AIR CANADA

Communiqués

Air Canada annonce ses résultats du premier trimestre

Par suite de la déconsolidation de Jazz à compter du 24 mai 2007, les résultats consolidés d'Air Canada pour le premier trimestre de 2008 ne sont pas directement comparables aux résultats consolidés d'Air Canada pour la période correspondante de 2007. Le présent communiqué présente dans leurs grandes lignes les résultats d'Air Canada pour le premier trimestre de 2008, qui excluent de leur périmètre de consolidation les résultats de Jazz, par rapport aux résultats des Services Air Canada du premier trimestre de 2007, qui excluaient de leur périmètre de consolidation les activités de Jazz. Tous les montants sont exprimés en dollars canadiens.

POINTS SAILLANTS DU PREMIER TRIMESTRE

- Hausse de 8 % des produits passages à 2,3 G$, par suite de la croissance du trafic et du rendement unitaire.
- BAIIALA de 222 M$ avant provision pour les enquêtes sur le fret, contre un BAIIALA de 129 M$ au premier trimestre de 2007, soit une amélioration de 93 M$.
- Coût unitaire stable par rapport au premier trimestre de 2007 en regard d'une hausse de 4,6 % de la capacité. Exclusion faite de la charge de carburant, le coût unitaire s'est replié de 4,8 % par rapport au premier trimestre de 2007.
- Perte d'exploitation de 12 M$ avant provision pour les enquêtes sur le fret, contre une perte d'exploitation de 78 M$ au premier trimestre de 2007, soit une amélioration de 66 M$.
- Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme de 1,4 G$ au 31 mars 2008.MONTREAL, le 8 mai /CNW Telbec/ - Air Canada a déclaré aujourd'hui une perte d'exploitation de 12 M$ avant provision pour les enquêtes sur le fret pour son premier trimestre, soit une amélioration de 66 M$ par rapport au premier trimestre de 2007. Air Canada a pu réaliser ce résultat d'exploitation en dépit d'une facture de carburant qui, pendant le trimestre, s'est accrue de 130 M$.

Les produits passages ont augmenté de 174 M$, ou 8 %, par rapport au premier trimestre de 2007. Le trafic s'est accru de 4,4 %, en regard d'une hausse de 2,2 % du rendement unitaire. A l'échelle du réseau, les produits passages par siège-mille offert (PPSMO) ont progressé de 2,0 % par rapport au premier trimestre de 2007, conséquence de la hausse du rendement unitaire.

Le coût unitaire, mesuré en charges d'exploitation par siège-mille offert (CESMO), n'a pas bougé par rapport au premier trimestre de 2007. Exclusion faite de la charge de carburant, le coût unitaire s'est replié de 4,8 % par rapport au premier trimestre de 2007, rendant compte des économies réalisées dans toutes les grandes catégories de charges, à l'exception des coûts de propriété. Parmi les facteurs qui ont joué dans la baisse globale des coûts unitaires par rapport au premier trimestre de 2007, on compte l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain, les économies associées aux nouveaux appareils 777 de Boeing et les retombées des divers programmes de réduction des coûts d'Air Canada. La hausse des coûts de propriété unitaires est attribuable à la hausse des investissements d'Air Canada dans l'achat de nouveaux appareils et dans le réaménagement des cabines des appareils existants.

Le premier trimestre d'Air Canada se solde par une perte de 288 M$, qui tient compte d'une provision pour les enquêtes sur le fret de 125 M$ et de pertes de 89 M$ sur les éléments monétaires libellés en devises. Cela se compare avec une perte de 34 M$ au premier trimestre de 2007, qui tenait compte d'un gain de 33 M$ sur les éléments monétaires libellés en devises. Air Canada a déclaré une perte (de base et diluée) de (0,62) $ par action pour le premier trimestre de 2008, ajustée pour supprimer la provision pour les enquêtes sur le fret, les pertes de change et des pertes à la cession d'actifs enregistrées au premier trimestre de 2008. Cela se compare à une perte (de base et diluée) de (0,57) $ par action pour le premier trimestre de 2007, ajustée pour supprimer les gains de change et des gains à la cession d'actifs enregistrés au premier trimestre de 2007. Sur une base non ajustée, le transporteur a déclaré une perte (de base et diluée) de (2,88) $ par action pour le premier trimestre de 2008, contre une perte (de base et diluée) de (0,34) $ par action pour le premier trimestre de 2007.

Le BAIIALA (avant provision pour les enquêtes sur le fret) se chiffre à 222 M$, en hausse de 93 M$ par rapport au premier trimestre de 2007.

"Je suis très fier de nos employés, qui ont produit des résultats remarquables en dépit d'une période de l'année où la demande de transport aérien est généralement à son plus bas, dit Montie Brewer, président et chef de la direction. Notre modèle de tarification a rendu possible une solide croissance de nos produits unitaires et contribué à une amélioration de 4,8 pour cent de nos coûts unitaires du trimestre, si l'on ne compte pas le carburant. L'action combinée de ces deux facteurs a permis de contrebalancer la flambée du prix du kérosène. Sur le plan du résultat d'exploitation, nous avons fait des gains marqués, comme quoi notre stratégie produit les fruits escomptés. Nos nouvelles flottes de 777 de Boeing et d'Embraer ont aussi contribué à la croissance de notre rendement et, surtout, au net repli de nos coûts unitaires. En travaillant ensemble, le personnel d'Air Canada a permis d'aboutir à des résultats d'exploitation supérieurs à ceux d'il y a un an pour un trimestre qui est généralement difficile. Nous sommes du reste l'une des rares compagnies aériennes dans le monde à s'en être aussi bien tirées.

"Au cours du trimestre, nous avons pu introduire plusieurs majorations

tarifaires que le marché est arrivé à absorber. Les réservations d'avance restent solides et rendent compte de la croissance de l'activité économique au Canada et de la vigueur de notre monnaie. Cependant, la flambée des cours du carburant des derniers mois est sans précédent, et l'accélération de ces hausses, conjuguée à la volatilité des prix, nous confronte à un défi croissant.

"Air Canada a donc entrepris plusieurs initiatives d'augmentation de son chiffre d'affaires et de réductions de ses coûts en vue de compenser les hausses records et incessantes du prix du carburant. Nous continuerons aussi de rechercher de nouvelles sources de revenus tout en ajustant par ailleurs les prix et frais que nous demandons pour qu'ils rendent compte de la valeur et du coût véritable des services que nous assurons en échange.

"Nous continuerons par ailleurs de revoir attentivement toutes nos lignes en place en vue de déterminer si elles sont rentables, et nous apporterons les ajustements rendus nécessaires par les prix records actuels du carburant. C'est dans cet esprit que nous avons rajusté notre capacité offerte pour le reste de l'année, en supprimant dès la fin de l'automne prochain le service à destination de Rome et d'Osaka. Ces réductions nous donneront par ailleurs la possibilité de retirer du service quatre de nos 767-200 de Boeing - plus vieux et énergivores -, en sus des réductions déjà projetées.

"Nous poursuivrons également sur notre lancée pour ce qui est de comprimer nos coûts. Cela passera par un certain nombre d'initiatives, dont certaines sont déjà en cours, qui devraient nous permettre d'économiser au total 100 millions de dollars.

"Enfin, nous continuerons de suivre de près l'efficacité de toutes ces mesures, de conclure M. Brewer, et, s'il le faut, nous en prendrons d'autres pour compenser la montée des prix du carburant."

La Commission européenne, le département de la Justice des Etats-Unis et le Bureau de la concurrence du Canada, entre autres autorités en matière de concurrence, enquêtent actuellement sur des pratiques de tarification des transports de fret qui seraient éventuellement anticoncurrentielles, notamment l'imposition de suppléments carburant par un certain nombre de transporteurs aériens et d'exploitants de services de fret, dont Air Canada. En outre, Air Canada a été citée comme partie défenderesse dans un certain nombre d'actions collectives engagées devant le tribunal fédéral de première instance aux Etats-Unis ainsi qu'au Canada relativement à ces allégations. Au cours du premier trimestre de 2008, la compagnie aérienne a inscrit une provision de 125 M$ au titre des enquêtes et procédures sur le fret. Cette provision ne vise pas les procédures en cours dans tous les territoires, mais seulement celles pour lesquelles la Société possède suffisamment de renseignements.Réalisations du premier trimestre de 2008

- Introduction de trois 777-200LR et de un 777-300ER de Boeing. Air Canada est la première compagnie nord-américaine à exploiter ce type d'appareil et, à ce jour, elle a reçu 13 des 18 appareils 777 de Boeing en commande, qui doivent être livrés d'ici 2009.

- Livraison des trois derniers exemplaires des 45 ERJ-190 d'Embraer en commande. La flotte d'Air Canada pour l'Amérique du Nord compte à présent 60 appareils d'Embraer dont 15 ERJ-175.

- Gains de productivité sur le plan du parc et de l'exploitation, donnant lieu à des économies d'environ 5,2 millions de litres de carburant, en regard d'une augmentation de 4,4 % du trafic au premier trimestre de 2008 par rapport au trimestre correspondant de l'an dernier. En émissions de CO2, cela représente une suppression de 13 500 tonnes - ou l'équivalent du retrait de 3 300 automobiles de la circulation pendant un an.

- Achèvement à plus des trois quarts du programme de réaménagement des cabines, dont 74 des 86 moyens-porteurs et 20 des 35 gros-porteurs. A ce jour, la totalité des flottes d'A319 et d'A321 d'Airbus a été réaménagée. Le reste des appareils devraient avoir fini d'être modernisés d'ici à l'automne 2008, à l'exception de la flotte d'A330 d'Airbus, qui devrait être achevée d'ici au début de 2009.

- Choix d'un produit supérieur au plus bas tarif Tango offert par 48 % des clients des services intérieurs.

- Hausse de 64 % des revenus tirés des Passes de vol par rapport au premier trimestre de 2007, lesquels représentent 4,4 % du chiffre d'affaires réalisé en Amérique du Nord.

- Expansion continue de l'offre de passes de vol et de formules de paiement par abonnement tant pour les voyages illimités que les crédits fixes, avec le lancement des passes Escapade printanière et Week-end New York.

- Taux de pénétration Web de 65 % pour les ventes de vols intérieurs - soit 4 points de plus qu'au premier trimestre de 2007. Taux de pénétration Web combiné de 54 % pour les vols intérieurs et transfrontaliers - soit 4 points de plus qu'au premier trimestre de 2007.

- Taux de ventes de vols intérieurs de 75 %, ou de 65 % en combinaison avec les ventes de vols transfrontaliers, réalisées directement auprès d'Air Canada, soit en ligne, soit en passant par un centre d'appels.

- Taux de 58 % des clients d'Air Canada ayant eu recours à des produits libre-service pour effectuer leur enregistrement - soit 5 points de plus qu'au premier trimestre de 2007.

Perspectives pour le reste de 2008

Pour l'ensemble de l'exercice 2008, Air Canada prévoit que sa capacité, mesurée en sièges-milles offerts (SMO), augmentera de l'ordre de 1,0 % à 2,5 %, le marché intérieur canadien se situant au haut de la fourchette. C'est là un taux de 1,5 point de pourcentage inférieur, environ, à ce qui avait été prévu à la fin de l'exercice 2007. Le transporteur s'attend à ce que sa capacité en SMO augmente de 2 % ou 3 % au deuxième trimestre de 2008 par rapport à 2007, la croissance de capacité prévue pour le Canada se situant autour de 3 %.

Air Canada prévoit que, pour l'ensemble de son exercice 2008, les charges d'exploitation par SMO (CESMO), exclusion faite du carburant, se situeront à 1 % près au niveau de 2007, soit des conditions un peu moins favorables que celles qui avaient été annoncées fin 2007, par suite surtout de la réduction de capacité qui sera opérée au deuxième semestre. Au deuxième trimestre de 2008, les CESMO, exclusion faite du carburant, devraient rester à peu près au même niveau qu'au deuxième trimestre de 2007, et elles pourraient même s'améliorer de jusqu'à 1 %. Les CESMO d'Air Canada pour le premier trimestre, exclusion faite du carburant, se sont révélées plus favorables que les projections établies en raison des économies réalisées dans plusieurs secteurs. Le transporteur cherche actuellement à maîtriser davantage les coûts d'exploitation sur lesquels il peut agir et à atténuer le plus possible les effets de l'augmentation de la charge de carburant prévue pour 2008.

Le résultat d'exploitation de 2008 se ressentira de la hausse prévue de la charge d'amortissement, hausse de l'ordre de 140 M$ à 160 M$ par rapport à 2007, qui découle des investissements réalisés dans l'achat de nouveaux appareils et dans la modernisation des appareils existants. Cette augmentation sera partiellement contrebalancée par une diminution prévue des charges de location d'avions en 2008, qui diminueront de 5 % à 10 % par rapport à 2007.

Les prévisions actualisées ci-dessus partent de l'hypothèse, retenue par Air Canada, que le dollar se négociera en moyenne à 1,01 $ CA pour 1 $ US au deuxième trimestre de 2008 et pour l'exercice 2008 dans son ensemble. Air Canada a supposé en outre que la croissance en Amérique du Nord et dans le monde ralentira en 2008 et qu'il y aura une légère récession aux Etats-Unis.

Le secteur de l'aviation commerciale continue de subir les contrecoups des prix records pour le carburant. Aussi les perspectives d'Air Canada partent-elles d'un prix moyen de 0,91 $ le litre pour le deuxième trimestre et de 0,89 $ le litre pour l'ensemble de l'exercice 2008 (dans les deux cas après prise en compte des positions de couverture en place).

Les perspectives ci-dessus représentent des énoncés prospectifs au sens où l'entend la législation sur les valeurs mobilières applicables; elles reposent sur plusieurs hypothèses et sont exposées à des risques divers. Voir plus bas la "Mise en garde concernant les énoncés prospectifs".

1) Mesures hors PCGR

Le BAIIALA est une unité de mesure ne relevant pas des PCGR et qui est couramment utilisée dans le secteur du transport aérien pour mesurer le bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement et locations d'avions. Cette unité de mesure donne un aperçu des résultats d'exploitation avant les coûts de location d'avions et l'amortissement, coûts qui varient sensiblement d'une compagnie aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance son matériel volant et ses autres actifs. Comme le BAIIALA n'est pas une unité de mesure conforme aux PCGR pour la présentation d'états financiers 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 lecteur est invité à se reporter au Rapport de gestion du premier trimestre de 2008 d'Air Canada, qui sera déposé sur SEDAR et pourra être téléchargé sur le site d'Air Canada au www.aircanada.com, pour un rapprochement du BAIIALA avant provision pour les enquêtes sur le fret et du BAIIALA au résultat d'exploitation.

Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa Notice annuelle du 28 mars 2008, veuillez consulter SEDAR au www.sedar.com ou www.aircanada.com.

MISE EN GARDE CONCERNANT LES ENONCES PROSPECTIFS

Dans ses communications publiques tant verbales qu'écrites, Air Canada peut faire emploi d'énoncés prospectifs au sens où l'entend la législation en valeurs mobilières applicable. Des énoncés prospectifs se trouvent dans le présent communiqué ainsi que dans d'autres documents déposés auprès des autorités réglementaires et organes de réglementation des valeurs mobilières. Les énoncés prospectifs 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, dont celles qui sont énoncées ci-après, 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. A 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, des taux de change et d'intérêt, des conflits armés, des attentats terroristes, des épidémies, des questions et coûts d'assurance, de l'évolution de la demande en fonction du caractère saisonnier du secteur, la capacité de comprimer les coûts d'exploitation et les effectifs, les relations du travail, les questions de retraite, les questions d'approvisionnement, l'évolution de

la législation, de la réglementation et des procédures, les litiges actuels et éventuels avec des tiers ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le présent communiqué et le rapport de gestion et, notamment, à la rubrique "Facteurs de risque", du Rapport de gestion d'Air Canada daté du 6 février 2008 ainsi qu'à la rubrique 12 du Rapport de gestion du premier trimestre de 2008 d'Air Canada daté du 8 mai 2008. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent communiqué représentent les attentes d'Air Canada en date de celui-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 a formulé des hypothèses dans l'élaboration et la formulation des énoncés prospectifs. Outre les hypothèses présentées dans le présent communiqué, Air Canada a présumé que la croissance en Amérique du Nord et dans le monde ralentira en 2008 et qu'il y aura une légère récession aux Etats-Unis. Air Canada a supposé en outre que le dollar canadien se négociera en moyenne à 1,01 $ CA pour un 1 $ US au deuxième trimestre de 2008 et pour l'ensemble de l'exercice 2008, et que le cours moyen du carburant s'établira à 0,91 $ le litre pour le deuxième trimestre de 2008, et à 0,89 $ le litre pour l'ensemble de l'exercice 2008 (dans les deux cas, compte tenu des positions de couverture en place).

Points saillants

Jusqu'au 24 mai 2007, Air Canada comptait deux secteurs isolables : les Services Air Canada (dorénavant appelés "Air Canada") et Jazz Air SEC ("Jazz"). Le tableau ci-dessous présente les points saillants de nature financière et statistique d'Air Canada pour le premier trimestre de 2008, pour lesquels les comptes de Jazz ne sont plus consolidés, et du secteur Services Air Canada, pour lesquels sont exclues du périmètre de consolidation les activités de Jazz, pour le premier trimestre de 2007.

	Premier trimestre		Variation
(en millions de dollars canadiens sauf les montants par action)	2008	2007	($)
Données financières			
Produits d'exploitation	2 727	2 540	187
Perte d'exploitation avant provision pour les enquêtes sur le fret(1)	(12)	(78)	66
Perte d'exploitation	(137)	(78)	(59)
Produits (charges) hors exploitation	(107)	8	(115)
Perte avant participation sans contrôle, écart de change et impôts	(244)	(70)	(174)
Perte de la période	(288)	(34)	(254)
Marge d'exploitation avant provision pour les enquêtes sur le fret (%)(1)	-0,4 %	-3,1 %	2,7 pp
Marge d'exploitation (%)	-5,0 %	-3,1 %	(1,9) pp
BAIIALA avant provision pour les enquêtes sur le fret(1),(2)	222	129	93
BAIIALA(2)	97	129	(37)
Marge BAIIALA avant provision pour les enquêtes sur le fret (%)(1),(2)	8,1 %	5,1 %	3,0 pp
Marge BAIIALA (%)(2)	3,6 %	5,1 %	(1,5) pp
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	1 394	1 969	(575)
Flux de trésorerie disponibles	(173)	(183)	10
Ratio emprunts/capitaux propres ajusté	68,8 %	68,6 %	0,2 pp
Résultat de base et dilué par action(3)	(2,88) $	(0,34) $	(2,54) $

			Variation
Statistiques d'exploitation			(%)
Passagers-milles payants (en millions) (PMP)	12 331	11 814	4,4
Sièges-milles offerts			

(en millions) (SMO)	15 407	14 735	4,6
Coefficient d'occupation	80,0 %	80,2 %	(0,2) pp
Rendement unitaire par PMP (en cents)(4)	18,7	18,3	2,2
Produits passages par SMO (en cents)(4)	15,0	14,7	2,0
Produits d'exploitation par SMO (en cents)(4)	17,7	17,4	1,5
Charges d'exploitation par SMO (CESMO) (en cents)	17,8	17,8	-
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	13,1	13,8	(4,8)
Effectif moyen (en milliers d'équivalents temps plein)	24,0	23,4	2,8
Avions en service à la clôture de la période(5)	341	332	2,7
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)(6)	9,9	9,6	3,5
Longueur moyenne des étapes (en milles)(6)	876	875	0,1
Prix du litre de carburant (en cents)(7)	75,2	62,9	19,5
Consommation de carburant (en millions de litres)	947	925	2,4

1) Une provision pour les enquêtes sur le fret de 125 M$ a été inscrite au premier trimestre de 2008.
2) Voir la rubrique 14, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion d'Air Canada pour le premier trimestre de 2008 pour un rapprochement du BAIIALA avant provision pour les enquêtes sur le fret au résultat d'exploitation et du BAIIALA au résultat d'exploitation.
3) Le résultat de base et dilué par action correspond aux chiffres consolidés d'Air Canada selon les PCGR.
4) Un ajustement aux produits de 26 M$ a été inscrit au quatrième trimestre de 2007 relativement à la révision des hypothèses comptables, dont 29 M$ concernaient le premier trimestre de 2007. A des fins de comparaison, les variations en pourcentage du rendement unitaire et des PPSMO ont été rajustées de manière à tenir compte du rajout de 29 M$ au premier trimestre de 2007.
5) Ne comprend pas les avions-cargos affrétés en 2008 et 2007. Comprend les avions de Jazz visés par le CAC de Jazz.
6) A l'exclusion des transporteurs tiers exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité, sauf les avions de Jazz visés par le CAC de Jazz (lesquels sont inclus).
7) Compte tenu des frais de transport et des résultats de couverture du carburant.

Pour plus de renseignements:

Renseignements: Isabelle Arthur (Montréal), (514) 422-5788; Peter Fitzpatrick (Toronto), (416) 263-5576; Angela Mah (Vancouver), (604) 270-5741; aircanada.com

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE