

Quatrième trimestre de 2007

Le 7 février 2008

Table des matières

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

Air Canada affiche un bénéfice d'exploitation record de 72 M\$

(en millions)	T4 2007	T4 2006	Variation favorable (non favorable)
Produits d'exploitation	2 513 \$	2 423 \$	90 \$
Charges d'exploitation	2 441	2 428	(13)
Bénéfice d'exploitation	72 \$	(5) \$	77 \$
Bénéfice d'exploitation (excl. faite de la charge exceptionnelle*)	72 \$	(13) \$	85 \$
BAIIALA	274 \$	213 \$	61 \$
BAIIALA (excl. faite de la charge exceptionnelle*)	274 \$	205 \$	69 \$

* Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre

Hausse de 5 M\$ des intérêts débiteurs nets au T4

<i>(en millions)</i>	T4 2007	Variation favorable (non favorable)
Intérêts débiteurs nets	(47) \$	(5) \$
Perte à la cession d'actifs en 2006	-	10
Autres charges hors exploitation	(5)	(5)
Total des charges hors exploitation	(52) \$	- \$

T4 2007

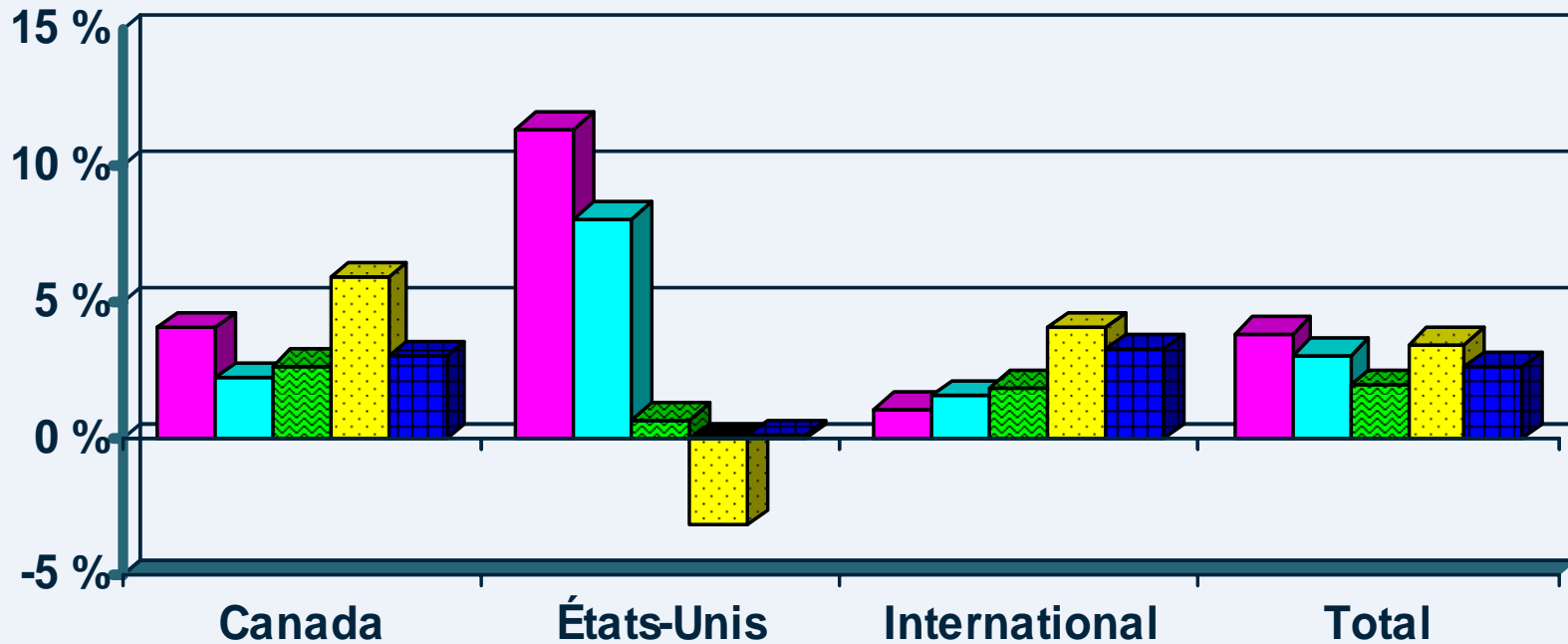
Exercice en cours – exercice précédent

	SMO	PMP	Coeff. d'occ.	Rendement unitaire	PPSMO	Produits
Lignes canadiennes	↑ 3,0 %	↑ 2,5 %	↓ 0,4 pp	↑ 5,3 %	↑ 4,8 %	↑ 8,0 %
Lignes transfrontalières	↑ 0,1 %	↑ 1,0 %	↑ 0,7 pp	↑ 4,3 %	↑ 5,3 %	↑ 5,4 %
Lignes transatlantiques	↑ 4,4 %	↑ 4,1 %	↓ 0,2 pp	↓ 3,7 %	↓ 4,0 %	↑ 0,3 %
Lignes transpacifiques	↑ 0,3 %	↓ 2,0 %	↓ 1,9 pp	↓ 2,3 %	↓ 4,5 %	↓ 4,2 %
Lignes d'Amérique latine et autres	↑ 6,2 %	↑ 11,2 %	↑ 3,5 pp	↓ 2,9 %	↑ 1,6 %	↑ 7,9 %
Total	↑ 2,6 %	↑ 2,6 %	0,0 pp	↑ 2,1 %	↑ 2,1 %	↑ 4,8 %
			Total des charges			↑ 0,6 %
			Total des CESMO		↓ 2,0 %	
			Total des CESMO, excl. faite de la charge de carburant		↓ 3,9 %	

Ralentissement de la croissance de la capacité au T4, en particulier à l'échelle nationale

(Variation de la capacité sur 12 mois)

Variation des SMO (%)

