestre de 2006, en raison d'une augmentation de 1,5 point du coefficient d'occupation et de la croissance du rendement unitaire.

Le coût unitaire, mesuré en charges d'exploitation par sièges-milles offerts (SMO), a augmenté de 1 % par rapport au premier trimestre de 2006. Exclusion faite de la charge de carburant et des charges exceptionnelles liées à la restructuration de la main-d'œuvre de 28 M\$ en 2006, le coût unitaire s'est accru de 2 % par rapport au premier trimestre de 2006

et tient compte des incidences des augmentations salariales négociées dans le cadre d'un arbitrage, des problèmes liés aux conditions météorologiques au cours du premier trimestre de 2007, des charges de maintenance et d'autres facteurs. Même si les intempéries n'ont qu'un effet ponctuel, Air Canada prévoit que la charge liée à la maintenance, aux matières et aux fournitures pour les avions continuera de croître au cours du second trimestre puisqu'elle s'attend à enregistrer des frais connexes liés au respect des conditions habituelles des contrats de location d'appareils devant être retournés aux bailleurs.

Le secteur Services Air Canada a enregistré une perte nette de 34 M\$ au premier trimestre contre 126 M\$ au premier trimestre de 2006. La perte nette du premier trimestre de 2007 comprend des gains de 34 M\$ relatifs aux ajustements de la juste valeur à l'égard de certains instruments financiers dérivés, et des gains tirés de la réévaluation d'éléments monétaires libellés en devises de 33 M\$.

« Je suis ravi d'annoncer un excellent premier trimestre et des résultats encourageants par rapport au trimestre correspondant de 2006 qui connaît généralement la plus faible demande dans l'industrie, a fait savoir Montie Brewer, président et chef de la direction d'Air Canada. Le rendement du marché intérieur, en particulier, a été excellent. Au cours du trimestre, le coefficient d'occupation intérieur a augmenté de 3,8 points de pourcentage par rapport à un accroissement de la capacité de 2,2 %, les produits passages ont progressé de 9 % et le produit unitaire a affiché une hausse de 6 % par rapport au premier trimestre de 2006. De plus, nous constatons maintenant les retombées réelles du renouvellement de notre parc aérien grâce à la réduction considérable des coûts par trajet liée à l'utilisation des appareils d'Embraer. » Au cours du trimestre, la flotte de 190 d'Embraer a occasionné des coûts directs d'exploitation par trajet de 20 % inférieurs à ceux de la flotte d'A319 d'Airbus.

« Nous continuons d'enregistrer des coefficients d'occupation records au cours du trimestre et une croissance du trafic dépassant l'accroissement de la capacité à la suite de l'ajout de nouveaux appareils au parc aérien. Grâce aux clients qui optent de plus en plus pour la gamme novatrice de tarifs, dont les Passes de vols et la tarification à la carte, nous avons accru notre part de la capacité intérieure de 5 points de pourcentage au cours des trois dernières années. »

Au premier trimestre, les ventes de billets pour le réseau intérieur réalisées directement auprès d'Air Canada, que ce soit en ligne ou par l'entremise des centres téléphoniques, ont connu une hausse de 11 points de pourcentage pour atteindre 73 % des ventes au Canada. Les coûts généraux de distribution ont régressé de 11 % par rapport au même trimestre de l'exercice précédent.

« Nos clients réagissent très bien au renouvellement du parc par l'ajout de nouveaux appareils d'Embraer et de Boeing, et à la vaste remise à neuf de notre parc actuel qui nous permet de leur proposer des produits à bord simplifiés. En mars, nous avons pris livraison de notre premier 777-300 de Boeing, maintenant affecté à la liaison Toronto–Londres, et nous prévoyons que notre parc en comptera huit d'ici la fin de 2007. À mesure que nous recevons ces appareils moins énergivores, nous retirons des appareils plus anciens pour faire de notre parc l'un des plus modernes et des plus efficaces à l'échelle mondiale. » Le coût d'exploitation par siège des 777-300 de Boeing devrait être de 14 % inférieur à celui des A340-300 d'Airbus.

**AIR CANADA** 

A STAR ALLIANCE MEMBER 

En avril, Air Canada a exercé des options et des droits d'achat pour 23 appareils 787 Dreamliner de Boeing supplémentaires, portant ainsi à 37 le nombre total de ces avions en commande. Ce faisant, la Société devient le transporteur dans les Amériques qui a commandé le plus grand nombre de ces gros-porteurs de la prochaine génération. Air Canada prévoit que pour le 787, la consommation de carburant et les coûts de maintenance seront d'environ 30 % inférieurs à ceux du 767-300 qu'il est appelé à remplacer. Le 787 offre également une performance supérieure sur le plan de la vitesse et de la distance franchissable, et permet à Air Canada de pénétrer de nouveaux marchés qu'elle ne pouvait desservir efficacement auparavant. La restructuration du parc est également axée sur la réduction du nombre de types d'appareils afin d'abaisser les coûts liés à la maintenance et à la formation des pilotes au fil du temps. De plus, Air Canada a obtenu un engagement de financement définitif de la part de la Export-Import Bank of the United States concernant sept 777 de Boeing, qui seront livrés en 2007 et un engagement préliminaire couvrant les appareils 777 restants, qui seront livrés en 2008, et quatorze 787 de Boeing, qui seront livrés en 2010 et en 2011.

« Tout en demeurant préoccupés par le prix du carburant, nous continuons à gérer notre exposition aux fluctuations des prix grâce à une stratégie de couverture du carburant. » Jusqu'ici, Air Canada a couvert 38 % de ses besoins en carburant pour le reste de l'année et 6 % de ceux du premier semestre de 2008. La valeur de la position du portefeuille de la société aérienne s'était bonifiée de 31 M\$ au 30 avril.

« Nous espérons que le marché intérieur canadien demeurera ferme et nous réussirons à gérer notre exposition à un marché américain à la baisse grâce à notre habileté à déplacer la capacité au besoin afin de satisfaire à la demande croissante qui marquent nos réseaux intérieur et international. De surcroît, la tendance des réservations reste soutenue », a expliqué M. Brewer.

## **Jazz**

Comme Jazz l'a annoncé le 9 mai 2007, elle a dégagé un bénéfice d'exploitation de 36 M\$ pour le premier trimestre de 2007, soit une augmentation de 1 M\$ par rapport au bénéfice d'exploitation de 35 M\$ enregistré au premier trimestre de 2006. Le BAIIALA a progressé de 5 M\$ par rapport au premier trimestre de 2006, principalement en raison d'un accroissement de 13 % de la capacité.

## **Air Canada consolidée (Jazz comprise)**

Sur une base consolidée, Air Canada a affiché une perte d'exploitation de 42 M\$ au premier trimestre de 2007 par rapport à une perte d'exploitation de 88 M\$ au premier trimestre de 2006. La perte nette pour le trimestre se chiffre à 34 M\$ contre une perte nette de 126 M\$ au premier trimestre de 2006.

L'excellente tenue du chiffre d'affaires d'Air Canada montre une amélioration importante comme en témoignent les faits suivants :

- Trafic en hausse de 5 % et trafic intérieur, transfrontalier et transatlantique grimpant à 7 %, 6 % et 5 % respectivement.

**AIR CANADA** 

A STAR ALLIANCE MEMBER 

- Capacité en hausse de 3 % déployée afin de satisfaire à la demande de la capacité intérieure, transfrontalière et transatlantique passant à 2 %, 8 % et 2 % respectivement.
- Rendement unitaire augmentant à 2 % et rendement intérieur, transatlantique et transpacifique grim pant à 1 %, 2 % et 5 % respectivement.
- Coefficient d'occupation élevé de 80,2 %, un record pour le premier trimestre. Croissance stimulée de 1,5 point de pourcentage, et coefficients d'occupation intérieur et transatlantique en hausse de 3,8 et de 2 points de pourcentage respectivement.

## **Réalisations de Services Air Canada au premier trimestre de 2007**

- Coefficient d'occupation trimestriel record, avec un coefficient annuel de 80,2 %
- Prise de livraison du premier 777-300 de Boeing et d'un deuxième qui s'est ajouté au parc du réseau international le 30 avril.
- Mise en service de quatre 190 d'Embraer, sur un total de quarante-cinq appareils en commande, qui s'ajoutent aux dix-huit 190 et aux quinze 175 déjà affectés au parc – Amérique du Nord.
- 48,5 % des clients ont choisi, à l'achat d'un billet pour un vol intérieur, un tarif supérieur au bas tarif Tango offert quotidiennement, comparativement à 42 % au même trimestre de l'exercice précédent.
- Expansion continue de la gamme des Passes multivols et augmentation des ventes de Passes qui ont plus que doublé par rapport au même trimestre de l'exercice précédent.
- Lancement de la première Passe de vols à abonnement aux États-Unis permettant un nombre illimité de vols dans une zone géographique et pour une période au choix.
- Pénétration Internet pour les ventes intra-Canada au premier trimestre de 61,4 %. Pénétration pour les ventes combinées sur le marché transfrontalier (Canada et É.-U.) de près de 50 %, soit une augmentation de 11,3 points de pourcentage par rapport à la même période en 2006.
- Proportion de 73 % des ventes intra-Canada du premier trimestre réalisées directement auprès d'Air Canada, que ce soit en ligne ou par l'entremise des centres téléphoniques.
- Consolidation de tous les vols transfrontaliers E.-U. de Toronto sous un même toit en les regroupant avec les vols intérieurs et internationaux à l'aérogare 1 de l'aéroport Pearson.
- Élue Société aérienne de l'année 2006 par le magazine *Airfinance Journal*.
- Prestigieux prix d'excellence de l'industrie du transport aérien décerné par le magazine Air Transport World à Air Canada pour son leadership commercial.
- Lancement des célébrations soulignant le 70<sup>e</sup> anniversaire d'Air Canada.

**AIR CANADA** 

A STAR ALLIANCE MEMBER 

## 1) Mesures financières non conformes aux PCGR

Le BAIIALA est une unité de mesure ne relevant pas des PCGR couramment utilisée dans le secteur du transport aérien pour mesurer le bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement et locations avions. Cette unité de mesure donne un aperçu des résultats d'exploitation avant les coûts de location avions, l'amortissement et la désuétude, lesquels coûts varient sensiblement d'une compagnie à l'autre en raison de la façon dont chacune finance ses appareils et autres actifs. Comme le BAIIALA n'est pas une unité de mesure conforme aux PCGR pour la présentation de l'information financière et qu'il n'a pas de sens normalisé, il ne peut être comparé à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

Le bénéfice d'exploitation, exclusion faite des charges exceptionnelles liées à la restructuration de la main-d'œuvre est une mesure financière non conforme aux PCGR. Services Air Canada se sert du bénéfice d'exploitation, exclusion faite des charges exceptionnelles liées à la restructuration de la main-d'œuvre pour mesurer le rendement de son exploitation au titre de ses activités continues sans égard aux effets de ces charges exceptionnelles. Services Air Canada ne tient pas compte de ces charges exceptionnelles dans ses résultats financiers pour ne pas risquer de fausser l'analyse des tendances à la base de ses rendements commerciaux.

Le lecteur se reportera au Rapport de gestion du premier trimestre 2007 d'Air Canada, qui sera déposé sur SEDAR, pour un rapprochement du BAIIALA et du bénéfice (perte) d'exploitation et un rapprochement du bénéfice (perte) d'exploitation, exclusion faite des charges exceptionnelles liées à la restructuration de la main-d'œuvre, et du bénéfice (perte) d'exploitation.

Pour un complément d'information sur les documents financiers publics d'Air Canada, dont la Notice annuelle d'Air Canada datée du 27 mars 2007, on se reportera au site de SEDAR au [www.sedar.com](http://www.sedar.com).

### **MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS**

Le présent communiqué pourrait comporter des énoncés prospectifs. Ces derniers se reconnaissent à l'emploi de termes ou d'expressions comme « il devrait », « il se pourrait que », « il est prévu que », « on estime que », « on s'attend à ce que », « on projette que » et autres qui soulignent les éventualités possibles et font renvoi aux hypothèses retenues. Ces déclarations peuvent porter sur des observations concernant entre autres les stratégies, les attentes, les activités planifiées ou les actions à venir. Comme, par leur nature, les déclarations prospectives partent d'hypothèses, elles sont sujettes à d'importants risques et incertitudes. Toute prévision, projection ou déclaration n'est donc pas entièrement assurée en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise le secteur. Ces déclarations font intervenir des risques, des incertitudes et d'autres facteurs connus ou inconnus susceptibles de faire varier de façon notable les résultats, les rendements ou les réalisations réels par rapport aux résultats, aux rendements et aux réalisations futurs qu'elles évoquent. 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 les effectifs, 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 développements ou procédures réglementaires défavorables ainsi que les litiges actuels et éventuels, notamment avec des tiers, et les facteurs évoqués dans les documents déposés par Air Canada auprès des autorités des valeurs mobilières tant au Canada qu'aux États-Unis et, en particulier, ceux précisés à

**AIR CANADA** 

A STAR ALLIANCE MEMBER 

la rubrique « Facteurs de risque » du Rapport de gestion d'Air Canada pour 2006 daté du 14 février 2007. Les énoncés prospectifs contenus dans la présente représentent les attentes d'Air Canada en date de celles-ci et 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, sauf comme l'exige les règles de sûreté en vigueur.

- 30 -

**Renseignements :** Isabelle Arthur (Montréal) (514) 422-5788  
Peter Fitzpatrick (Toronto) (416) 263-5576  
Angela Mah (Vancouver) (604) 270-5741

**Internet :** [aircanada.com](http://aircanada.com)

**AIR CANADA** 

A STAR ALLIANCE MEMBER 

<b>POINTS SAILLANTS</b>	<b>Premier trimestre de 2007</b>	<b>Premier trimestre de 2006</b>	
<b>Services Air Canada <sup>1)</sup></b>			
<b>Données financières</b> (en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)			Variation (en \$)
Produits d'exploitation	2 534	2 394	140
Perte d'exploitation	(78)	(124)	46
Perte d'exploitation, avant charges exceptionnelles <sup>3)</sup>	(78)	(96)	18
Produits (charges) hors exploitation	8	(40)	48
Perte avant intérêts minoritaires, écart de change et impôts sur les bénéficiaires	(70)	(164)	94
Perte de la période	(34)	(126)	92
Marge d'exploitation (%)	(3,1) %	(5,2) %	2,1 pp
Marge d'exploitation (%), avant charges exceptionnelles <sup>3)</sup>	(3,1) %	(4,0) %	0,9 pp
BAILALA <sup>4)</sup>	123	74	49
BAILALA, avant charges exceptionnelles <sup>3), 4)</sup>	123	102	21
Marge BAILALA (%)	4,9 %	3,1 %	1,8 pp
Trésorerie et équivalents de trésorerie, et placements à court terme	1 969	1 622	347
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	207	291	(84)
<b>Statistiques d'exploitation</b>			Variation (%)
Passagers-milles payants (PMP) (en millions)	11 814	11 240	5
Sièges-milles offerts (SMO) (en millions)	14 735	14 287	3
Coefficient d'occupation	80,2 %	78,7 %	1,5 pp
Rendement unitaire par PMP (en cents)	18,0	17,8	2
Produits passages par SMO (en cents)	14,5	14,0	4
Produit d'exploitation par SMO (en cents)	17,2	16,8	3
Charges d'exploitation par SMO (en cents)	17,7	17,6	1
Charges d'exploitation par SMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	13,8	13,6	1
Charges d'exploitation par SMO, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre (en cents) <sup>3), 5)</sup>	13,8	13,5	2
Effectif moyen (en milliers d'équivalents temps plein ou ETP) (en milliers)	23,4	23,9	(2)
Avions en service à la clôture de la période <sup>6)</sup>	332	326	2
Utilisation moyenne des avions (en heures par jour) <sup>7), 8)</sup>	10,8	10,1	7
Longueur moyenne des étapes (en milles) <sup>9)</sup>	875	860	2
Prix du litre de carburant (en cents) <sup>9)</sup>	62,9	63,5	(1)
Consommation de carburant (en millions de litres)	925	890	4
<b>Résultats consolidés combinés d'Air Canada <sup>2)</sup></b>			
<b>Données financières</b> (en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)			Variation (en \$)
Produits d'exploitation	2 510	2 376	134
Perte d'exploitation	(42)	(88)	46
Perte d'exploitation, avant charges exceptionnelles <sup>3)</sup>	(42)	(60)	18
Perte de la période	(34)	(126)	92
Marge d'exploitation (%)	(1,7) %	(3,7) %	2,0 pp
Trésorerie et équivalents de trésorerie, et placements à court terme	2 101	1 708	393

- Conformément à la NOC-15 des PCGR canadiens, Air Canada est tenue de consolider les états financiers de Jazz Air SEC (« Jazz ») ainsi que ceux de certaines entités de location et sociétés d'avitaillement dans ses états financiers. Air Canada ne détient aucune participation dans Jazz. Les états financiers d'Air Canada, transporteur aérien principal, sont nommés « Services Air Canada ».
- Les résultats consolidés combinés d'Air Canada reflètent la situation financière, les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie des diverses composantes et entités (y compris Jazz), décrites à la note 1 afférente aux états financiers consolidés combinés de 2006 d'Air Canada. Air Canada compte deux secteurs : Services Air Canada et Jazz. Il convient de se reporter à la section 1 du Rapport de gestion du premier trimestre de 2007 d'Air Canada.
- Une charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 28 M\$ a été constatée au premier trimestre de 2006. Au cours du quatrième trimestre de 2006, l'incidence favorable de l'attrition et d'autres facteurs sur cette charge a entraîné la révision à la baisse de la charge qui a été réduite de 8 M\$ pour s'établir à 20 M\$.
- Le BAILALA est une unité de mesure ne relevant pas des PCGR couramment utilisée dans le secteur du transport aérien pour mesurer le bénéfice avant les intérêts, les impôts, l'amortissement, la désuétude et les locations d'appareils. Cette unité de mesure donne un aperçu des résultats d'exploitation avant les coûts de location d'appareils, l'amortissement et la désuétude, lesquels coûts varient sensiblement d'une compagnie à l'autre en raison de la façon dont chacune finance ses appareils et autres actifs. Comme le BAILALA n'est pas une unité de mesure conforme aux PCGR pour la présentation de l'information financière et qu'il n'a pas de sens normalisé, il ne saurait être comparé à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

Le BAILALA est rapproché de la perte d'exploitation comme suit :  
(en millions de dollars)

	<b>Premier trimestre de 2007</b>	Premier trimestre de 2006
Perte d'exploitation	(78)	(124)
Rajouter :		
Locations avions	73	83
Amortissement et désuétude	128	115
BAILALA	123	74
Rajouter :		
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre <sup>3)</sup>	-	28
BAILALA, exclusion faite des charges exceptionnelles	123	102

- Les charges d'exploitation par SMO, avant la charge de carburant et la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre, correspondent aux charges d'exploitation dont on a retranché la charge de carburant et la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre et qu'on a divisées par le SMO. Il convient de se reporter à la section 14, *Mesures financières hors PCGR*, du Rapport de gestion du premier trimestre de 2007 d'Air Canada pour obtenir un complément d'information.
- Le parc d'appareils en service ne comprend pas les avions-cargos affrétés en 2007 et 2006.
- À l'exclusion du temps d'arrêt pour la maintenance.
- À l'exclusion des transporteurs tiers assurant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité.
- Compte tenu des charges de maintenance et de couverture du carburant.