

[Communiqués](#)

## **Air Canada annonce ses résultats du quatrième trimestre et de l'exercice 2009**

Affermissement de la trésorerie, contraction des pertes d'exploitation au quatrième trimestre, amélioration de la satisfaction de la clientèle

MONTREAL, le 10 févr. /CNW Telbec/ - Air Canada déclare aujourd'hui une perte d'exploitation de 83 M\$ pour son quatrième trimestre de 2009, comparativement à une perte d'exploitation de 146 M\$ enregistrée au quatrième trimestre de 2008, ce qui représente une amélioration de 63 M\$. Même si, au quatrième trimestre de 2009, la conjoncture est demeurée ardue en ce qui concerne la génération de produits, le repli d'Air Canada en glissement annuel au chapitre des produits passages et des produits fret a suivi une courbe plus favorable qu'aux trois premiers trimestres de 2009. Le bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement et locations d'avions (BAIIA) s'est établi à 167 M\$, en hausse de 59 M\$ par rapport au trimestre correspondant de 2008.

Air Canada déclare une perte nette de 56 M\$ pour son quatrième trimestre de 2009, montant qui tient compte d'un gain de change de 108 M\$, contre une perte nette de 727 M\$ au quatrième trimestre de 2008, montant qui tient compte d'une perte de change de 527 M\$.

Les produits passages au quatrième trimestre de 2009 se sont repliés de 152 M\$ ou de 7 % par rapport au quatrième trimestre de 2008, pour se fixer à 2,03 G\$. Ce recul a été occasionné par une baisse de 7,3 % du rendement unitaire, elle-même entraînée par la morosité économique, l'intensification des incitatifs tarifaires visant à stimuler la demande et la diminution des suppléments carburant en glissement annuel. Le rendement unitaire découlant de la cabine de haut rapport a régressé de 7,2 % par rapport au quatrième trimestre de 2008. Au quatrième trimestre de 2009, le trafic s'est amplifié de 0,4 %, en regard d'une progression de 2,0 % de la capacité, donnant lieu à un glissement de 1,3 point du coefficient d'occupation par rapport au trimestre correspondant de 2008. À l'échelle du réseau, les produits passages par siège-mille offert (PPSMO) ont diminué de 8,8 % par rapport au quatrième trimestre de 2008, en raison principalement de la baisse des rendements unitaires, mais aussi de l'effritement du coefficient d'occupation.

Les charges d'exploitation du trimestre se sont repliées de 213 M\$ ou de 8 % par rapport au quatrième trimestre de 2008, facteur essentiellement attribuable à la baisse des prix du carburant et au taux de change plus favorable qu'il y a un an. L'affermissement du dollar canadien par rapport au dollar US au quatrième trimestre de 2009 a comprimé de 105 M\$ les charges d'exploitation comparativement au trimestre correspondant de 2008.

Le coût unitaire, mesuré en charges d'exploitation par siège-mille offert (CESMO), a régressé de 9,8 % comparativement au quatrième trimestre de 2008. Exclusion faite de la charge de carburant, les CESMO se sont contractées de 3,2 % en glissement annuel, par suite surtout de l'incidence favorable du taux de change et de la diminution des charges salariales et sociales. Ces facteurs ont toutefois été atténués par la hausse des charges de maintenance avions en glissement annuel, du fait surtout du calendrier des activités de maintenance des cellules et d'entretien des moteurs au quatrième trimestre de 2009 par rapport au trimestre correspondant de 2008. Le fléchissement de 3,2 % des CESMO, exclusion faite de la charge de carburant, pour le quatrième trimestre de 2009 concorde avec la diminution de l'ordre de 3,0 % à 4,0 % que projetait Air Canada dans son communiqué de presse du 6 novembre 2009.

Pour son quatrième trimestre de 2009, Air Canada déclare une perte avant ajustement de 0,25 \$ par action (après dilution). Après ajustement, la compagnie aérienne a inscrit une perte de 0,62 \$ par action (après dilution) au quatrième trimestre de 2009. Cet ajustement du résultat par action vise à en retrancher le gain de change de 108 M\$ d'Air Canada ainsi que la perte sur actifs de 25 M\$ inscrite au quatrième trimestre de 2009.

Pour l'exercice 2009, Air Canada déclare une perte d'exploitation de 316 M\$ contre une perte d'exploitation (avant la provision pour enquêtes et procédures sur le fret) de 39 M\$ en 2008. Le BAIIA s'est chiffré à 679 M\$, soit un recul de 255 M\$ par rapport à 2008. Les produits passages se sont élevés à 8,50 G\$, en repli de 1,21 G\$ ou de 12 % en glissement annuel. Les charges d'exploitation de 10,06 G\$ ont diminué de 1,07 G\$ ou de 10 %, compte tenu notamment d'une baisse de la charge de carburant de 971 M\$ ou de 28 % par rapport à 2008. Les CESMO ont glissé de 5,4 % alors qu'exclusion faite de la charge de carburant, elles ont progressé de 3,3 %. L'incidence défavorable de la dépréciation du cours moyen du dollar canadien par rapport au dollar US en 2009 par rapport à 2008 rend compte à hauteur d'environ 40 % de l'augmentation des CESMO, exclusion faite de la charge de carburant, en glissement annuel. La hausse de 3,3 % des CESMO, exclusion faite de la charge de carburant, en 2009

correspond à l'augmentation de l'ordre de 3,0 % à 3,5 % que projetait Air Canada dans son communiqué de presse du 6 novembre 2009.

Pour l'exercice 2009, Air Canada a inscrit une perte nette de 24 M\$ ou de 0,18 \$ par action (après dilution), contre une perte nette de 1,03 G\$ ou de 10,25 \$ par action (après dilution) en 2008. La perte nette de 2009 tient compte d'un gain de change de 657 M\$ alors que la perte nette de 2008 incluait une perte de change de 655 M\$ et une provision pour enquêtes et procédures sur le fret de 125 M\$.

Au 31 décembre 2009, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme d'Air Canada se chiffraient à 1,41 G\$.

Air Canada a conclu des ententes avec un groupe de prêteurs afin d'obtenir une augmentation globale de 100 M\$ de la facilité de crédit à terme garantie de 600 M\$ montée en juillet 2009 (la "facilité de crédit"). Le financement devrait avoir lieu au plus tard le 16 février 2010.

"Après avoir relevé des défis considérables au cours des douze derniers mois, la Société entame 2010 forte des progrès accomplis : trésorerie satisfaisante, coûts unitaires réduits et améliorations quantifiables de la satisfaction des clients, explique Calin Rovinescu, président et chef de la direction. Nous sommes désormais en meilleure posture pour traverser sans encombre ce qui devrait être le graduel démarrage de la relance du secteur du transport aérien. Comme je l'ai expliqué à d'autres occasions, les compagnies aériennes, surtout celles axées sur la classe affaires, sont les premières atteintes par les conjonctures de récession et les dernières à en sortir. En effet, leur rétablissement est fonction de la reprise complète des voyages d'affaires dans d'autres secteurs d'activité.

"En 2009, Air Canada a surclassé la majorité des transporteurs aériens de l'Amérique du Nord en enregistrant l'une des plus modestes baisses des produits unitaires pour l'exercice en regard de 2008, alors que la conjoncture était la plus difficile depuis des décennies. Au moyen d'une gestion efficace de la capacité et de l'instauration de diverses initiatives visant à stimuler le trafic et à attirer à nouveau la clientèle, nous avons affiché de forts coefficients d'occupation tout au long de l'exercice.

"Parmi nos objectifs clés figurent un rendement solide et durable des coûts unitaires, ainsi que l'amélioration de la productivité liée aux revenus et aux coûts unitaires. Vers le milieu de l'exercice 2009, nous avons lancé un programme de transformation des coûts à la grandeur de l'entreprise qui visait des économies et compressions de coûts annuelles de 50 M\$ en 2009, de 250 M\$ en 2010 et du montant total de 500 M\$ d'ici à la fin de 2011, sur une base annualisée. Nouvelle encourageante : nous avons dépassé de 20 M\$ notre objectif de 2009 dans le cadre de ce programme. De plus, si la tendance se maintient, nous devrions atteindre ou dépasser les objectifs de 2010 et de 2011.

"Les réalisations de l'exercice écoulé en vue de stabiliser la Société nous permettent de ne pas perdre de vue la priorité accordée à la transformation des coûts et à la production de revenus supplémentaires. Nous continuerons aussi de mettre à profit notre réseau et nos partenariats à l'échelle internationale pour exploiter des possibilités de croissance stratégique à l'étranger. Pour les années à venir, nous resterons bien concentrés sur ces priorités clés en nous efforçant d'instaurer une culture d'entreprise qui habilite les employés à fidéliser les clients actuels et à en attirer de nouveaux. À en juger par notre progression en glissement annuel en matière de satisfaction de la clientèle et les remarquables distinctions que nous avons reçues récemment de la part de revues spécialisées en fonction de sondages de lecteurs, nous sommes sur la bonne voie. Je tiens à remercier et à féliciter personnellement les employés d'Air Canada - compétents et assidus - qui ont fait de la Société le meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord en 2009 malgré les difficultés que nous avons rencontrées."

Par ailleurs, la Société a annoncé l'entrée en fonction de l'honorable Roy Romanow au Conseil d'administration d'Air Canada, dont la nomination a été approuvée par le Conseil hier, avec prise d'effet immédiate. M. Romanow a été nommé par les syndicats canadiens d'Air Canada aux termes d'ententes sur la capitalisation des régimes de retraite que la Société a conclus avec eux il y a quelque temps.

"Je me réjouis grandement de travailler avec Roy Romanow au sein de notre Conseil d'administration, a précisé M. Rovinescu. Ses vastes connaissances et sa riche expérience constitueront un apport résolument précieux dans le cadre de la mise en oeuvre de notre stratégie visant à bâtir une entreprise vigoureuse et durable, qui crée de la valeur au profit de nos parties prenantes."

M. Romanow a été premier ministre de la Saskatchewan de 1991 à 2001. Il a par la suite présidé la Commission royale sur l'avenir des soins de santé au Canada. En 2003, M. Romanow a été nommé au Conseil privé de la Reine pour le Canada. Il siège actuellement au conseil d'administration de Torstar Corporation.

Perspectives actuelles

Pour l'exercice 2010, Air Canada compte accroître sa capacité réseau, exprimée en sièges-milles offerts (SMO), de 4 % à 6 % par

rapport à l'exercice 2009. Pour l'ensemble de 2010, la capacité intérieure en SMO devrait progresser de 1,5 % à 2,5 % par rapport à l'exercice 2009. Pour le premier trimestre de 2010, Air Canada s'attend à relever sa capacité réseau en SMO de l'ordre de 5,5 % à 6,5 % par rapport au premier trimestre de 2009.

Pour l'ensemble de 2010, Air Canada s'attend à ce que ses CESMO, exclusion faite de la charge de carburant, reculent de 2 % à 4 % par rapport à celles de l'exercice 2009. Pour le premier trimestre de 2010, Air Canada s'attend à voir ses CESMO, exclusion faite de la charge de carburant, se replier de 3,5 % à 4,5 % par rapport au premier trimestre de 2009.

Au deuxième trimestre de 2009, Air Canada a lancé, à l'échelle de l'entreprise, un programme de transformation des coûts qui vise à lancer des initiatives d'accroissement du chiffre d'affaires et de réduction des coûts de 500 M\$ par année. Ces initiatives portent sur des compressions de coûts grâce à l'amélioration de contrats (économies de 170 M\$), aux améliorations apportées aux procédés opérationnels et à la productivité (économies de 215 M\$) ainsi qu'à l'optimisation du chiffre d'affaires (économies de 115 M\$). Air Canada a dépassé de 20 M\$ son objectif pour 2009. En outre, elle a accru son objectif au titre de la transformation des coûts pour 2010, lequel est passé de 250 M\$ à 270 M\$. Elle demeure en bonne voie de réaliser des économies de 500 M\$ d'ici à la fin de 2011, sur une base annualisée. À la date du présent communiqué, Air Canada avait déjà réalisé, sur une base annualisée, des économies de 223 M\$ pour 2010 (objectif de 270 M\$) et de 256 M\$ pour 2011 (objectif de 500 M\$).

