

Deuxième trimestre de 2007

Le 10 août 2007

Table des matières

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

Diminution de 25 M\$ des résultats d'exploitation d'Air Canada

<i>(en millions)</i>	T2 2007	T2 2006	Variation fav./(non fav.)
Produits d'exploitation	2 635 \$	2 576 \$	59 \$
Charges d'exploitation	2 547	2 463	(84)
Bénéfice d'exploitation	88	113	(25)
Produits (charges) hors exploitation	(33)	(46)	13
Bénéfice avant les intérêts minoritaires, écart de change et impôts sur les bénéfices	55	67	(12)
Intérêts minoritaires	(4)	(3)	(1)
Gain de change	160	108	52
Charge d'impôts sur les bénéfices	(56)	(20)	(36)
Bénéfice	155 \$	152 \$	3 \$

Baisse de 8 M\$ des intérêts débiteurs nets au T2

<i>(en millions)</i>	T2 2007	Variation fav./ (non fav.)
Intérêts débiteurs, montant net	(35) \$	8 \$
Gains à la cession	14	13
Autres charges hors exploitation	(12)	(8)
Total des charges hors exploitation	(33) \$	13 \$

T2 2007

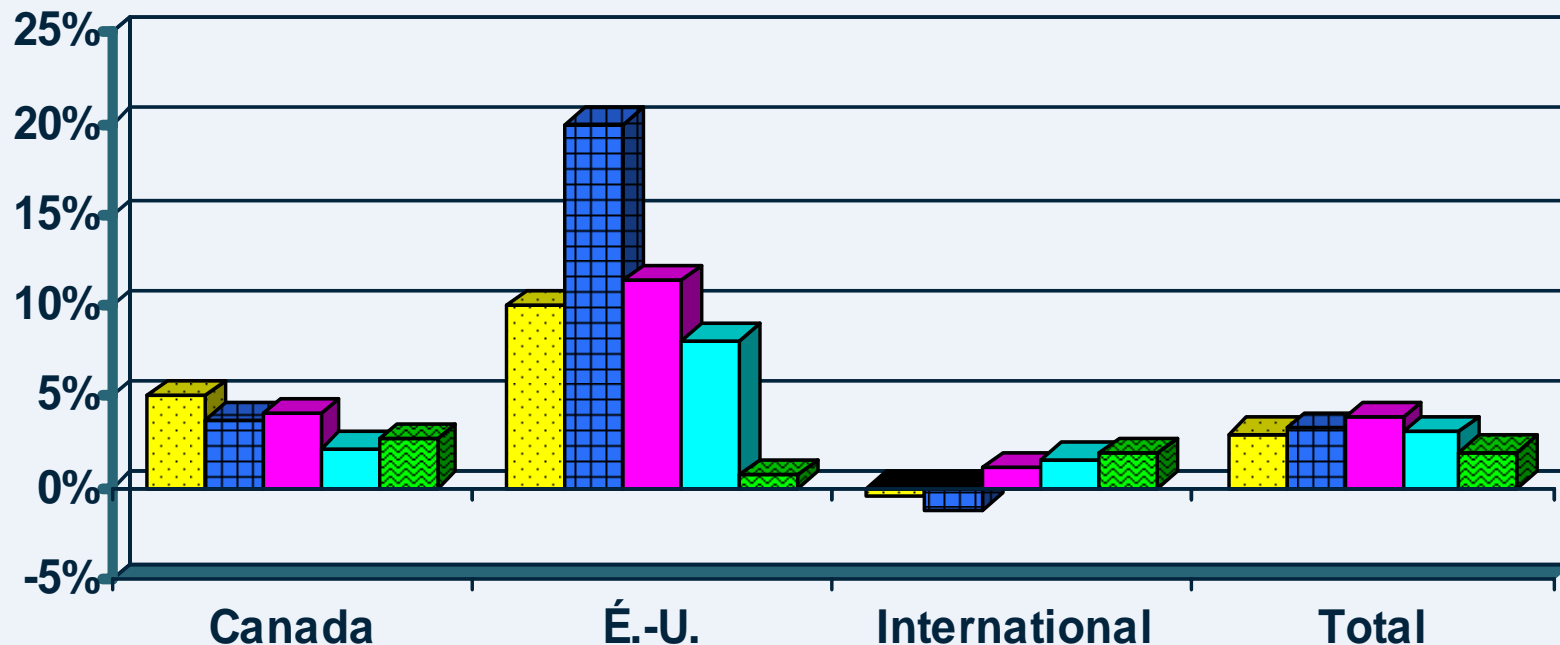
Exercice en cours – exercice précédent

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

Ralentissement marqué de l'accroissement de la capacité aux É-U. pendant le deuxième trimestre

(Variation de la capacité sur 12 mois)

Variation des SMO (%)