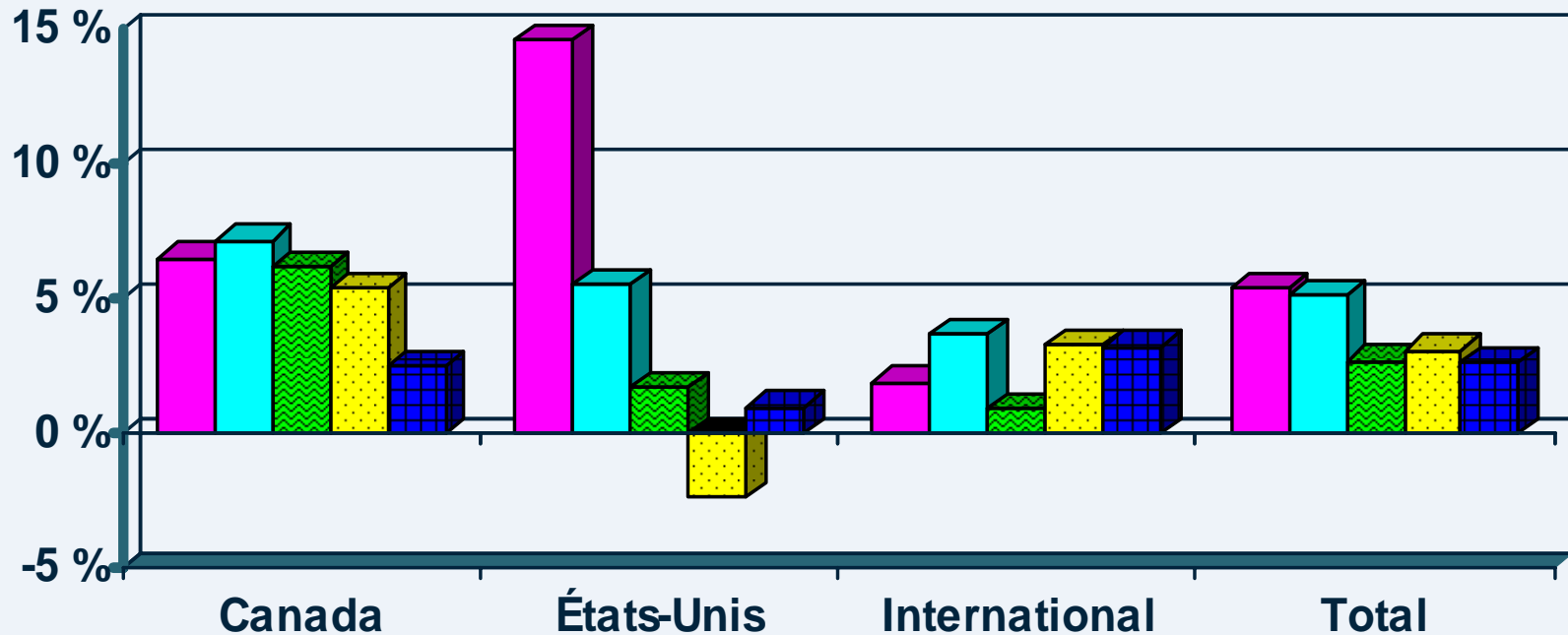


■ T4 2006/2005 ■ T1 2007/2006 ■ T2 2007/2006 ■ T3 2007/2006 ■ T4 2007/2006

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

(Variation du trafic sur 12 mois)

Variation des PMP (%)

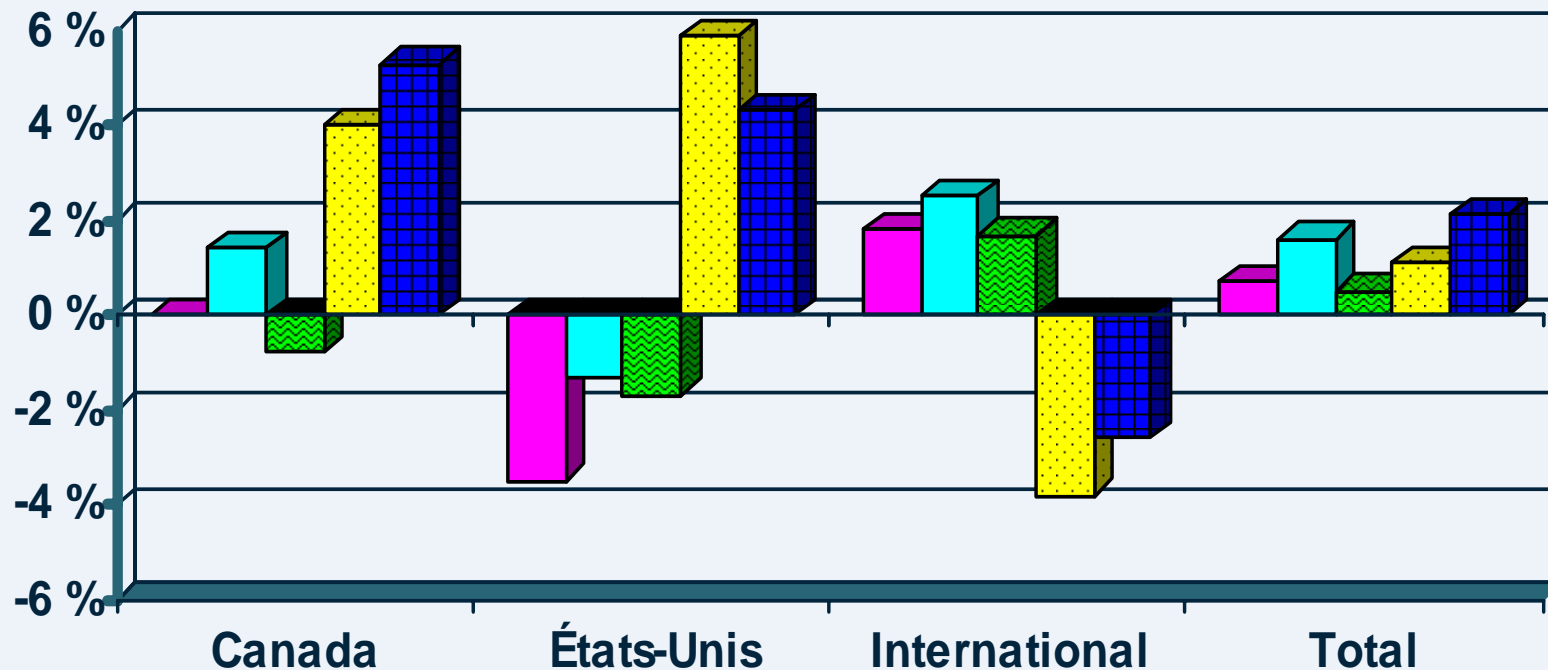


■ T4 2006/2005 ■ T1 2007/2006 ■ T2 2007/2006 ■ T3 2007/2006 ■ T4 2007/2006

Rendement unitaire très élevé sur le marché nord-américain

(Variation du rendement unitaire sur 12 mois)

Variation du rendement unitaire (%)