En 2010, les frais de location avion et la charge d'amortissement devraient croître de 40 M\$ à 50 M\$ par rapport à 2009. Cette hausse est essentiellement attribuable au fléchissement de la valeur résiduelle de certains avions et à l'incidence défavorable que ce facteur aura sur la charge d'amortissement. Il est prévu que la charge de retraite, qui est sans effet sur la trésorerie, progressera d'environ 100 M\$, sous réserve de modifications en fonction de la version définitive de l'évaluation actuarielle du 1er janvier 2010, qui devrait être mise au point au cours du premier semestre de 2010, et de certains autres facteurs qui n'ont pas encore été déterminés.

Ces projections partent des prévisions d'Air Canada selon lesquelles l'économie nord-américaine amorcerait une lente reprise en 2010, que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,06 \$ CA pour 1,00 \$ US au premier trimestre de 2010 et à 1,04 \$ CA pour 1,00 \$ US pour l'exercice 2010, et que le cours moyen du carburant s'établirait à 0,69 \$ le litre au premier trimestre de 2010 et pour l'ensemble de cet exercice (dans les deux cas, compte tenu des positions de couverture en place). Les projections ci-dessus concernant la charge de retraite pour 2010 se fondent sur des hypothèses visant à établir la charge de retraite d'Air Canada selon les PCGR du Canada, notamment celles portant sur les taux d'intérêt du marché, ainsi que sur les meilleures estimations qu'a pu formuler la direction à l'égard du rendement des placements des régimes, l'indexation des salaires, et l'âge du départ à la retraite.

Ces perspectives constituent des énoncés prospectifs, au sens où l'entendent les lois sur les valeurs mobilières applicables, reposant sur diverses hypothèses et exposés à plusieurs risques. On se reportera à cet égard à la "Mise en garde concernant les énoncés prospectifs".

#### Réalisations de 2009

- Conclusion d'ententes avec les cinq syndicats représentant l'ensemble des salariés du Canada concernant un moratoire de 21 mois sur la capitalisation du déficit des régimes de retraite et des prolongations des conventions collectives sans majoration des coûts.
- Réception des autorisations réglementaires du gouvernement fédéral à l'égard des modifications des règles de capitalisation des régimes de retraite de la compagnie aérienne par suite de la ratification des protocoles sur les retraites par les cinq syndicats visés, et conclusion réussie d'un processus de consultation des retraités et du personnel non syndiqué à l'égard desdits protocoles.
- Cotisation de 389 M\$ au capital des régimes de retraite à prestations déterminées d'Air Canada.
- Versement de 29 M\$ en primes aux employés d'Air Canada au titre du programme d'intéressement mensuel "Une réussite partagée" de la Société.
- Mobilisation de 1,02 G\$ en nouvelles liquidités, par une série de financements et d'autres opérations avec certains prêteurs et parties prenantes clés.
- Finalisation des modalités révisées du contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz, ce qui permettra à Air Canada d'économiser substantiellement sur les frais devant être versés à Jazz pour son trafic d'apport pendant la durée du contrat.
- Modification, à des conditions favorables, de la convention de traitement de cartes de crédit liant Air Canada à l'un de ses principaux fournisseurs.
- Réalisation d'un placement d'actions ordinaires dans le public pour un

produit net de 249 M\$.

- Lancement d'une série d'initiatives axées sur le client : ajout de 250 000 places d'avion pouvant être échangées contre des primes de vol par les membres d'Aéropian, élimination des frais perçus par les centres d'appel et lancement de la "garantie du tarif le plus bas", une première dans le secteur de l'aviation commerciale au Canada.
- Classement au premier rang par les lecteurs de la revue Business Traveler dans les catégories suivantes : meilleurs agents de bord en Amérique du Nord; meilleurs services en vol en Amérique du Nord; meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord pour le service en classe Affaires et meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord pour les vols internationaux. Les lecteurs du magazine Global Traveler ont quant à eux élu Air Canada meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord et meilleur transporteur aérien au Canada.
- Lancement des applications mobiles pour iPhone et Blackberry (première pour une compagnie aérienne nord-américaine), parallèlement aux améliorations continues des services en ligne et des options libre-service pour appareil mobile, ainsi que l'expansion de l'accès connexe. À l'échelle mondiale, 56 % des clients d'Air Canada ont utilisé des produits d'enregistrement libre-service en 2009.
- Accueil de Continental Airlines à titre de nouveau partenaire du réseau Star Alliance, ce qui fournira aux clients d'Air Canada de nouvelles possibilités de déplacement sur le réseau de Continental dans l'est des États-Unis et en Amérique centrale, de nouveaux débouchés pour les primes Aéropian et de nouveaux revenus d'apport pour la compagnie aérienne.
- Obtention de l'approbation du ministère du Transport des États-Unis (Department of Transportation ou DOT) pour la création d'une alliance transatlantique entre Air Canada, Continental Airlines, Lufthansa et United Airlines. Le DOT a accordé l'immunité aux quatre transporteurs en matière de réglementation antitrust, les autorisant à créer une coentreprise intégrée, "A++", et à renforcer leur réseau transatlantique, offrant aux clients de nouvelles options et plus d'avantages.

## 1) Mesures hors PCGR

Air Canada utilise le "résultat 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, amortissement et locations d'avions. Cette mesure donne à Air Canada un aperçu de ses 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 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 de 2009 d'Air Canada, qui sera déposé sur SEDAR et pourra être téléchargé sur le site d'Air Canada au [www.aircanada.com](http://www.aircanada.com), pour un rapprochement 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 2009, veuillez consulter SEDAR au [www.sedar.com](http://www.sedar.com) ou le site d'AirCanada au [www.aircanada.com](http://www.aircanada.com).

### MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Les communications publiques d'Air Canada peuvent contenir des énoncés prospectifs écrits ou oraux au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. Le présent communiqué en renferme, comme les autres documents déposés auprès des organismes de réglementation et autorités de réglementation des valeurs mobilières. 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", "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 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 et, notamment, à la rubrique 19, "Facteurs de risque" du rapport de gestion de 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent communiqué représentent les attentes d'Air Canada en date du présent communiqué 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 pour l'élaboration et la formulation de ses énoncés prospectifs. Elle a notamment présumé que l'économie nord-américaine amorcerait une lente reprise en 2010, que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,06 \$ CA pour 1,00 \$ US au premier trimestre de 2010 et à 1,04 \$ CA pour 1,00 \$ US pour l'exercice 2010, et que le cours moyen du carburant s'établirait à 0,69 \$ le litre au premier trimestre de 2010 et pour l'ensemble de cet exercice (dans les deux cas, compte tenu des positions de couverture en place).

-----  
Points saillants  
-----

Le tableau ci-dessous présente les points saillants de nature financière et statistique de la Société pour les périodes indiquées ci-après.

(en millions de dollars canadiens sauf les montants par action)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2009	Variation 2008	(1)	2009	Variation 2008(1)	(2)
Données financières						
Produits d'exploitation	2 348	2 498	(150)	9 739	11 082	(1 343)
Perte d'exploitation avant provision spéciale(1)	(83)	(146)	63	(316)	(39)	(277)
Perte d'exploitation	(83)	(146)	63	(316)	(164)	(152)
Charges hors exploitation	(83)	(44)	(39)	(355)	(170)	(185)
Perte avant participation sans contrôle, écart de change et impôts	(166)	(190)	24	(671)	(334)	(337)
Perte de la période	(56)	(727)	671	(24)	(1 025)	1 001
Marge d'exploitation avant provision spéciale (%) (1)	-3,5 %	-5,8 %	2,3 pts	-3,2 %	-0,4 %	(2,8)pts
Marge d'exploitation (%)	-3,5 %	-5,8 %	2,3 pts	-3,2 %	-1,5 %	(1,7)pts
BAILALA avant provision						

spéciale (1)(2)	167	108	59	679	934	(255)
--------------------	-----	-----	----	-----	-----	-------

BAIIALA(2)	167	108	59	679	809	(130)
------------	-----	-----	----	-----	-----	-------

Marge BAIIALA avant provision spéciale (%)(1)(2)	7,1 %	4,3 %	2,8 pts	7,0 %	8,4 %	(1,4)pts
---	-------	-------	---------	-------	-------	----------

Marge BAIIALA (%)(2)	7,1 %	4,3 %	2,8 pts	7,0 %	7,3 %	(0,3)pts
----------------------------	-------	-------	---------	-------	-------	----------

Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	1 407	1 005	402	1 407	1 005	402
--	-------	-------	-----	-------	-------	-----

Flux de trésorerie disponibles	(52)	(428)	376	(399)	(985)	586
--------------------------------------	------	-------	-----	-------	-------	-----

Ratio emprunts/ capitaux propres ajusté (%)	80,1 %	89,6 %	(9,5)pts	80,1 %	89,6 %	(9,5)pts
---	--------	--------	----------	--------	--------	----------

Perte par action - de base et diluée	(0,25)\$	(7,27)\$	7,02 \$	(0,18)\$	(10,25)\$	10,07 \$
---	----------	----------	---------	----------	-----------	----------

Statistiques d'explo- tation	Variation %	Variation %
------------------------------------	----------------	----------------

Passagers- milles payants (en millions) (PMP)	10 885	10 845	0,4	47 884	50 519	(5,2)
--	--------	--------	-----	--------	--------	-------

Sièges- milles offerts (en millions) (SMO)	13 841	13 571	2,0	59 343	62 074	(4,4)
---	--------	--------	-----	--------	--------	-------

Coefficient d'occupa- tion (%)	78,6 %	79,9 %	(1,3)pts	80,7 %	81,4 %	(0,7)pts
--------------------------------------	--------	--------	----------	--------	--------	----------

Produits passages par PMP (en cents)	18,6	20,1	(7,3)	17,7	19,2	(7,6)
---	------	------	-------	------	------	-------

Produits passages par SMO (en cents)	14,6	16,0	(8,8)	14,3	15,6	(8,4)
---	------	------	-------	------	------	-------

Produits d'explo- tation par SMO (en cents)	17,0	18,4	(7,8)	16,4	17,9	(8,1)
---	------	------	-------	------	------	-------

Charges d'explo- tation par SMO ("CESMO") (en cents)	17,6	19,5	(9,8)	16,9	17,9	(5,4)
---	------	------	-------	------	------	-------

CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	13,2	13,6	(3,2)	12,8	12,4	3,3
--	------	------	-------	------	------	-----

Effectif moyen (en milliers d'ETP)(3)	22,5	23,6	(4,8)	22,9	24,2	(5,3)
---------------------------------------	------	------	-------	------	------	-------

Avions en service à la clôture de la période(4)	332	333	(0,3)	332	333	(0,3)
---	-----	-----	-------	-----	-----	-------

Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)(5)	8,6	8,8	(2,3)	9,2	9,6	(4,2)
--	-----	-----	-------	-----	-----	-------

Longueur moyenne des étapes (en milles)(5)	823	827	(0,5)	847	863	(1,9)
--	-----	-----	-------	-----	-----	-------

Prix du litre de carburant (en cents)(6)	72,6	95,8	(24,2)	69,4	90,4	(23,2)
--	------	------	--------	------	------	--------

Consommation de carburant (en millions de litres)	825	822	0,4	3 510	3 763	(6,7)
---	-----	-----	-----	-------	-------	-------

- 1) Une provision liée aux enquêtes et procédures relatives aux allégations de tarification fret anticoncurrentielle de 125 M\$ a été inscrite au premier trimestre de 2008.
- 2) Voir la rubrique 21, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion 2009 d'Air Canada pour un rapprochement du BAIIALA avant provision pour les enquêtes et procédures relatives au fret et du BAIIALA au résultat d'exploitation.
- 3) Rend compte des équivalents temps plein (ETP) à Air Canada, à l'exclusion des ETP à Jazz.
- 4) Comprend les avions de Jazz visés par le CAC de Jazz.
- 5) 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.
- 6) Compte tenu des frais de transport et déduction faite des résultats de couverture du carburant.

%SEDAR: 00001324EF c8325

Pour plus de renseignements: Renseignements: Isabelle Arthur (Montréal), (514) 422-5788; Angela Mah (Vancouver), (604) 270-5741; Peter Fitzpatrick (Toronto), (416) 263-5576; [aircanada.com](http://aircanada.com)

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE