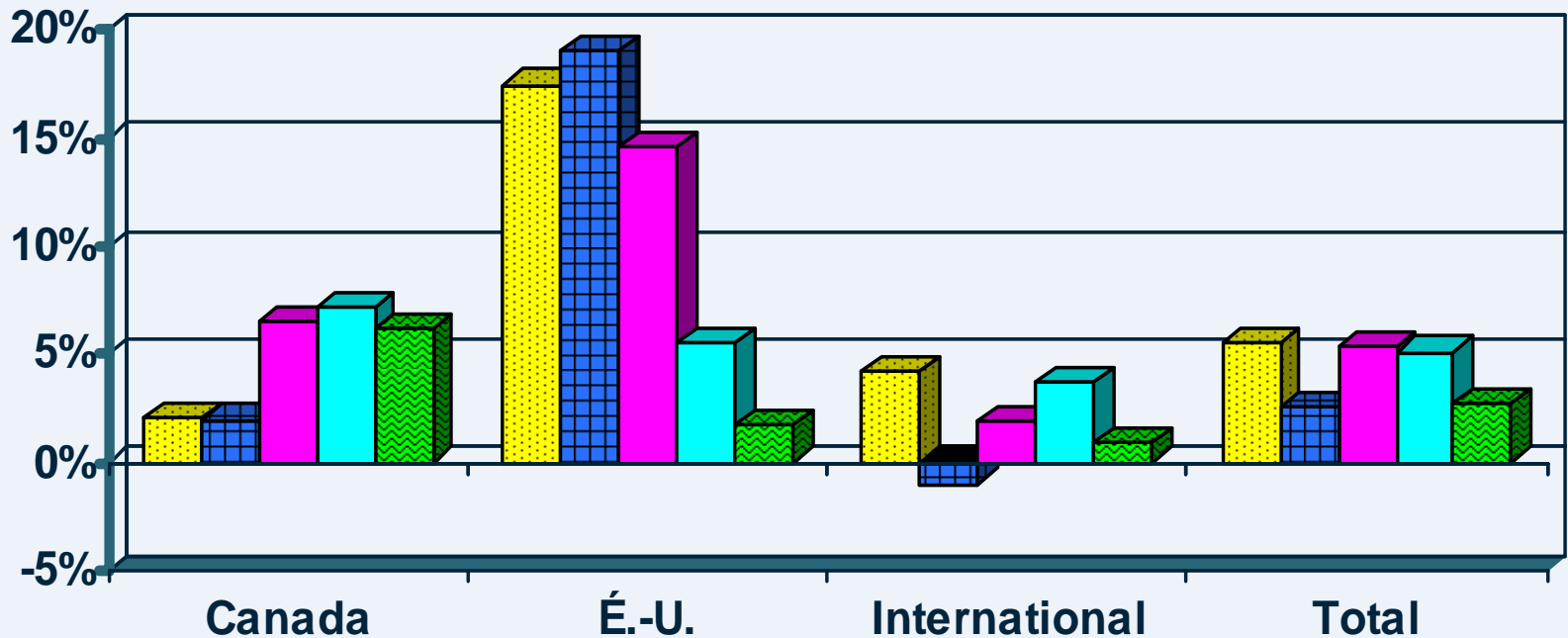


■ T2 2006/2005 ■ T3 2006/2005 ■ T4 2006/2005 ■ T1 2007/2006 ■ T2 2007/2006

Forte croissance du trafic dans le secteur des lignes intérieures; près des 3/4 de la hausse totale

(Variation du trafic sur 12 mois)

Variation des PMP (%)

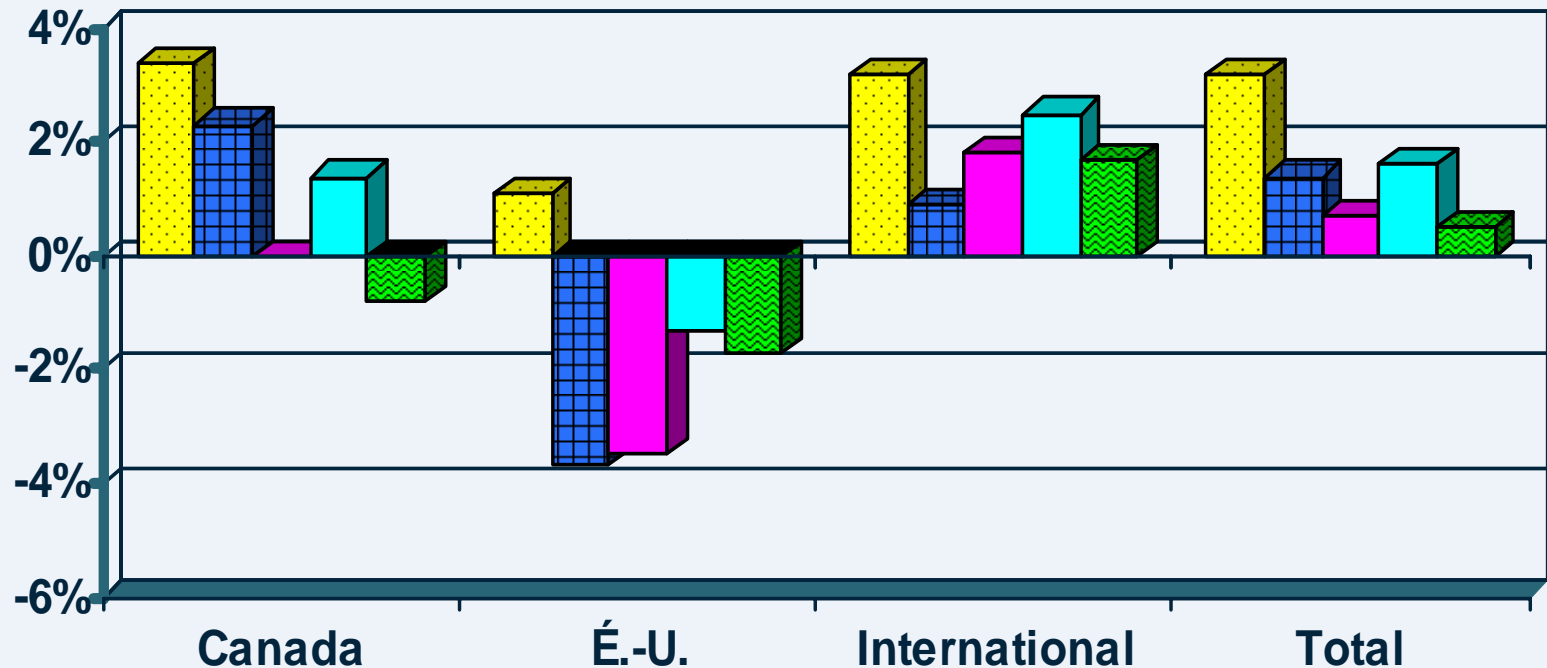


■ T2 2006/2005 ■ T3 2006/2005 ■ T4 2006/2005 ■ T1 2007/2006 ■ T2 2007/2006

Ralentissement de la croissance du rendement unitaire à l'échelle du réseau au T2 dû à une baisse du rendement unitaire dans le secteur des lignes intérieures

(Variation du rendement passagers sur 12 mois)

Variation du rendement unitaire (%)

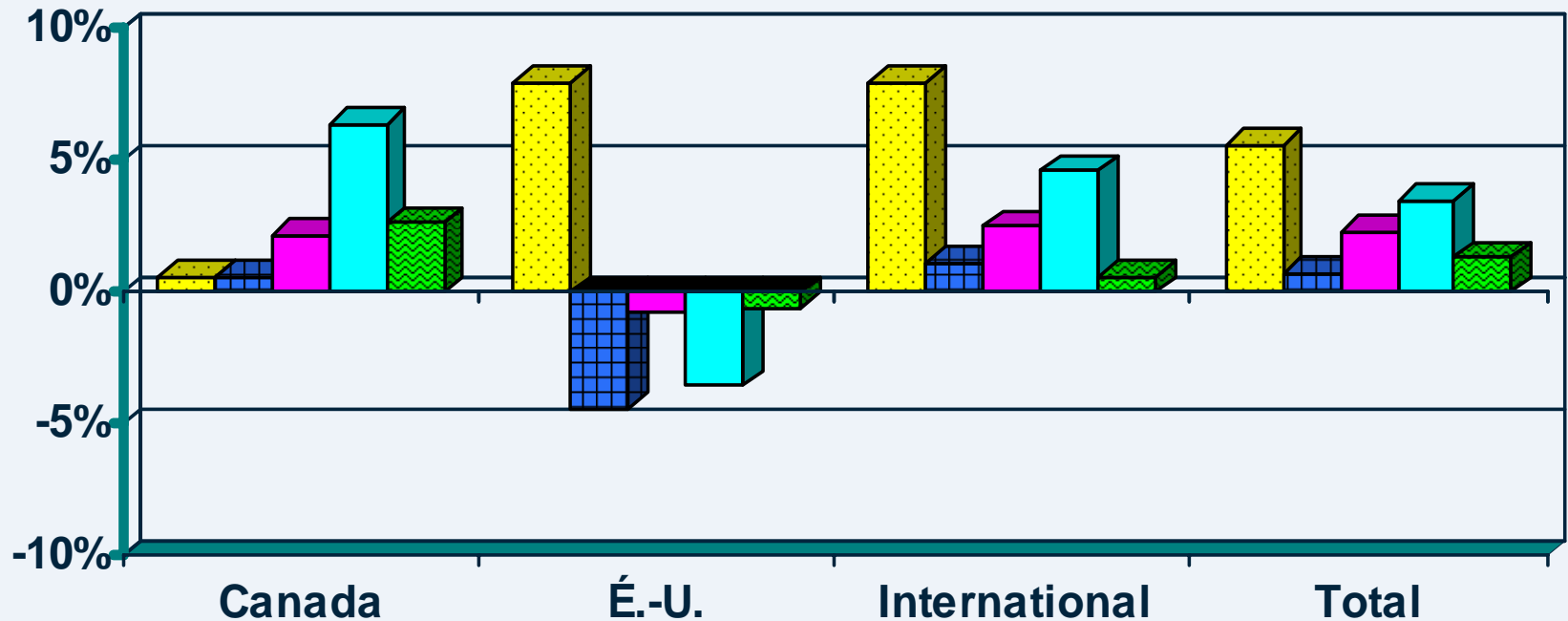


■ T2 2006/2005 ■ T3 2006/2005 ■ T4 2006/2005 ■ T1 2007/2006 ■ T2 2007/2006

Ralentissement de la croissance des PPSMO à l'échelle du réseau dû à des augmentations plus modestes au chapitre des produits intérieurs et internationaux

(Variation des PPSMO sur 12 mois)

Variation des PPSMO (%)

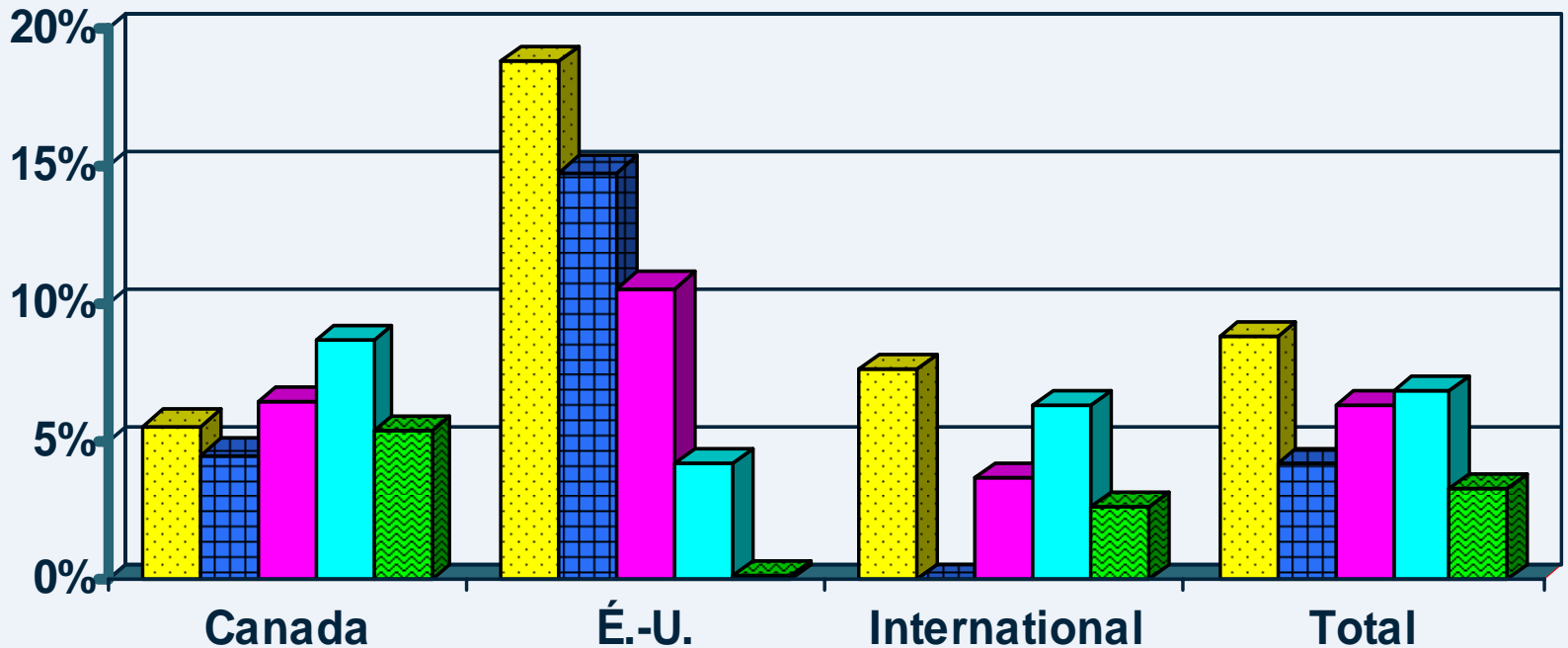


■ T2 2006/2005 ■ T3 2006/2005 ■ T4 2006/2005 ■ T1 2007/2006 ■ T2 2007/2006

Croissance de 3,3 % des produits passages réseau : faibles progrès des produits intérieurs et internationaux et aucune croissance transfrontalière

(Variation des produits passages sur 12 mois)

Variation des produits (%)

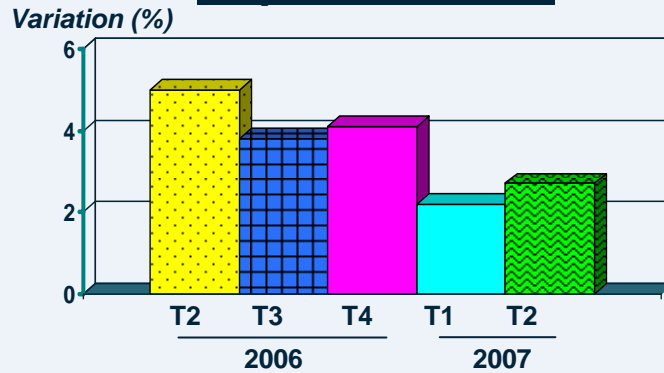


■ T2 2006/2005 ■ T3 2006/2005 ■ T4 2006/2005 ■ T1 2007/2006 ■ T2 2007/2006

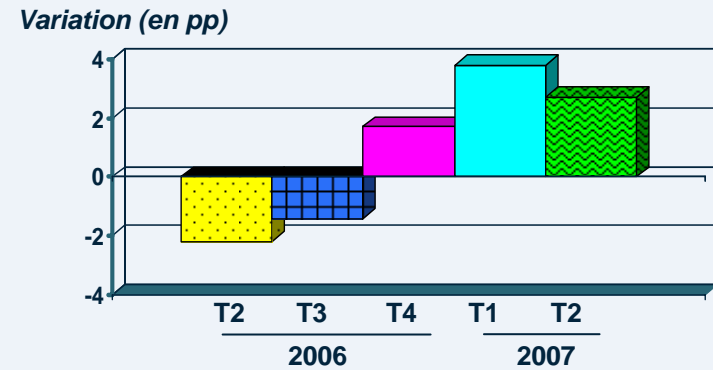
Lignes canadiennes – Hausse de 2,6 % des PPSMO au T2 grâce à un coefficient d'occupation plus élevé alors que le rendement unitaire baisse

Variation sur 12 mois

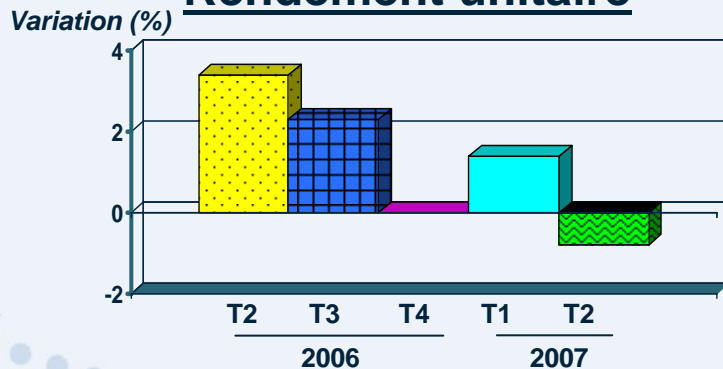
Capacité (en SMO)



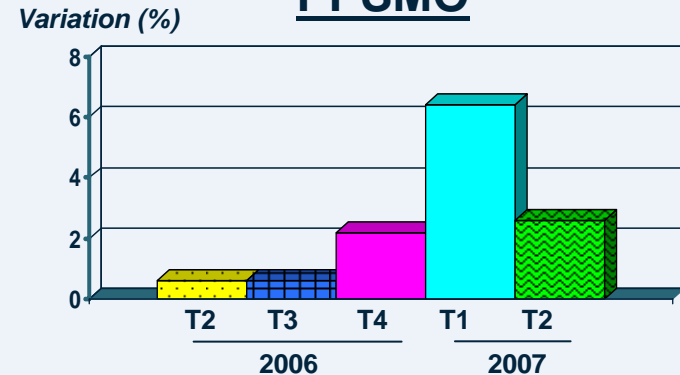
Coefficient d'occupation



Rendement unitaire

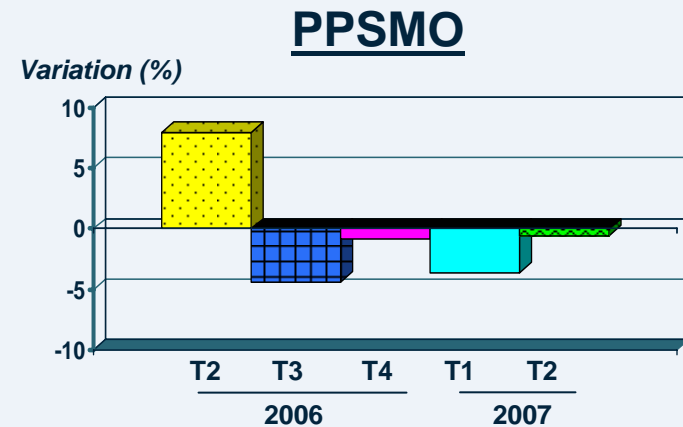
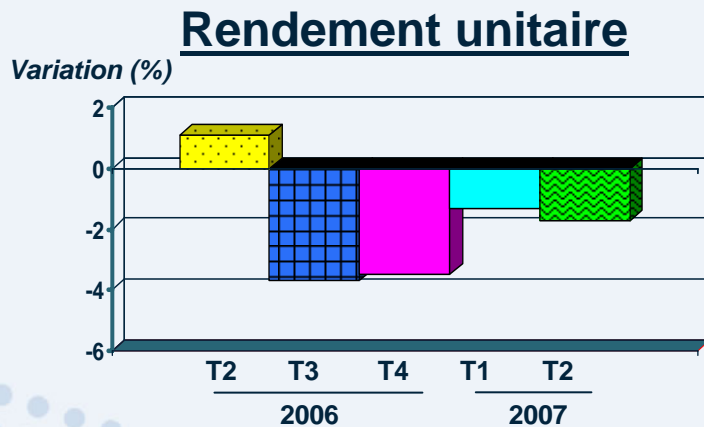
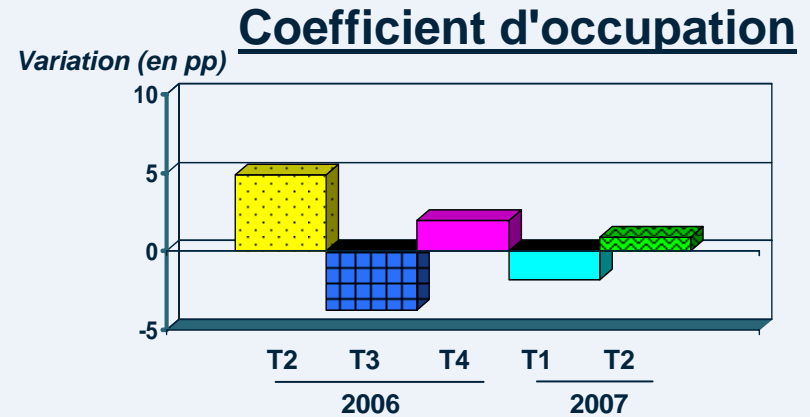
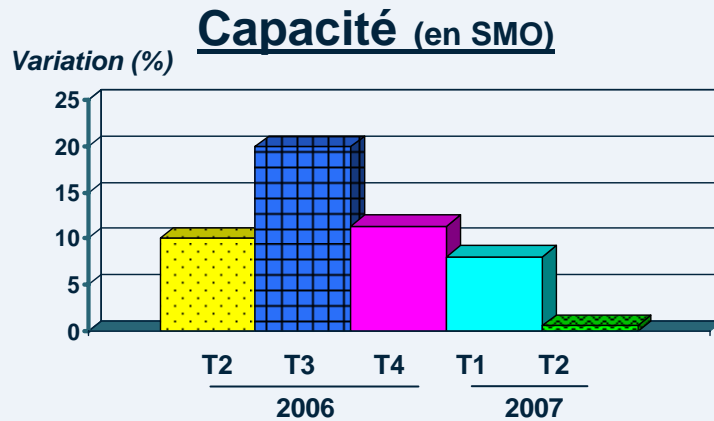


PPSMO



Lignes transfrontalières – Recul de 0,6 % des PPSMO dû à une amélioration du coefficient d'occupation annulée par un rendement unitaire moindre

Variation sur 12 mois

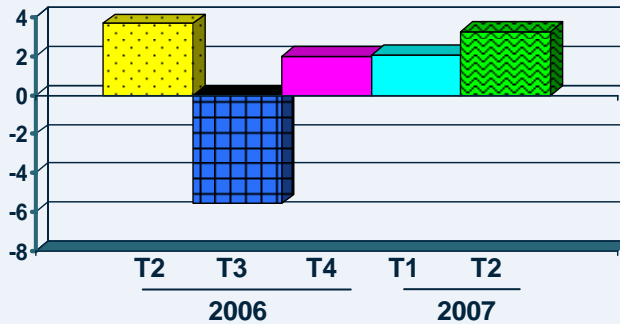


Lignes transatlantiques – Faible performance au R.-U. : recul de 2,5 % des PPSMO sur les lignes transatlantiques