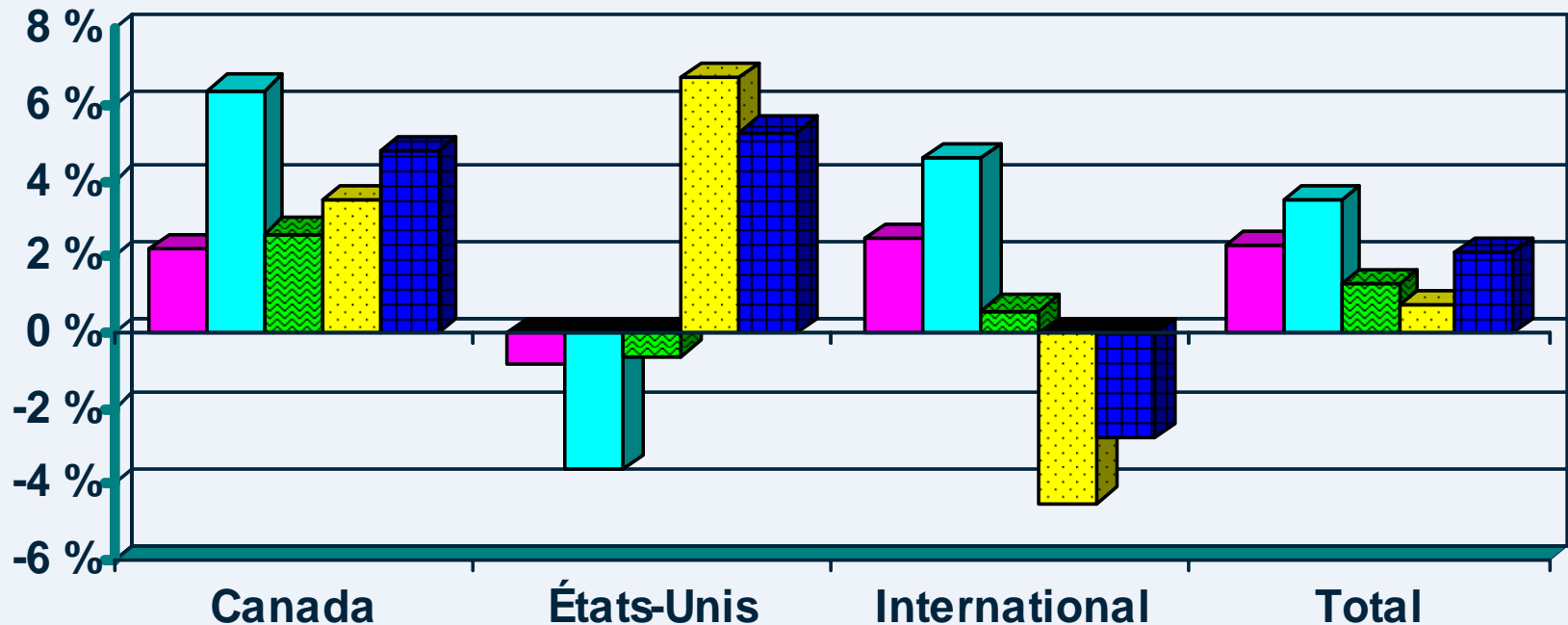


■ T4 2006/2005 ■ T1 2007/2006 ■ T2 2007/2006 ■ T3 2007/2006 ■ T4 2007/2006

Excellents PPSMO en Amérique du Nord, faible rendement à l'international

(Variation des PPSMO sur 12 mois)

Variation des PPSMO (%)

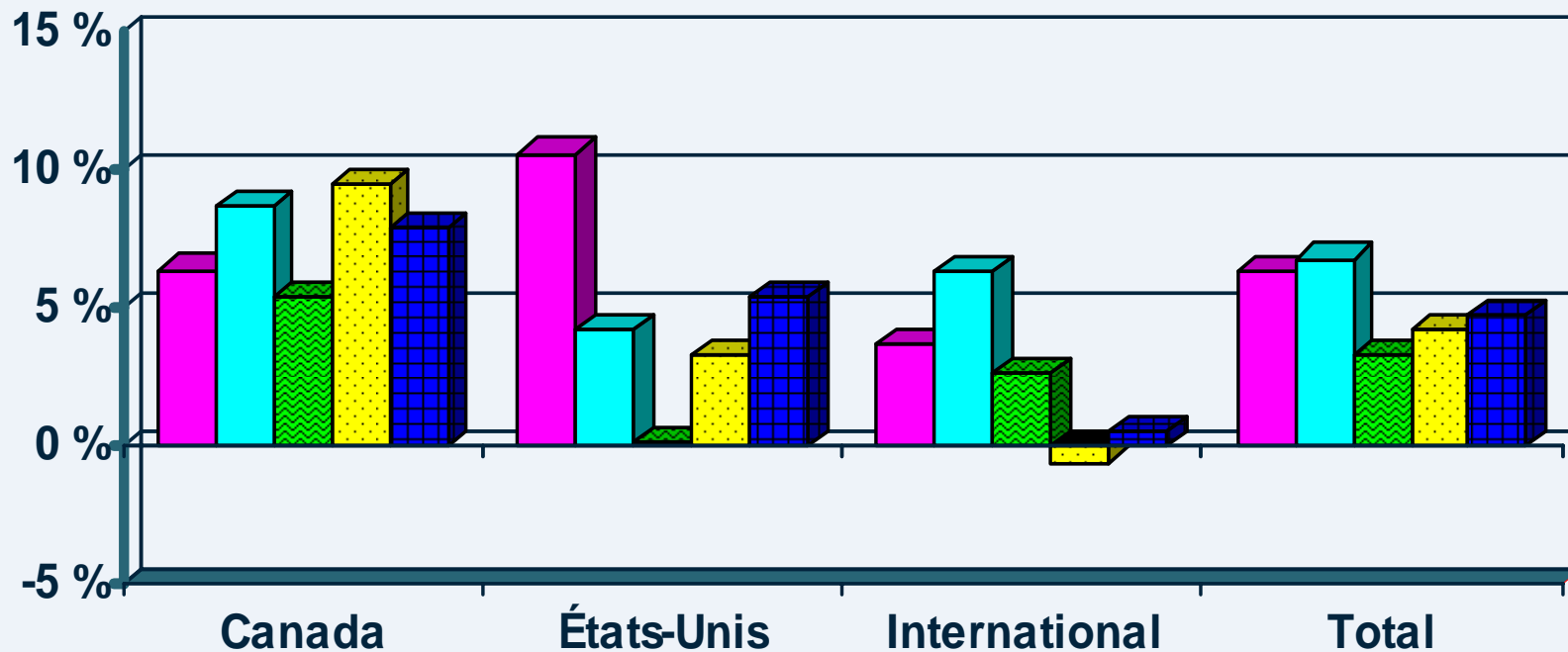


■ T4 2006/2005 ■ T1 2007/2006 ■ T2 2007/2006 ■ T3 2007/2006 ■ T4 2007/2006

Croissance des produits passages réseau attribuable, à près de 75 %, aux vols intérieurs

(Variation des produits passages sur 12 mois)

Variation des produits (%)



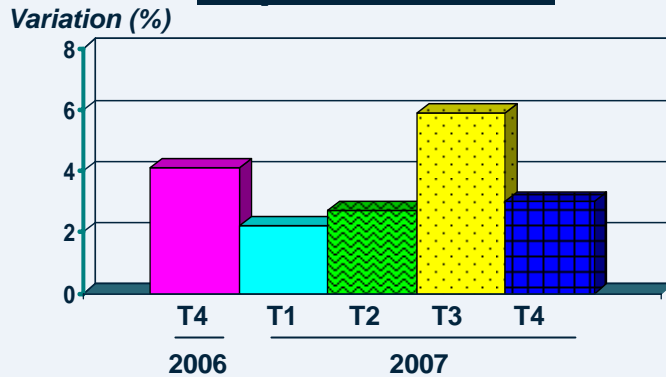
■ T4 2006/2005 ■ T1 2007/2006 ■ T2 2007/2006 ■ T3 2007/2006 ■ T4 2007/2006

Lignes canadiennes –

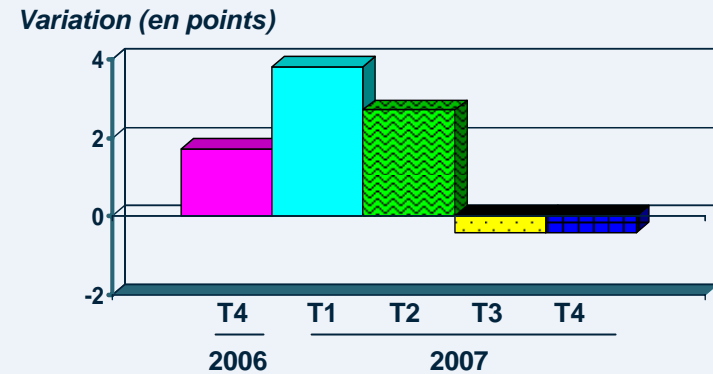
Hausse de 4,8 % des PPSMO au T4 par suite du rendement plus élevé

Variation sur 12 mois

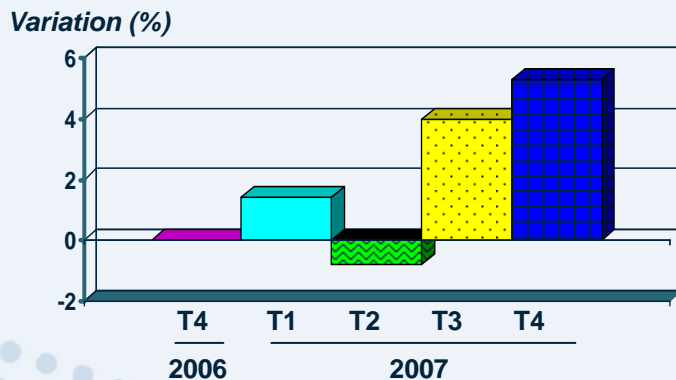
Capacité (en SMO)



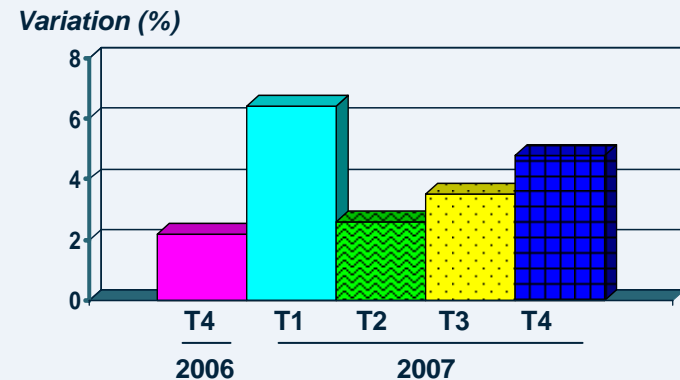
Coefficient d'occupation



Rendement unitaire



PPSMO



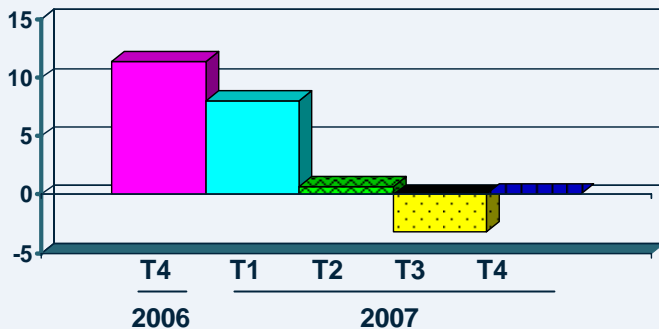
Lignes frontalières –

Augmentation de 5,3 % des PPSMO également attribuable à l'excellent rendement

Variation sur 12 mois

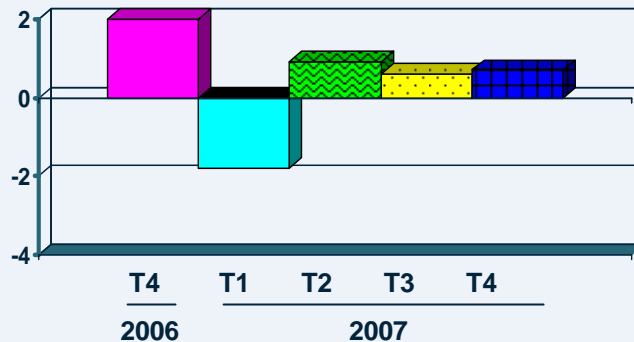
Capacité (en SMO)

Variation (%)



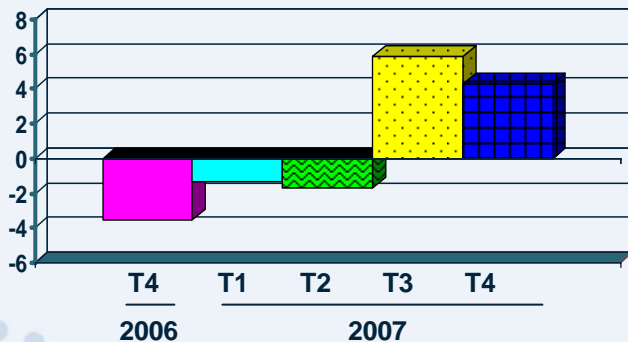
Coefficient d'occupation

Variation (en points)



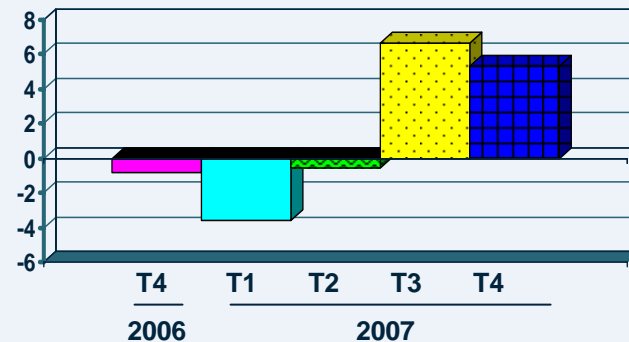
Rendement unitaire

Variation (%)



PPSMO

Variation (%)

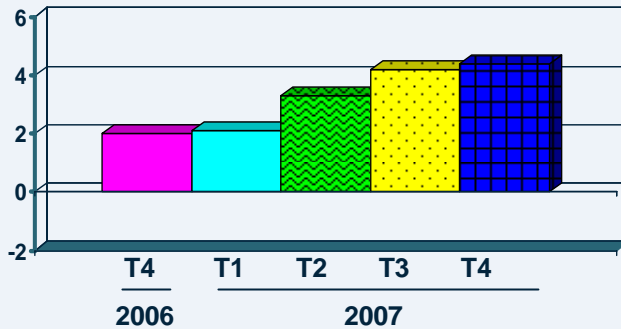


Lignes transatlantiques – Plus grande concurrence d'où les tarifs réduits

Variation sur 12 mois

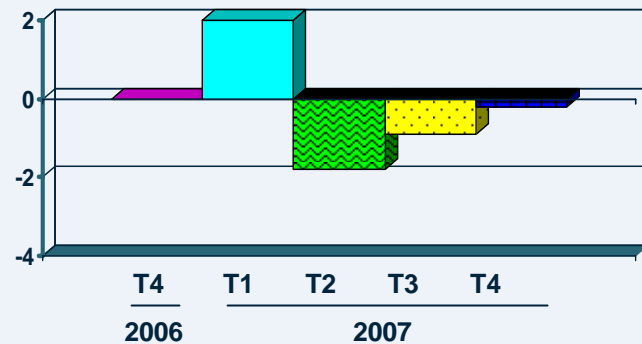
Capacité (en SMO)

Variation (%)



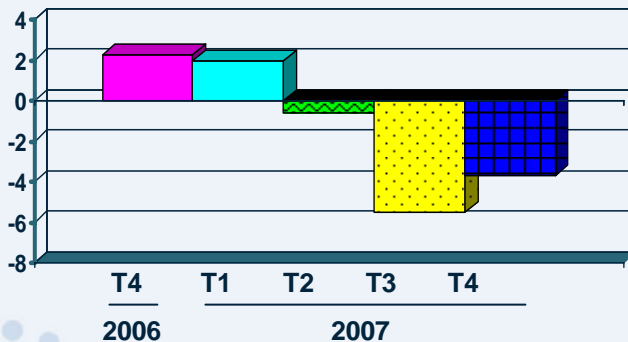
Coefficient d'occupation

Variation (en points)



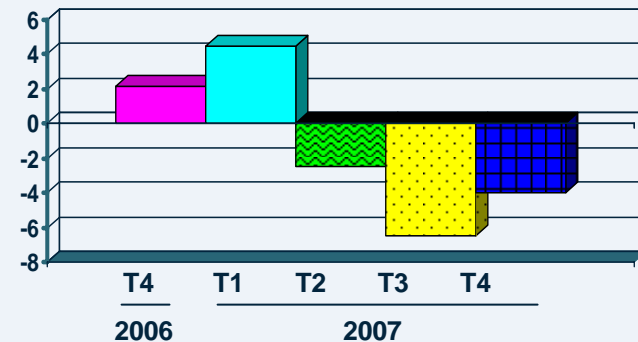
Rendement unitaire

Variation (%)



PPSMO

Variation (%)



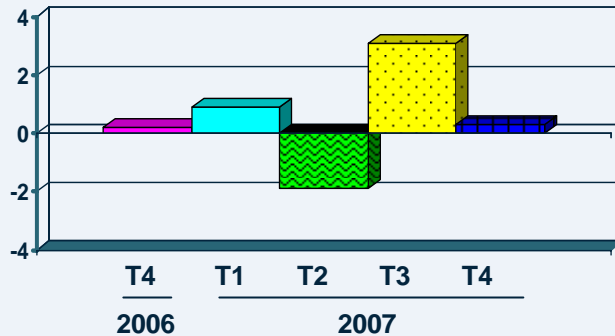
Lignes transpacifiques –

Diminution de 4,5 % des PPSMO par suite de la baisse du rendement et du repli du coefficient d'occupation

Variation sur 12 mois

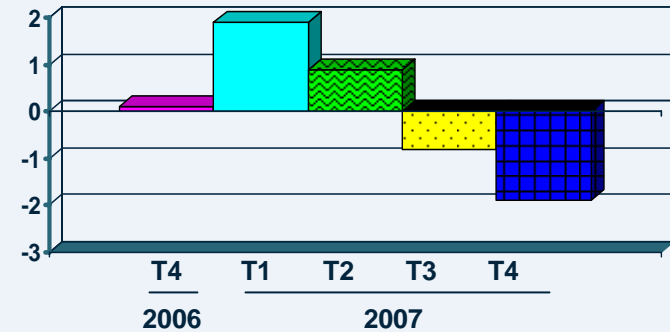
Capacité (en SMO)

Variation (%)



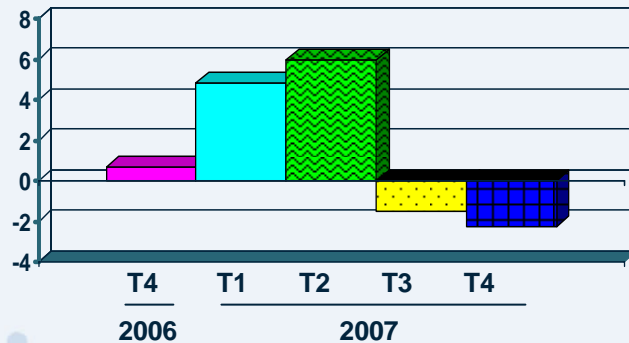
Coefficient d'occupation

Variation (en points)



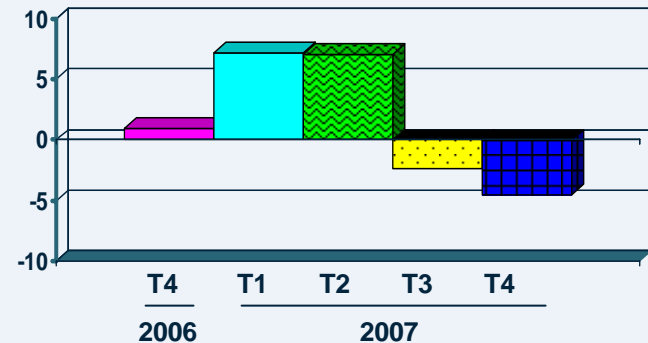
Rendement unitaire

Variation (%)



PPSMO

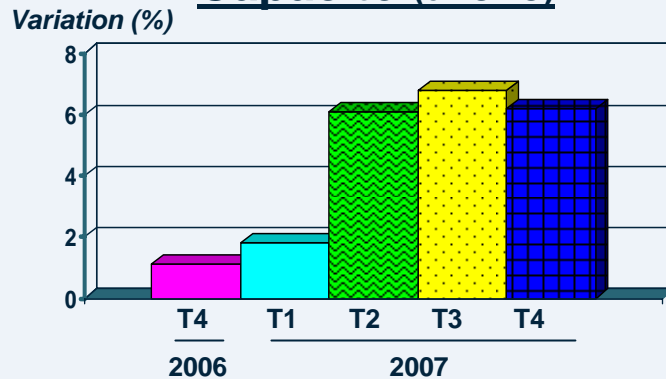
Variation (%)



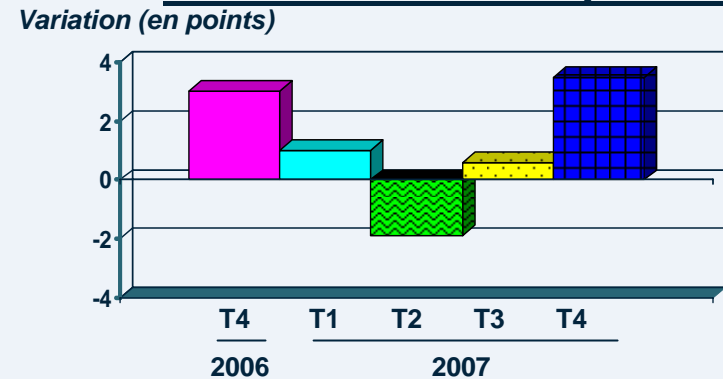
Antilles, Amérique latine et Australie – Hausse de 1,6 % des PPSMO grâce à un trafic très élevé

Variation sur 12 mois

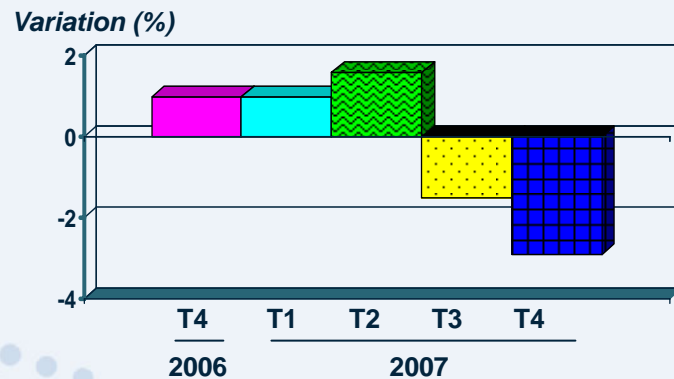
Capacité (en SMO)



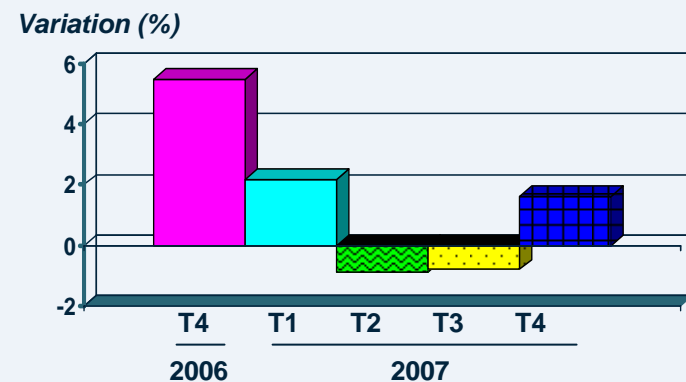
Coefficient d'occupation



Rendement unitaire



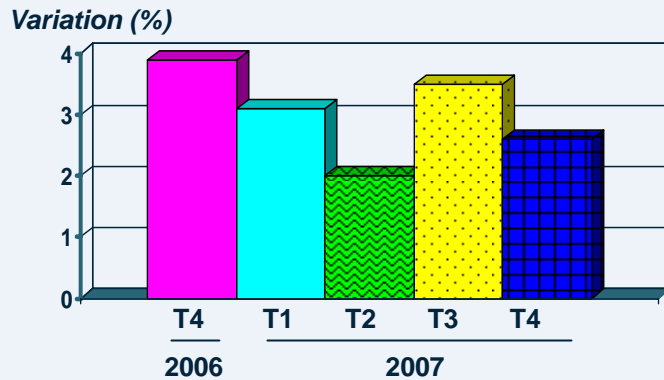
PPSMO



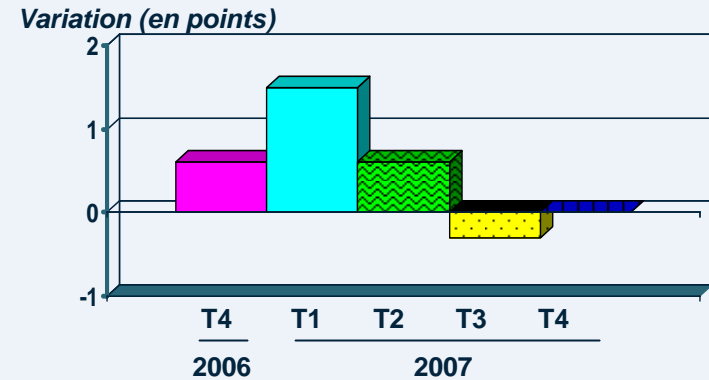
Total – Amélioration de 2,1 % des PPSMO réseau attribuable à une augmentation du rendement; recul de 2 % des CESMO

Variation sur 12 mois

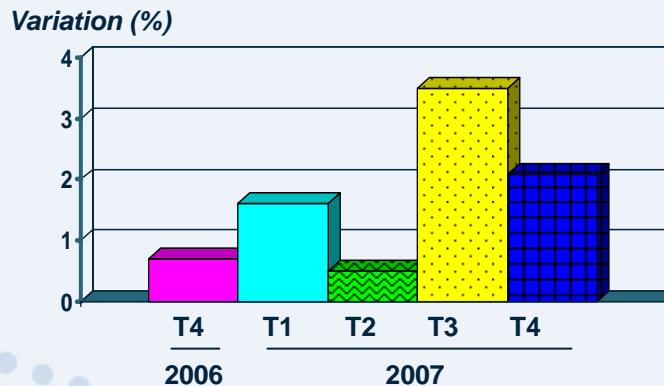
Capacité (en SMO)



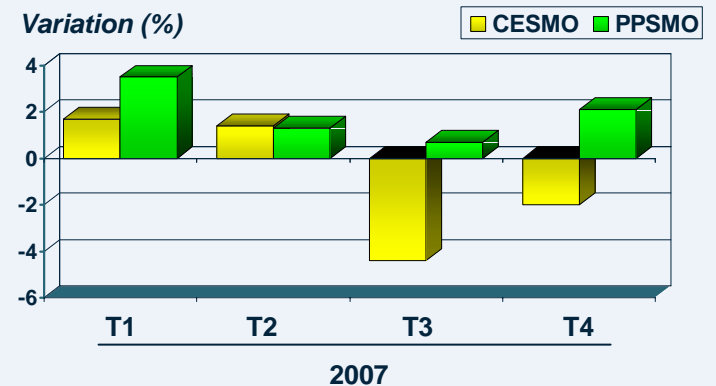
Coefficient d'occupation



Rendement unitaire



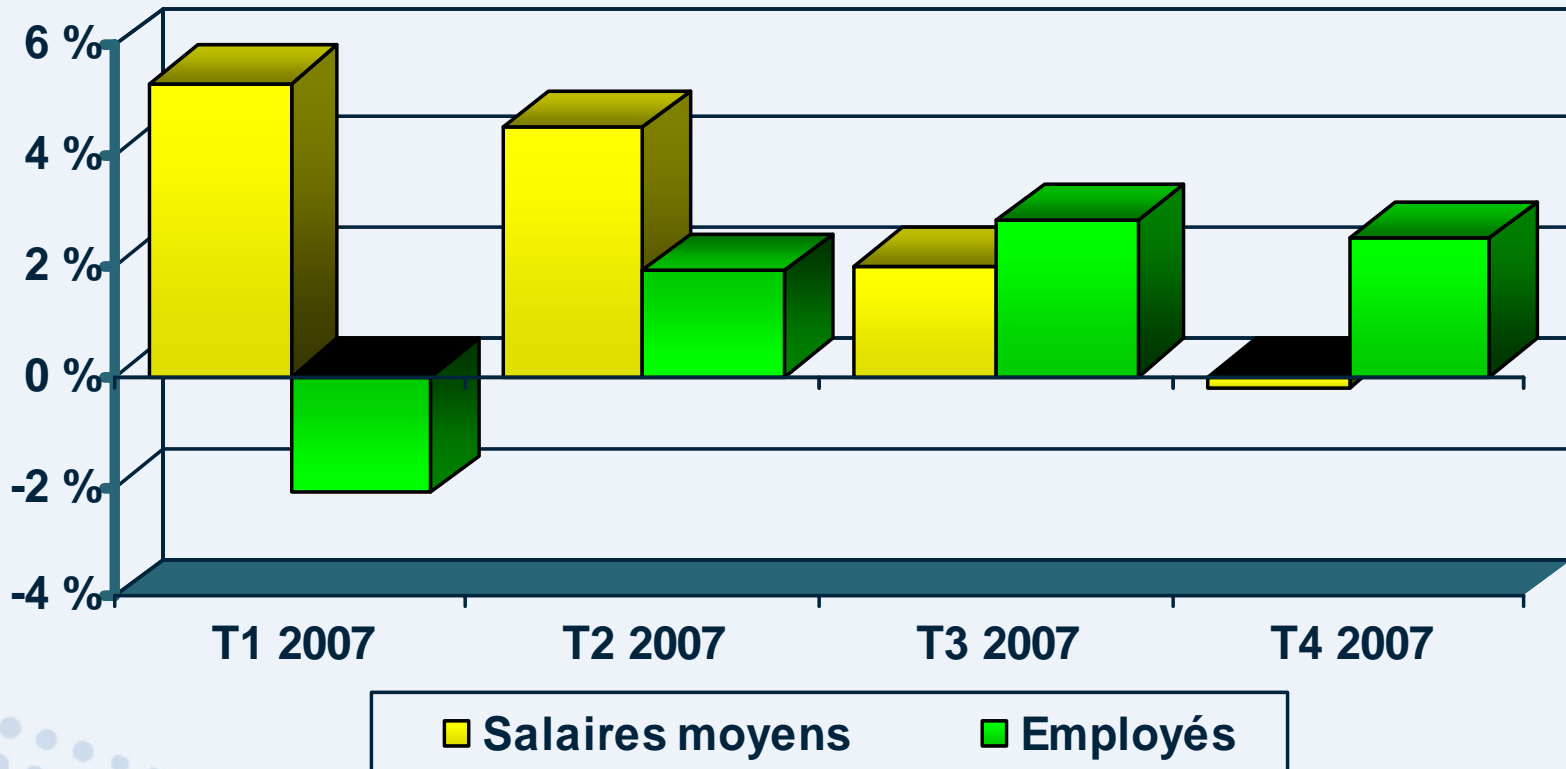
PPSMO



Salaires moyens en baisse de 0,2 %; accroissement de 2,5 % de l'effectif, ou 583

(Variation sur 12 mois – Salaires moyens et employés)

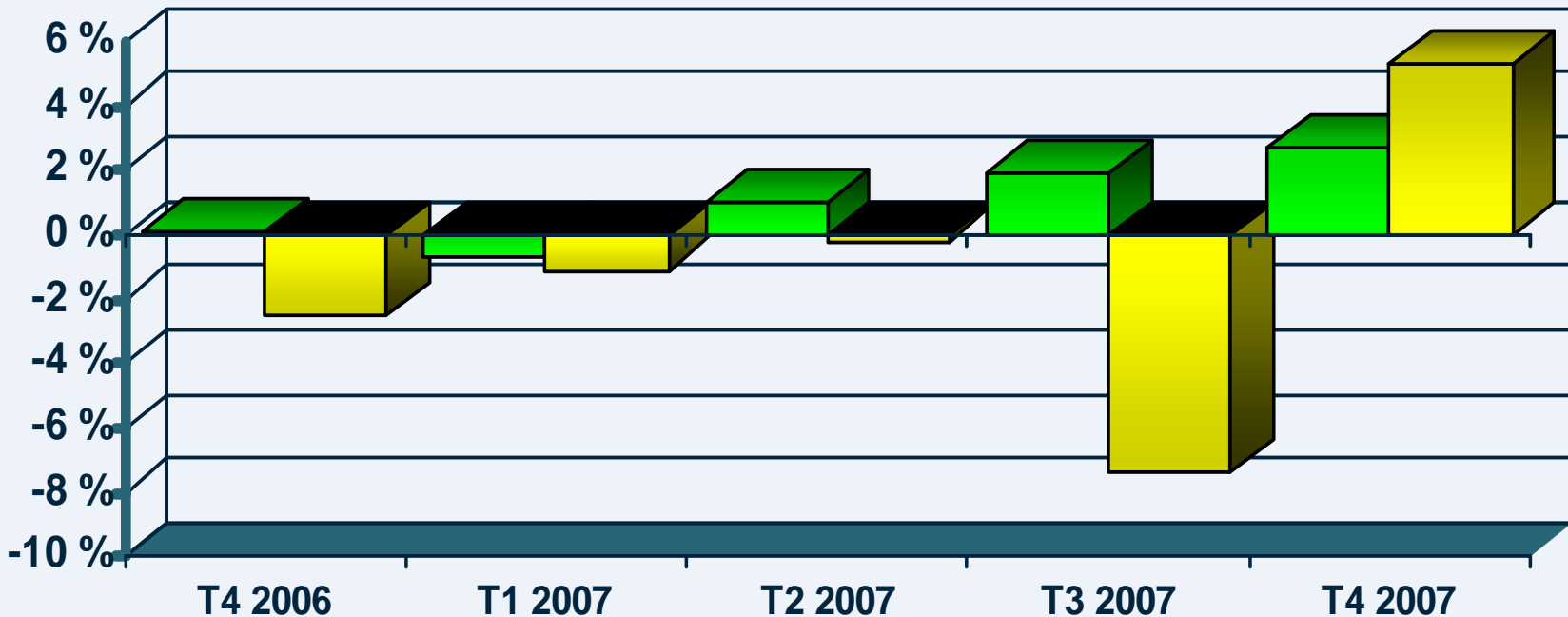
Variation sur 12 mois (%)



Hausse de 5,3 % du coût par litre du carburant, mais gain de productivité de 2,7 % attribuable aux nouveaux 777 et au retrait de deux avions tout-cargo

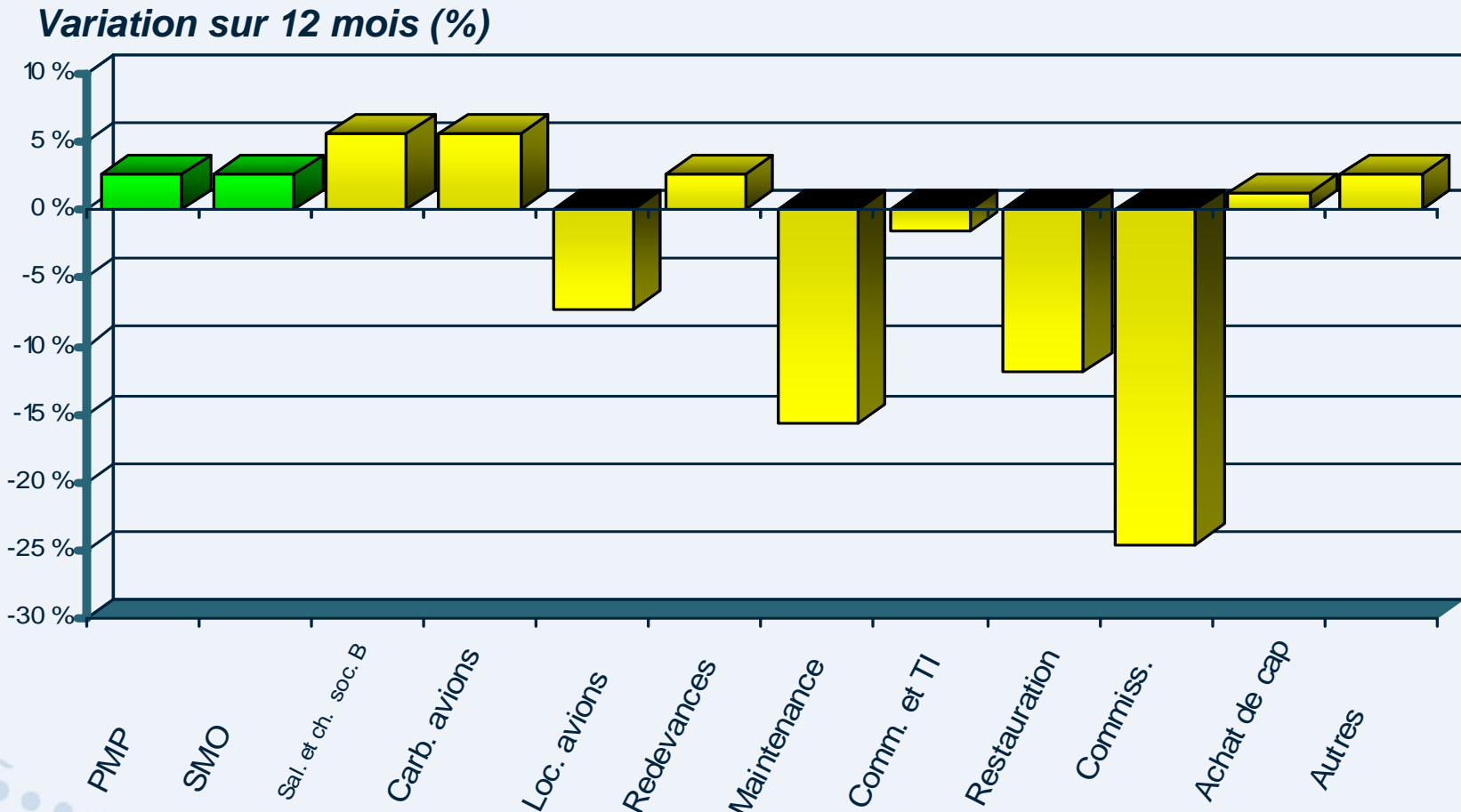
(Productivité du carburant consommé et coût unitaire)

Variation sur 12 mois (%)



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

Hausse de 2,7 % des « Autres produits », les augmentations de coûts liés aux forfaits terrestres de Vacances Air Canada, des charges liées aux cartes de crédit et aux impôts ayant été en partie annulées par une réduction des charges de services publics, des charges liées aux uniformes, des dépenses liées aux services d'escale et des frais divers

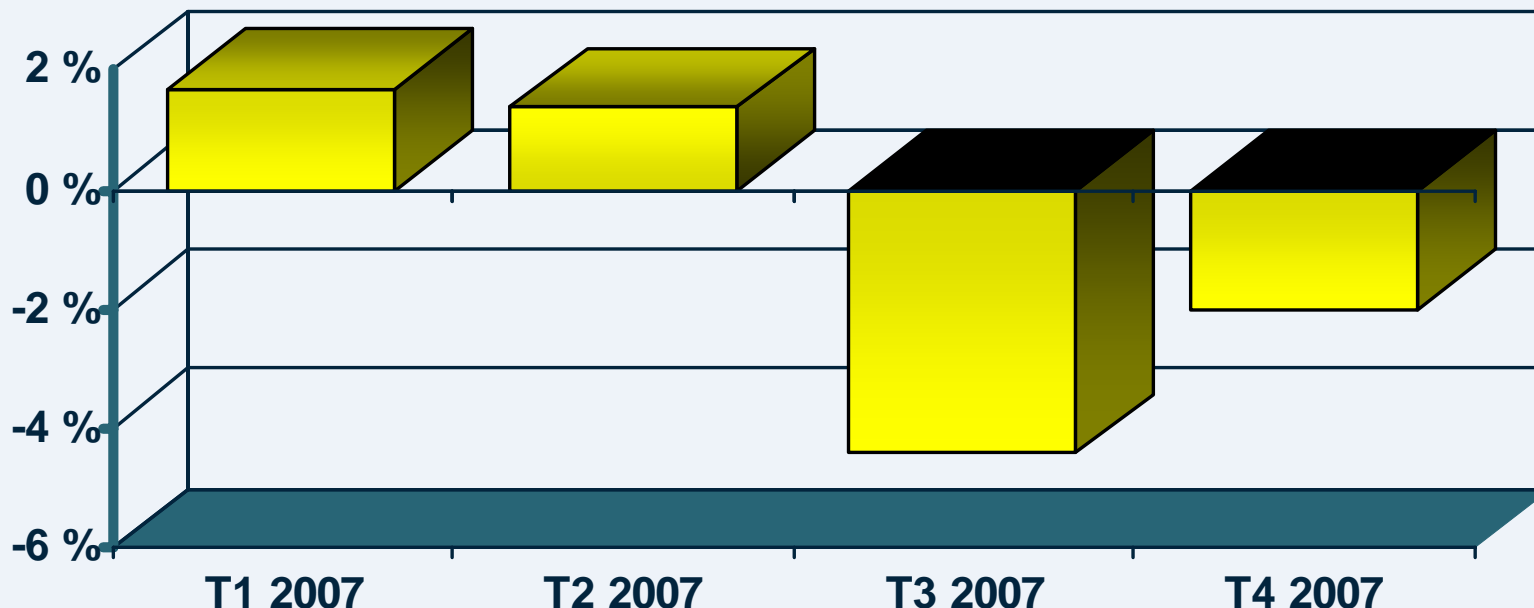


T4 2007 – 2006

Baisse de 2 % du coût unitaire en raison de l'incidence favorable des appareils 777 et des fortes réductions des coûts de propriété, de la maintenance et des commissions

(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. Ces énoncés découlent d'analyses et d'autres renseignements fondés sur la prévision de résultats à venir et 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. 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 

