AIR CANADA

Communiqués

Air Canada annonce ses résultats du deuxième trimestre 2011 - Le bénéfice opérationnel progresse de 26 M$ pour se chiffrer à 73 M$

MONTRÉAL, le 4 août 2011 /CNW Telbec/ - Air Canada a déclaré aujourd'hui un bénéfice opérationnel de 73 M$ pour le deuxième trimestre comparativement à un bénéfice opérationnel de 47 M$ au deuxième trimestre de 2010, soit une amélioration de 26 M$. Le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur (BAIIALA) a atteint 338 M$, enregistrant une hausse de 10 M$ par rapport au trimestre correspondant de 2010.

« Je suis ravi d'annoncer que notre performance financière a connu une progression constante au deuxième trimestre, a déclaré Calin Rovinescu, président et chef de la direction. Malgré l'importante hausse des prix du carburant en glissement annuel et les effets d'un arrêt de travail de trois jours par nos agents des centres téléphoniques et agents du service clientèle des aéroports représentés par les TCA, le bénéfice opérationnel du deuxième trimestre est le fruit de notre approche disciplinée en matière de gestion de la capacité. Conjuguée à nos produits de pointe au sein de l'industrie, cette approche nous a permis de générer de solides revenus et d'améliorer le rendement unitaire pendant le trimestre. Notre programme de transformation des coûts maintient le cap, ayant permis de réaliser des avantages annuels de 475 M$ sur sa cible de 530 M$ d'ici la fin de 2011, sur une base annualisée. Qui plus est, la dette nette ajustée s'établissait à 4 362 M$ au 30 juin 2011, ce qui représente une baisse de 890 M$ par rapport au 30 juin 2010.

« En revanche, les prix du carburant, toujours volatils, restent à des sommets historiques. Sur la base de la capacité de 2010 et déduction faite de l'effet du change, nous estimons à environ 800 M$ l'accroissement des coûts opérationnels attribuable à la hausse des prix du carburant en 2011. Afin d'atténuer l'incidence de ce facteur sur les résultats d'Air Canada pour 2011, nous continuons d'étudier diverses possibilités de compression de coûts en sus de celles établies dans le cadre de notre programme de transformation des coûts, de hausser les tarifs et les suppléments carburant lorsque le contexte concurrentiel le permet et d'ajuster la capacité selon les besoins.

« Je tiens à remercier notre personnel pour son engagement envers les priorités sur lesquelles repose la transformation d'Air Canada. Les efforts soutenus qu'ils déploient ont été soulignés par nos clients, qui ont classé Air Canada meilleure compagnie aérienne internationale en Amérique du Nord. C'est la deuxième année consécutive que nous nous classons au premier rang dans le cadre du sondage annuel World Airline Awards réalisé par Skytrax auprès des voyageurs aériens internationaux. »

Points saillants relativement aux produits

Les produits passages réseau ont progressé de 272 M$ (+11,7 %) par rapport au deuxième trimestre de 2010 grâce à une croissance de 6,1 % du trafic et de 5,2 % du rendement unitaire.

À l'échelle du réseau, la capacité a crû de 6,4 % comparativement au deuxième trimestre de 2010, du fait des relèvements de la capacité mis en œuvre après le deuxième trimestre de 2010 qui se sont poursuivis au deuxième trimestre de 2011 et qui ont été appuyés par l'accroissement du taux d'utilisation des appareils.

Le gain de 5,2 % du rendement pour l'ensemble du réseau est attribuable à la progression du rendement sur tous les marchés. Il s'explique par la majoration des tarifs et des suppléments carburant qui sont venus contrebalancer en partie l'augmentation des prix du carburant et, dans une moindre mesure, par l'augmentation du trafic relativement à la cabine de haut rapport. Les produits tirés de la cabine de haut rapport ont augmenté de 54 M$, soit près de 11 %, par comparaison au trimestre correspondant de 2010, du fait principalement d'une hausse de 13 % du trafic.

Les produits passages par siège-mille offert (PPSMO) ont progressé de 4,9 % par rapport au deuxième trimestre de 2010, par suite de l'amélioration des rendements unitaires.

Points saillants relativement aux charges opérationnelles

Les charges opérationnelles se sont accrues de 267 M$ (+10 %) comparativement au deuxième trimestre de 2010, par suite surtout de la hausse de 46 % du prix de base du carburant en glissement annuel et de l'augmentation de 6,4 % de la capacité à l'échelle du réseau. Ces augmentations ont été en partie annulées par l'incidence favorable de l'appréciation du dollar canadien sur les charges libellées en monnaies étrangères (laquelle a fait baisser les charges opérationnelles de 64 M$, comparativement au deuxième trimestre de 2010). Les mesures d'économie au titre du programme de transformation des coûts (PTC) ont aussi aidé à comprimer diverses charges opérationnelles.

Le coût unitaire, mesuré en charges opérationnelles par siège-mille offert (COSMO), a crû de 3,8 % au deuxième trimestre de 2011 par rapport au deuxième trimestre de 2010. Exclusion faite de la charge de carburant, les COSMO ont diminué de 3,7 % en glissement annuel. Les retombées favorables de l'appréciation du dollar canadien sur les charges opérationnelles libellées en monnaies étrangères (surtout en dollars américains), l'augmentation de la capacité, l'effet des mesures d'économie au titre du PTC, ainsi que l'augmentation du taux d'utilisation des appareils et de la longueur moyenne des étapes par rapport au deuxième trimestre de 2010 constituent tous des facteurs ayant contribué à la baisse des COSMO (exclusion faite de la charge de carburant) en glissement annuel. Cette diminution de 3,7 % des COSMO (exclusion faite de la charge de carburant) constitue une amélioration en regard de celle de 0,5 % à 1,5 % que prévoyait Air Canada dans son communiqué du 5 mai 2011. L'amélioration est principalement attribuable au fait que les charges de maintenance avions et les charges au titre des salaires et des avantages du personnel ont été inférieures aux prévisions.

Pour le deuxième trimestre de 2011, Air Canada déclare une perte nette de 46 M$, contre une perte nette de 318 M$ au deuxième trimestre de 2010, soit une amélioration de 272 M$. La perte nette du deuxième trimestre de 2011 tient compte d'un profit de change de 9 M$, alors que celle du deuxième trimestre de 2010 tenait compte d'une perte de change de 190 M$.

Au deuxième trimestre de 2011, Air Canada a déclaré une perte diluée par action avant ajustement de 0,17 $. Après ajustement, la perte diluée de la compagnie aérienne s'est établie à 0,20 $ par action au deuxième trimestre de 2011, contre une perte diluée de 0,27 $ par action au deuxième trimestre de 2010. La perte diluée par action pour le deuxième trimestre de 2011 est ajustée pour exclure le profit de change de 9 M$ d'Air Canada et le profit de 1 M$ sur cession d'actifs. La perte diluée par action au deuxième trimestre de 2010 était ajustée pour exclure la perte de change de 190 M$ d'Air Canada, les charges d'intérêts liées au remboursement anticipé de la facilité de crédit garantie de la compagnie aérienne et la perte de 1 M$ sur cession d'actifs.

Points saillants relativement à la liquidité

Au 30 juin 2011, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme d'Air Canada totalisaient 2,259 G$, soit 20 % de ses produits opérationnels des 12 derniers mois.

Au deuxième trimestre de 2011, les flux de trésorerie disponibles se sont établis à 241 M$, une baisse de 56 M$ en regard du deuxième trimestre de 2010, du fait surtout qu'Air Canada a recommencé à cotiser à ses régimes agréés canadiens au titre des services passés conformément au *Règlement sur la capitalisation des régimes de pensions d'AirCanada (2009)*.

Au 30 juin 2011, le total de la dette et des obligations au titre des contrats de location-financement, y compris la partie courante, se chiffre à 4 213 M$, en baisse de 382 M$ par rapport au 31 décembre 2010. La diminution de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement depuis le 31 décembre 2010 s'explique principalement par des remboursements de 411 M$, y compris des versements forfaitaires et finaux totalisant 221 M$, ainsi que par l'incidence favorable de l'appréciation du dollar canadien sur la dette d'Air Canada libellée en monnaies étrangères (principalement en dollars américains), laquelle s'est traduite par une baisse de 119 M$. Ces diminutions ont été en partie contrebalancées par le produit des emprunts qui s'est chiffré à 125 M$.

Au 30 juin 2011, la dette nette ajustée s'est chiffrée à 4 362 M$, soit un fléchissement de 281 M$ par rapport au 31 mars 2011, du fait des remboursements de dette de 144 M$ durant le trimestre et de l'augmentation du solde de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme.

Mise à jour concernant les relations de travail

Le 1er août 2011, les dispositions d'une nouvelle convention collective de cinq ans ont été provisoirement conclues avec le Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP), qui représente les quelque 6 800 agents de bord de la société aérienne. La convention collective doit encore être ratifiée par les membres du syndicat. Une nouvelle convention collective de quatre ans a été ratifiée le 27 juin 2011 avec le Syndicat des travailleurs canadiens de l'automobile (TCA), qui représente les quelque 3 800 agents des centres téléphoniques et agents du service clientèle des aéroports au Canada, après une interruption de travail de trois jours au cours de laquelle la compagnie aérienne a continué d'exercer intégralement ses activités. Air Canada s'attend à reprendre au cours des prochaines semaines les négociations avec l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale (AIMTA), qui représente les mécaniciens et les bagagistes de la compagnie aérienne. Les négociations avec la Canadian Airline Dispatchers Association (CALDA) se poursuivent. Étant donné que l'accord préliminaire intervenu en mars 2011 entre la Société et l'Association des pilotes d'Air Canada (ACPA) n'a pas été ratifié par les membres de celle-ci, Air Canada continue de négocier avec l'ACPA afin de mettre au point une nouvelle convention collective d'ici les prochains mois.

Perspectives actuelles

Air Canada prévoit accroître sa capacité réseau (mesurée en sièges-milles offerts, ou SMO) de l'ordre de 3,5 % à 4,5 % pour l'ensemble de l'exercice 2011 par rapport aux niveaux de l'exercice 2010, comme elle le projetait dans son communiqué de presse du 5 mai 2011. Cette amplification de la capacité réseau devrait se réaliser principalement en utilisant les appareils qui composent le parc aérien actuel.

En raison de légères modifications aux horaires de vols, Air Canada s'attend maintenant à ce que la capacité réseau de ses lignes intérieures pour l'ensemble de l'exercice 2011 se situe entre une baisse de 0,5 % et une hausse de 0,5 % par rapport à l'ensemble de l'exercice 2010 (alors qu'elle projetait une baisse d'au plus 0,5 % de la capacité réseau de ses lignes intérieures pour l'ensemble de l'exercice 2011 dans son communiqué de presse daté du 5 mai 2011). Comme Air Canada a comptabilisé des COSMO (exclusion faite de la charge de carburant) supérieures aux prévisions au deuxième trimestre de 2011, elle s'attend maintenant à ce que, pour l'exercice 2011, les COSMO (exclusion faite de la charge de carburant) diminuent de 1,0 % à 3,0 % par rapport à leur niveau de l'exercice 2010 (alors qu'elle projetait qu'elles diminuent d'au plus 2,0 % par rapport à leur niveau de l'exercice 2010 dans son communiqué de presse daté du 5 mai 2011).

Pour le troisième trimestre de 2011, Air Canada entend augmenter sa capacité réseau exprimée en SMO de 1,5 % à 2,5 % par rapport au troisième trimestre de 2010 et s'attend à une augmentation de l'ordre de 1,0 % à 2,0 % des COSMO, exclusion faite de la charge de carburant, par rapport au troisième trimestre de 2010.

Dans son communiqué de presse du 5 mai 2011, Air Canada prévoyait que le BAIIALA du premier semestre de 2011 dépasserait celui de la période correspondante de 2010 d'au plus 5 %. En raison de plusieurs facteurs, notamment des charges de maintenance avions et une charge de carburant inférieures aux prévisions de 16 M$ et de 6 M$ respectivement, des ajustements favorables nets aux salaires et aux charges sociales de 12 M$ et une reprise de divers montants au titre des impôts de 7 M$, le BAIIALA pour le premier semestre de 2011, qui s'est chiffré à 545 M$, affiche une progression de 14 % en glissement annuel.

Dans son communiqué de presse du 10 février 2011, Air Canada prévoyait que les charges de maintenance avions pour l'exercice 2011 ferait l'objet d'une augmentation de l'ordre de 8 % à 12 % par rapport à leur niveau de l'exercice 2010. En raison de plusieurs facteurs, notamment l'incidence de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain et un niveau des activités liées à la maintenance des cellules et à l'entretien des moteurs inférieur aux prévisions, Air Canada s'attend maintenant à ce que les charges de maintenance avions pour l'exercice 2011 se situent entre une baisse de 1,0 % et une augmentation de 3,0 % par rapport à leur niveau de l'exercice 2010. Par ailleurs, Air Canada prévoyait pour l'exercice 2010 une diminution de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur d'environ 60 M$ par rapport à l'exercice 2010. Du fait qu'elle a enregistré une dotation aux amortissements et aux pertes de valeur inférieure aux prévisions pour le premier semestre de 2011 (en raison principalement de la diminution de la dotation aux amortissements des articles durables et des coûts de développement de systèmes et de logiciels), Air Canada s'attend maintenant à ce que la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur pour l'ensemble de 2011 diminue de 75 M$ par rapport à l'exercice 2010. Les prévisions d'Air Canada quant aux prestations de retraite et autres avantages futurs du personnel, qui correspondaient à une augmentation d'environ 60 M$ pour l'exercice 2011 par rapport à 2010, demeurent essentiellement conformes à ce qui avait été annoncé dans le communiqué de presse d'Air Canada du 10 février 2011.

Au milieu de 2009, Air Canada avait lancé le PTC, lequel établissait des initiatives visant à obtenir des hausses du chiffre d'affaires et des réductions des coûts sur une base annualisée, sous forme notamment de bonifications de contrats et d'améliorations des méthodes d'exploitation et de la productivité. En 2010, Air Canada a réalisé et fourni des avantages annuels de 330 M$. À ce jour, sur une base annualisée, Air Canada a réalisé des économies de 475 M$ relativement à sa cible PTC globale de 530 M$ d'ici la fin de 2011. Air Canada estime que la transformation des coûts et l'amélioration continues sont parmi ses principales priorités et constituent un objectif crucial à l'avenir pour appuyer les améliorations permanentes en matière de COSMO.

En ce qui concerne les perspectives actuelles, Air Canada part de l'hypothèse que l'économie canadienne poursuivra sa reprise en 2011. Il a également été présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 0,97 $ CA pour 1,00 $ US au troisième trimestre de 2011 et à 0,98 $ CA pour 1,00 $ US pour l'ensemble de 2011, et que le cours du carburéacteur s'établirait en moyenne à 0,86 $ le litre pour le troisième trimestre de 2011 et à 0,85 $ le litre pour l'ensemble de 2011.

Le tableau ci-après récapitule les perspectives susmentionnées d'Air Canada et notamment les principales hypothèses retenues pour le troisième trimestre et la totalité de l'exercice de 2011 :

	3e trimestre 2011 par rapport au 3e trimestre 2010	**Exercice 2011 par rapport à l'exercice 2010**
Perspectives actuelles		

