

Premier trimestre de 2008

Le 8 mai 2008

Table des matières

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

Premier trimestre – BAIIALA de 222 M\$

<i>(en millions)</i>	T1 2008	T1 2007	Variation favorable/ (non favorable)
Produits d'exploitation	2 727 \$	2 540 \$	187 \$
Charges d'exploitation	2 739	2 618	(121)
Bénéfice d'exploitation (avant la provision pour les enquêtes sur le fret)	(12) \$	(78) \$	66 \$
BAIIALA (avant la provision pour les enquêtes sur le fret)	222 \$	129 \$	93 \$

Hausse de 17 M\$ des intérêts débiteurs nets au T1

<i>(en millions)</i>	T1 2008	Variation favorable/ (non favorable)
Intérêts débiteurs nets	(46) \$	(17) \$
Perte à la cession d'actifs	(36)	(43) - moins-value de 38 \$ sur la flotte de 767-200
Autres charges hors exploitation	(25)	(55) - ajustement de la juste valeur à l'égard des instruments dérivés
Total des charges hors exploitation	(107) \$	(115) \$

T1 2008

Exercice en cours – exercice précédent

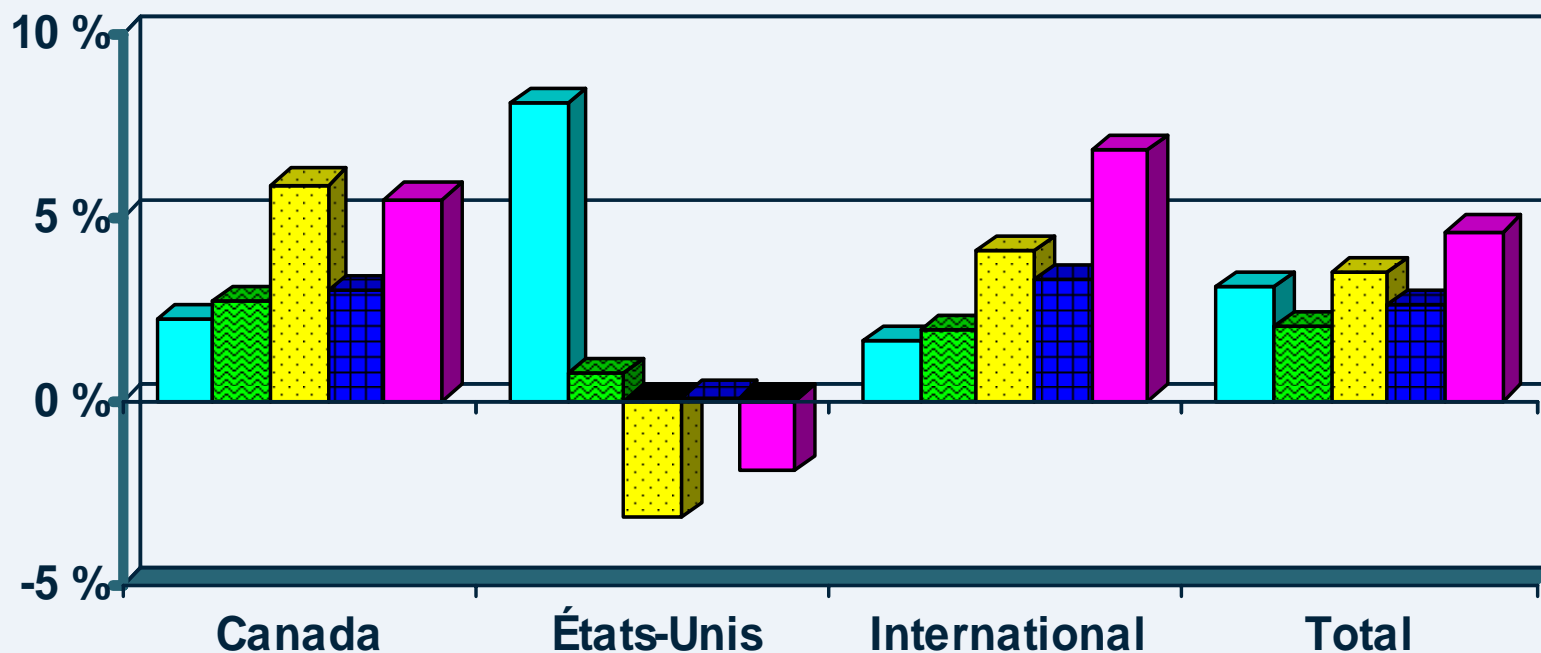
	SMO	PMP	Coeff. d'occ.	Rendement unitaire	PPSMO	Produits
Lignes intérieures	↑ 5,5 %	↑ 4,9 %	↓ 0,4 PP	↑ 3,6 %	↑ 3,1 %	↑ 8,7 %
Lignes transfrontalières	↓ 1,9 %	↓ 0,6 %	↑ 1,0 PP	↑ 9,1 %	↑ 10,5 %	↑ 8,4 %
Lignes transatlantiques	↑ 6,6 %	↑ 2,9 %	↓ 2,9 PP	↑ 0,5 %	↓ 3,0 %	↑ 3,4 %
Lignes transpacifiques	↑ 1,9 %	↑ 0,8 %	↓ 0,9 PP	↓ 3,9 %	↓ 5,0 %	↓ 3,1 %
Lignes d'Amérique latine et autres	↑ 13,2 %	↑ 17,9 %	↑ 3,3 PP	↑ 4,4 %	↑ 8,8 %	↑ 23,1 %
Lignes d'Amérique latine et autres*	↑ 13,2 %	↑ 17,9 %	↑ 3,3 PP	↓ 7,4 %	↓ 3,5 %	↑ 9,2 %
Total	↑ 4,6 %	↑ 4,4 %	↓ 0,2 PP	↑ 3,6 %	↑ 3,4 %	↑ 8,1 %
Total*	↑ 4,6 %	↑ 4,4 %	↓ 0,2 PP	↑ 2,2 %	↑ 2,0 %	↑ 6,7 %
			Total des charges			↑ 4,6 %
			Total des CESMO		– 0,0 %	
			Total des CESMO,		↓ 4,8 %	
			excl. faite de la charge de carburant			

* Les variations en pourcentage des produits passages, du rendement unitaire et des PPSMO pour les Autres lignes et le Réseau tiennent compte de l'ajustement favorable de 29 M\$ lié à une révision des estimations comptables au premier trimestre de 2007.

Croissance accrue de la capacité sur les lignes intérieures et internationales

(Variation de la capacité sur 12 mois)

Variation des SMO (%)

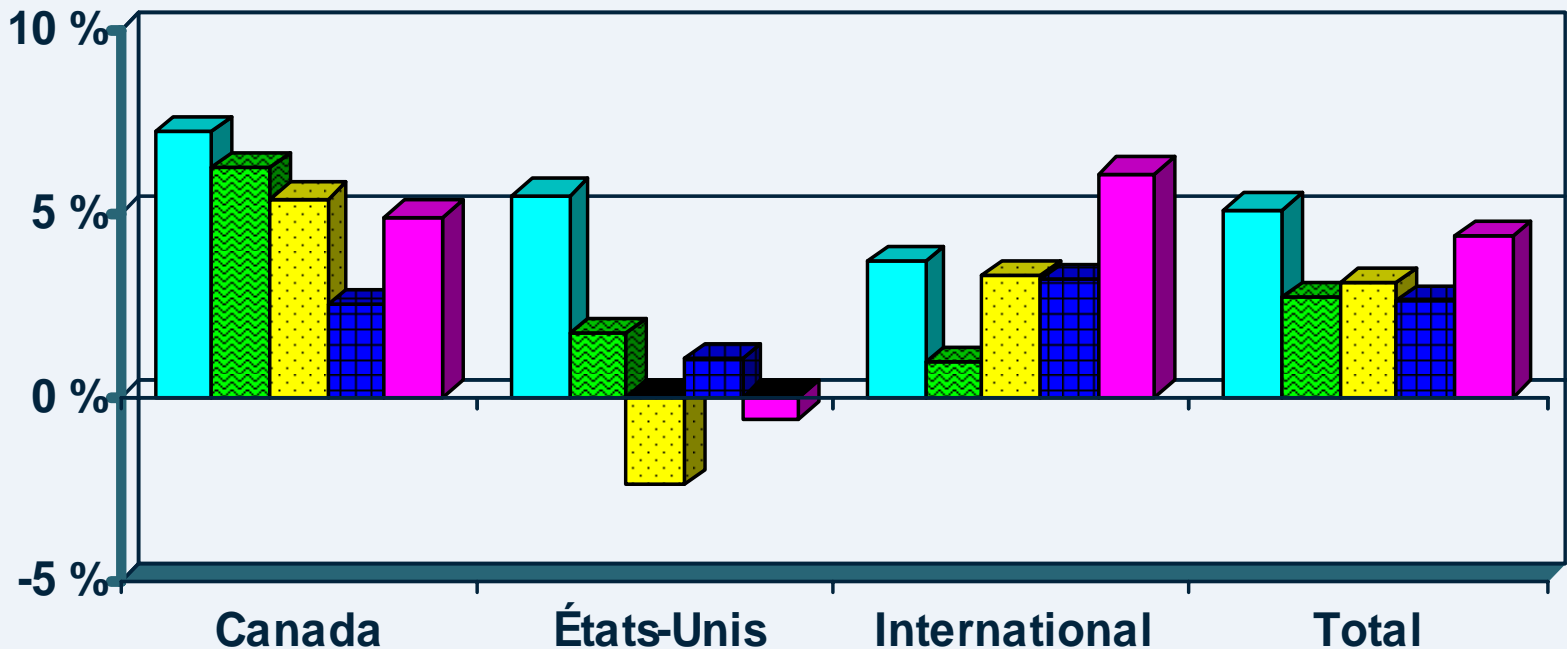


■ T1 2007/2006 ■ T2 2007/2006 ■ T3 2007/2006 ■ T4 2007/2006 ■ T1 2008/2007

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

(Variation du trafic sur 12 mois)

Variation des PMP (%)

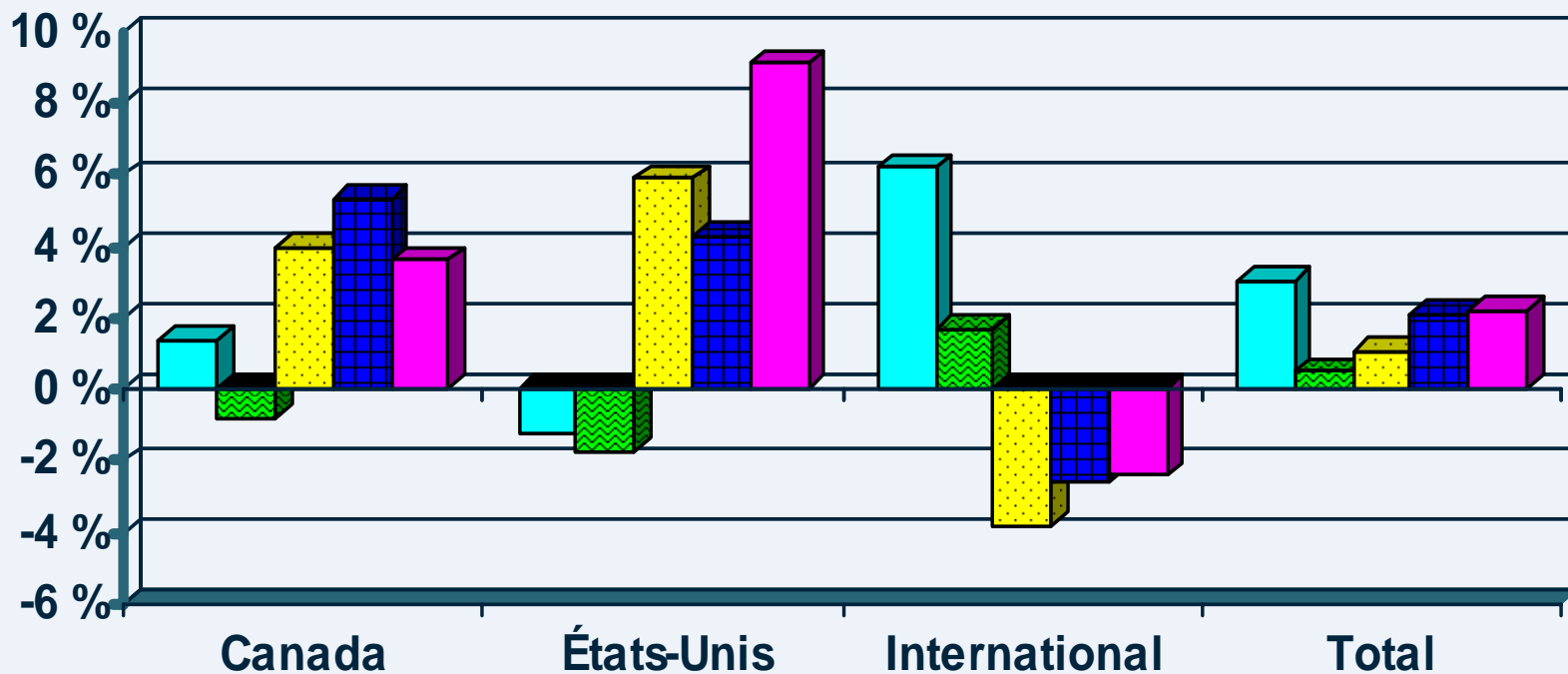


■ T1 2007/2006 ■ T2 2007/2006 ■ T3 2007/2006 ■ T4 2007/2006 ■ T1 2008/2007

Rendement unitaire élevé sur le marché nord-américain

(Variation du rendement unitaire sur 12 mois)

Variation du rendement unitaire (%)

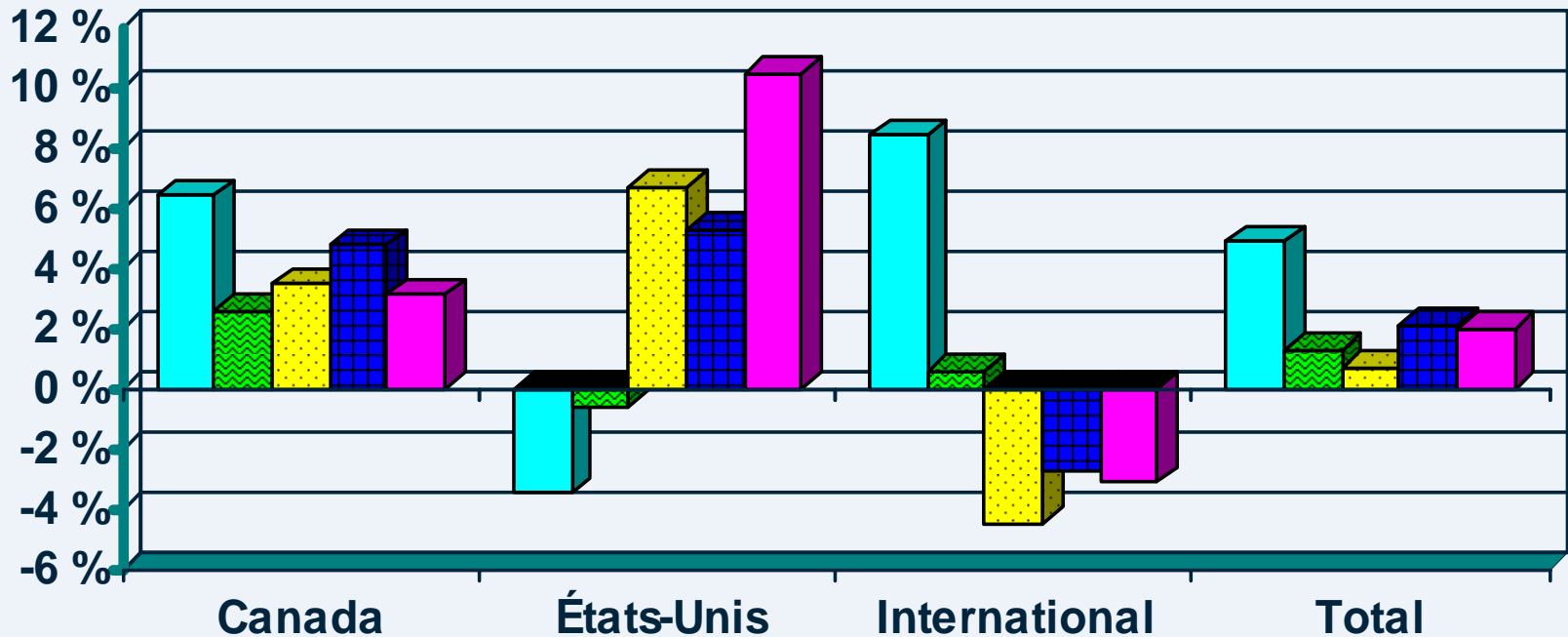


■ T1 2007/2006 ■ T2 2007/2006 ■ T3 2007/2006 ■ T4 2007/2006 ■ T1 2008/2007

Excellents PPSMO en Amérique du Nord

(Variation des PPSMO sur 12 mois)

Variation des PPSMO (%)

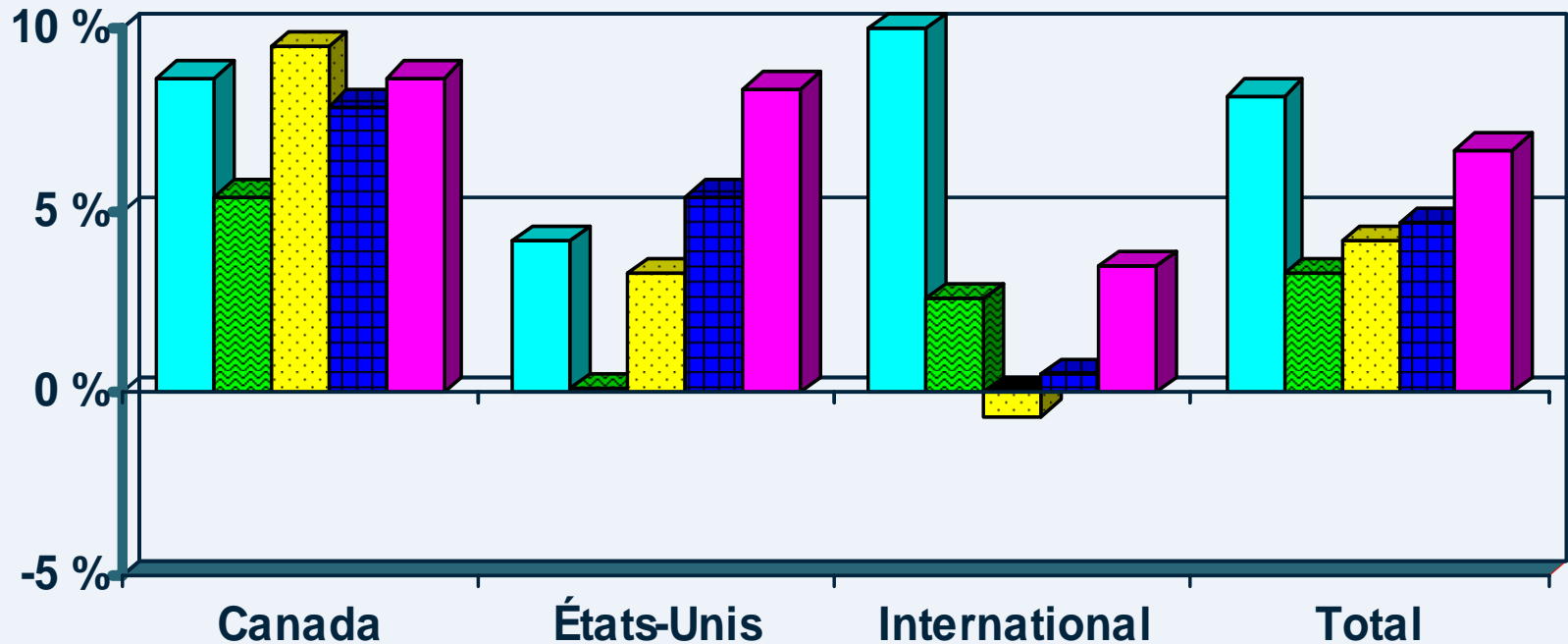


■ T1 2007/2006 ■ T2 2007/2006 ■ T3 2007/2006 ■ T4 2007/2006 ■ T1 2008/2007

Plus des trois quarts de la croissance des produits passages réseau attribuable aux lignes nord-américaines

(Variation des produits passages sur 12 mois)

Variation des produits (%)



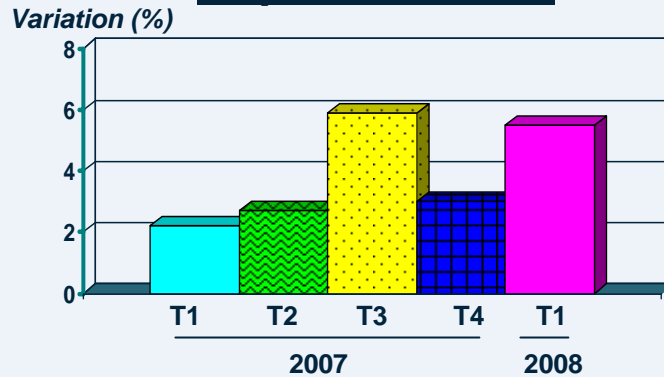
■ T1 2007/2006 ■ T2 2007/2006 ■ T3 2007/2006 ■ T4 2007/2006 ■ T1 2008/2007

Lignes intérieures –

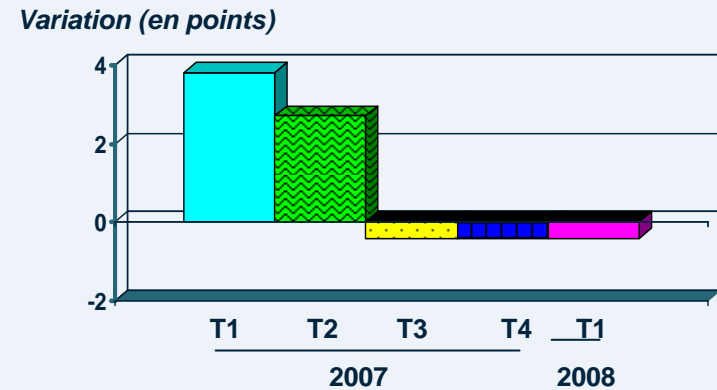
Hausse de 3,1 % des PPSMO au T1 par suite du rendement plus élevé

Variation sur 12 mois

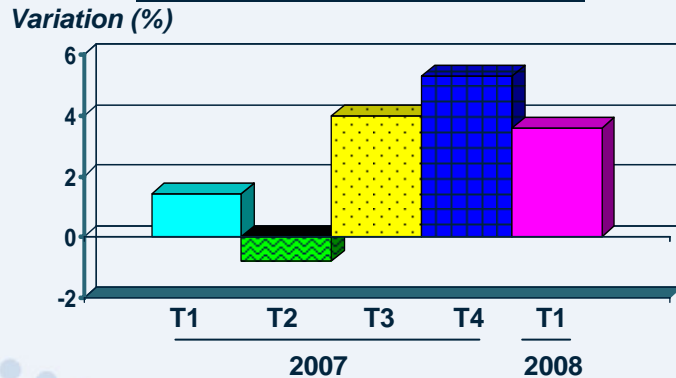
Capacité (en SMO)



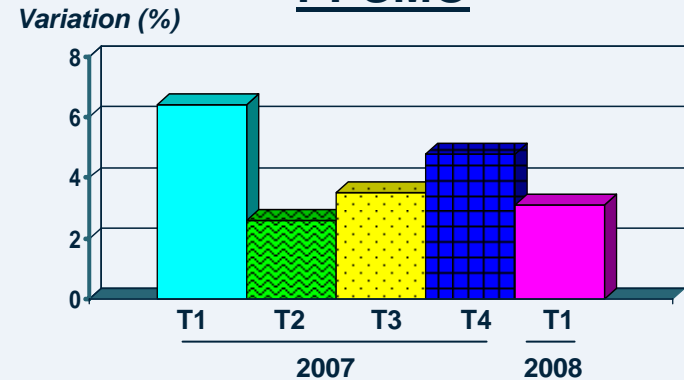
Coefficient d'occupation



Rendement unitaire



PPSMO



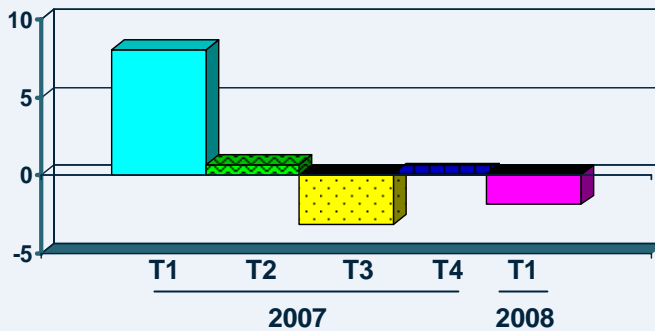
Lignes transfrontalières –

Augmentation de 10,5 % des PPSMO également attribuable à l'excellent rendement

Variation sur 12 mois

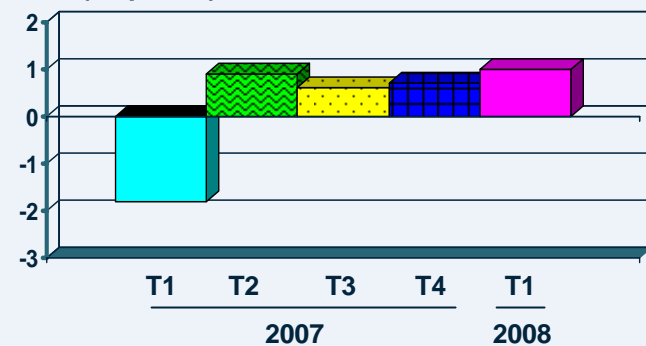
Capacité (en SMO)

Variation (%)



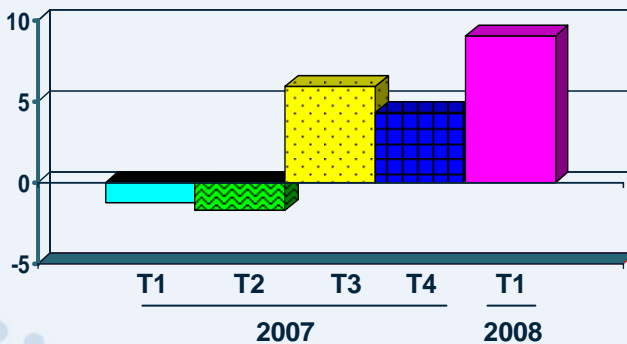
Coefficient d'occupation

Variation (en points)



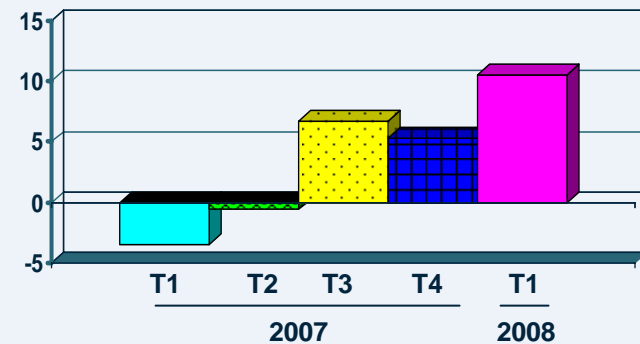
Rendement unitaire

Variation (%)



PPSMO

Variation (%)



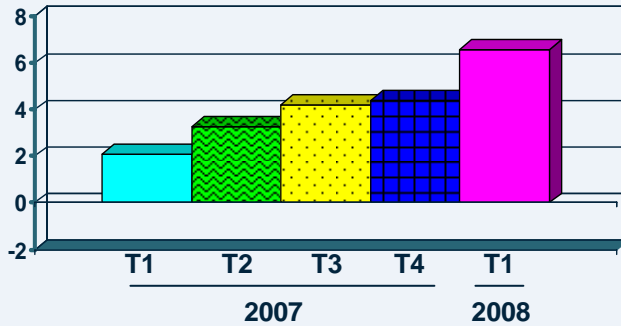
Lignes transatlantiques –

Baisse du rendement et des PPSMO attribuable à l'incidence défavorable de la hausse du dollar canadien

Variation sur 12 mois

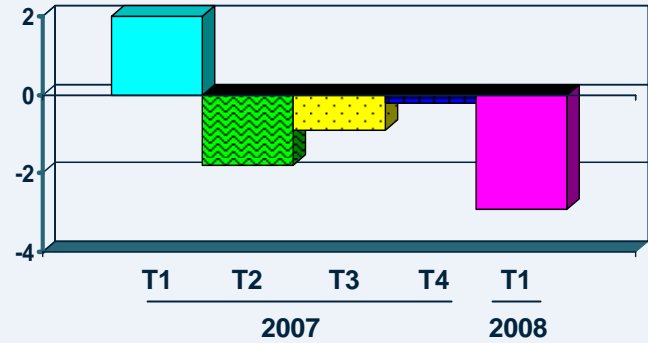
Capacité (en SMO)

Variation (%)



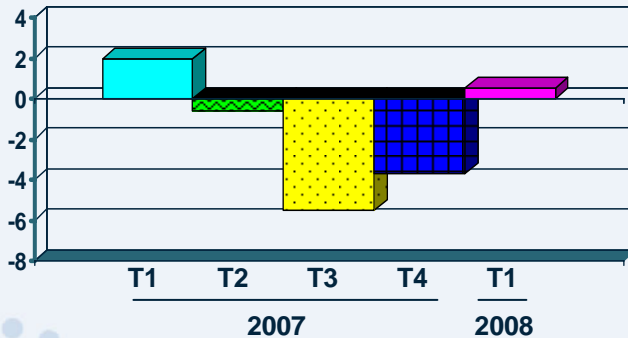
Coefficient d'occupation

Variation (en points)



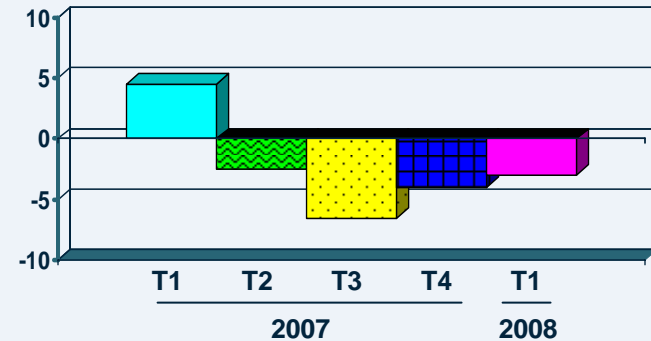
Rendement unitaire

Variation (%)



PPSMO

Variation (%)



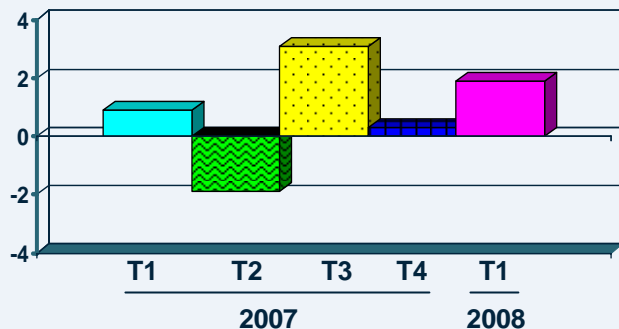
Lignes transpacifiques –

Diminution de 5,0 % des PPSMO par suite de la baisse du rendement et du repli du coefficient d'occupation

Variation sur 12 mois

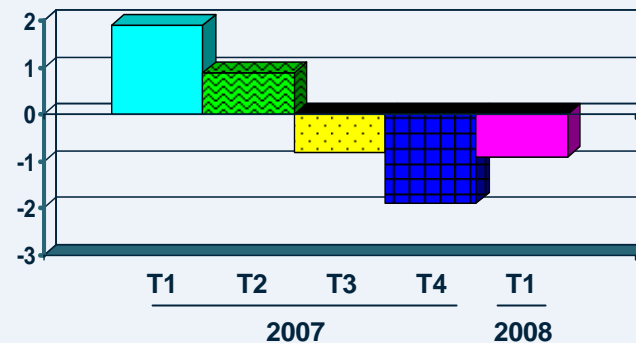
Capacité (en SMO)

Variation (%)



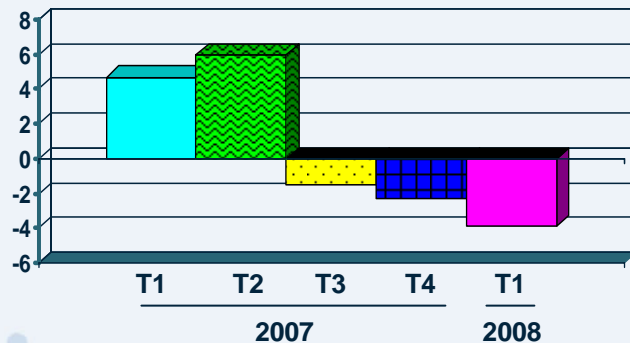
Coefficient d'occupation

Variation (en points)



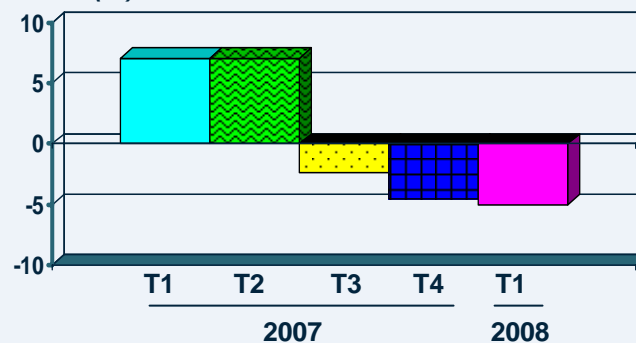
Rendement unitaire

Variation (%)



PPSMO

Variation (%)



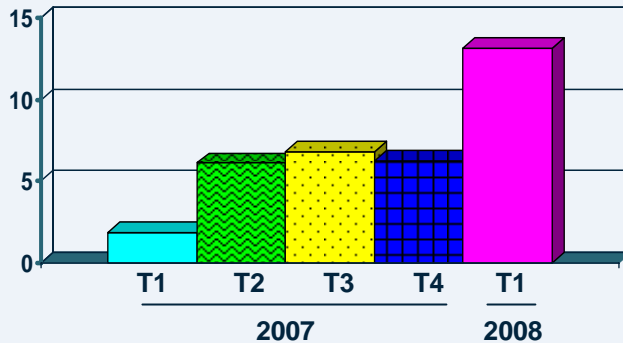
Antilles, Amérique latine et Australie –

Baisse de 3,5 % des PPSMO – le faible rendement unitaire annule le solide coefficient d'occupation

Variation sur 12 mois

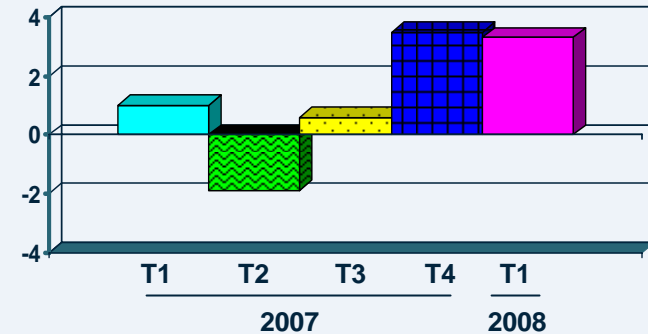
Capacité (en SMO)

Variation (%)



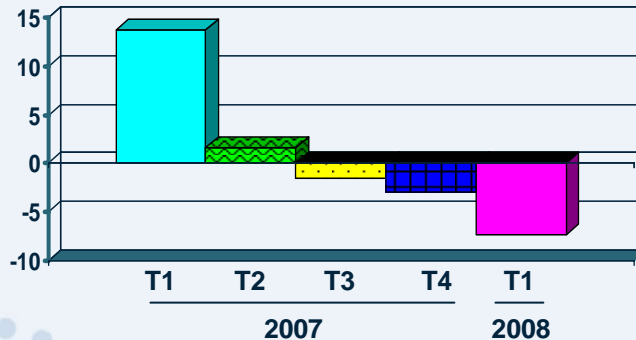
Coefficient d'occupation

Variation (en points)



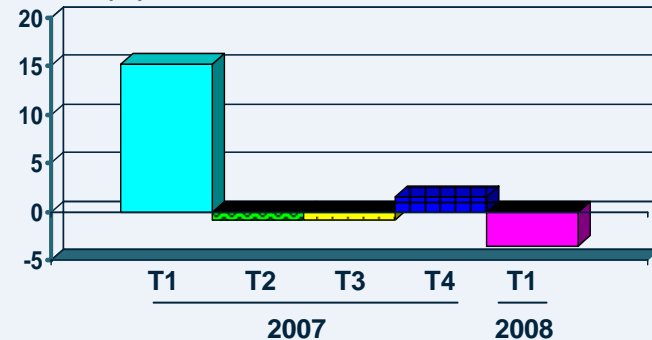
Rendement unitaire

Variation (%)



PPSMO

Variation (%)

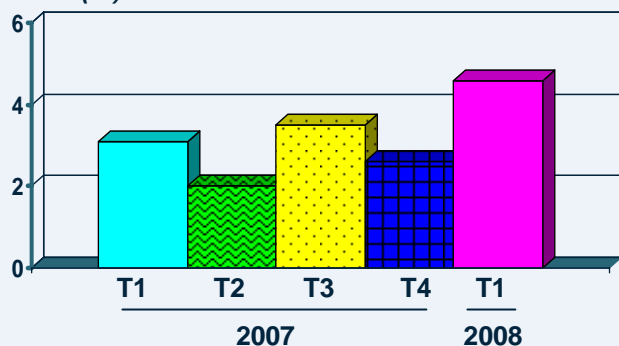


Total – Augmentation de 2,0 % des PPSMO à l'échelle du réseau attribuable à un meilleur rendement unitaire; le total des CESMO demeure le même en raison des prix élevés du carburant

Variation sur 12 mois

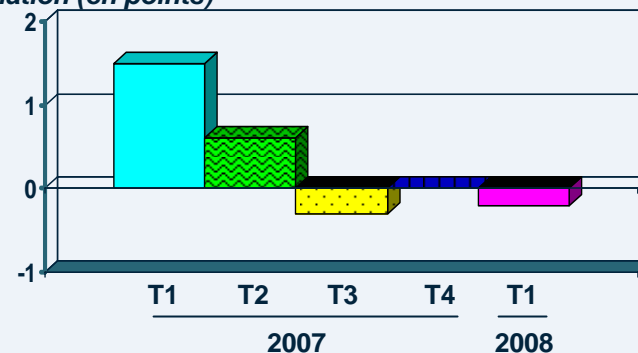
Capacité (en SMO)

Variation (%)



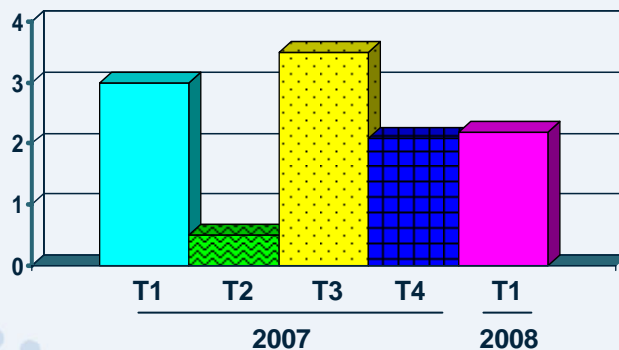
Coefficient d'occupation

Variation (en points)



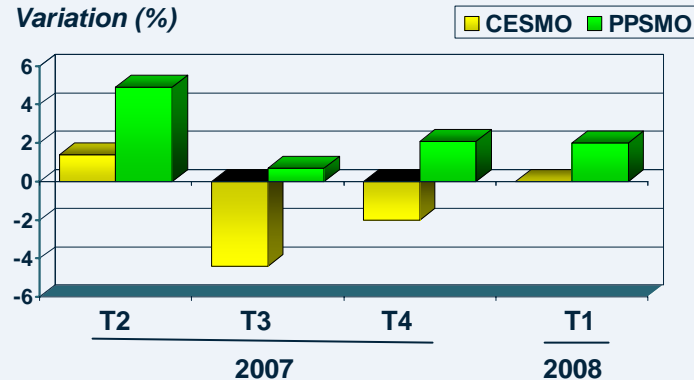
Rendement unitaire

Variation (%)



PPSMO

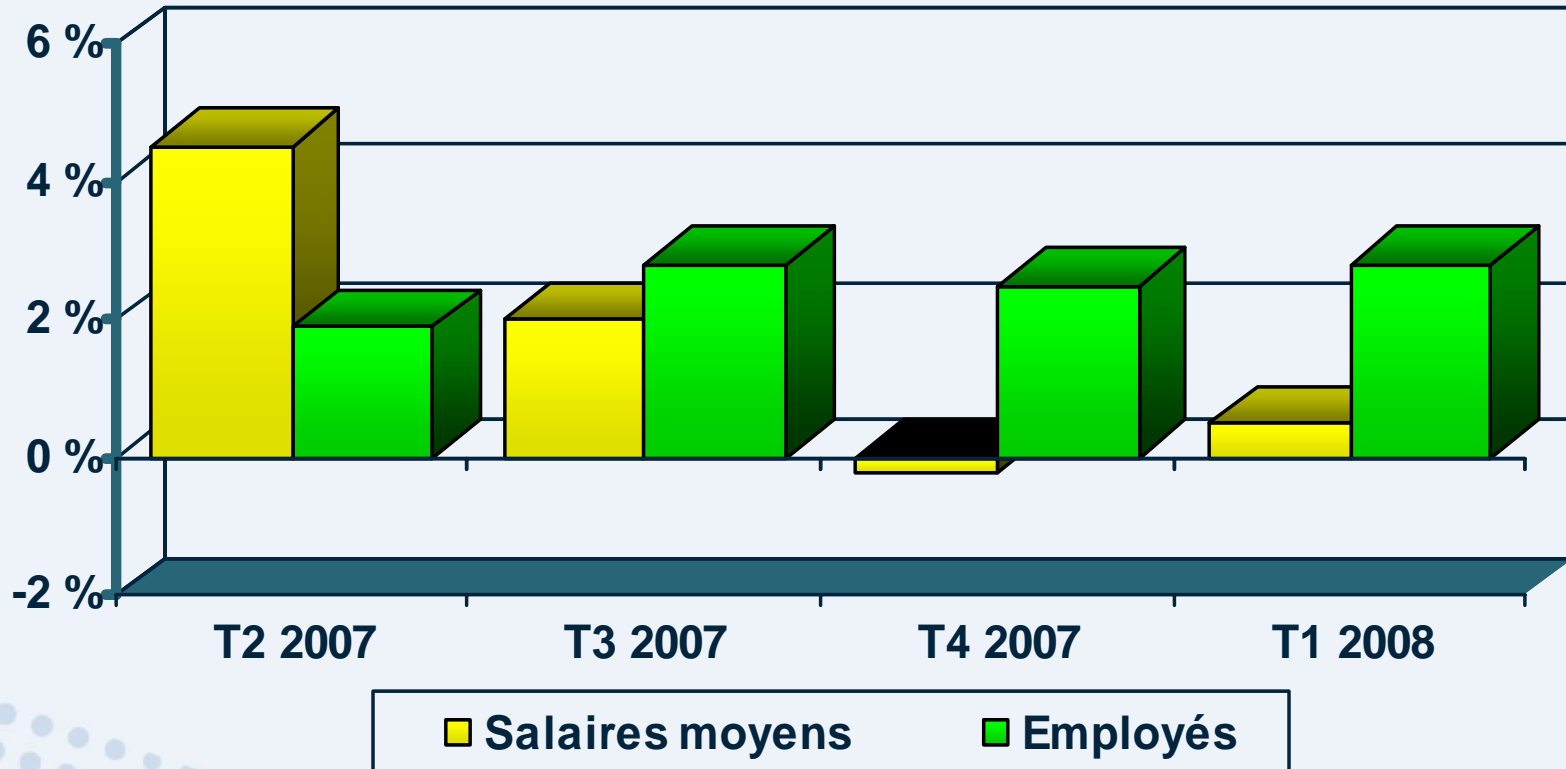
Variation (%)



Salaires moyens en hausse de 0,5 %; accroissement de 2,8 % de l'effectif, ou 663

(Variation sur 12 mois – Salaires moyens et employés)

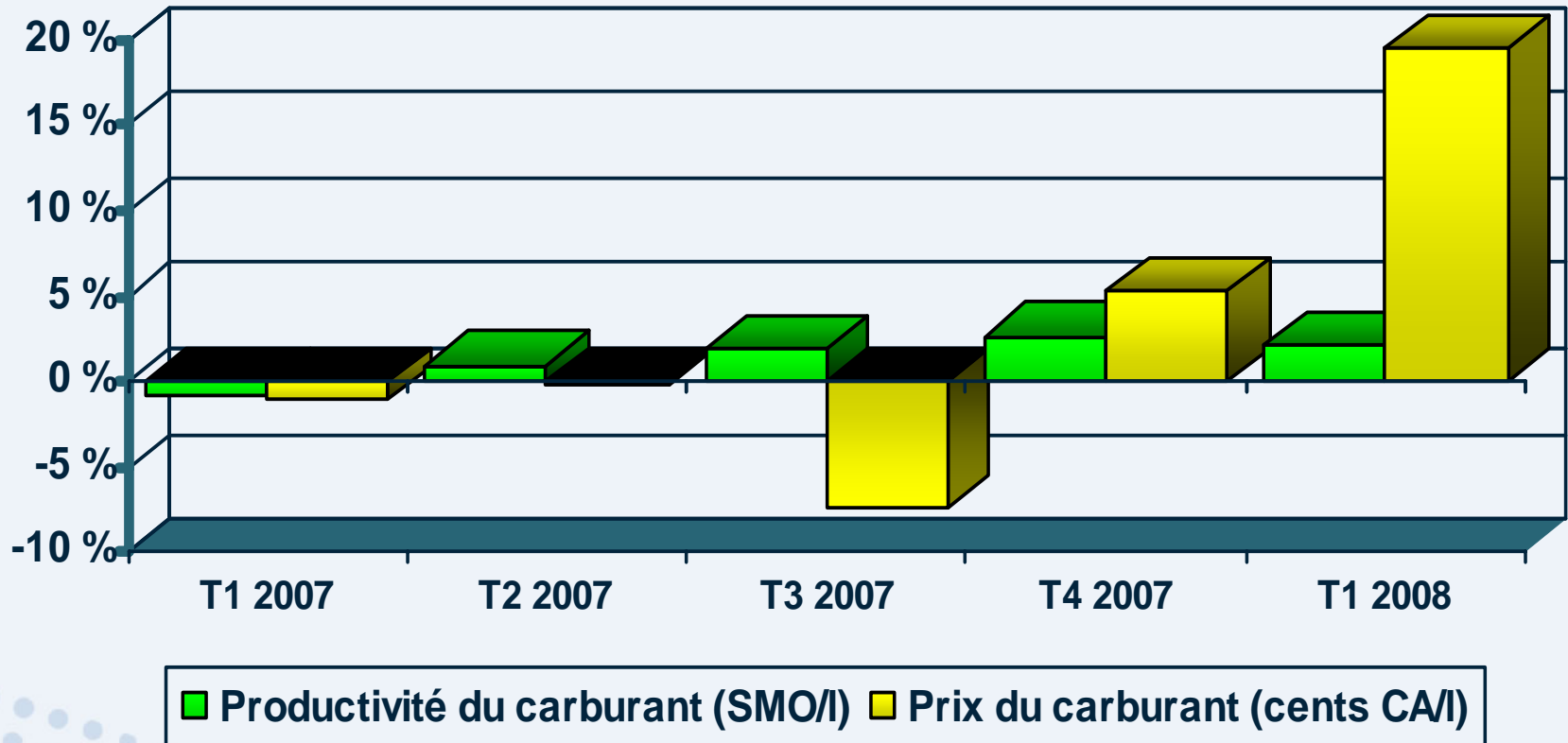
Variation sur 12 mois (%)



Hausse de 19,5 % du coût par litre du carburant, mais gain de productivité de 2,1 % attribuable aux nouveaux 777 et au retrait de deux avions tout-cargo

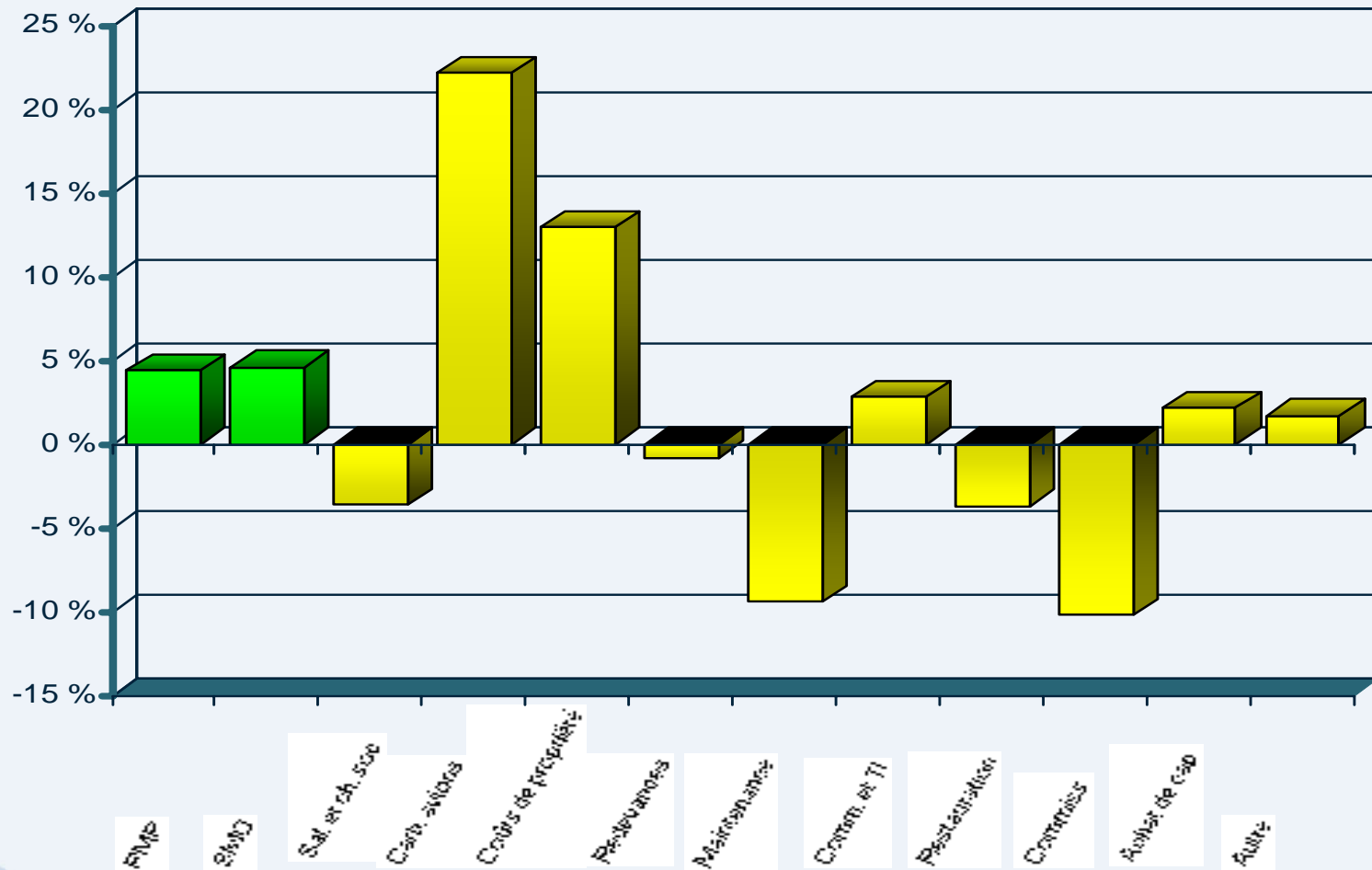
(Productivité du carburant consommé et coût unitaire)

Variation sur 12 mois (%)



Hausse de 1,7 % des « Autres produits », les augmentations de coûts liés aux forfaits terrestres de Vacances Air Canada, des charges liées aux cartes de crédit et à la maintenance de bâtiments ayant été en partie annulées par une réduction des frais liés aux services d'escale

Variation sur 12 mois (%)

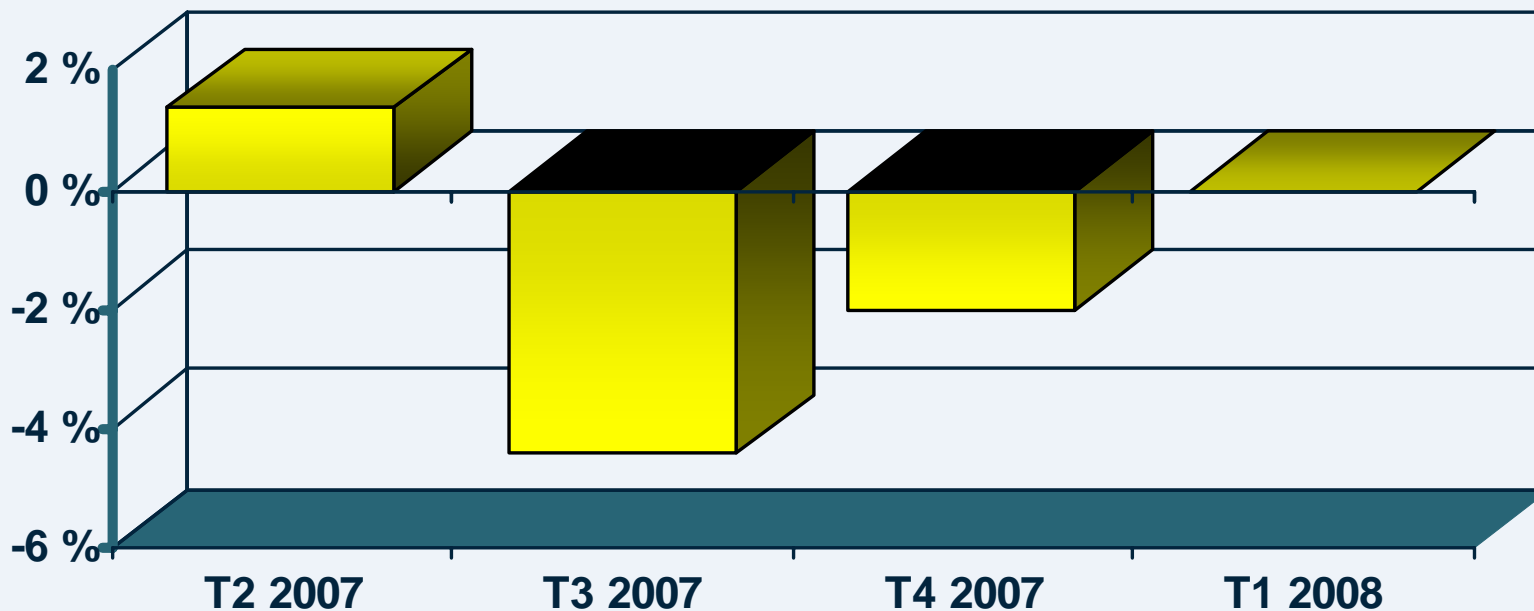


T1 2008 – 2007

Le coût unitaire demeure le même en raison de l'incidence favorable des 777, de la hausse du dollar canadien et d'autres réductions de coûts, contrebalancées par la flambée des prix du 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. 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 et du Rapport de gestion du premier trimestre de 2008 d'Air Canada du 8 mai 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 