Variation sur 12 mois

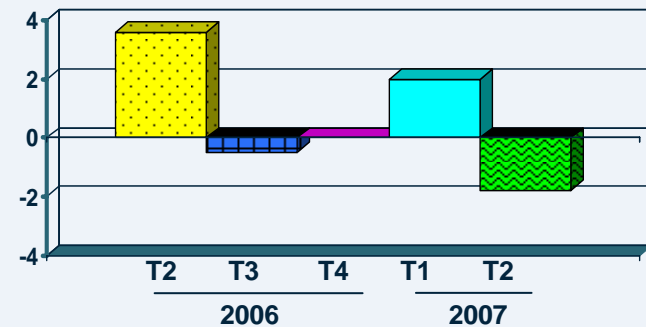
Capacité (en SMO)

Variation (%)



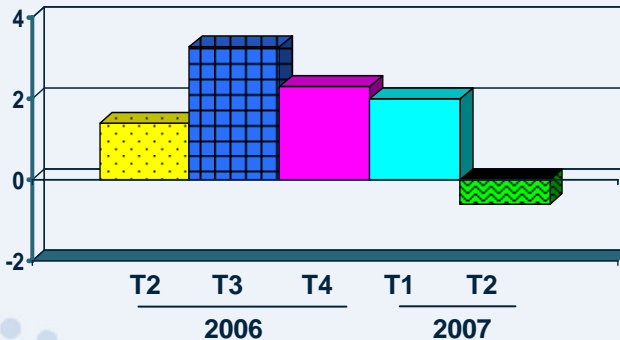
Coefficient d'occupation

Variation (en pp)



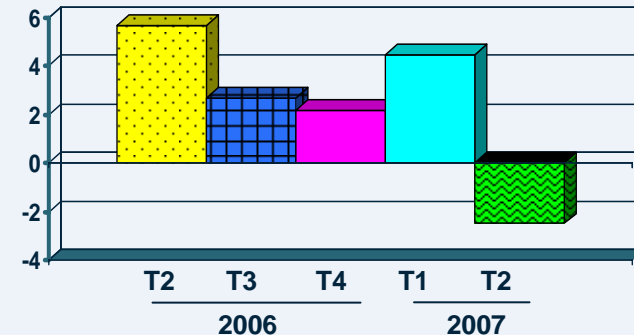
Rendement unitaire

Variation (%)



PPSMO

Variation (%)

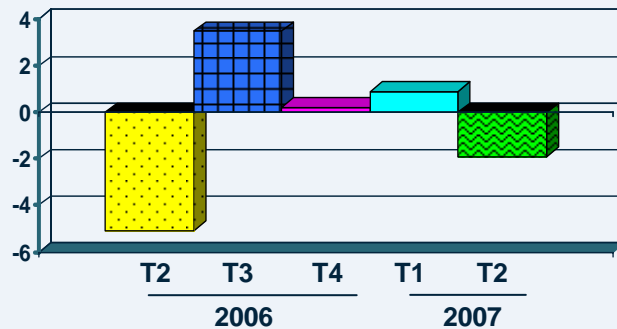


Lignes transpacifiques – Croissance de 7,1 % des PPSMO due à un bond de 6 % du rendement unitaire et à un coefficient d'occupation élevé

Variation sur 12 mois

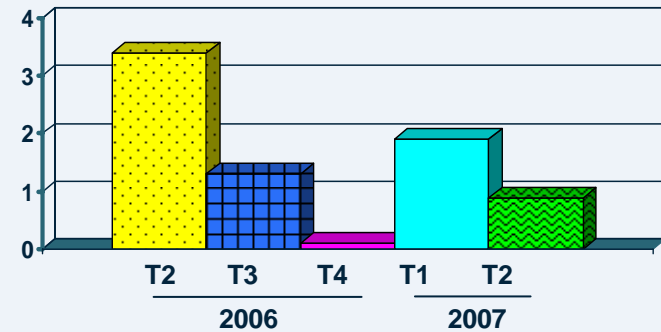
Capacité (en SMO)

Variation (%)



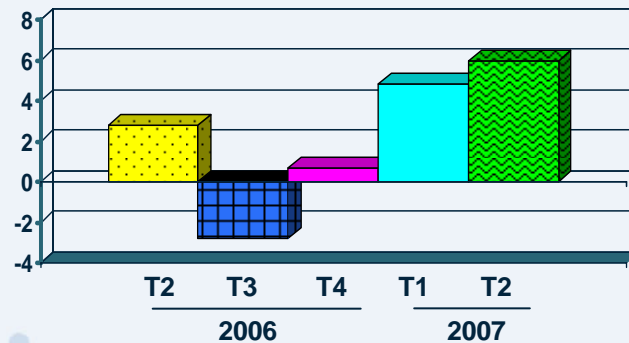
Coefficient d'occupation

Variation (en pp)



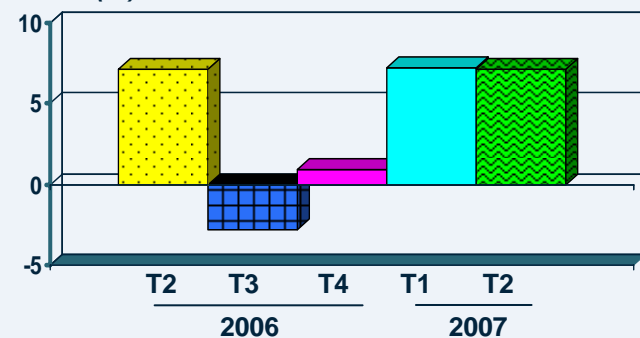
Rendement unitaire

Variation (%)



PPSMO

Variation (%)

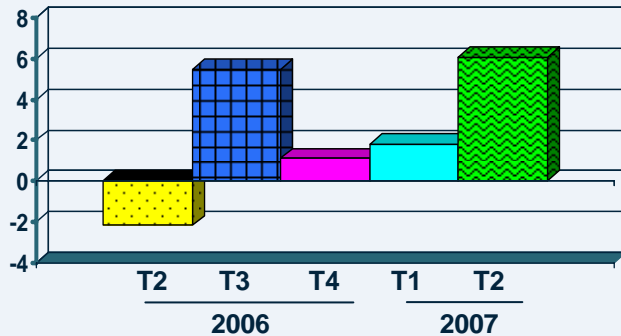


Antilles, Amérique latique et Australie – Baisse de 0,9 % des PPSMO imputable au faible coefficient d'occupation annulé par la hausse du rendement unitaire

Variation sur 12 mois

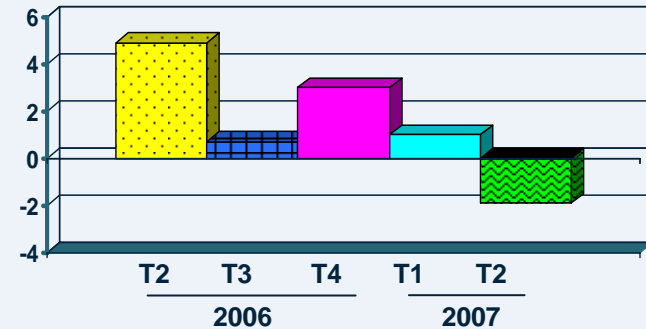
Capacité (en SMO)

Variation (%)



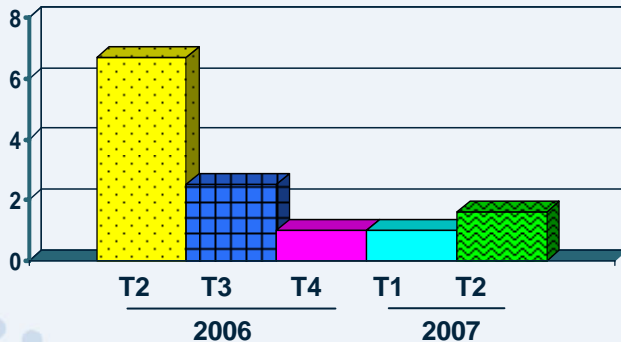
Coefficient d'occupation

Variation (en pp)



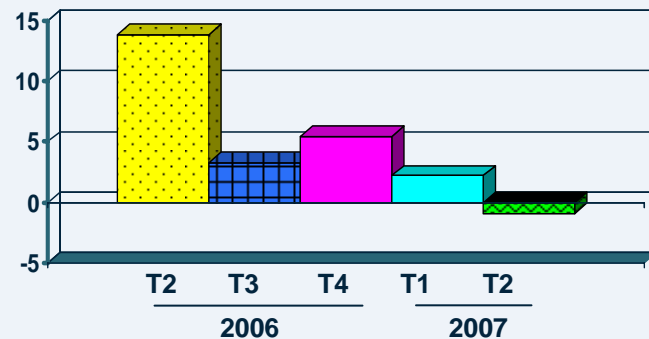
Rendement unitaire

Variation (%)



PPSMO

Variation (%)

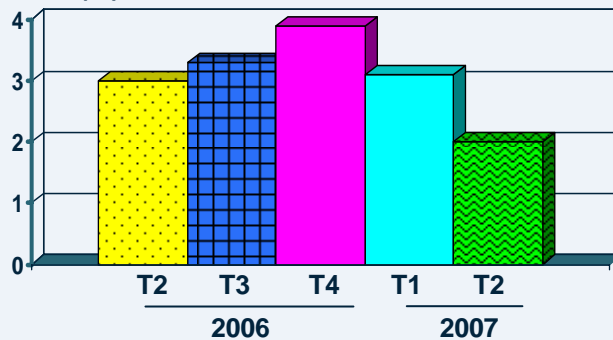


Total – Augmentation de 1,3 % des PPSMO à l'échelle du réseau attribuable à une hausse du rendement unitaire et du coefficient d'occupation

Variation sur 12 mois

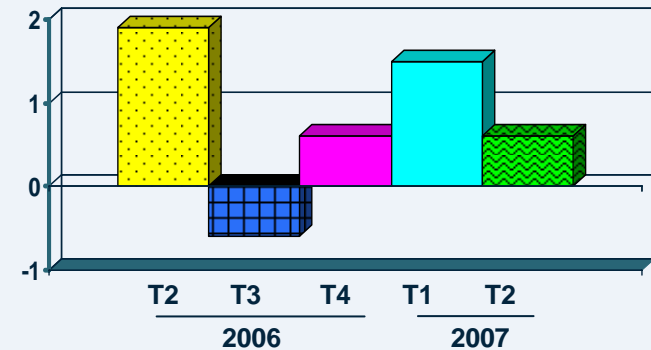
Capacité (en SMO)

Variation (%)



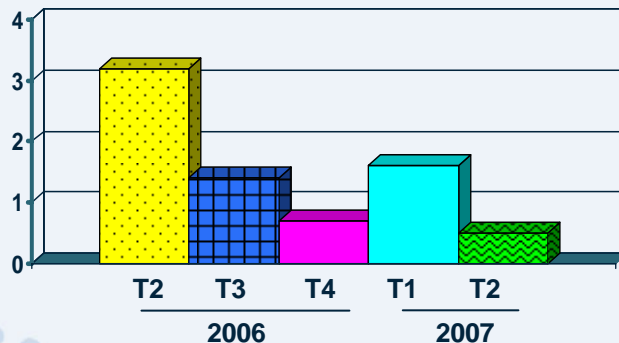
Coefficient d'occupation

Variation (en pp)



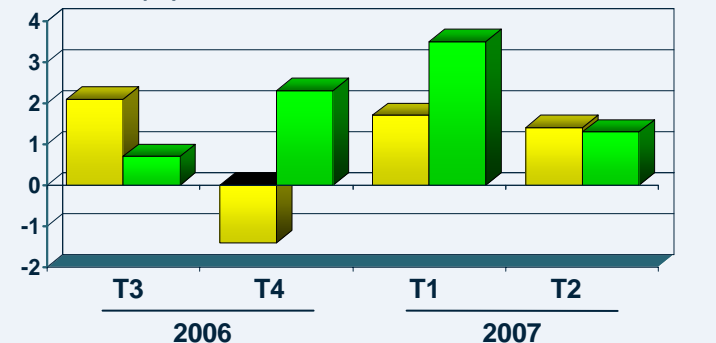
Rendement unitaire

Variation (%)



PPSMO

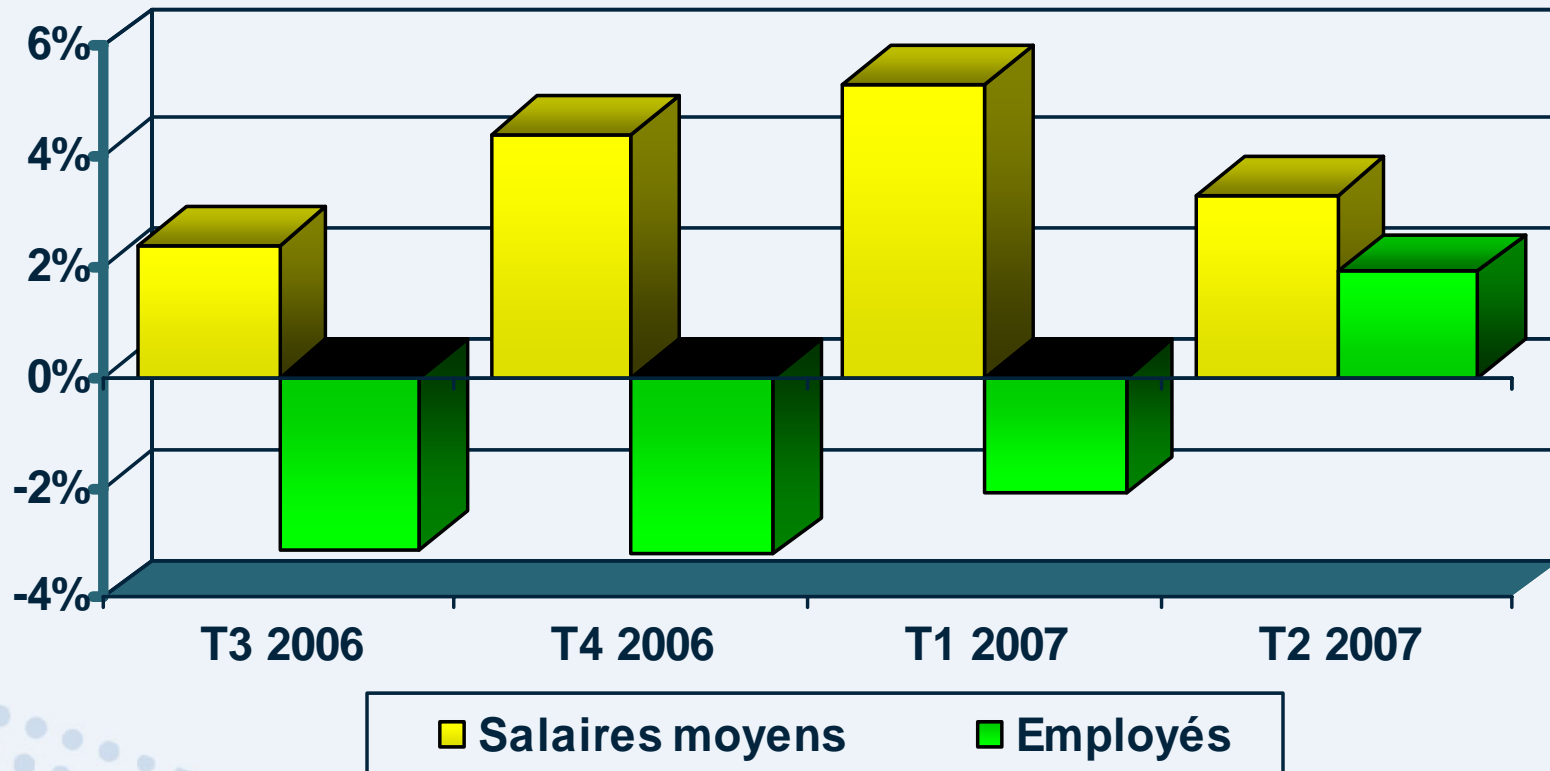
Variation (%)



Hausse des salaires moyens de 3,3 %; croissance de 1,9 % de l'effectif, ou 447 employés

(Variation sur 12 mois – Salaires moyens et employés)

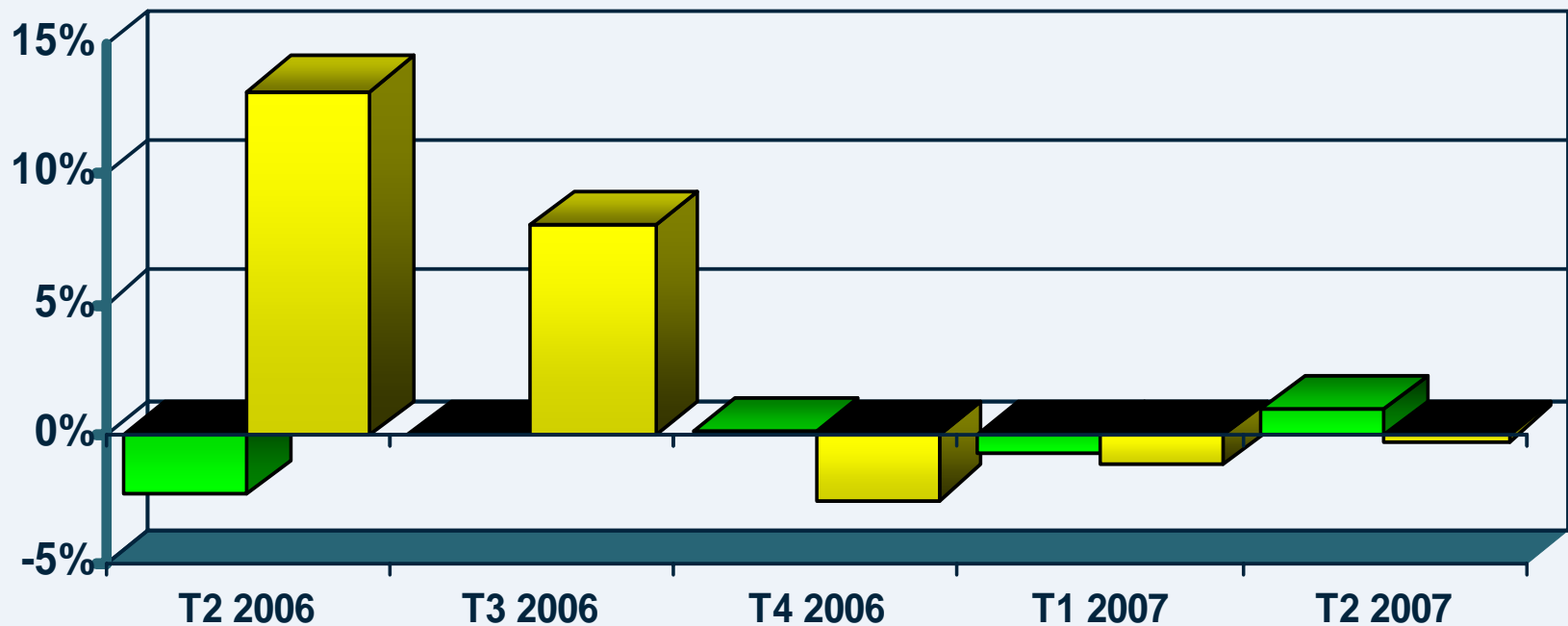
Variation sur 12 mois (%)



Baisse de 0,2 % du coût par litre et hausse de 1,0 % de la productivité du carburant consommé grâce au retrait de un avion-cargo

(Productivité du carburant consommé et coût unitaire)

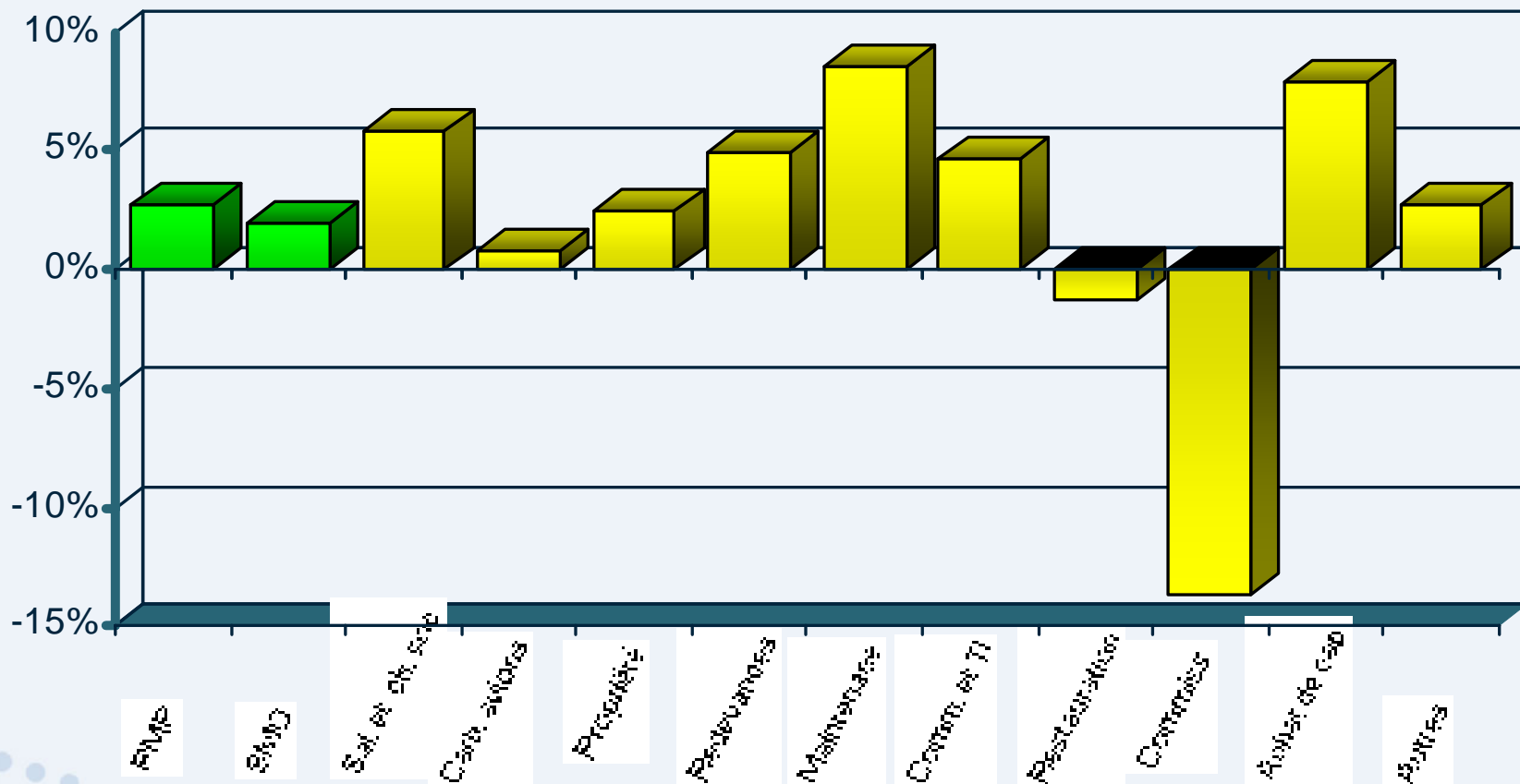
Variation sur 12 mois (%)



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

Catégorie « Autres » en hausse de 2,7 % en raison des coûts liés aux forfaits terrestres de VAC, à la location de matériel, à la formation, aux équipages, aux cartes de crédit et aux inconvients subis par les clients

Variation sur 12 mois (%)

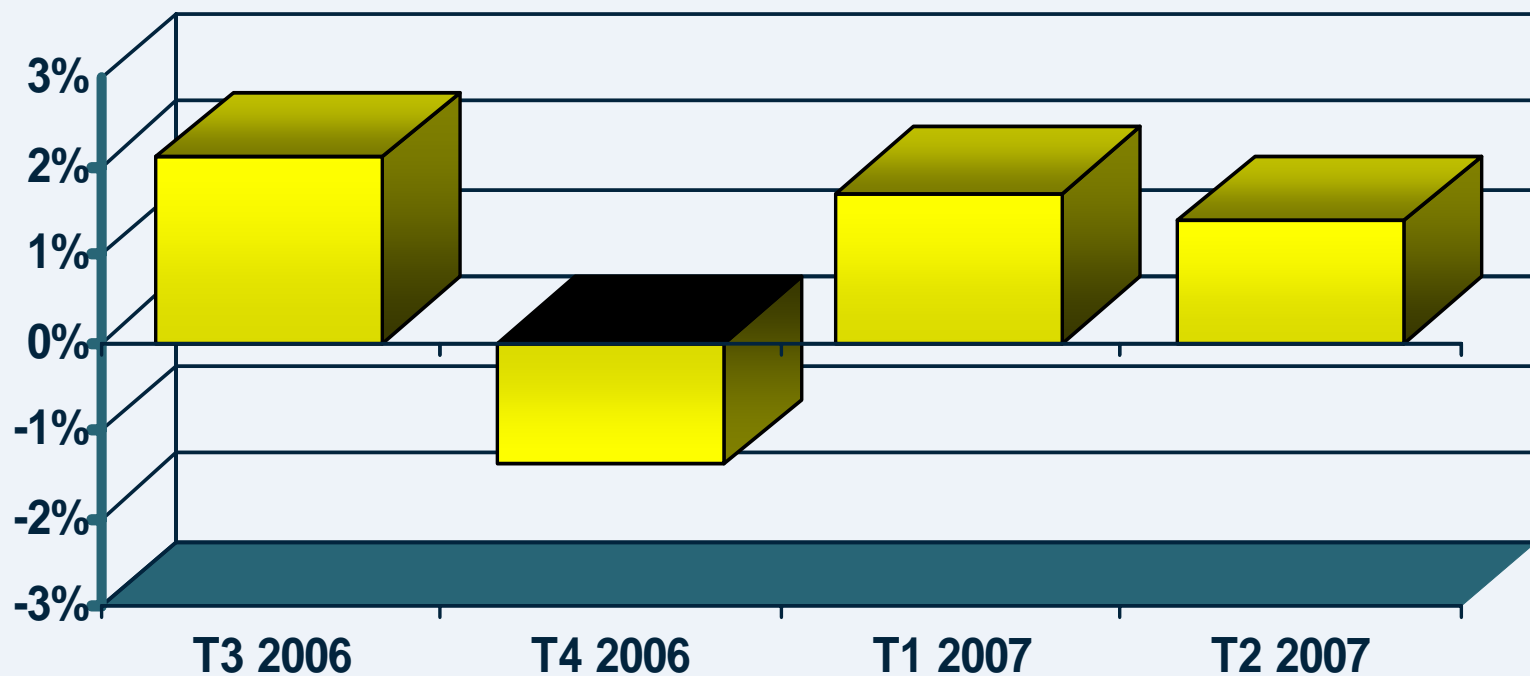


T2 2007/2006

Augmentation de 1,4 % du coût unitaire due à la hausse des salaires moyens, de l'effectif et de la charge de maintenance

(Coût par SMO)

Variation sur 12 mois (%)



Mise en garde concernant les énoncés prospectifs

Certains énoncés de cette présentation sur le deuxième 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, 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 ainsi que les facteurs précisés dans cette présentation sur le deuxième 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 ainsi qu'à la section 14 du Rapport de gestion du deuxième trimestre de 2007 du 10 août 2007. Les énoncés prospectifs aux présentes représentent les attentes de la Société en date du 9 août 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 