Capacité en sièges-milles offerts (réseau)	Hausse de l'ordre de 1,5 à 2,5 %	Hausse de l'ordre de 3,5 à 4,5 %
Capacité en sièges-milles offerts (Canada)	s. o.	Entre une baisse de 0,5 % et une hausse de 0,5 %
COSMO, hormis la charge de carburant	Hausse de l'ordre de 1,0 à 2,0 %	Baisse de l'ordre de1,0 à 3,0 %
Charges de maintenance avions		Entre une baisse de 1,0 % et une hausse de 3,0 %
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur		Baisse de 75 M$
Charges sociales		Hausse de 60 M$
	Principales hypothèses 3e trimestre 2011	**Principales hypothèses Exercice 2011**
Principales hypothèses		
Change du dollar CA au dollar US	0,97 $	0,98 $
Prix du litre de carburéacteur (déduction faite des opérations de couverture liées au carburant)	0,86 $	0,85 $
Économie canadienne	Poursuite de la reprise	Poursuite de la reprise

Les perspectives présentées dans le présent communiqué constituent des énoncés prospectifs au sens où l'entendent les lois sur les valeurs mobilières; elles partent de diverses hypothèses supplémentaires et sont exposées à plusieurs risques. On se reportera à cet égard à la *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs* qui suit.

1) Mesures hors PCGR

Air Canada utilise le « résultat dilué par action après ajustement » pour mesurer son rendement tout en en excluant les écarts de change. Comme cette mesure n'est pas conforme aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elle n'a pas de sens normalisé, elle ne saurait être comparée à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

Le BAIIALA est une mesure hors PCGR couramment utilisée dans le secteur du transport aérien pour mesurer le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et locations d'avions. Cette mesure donne à Air Canada un aperçu de son résultat opérationnel avant les coûts de location d'avions, ainsi que de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur, 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 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.

Les états financiers consolidés résumés intermédiaires non audités du deuxième trimestre de 2011 et les notes complémentaires d'Air Canada ainsi que son rapport de gestion du deuxième trimestre de 2011 peuvent être consultés sur son site au **www.aircanada.com** et seront déposés sur SEDAR au **www.sedar.com**. Le lecteur est invité à se reporter au rapport de gestion du deuxième trimestre de 2011 d'Air Canada pour un rapprochement du BAIIALA au résultat opérationnel.

Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa Notice annuelle datée du 30 mars 2011, veuillez consulter le site d'Air Canada au **www.aircanada.com** ou SEDAR au **www.sedar.com**.

MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Le présent communiqué de presse contient des énoncés prospectifs écrits ou oraux au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. 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 résultats préliminaires, des prévisions, des stratégies, des attentes, des opérations projetées ou des actions futures. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes tels que « préliminaires », « prévoir », « croire », « pouvoir », « estimer », « projeter » et « planifier », 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 décrites dans le présent communiqué, ils sont soumis à de grands 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 l'état du secteur, du marché, du crédit et de la conjoncture en général, la capacité de réduire les coûts d'exploitation et d'obtenir du financement, les questions de retraite, les prix de l'énergie, les taux de change et d'intérêt, les relations du travail, la concurrence, les conflits armés, les attentats terroristes, les épidémies, les facteurs environnementaux (y compris les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels et les facteurs découlant de sources d'origine humaine), les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, l'évolution de la demande en fonction du caractère saisonnier du secteur, les questions d'approvisionnement, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, les litiges actuels et éventuels avec des tiers ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le présent communiqué de presse, à la rubrique 18, « Facteurs de risque », du rapport de gestion de 2010 d'Air Canada ainsi qu'à la rubrique 14, « Facteurs de risque », du rapport de gestion du deuxième trimestre de 2011 d'Air Canada. Les énoncés prospectifs

contenus dans le présent communiqué représentent les attentes d'Air Canada en date du présent communiqué (ou à la date à laquelle ils sont censés avoir été formulés) 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.

Points saillants

Avec prise d'effet le 1er janvier 2011, Air Canada a commencé à présenter ses résultats financiers selon les IFRS, y compris les chiffres correspondants de 2010. Le tableau ci-dessous présente les points saillants de nature financière et opérationnelle d'Air Canada pour les périodes indiquées ci-après.

	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
(en millions de dollars canadiens sauf indication contraire)	**2011**	**2010**	**Variation ($)**	**2011**	**2010**	**Variation ($)**
Mesures de performance financière						
Produits opérationnels	2 918	2 625	293	5 671	5 144	527
Résultat opérationnel	73	47	26	7	(89)	96
Charges non opérationnelles	(120)	(365)	245	(73)	(342)	269
Perte avant impôts sur le résultat	(47)	(318)	271	(66)	(431)	365
Perte de la période	(46)	(318)	272	(65)	(430)	365
Marge opérationnelle (%)	2,5 %	1,8 %	0,7 pts	0,1 %	(1,7) %	1,8 pts
BAIIALA [1)]	338	328	10	545	478	67
Marge BAIIALA (%) [1)]	11,6 %	12,5 %	(0,9) pts	9,6 %	9,3 %	0,3 pts
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	2 259	1 815	444	2 259	1 815	444
Flux de trésorerie disponibles [2)]	241	297	(56)	431	512	(81)
Dette nette ajustée [3)]	4 362	5 252	(890)	4 362	5 252	(890)
Perte par action - diluée	(0,17) $	(1,14) $	0,97 $	(0,25) $	(1,56) $	1,31 $

Statistiques opérationnelles			**Variation (%)**			**Variation (%)**
Passagers-milles payants (PMP) (en millions)	13 677	12 896	6,1	26 032	24 588	5,9
Sièges-milles offerts (SMO) (en millions)	16 512	15 523	6,4	32 371	30 250	7,0
Coefficient d'occupation (%)	82,8 %	83,1 %	(0,2) pts	80,4 %	81,3 %	(0,9) pts
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	18,8	17,9	5,2	18,7	17,9	4,7
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	15,6	14,8	4,9	15,0	14,5	3,6
Produits opérationnels par SMO (en cents)	17,7	16,9	4,5	17,5	17,0	3,0
Charges opérationnelles par SMO (COSMO) (en cents)	17,2	16,6	3,8	17,5	17,3	1,1
COSMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	11,9	12,3	(3,7)	12,5	13,1	(4,5)
Effectif moyen (en milliers d'ETP) [4)]	23,5	23,1	2,0	23,6	23,0	2,6
Avions en service à la clôture de la période [5)]	330	328	0,6	330	328	0,6
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour) [6)]	10,0	9,7	3,3	10,1	9,6	5,2
Fréquences des produits (en milliers)	138	135	2,9	271	262	3,5
Longueur moyenne des étapes (en milles) [6)]	886	853	3,9	888	855	3,9
Coût économique du litre de carburant (en cents) [7)]	87,9	66,8	31,6	83,2	66,5	25,1
Consommation de carburant (en millions de litres)	984	924	6,5	1 922	1 796	7,0

1) Le BAIIALA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et location d'avions) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR*, du rapport de gestion du deuxième trimestre 2011 d'Air Canada pour un rapprochement du BAIIALA au résultat opérationnel.*

2) Les flux de trésorerie disponibles (à savoir les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles) ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 7.4 du rapport de gestion du deuxième trimestre 2011 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.

3) La dette nette ajustée (à savoir le total de la dette moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme, plus les contrats de location simple immobilisés) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 7.2 du rapport de gestion du deuxième trimestre 2011 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.

4) Rend compte des équivalents temps plein (« ETP ») à Air Canada, à l'exclusion des ETP à Jazz et chez des transporteurs tiers exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.

5) Comprend les avions de Jazz visés par le CAC de Jazz. Ne comprend pas les avions exploités par d'autres transporteurs tiers en vertu de contrats d'achat de capacité. Se reporter à la rubrique 6 du rapport de gestion du deuxième trimestre 2011 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.

6) À l'exclusion des vols nolisés et 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.

7) Compte tenu des frais de transport et déduction faite des résultats de couverture du carburant. Le coût économique du litre de carburant n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter aux rubriques 4 et 5 du rapport de gestion du deuxième trimestre 2011 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.

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

Internet : aircanada.com

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE