

# Communiqué

---

## AIR CANADA PRÉSENTE SES RÉSULTATS DU DEUXIÈME TRIMESTRE

*Par suite de la distribution par Gestion ACE Aviation Inc. (« ACE ») de parts du Fonds de revenu Jazz Air le 24 mai 2007, la participation d'ACE dans le Fonds de revenu Jazz Air est passée de 58,8 % à 49,0 %. Le Fonds de revenu Jazz Air détient la totalité des parts en circulation de Jazz Air SEC (« Jazz »). Ce changement dans la participation a donné lieu à une reconsidération de l'entité devant consolider Jazz et, par conséquent, il a été déterminé que Fonds de revenu Jazz Air (et non Air Canada) serait le principal bénéficiaire de Jazz en vertu de la NOC-15, Consolidation des entités à détenteurs de droits variables, des PCGR du Canada. Depuis la distribution, Air Canada ne consolide plus les résultats de Jazz et ne compte plus qu'un secteur isolable. Avant la distribution, Air Canada avait deux secteurs isolables : Services Air Canada et Jazz. Par suite de la déconsolidation du 24 mai 2007, les résultats consolidés d'Air Canada du deuxième trimestre de 2007 et du premier semestre de 2007 ne sont pas directement comparables à ses résultats consolidés des périodes correspondantes de 2006. Le présent communiqué met en lumière les résultats du secteur d'« Air Canada » (auparavant le secteur des « Services Air Canada »).*

### POINTS SAILLANTS DU DEUXIÈME TRIMESTRE DE 2007

- Bénéfice net de 155 M\$ au deuxième trimestre de 2007, comparativement à un bénéfice net de 152 M\$ au même trimestre de 2006.
- Bénéfice d'exploitation de 88 M\$ au deuxième trimestre de 2007, comparativement à un bénéfice d'exploitation de 113 M\$ au même trimestre de 2006, soit une diminution de 25 M\$.
- BAIIALA<sup>1</sup> de 295 M\$ au deuxième trimestre de 2007, comparativement à un BAIIALA<sup>1</sup> de 314 M\$ au même trimestre de 2006, soit une diminution de 19 M\$.
- Augmentation des produits passages de 74 M\$, ou 3 %, par rapport au deuxième trimestre de 2006, surtout en raison de la croissance de 3 % du trafic en regard d'un accroissement de la capacité de 2 %.
- Coefficient d'occupation de 82,7 %, un record pour le deuxième trimestre.
- Diminution du déficit de solvabilité au titre des régimes de retraite agréés canadiens de la Société de 1 655 M \$ le 1<sup>er</sup> janvier 2006 à 542 M\$ le 1<sup>er</sup> janvier 2007.

MONTRÉAL, le 10 août 2007 – Air Canada a annoncé aujourd'hui un bénéfice net de 155 M\$ pour le deuxième trimestre de 2007, comparativement à un bénéfice net de 152 M\$ pour le même trimestre de 2006. Ce bénéfice net comprend des gains de 160 M\$ tirés de la réévaluation d'éléments monétaires libellés en devises, comparativement à 108 M\$ pour le même trimestre de l'exercice précédent.

La Société aérienne a déclaré un bénéfice d'exploitation de 88 M\$, ce qui représente une diminution de 25 M\$ par rapport au bénéfice d'exploitation de 113 M\$ enregistré au deuxième trimestre de 2006. Cette diminution est principalement attribuable aux coûts liés à la mise en service de nouveaux appareils et à la préparation d'appareils loués à rendre et de ceux à sous-louer. L'augmentation de 21 M\$ de ces coûts, par rapport au même trimestre de l'exercice précédent, a été, en partie, contrebalancée par les produits tirés de la sous-location, représentant 6 M\$ au deuxième trimestre de 2007. Ces coûts transitoires liés au parc aérien seront compensés

par une diminution des coûts de carburant et de maintenance grâce à l'arrivée d'appareils plus efficaces dans le parc aérien, ainsi que par une hausse des produits tirés de la sous-location au cours des prochains trimestres.

Les produits passages ont progressé de 74 M\$, ou 3 %, par rapport au deuxième trimestre de 2006, surtout en raison de la hausse de 3 % du trafic en regard d'un accroissement de la capacité de 2 %. Les produits passages par siège-mille offert (PPSMO) ont augmenté de 1 % comparativement au deuxième trimestre de 2006. La hausse des produits passages au cours du trimestre a été, en partie, contrebalancée par une réduction de 19 M\$ des produits fret, qui découle principalement d'une diminution de la capacité tout-cargo. Le BAIIALA<sup>1</sup> a totalisé 295 M\$, en baisse de 19 M\$ par rapport à la même période, en 2006.

Le coût unitaire, mesuré en charges d'exploitation par sièges-milles offerts (SMO), a augmenté de 1 % par rapport au deuxième trimestre de 2006. Exclusion faite de la charge de carburant, le coût unitaire a augmenté de 2 % au cours du deuxième trimestre de 2006, principalement en raison des hausses de salaires, de l'ajout d'appareils au parc aérien, ainsi que des coûts liés aux sous-locations et aux appareils rendus à leurs locataires.

Le déficit de solvabilité au titre des régimes de retraite agréés canadiens d'Air Canada est passé de 1 655 M \$, le 1<sup>er</sup> janvier 2006, à 542 M\$, le 1<sup>er</sup> janvier 2007, en raison d'un rendement excédentaire de 13,6 % des actifs des régimes de retraite (déduction faite des charges), d'importantes cotisations de la Société aux régimes et des taux d'intérêt stables en 2006. Cette amélioration se traduira par une baisse des obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite d'Air Canada en 2007, baisse qui devrait se poursuivre en 2008. Les cotisations au titre des régimes agréés canadiens sont réduites d'environ 115 M\$ en 2007 et devraient l'être de 150 M\$ pour l'exercice 2008, selon les évaluations actuarielles du 1<sup>er</sup> janvier 2007, comparativement aux évaluations de l'exercice précédent.

« Nos produits d'exploitation pour le trimestre sont encourageants, surtout en raison de la fermeté des marchés intra-Canada et de la région Asie-Pacifique, a affirmé Montie Brewer, président et chef de la direction. Nous avons réussi à gérer efficacement la capacité en Amérique du Nord pour atténuer la faiblesse du marché aux États-Unis. Cependant, le marché du Royaume-Uni n'a pas affiché un aussi bon rendement que prévu en raison de l'augmentation de la capacité du secteur, alors que les mesures de sûreté accrues et la multiplication par deux de la taxe de départ dans ce pays ont continué d'avoir une incidence nuisible sur les voyageurs. Nous prévoyons que ces tendances se poursuivront, y compris en ce qui a trait à la fermeté du marché intra-Canada. L'arrivée de nos appareils 777 de Boeing nous permettra de déplacer la capacité du Royaume-Uni à la région Asie-Pacifique afin de maximiser l'utilisation des actifs. En ce qui concerne l'avenir, les réservations continuent d'être nombreuses, ce qui devrait se traduire par une hausse constante du produit unitaire.

« L'importante réduction du déficit de solvabilité au titre des régimes de retraite de la Société au Canada, qui s'est produite plus rapidement que prévu, est une excellente nouvelle tant pour nos employés que pour nos actionnaires. Les versements au titre des services passés seront sensiblement réduits cette année, et nous prévoyons qu'il en sera ainsi l'an prochain également. Parallèlement, les coûts de prestations de la Société seront dorénavant réduits.

« Il reste beaucoup de travail à accomplir, mais nous avons réalisé des progrès en vue d'établir une base solide pour une rentabilité soutenue. Nous avons fait un bon bout de chemin au cours de ce trimestre, et nous nous attendons à ce que le second semestre soit encore meilleur.

« D'abord, au cours de ce trimestre, nous avons mis en service les quatre premiers appareils 777 de Boeing. À ce jour, nous avons pris livraison de 7 des 17 appareils 777 de Boeing que nous nous sommes engagés à acquérir. Ces appareils rehausseront la capacité au cours du second semestre de 2007 grâce à d'importantes économies de carburant et de maintenance.

« Ensuite, l'importante hausse des charges salariales enregistrée au premier semestre de 2007 devrait se relâcher au cours du second semestre en raison de la baisse des coûts liés aux heures supplémentaires, de la progression des salaires, de la formation et des indemnités de départ volontaire.

« Puis, notre programme de couverture nous a permis de répondre à 52 % de nos besoins en carburant pour le reste de l'exercice, et ce, à des prix avantageux. Ce programme, jumelé à l'appréciation du dollar canadien, devrait, si l'on tient compte des prix actuels du carburant, faire baisser notre facture de carburant en deçà du niveau de l'an dernier.

« Enfin, même si le renouvellement de notre parc aérien entraîne, au départ, des dépenses considérables pour la formation ainsi que des coûts de maintenance supplémentaires concernant les appareils mis hors service, nous prévoyons que les produits supplémentaires tirés de la sous-location au cours du second semestre contrebalanceront en partie ces coûts. En raison d'une forte demande d'appareils usagés, deux A340 et quatre A319 d'Airbus, actuellement en sous-location, sont à ce jour assujettis à des taux plus élevés en moyenne que les taux de location initiaux. C'est le cas de deux autres A319 et de huit A340 d'Airbus dont la sous-location est prévue au cours des 12 prochains mois. Des ententes ont été conclues en vue de la sous-location de tous les A340 d'Airbus auprès de locataires de grande qualité à des taux supérieurs au montant initial à l'exception de deux A340 d'Airbus faisant l'objet de contrats de location-exploitation qui seront rendus à leurs locataires au cours du quatrième trimestre de 2007.

« Le trimestre s'est terminé sur une note très favorable alors que, dans le cadre d'un sondage indépendant mené auprès de 14 millions de voyageurs aériens, le plus important sondage de la sorte à l'échelle mondiale, Air Canada a été classée Meilleure société aérienne en Amérique du Nord. Ce plus récent honneur, combiné à la croissance soutenue du trafic et à des coefficients d'occupation inégalés, témoigne des efforts de tous les instants de la part de nos employés, qui gagnent la fidélité de nos clients à l'égard de la nouvelle Air Canada. »

## **Réalisations au deuxième trimestre de 2007**

- Plus haut coefficient d'occupation jamais atteint pour le deuxième trimestre, à 82,7 %.
- Prise de livraison de un appareil 777-200 et de trois appareils 777-300 appareils de Boeing, pendant le trimestre. À ce jour, Air Canada a pris livraison, au total, de cinq appareils 777-300 et de deux appareils 777-200 de Boeing. Les appareils 777-300 de Boeing que possède Air Canada permettent une économie de 15 % sur les coûts d'exploitation par siège comparativement au rendement des appareils A340-300 d'Airbus. La comparaison entre

**AIR CANADA** 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

l'appareil 777-200 de Boeing que possède Air Canada et les appareils A340-500 d'Airbus devrait révéler une économie du même ordre.

- Modification de la commande d'appareils 787 de Boeing, qui était initialement de 14 appareils, afin d'ajouter des options d'achat sur 23 autres appareils; il s'agit de la plus importante commande passée par un transporteur dans les Amériques. La consommation de carburant et les coûts de maintenance des appareils 787 devraient être sensiblement moindres que pour les appareils 767-300.
- Mise en service de quatre appareils 190 d'Embraer pendant le trimestre. À ce jour, Air Canada a pris livraison de 30 appareils 190 d'Embraer sur les 45 appareils commandés. Les appareils 190 d'Embraer que possède Air Canada permettent des économies de 19 % par trajet comparativement aux coûts engendrés par les appareils A319 d'Airbus.
- Ajout de services sans escale (Calgary–Seattle et Vancouver–Sacramento) et de services saisonniers (Montréal–Rome et St. John's–Londres Heathrow).
- Pénétration Internet au Canada de 63 %, soit une augmentation de 13,0 points par rapport au deuxième trimestre de 2006 et de 2,0 points comparativement au premier trimestre de 2007. Proportion de 73 % des ventes intra-Canada du deuxième trimestre réalisées directement auprès d'Air Canada, que ce soit en ligne ou au moyen des centres téléphoniques
- Utilisation des bornes d'enregistrement libre-service par environ 60 % de la clientèle d'Air Canada au deuxième trimestre. Étiquetage des bagages en libre-service offert à Montréal et à Vancouver, à certaines bornes.
- Accroissement de la disponibilité de l'enregistrement mobile pour les passagers avec bagages sur les vols intérieurs, transfrontaliers et internationaux.
- Commandites annoncées dans le cadre des Jeux olympiques et paralympiques : transporteur officiel des Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010, transporteur officiel des équipes canadiennes olympiques aux Jeux de 2008 à Beijing, de 2010 à Vancouver et de 2012 à Londres, ainsi qu'un don de 600 000 \$ versé au Comité paralympique canadien.
- Classée *Meilleure société aérienne en Amérique du Nord* pour la deuxième fois en trois ans dans le cadre d'un sondage réalisé par Skytrax auprès de 14 millions de voyageurs.
- Transporteur favori des agents de voyages canadiens selon un sondage effectué par Baxter Travel Media auprès des agents de voyages.

## 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 location 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 lecteur se reportera au Rapport de gestion du deuxième trimestre de 2007 d'Air Canada, qui sera déposé sur SEDAR, pour un rapprochement du BAIIALA et du bénéfice d'exploitation (perte).

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 à [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 la rubrique « Facteurs de risque » du Rapport de gestion d'Air Canada pour 2006 daté du 14 février 2007. Les énoncés prospectifs contenus dans ce communiqué représentent les attentes d'Air Canada en date de ceux-ci et peuvent changer après cette date. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés prospectifs à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs, ou pour quelque autre motif, sauf comme l'exigent les règles de sûreté en vigueur.

- 30 -

## **RENSEIGNEMENTS**

---

**Relations avec les investisseurs :** (514) 422-7837

**Relations avec les actionnaires :** (514) 205-7856

**Internet :** [www.aircanada.ca](http://www.aircanada.ca)

**AIR CANADA** 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

POINTS SAILLANTS	Deuxième trimestre de 2007	Deuxième trimestre de 2006		Cumul au deuxième trimestre de 2007	Cumul au deuxième trimestre de 2006
<b>Air Canada<sup>1)</sup></b> (auparavant le secteur des « Services Air Canada »)					
<b>Données financières</b> (en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)			Variation (en \$)		Variation (en \$)
Produits d'exploitation	2 635	2 576	59	5 169	4 970
Bénéfice (perte) d'exploitation	88	113	(25)	10	(11)
Bénéfice (perte) d'exploitation, avant charges exceptionnelles <sup>2)</sup>	88	113	(25)	10	17
Produits (charges) hors exploitation	(33)	(46)	13	(25)	(86)
Bénéfice (perte) avant intérêts minoritaires, écart de change et impôts sur les bénéfices	55	67	(12)	(15)	(97)
Bénéfice de la période	155	152	3	121	26
Marge d'exploitation (%)	3,3 %	4,4 %	(1,1) pp	0,2 %	(0,2) %
Marge d'exploitation (%), avant charges exceptionnelles <sup>2)</sup>	3,3 %	4,4 %	(1,1) pp	0,2 %	0,3 %
BAIIALA <sup>3)</sup>	295	314	(19)	418	388
BAIIALA, avant charges exceptionnelles <sup>2)</sup> 3)	295	314	(19)	418	416
Marge BAIIALA (%)	11,2 %	12,2 %	(1,0) pp	8,1 %	7,8 %
Trésorerie et équivalents de trésorerie, et placements à court terme	1 751	1 557	194	1 751	1 557
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	86	78	8	293	369
<b>Statistiques d'exploitation</b>			Variation (en %)		Variation (en %)
Passagers-milles payants (PMP) (en millions)	12 580	12 248	3	24 394	23 488
Sièges-milles offerts (SMO) (en millions)	15 220	14 925	2	29 955	29 212
Coefficient d'occupation	82,7 %	82,1 %	0,6 pp	81,4 %	80,4 %
Rendement unitaire par PMP (en cents)	18,5	18,4	1	18,3	18,1
Produits passages par SMO (en cents)	15,3	15,1	1	14,9	14,6
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	17,3	17,3	0	17,3	17,0
Charges d'exploitation par SMO (en cents)	16,7	16,5	1	17,2	17,1
Charges d'exploitation par SMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	12,6	12,3	2	13,1	12,9
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>4)</sup>	12,6	12,3	2	13,1	12,9
Effectif moyen (équivalents temps plein ou ETP) (en milliers)	24,3	23,8	2	23,8	23,9
Avions en service à la clôture de la période <sup>5)</sup>	329	327	1	329	327
Utilisation moyenne des avions (en heures par jour) <sup>6)</sup> 7)	10,7	10,2	5	10,8	10,2
Longueur moyenne des étapes (en milles) <sup>7)</sup>	855	862	(1)	865	861
Prix du litre de carburant (en cents) <sup>8)</sup>	67,2	67,3	0	65,1	65,5
Consommation de carburant (en millions de litres)	941	932	1	1 866	1 822

1) Par suite de la distribution spéciale par ACE des parts du Fonds de revenu Jazz Air le 24 mai 2007, la participation d'ACE dans le Fonds de revenu Jazz Air est passée de 58,8 % à 49 %. Le Fonds de revenu Jazz Air détient la totalité des parts en circulation de Jazz Air SEC. Depuis la distribution, Air Canada ne consolide plus les résultats de Jazz SEC dans ses états financiers puisqu'elle n'est plus considérée comme la principale bénéficiaire de Jazz Air SEC en vertu de la note d'orientation 15, *Consolidation des entités à détenteurs de droits variables*, (« NOC-15 »), des PCGR du Canada. Il convient de se reporter à la section 1 du Rapport de gestion du deuxième trimestre de 2007 d'Air Canada pour de plus amples renseignements. Depuis le 24 mai 2007, Air Canada ne compte qu'un seul secteur d'activité : Air Canada. Avant cette date, Air Canada comptait deux secteurs d'activité : Services Air Canada et Jazz.

2) 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\$.

3) Le BAIIALA est une unité de mesure 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, ne relevant pas des PCGR. 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 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 saurait être comparé à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

Le BAIIALA est rapproché du résultat d'exploitation comme suit :  
(en millions de dollars)

	Deuxième trimestre de 2007	Deuxième trimestre de 2006	Cumul au deuxième trimestre de 2007	Cumul au deuxième trimestre de 2006
Bénéfice (perte) d'exploitation	88	113	10	(11)
Rajouter :				
Locations avions	71	83	144	166
Amortissement et désuétude	136	118	264	233
BAIIALA	295	314	418	388
Rajouter :				
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre <sup>3)</sup>	-	-	-	28
BAIIALA, avant charges exceptionnelles	295	314	418	416

4) 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 globales 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 15, *Mesures financières hors PCGR*, du Rapport de gestion du deuxième trimestre de 2007 d'Air Canada pour obtenir un complément d'information.

5) Le parc d'appareils en service ne comprend pas les avions-cargos affrétés en 2007 et 2006.

6) À l'exclusion du temps d'arrêt pour la maintenance.

7) À l'exclusion des transporteurs tiers (autres que Jazz) assurant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité.

8) Compte tenu des charges de manutention et de couverture du carburant.