



# AIR CANADA

[Communiqués](#)

## Air Canada annonce ses résultats du troisième trimestre de 2009

### POINTS SAILLANTS DU TROISIÈME TRIMESTRE

- Bénéfice d'exploitation de 68 M\$, contre un bénéfice d'exploitation de 112 M\$ au troisième trimestre de 2008.
- BAIIALA de 320 M\$, contre un BAIIALA de 355 M\$ au troisième trimestre de 2008.
- Bénéfice net de 277 M\$, compte tenu d'un gain de change de 295 M\$, contre une perte de 132 M\$ au troisième trimestre de 2008.
- Baisse de 366 M\$ (-13 %) des produits passages par rapport au troisième trimestre de 2008, par suite d'un recul de 11,2 % du rendement unitaire et de 2,1 % du trafic.
- Programme de transformation des coûts mis en oeuvre pour accroître le chiffre d'affaires et réduire les coûts, selon les prévisions, de 50 M\$ en 2009 et au total 250 M\$ en 2010 (dont 145 M\$ ont été réalisés) et 500 M\$ en 2011 (dont 175 M\$ ont été réalisés).
- Diminution de 10,2 % des PPSMO par rapport au troisième trimestre de 2008, en raison d'un repli du rendement unitaire en regard d'un gain de 1,0 point du coefficient d'occupation.
- Augmentation de 4,5 % des coûts unitaires (exclusion faite de la charge de carburant) par rapport au troisième trimestre de 2008, largement attribuable au calendrier de maintenance avions et à des charges connexes.
- Au 31 octobre 2009, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme d'Air Canada se chiffraient à 1 460 M\$, ce qui tient compte du produit net de 248 M\$ tiré de son plus récent placement d'actions. Au 30 septembre 2009, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme totalisaient 1 209 M\$.

MONTREAL, le 6 nov. /CNW Telbec/ - Air Canada déclare aujourd'hui un bénéfice d'exploitation de 68 M\$ pour son troisième trimestre de 2009, contre 112 M\$ au troisième trimestre de 2008. Les résultats d'exploitation ont continué de souffrir de la morosité économique qui a persisté pendant le trimestre et entraîné le repli des produits passages et des produits fret. Ce repli a cependant été atténué par la baisse des prix du carburant en glissement annuel. Le BAIIALA se chiffre à 320 M\$, en baisse de 35 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2008.

La compagnie aérienne déclare un bénéfice net de 277 M\$ pour son troisième trimestre de 2009, montant qui tient compte d'un gain de change de 295 M\$. Cela se compare avec une perte de 132 M\$ au troisième trimestre de 2008, qui tenait compte d'une perte de change de 87 M\$.

Les produits passages se sont repliés de 366 M\$ (-13 %) par rapport au troisième trimestre de 2008, pour se fixer à 2,4 G\$. Ce repli a été occasionné par une baisse de 11,2 % du rendement unitaire, elle-même entraînée par une réduction du trafic et une intensification des incitatifs tarifaires visant à stimuler la demande. Les revenus tirés de la cabine de haut rapport ont régressé de 16 % par rapport au troisième trimestre de 2008, ce qui est une amélioration comparativement au repli de 30 % du chiffre d'affaires du deuxième trimestre de 2009 en glissement annuel pour le service haut de gamme.

Au troisième trimestre de 2009, le trafic a régressé de 2,1 %, en regard d'une diminution de 3,3 % de la capacité, donnant lieu à un gain de 1,0 point du coefficient d'occupation par rapport au trimestre correspondant de 2008. Cette amélioration du taux de remplissage des avions rend compte de la discipline avec laquelle Air Canada gère sa capacité ainsi que des mesures qu'elle a prises en vue de stimuler le trafic et d'accroître son chiffre d'affaires, comme les commissions de 7 % qu'elle verse depuis juin 2009 aux agences de voyages canadiennes qui réservent pour leur clientèle à des tarifs Tango.

À l'échelle du réseau, les produits passages par siège-mille offert (PPSMO) ont diminué de 10,2 % par rapport au troisième trimestre de 2008, en raison exclusivement de la baisse des rendements unitaires.

Les charges d'exploitation du trimestre se sont repliées de 361 M\$ (-12 %) par rapport au troisième trimestre de 2008, repli essentiellement attribuable à la baisse des prix du carburant par rapport à il y a un an. La dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar US au troisième trimestre de 2009 a aussi donné lieu à des charges supplémentaires de 60 M\$ comparativement au trimestre correspondant de 2008.

Le coût unitaire, mesuré en charges d'exploitation par siège-mille offert (CESMO), a régressé de 9,2 % comparativement au

troisième trimestre de 2008. Exclusion faite de la charge de carburant, les CESMO se sont accrues de 4,5 % en glissement annuel, par suite surtout de la hausse des charges de maintenance avions. Cette brusque augmentation tient principalement aux différences de calendrier de maintenance des cellules et d'entretien des moteurs entre 2009 et 2008. La dépréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar américain a aussi joué dans la hausse des CESMO (compte non tenu de la charge de carburant) par rapport à il y a un an. Ces augmentations ont été en partie contrebalancées par une réduction des charges sociales découlant de la révision des hypothèses actuarielles.

L'augmentation de 4,5 % des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) au troisième trimestre de 2009 est inférieure aux projections d'augmentation de l'ordre de 5,5 % à 6,5 % en glissement annuel qu'Air Canada avait annoncées dans son communiqué du 7 août 2009. Cette différence s'explique surtout par le fait que certaines charges inscrites au troisième trimestre de 2009 ont été moindres que prévu (dans les projections du 7 août). Ces charges concernent surtout la maintenance avions, l'achat de capacité à Jazz et les technologies de l'information.

Pour son troisième trimestre de 2009, Air Canada déclare un bénéfice avant ajustement de 2,44 \$ par action (après dilution). Après ajustement, la Société a inscrit une perte de 0,19 \$ par action (après dilution). Cet ajustement du résultat par action vise à en retrancher le gain de change de 295 M\$ d'Air Canada ainsi que le gain de 1 M\$ réalisé sur des actifs au troisième trimestre de 2009.

Fin juillet, Air Canada a annoncé la conclusion d'un protocole d'entente avec GECAS portant sur la cession-bail de trois appareils 777 de Boeing. Les opérations de cession-bail étaient quasi-achevées au début de novembre 2009 et ont procuré un produit net initial de 95 M\$ (déduction faite des dépôts), un produit net additionnel de 20 M\$ devant être reçu à la conclusion de la partie restante de l'opération, prévue pour la fin du quatrième trimestre de 2009.

"Le troisième trimestre de 2009 s'est révélé être un point tournant pour Air Canada, d'expliquer Calin Rovinescu, président et chef de la direction. Nous y avons conclu une série d'opérations qui ont permis à la Société de se stabiliser et de consolider sa position pour mieux négocier les difficiles virages amenés par une conjoncture toujours marquée au coin de la morosité.

"C'est en nous appuyant sur ces bases plus solides que nous avons pu profiter, au début du quatrième trimestre, d'une embellie pour injecter presque 250 M\$ dans notre trésorerie par la voie d'un placement d'unités d'actions. L'opération a fait remonter nos liquidités à près de 1,5 milliard de dollars, et nous a permis d'atteindre notre objectif de 15 % des produits d'exploitation des quatre trimestres précédents.

"L'amélioration de notre bilan nous donne une plus grande marge de manœuvre pour faire face aux défis qui se présenteront. Même si nous voyons déjà des indications que le creux de la récession est derrière nous, l'industrie évolue dans les pires conditions que nous ayons jamais connues et que nous ne nous attendons pas à voir de véritable reprise avant encore 12 à 18 mois.

"Malgré une pareille toile de fond, je n'en reste pas moins encouragé par le bénéfice d'exploitation de 68 M\$ que nous avons réalisé au troisième trimestre. Certes, notre chiffre d'affaires s'est replié, comme celui, du reste, d'à peu près toutes les autres compagnies aériennes, mais nous sommes quand même parvenus à atténuer son déclin par des mesures de stimulation du trafic, d'accroissement de nos revenus et de réengagement de nos clients. Conjuguées aux initiatives visant à mieux ajuster l'offre à la demande en réduisant notre capacité et en la gérant de plus près au quotidien, ces mesures nous ont permis de faire gagner un point à notre coefficient d'occupation pendant le trimestre.

"Même si le prix du carburant est nettement plus bas ce trimestre qu'il y a un an, les coûts de l'énergie montent et ils resteront sûrement très volatils. Aussi, dans l'avenir immédiat, notre équipe de direction focalisera-t-elle son attention sur quelques grandes priorités qui viseront à atténuer les répercussions d'une conjoncture morose et à dégager une rentabilité durable. En ces matières, notre conduite sera dictée par les trois grandes priorités suivantes :

"Premièrement, nous visons à ramener les coûts unitaires à des niveaux plus compétitifs. Notre programme de transformation des coûts est bien lancé. Les initiatives visant à accroître le chiffre d'affaires et à réduire les coûts nous permettront, selon les prévisions, de réaliser 50 M\$ en 2009 et au total 250 M\$ en 2010 (dont 145 M\$ ont été réalisés) et 500 M\$ en 2011 (dont 175 M\$ ont été réalisés). Les autres initiatives vont bon train. Plus de 125 projets ont déjà été mis en évidence à l'échelle de la Société qui nous semblent susceptibles d'augmenter notre chiffre d'affaires et de comprimer nos coûts essentiellement par la voie d'économies sur notre chaîne d'approvisionnement et de gains de productivité opérationnelle.

"Deuxièmement, nous chercherons à prendre de l'expansion à l'international. Pour ce faire, nous continuerons de consolider notre important réseau international et de resserrer nos principales alliances, tout en maintenant par ailleurs une présence bien sentie sur notre réseau intérieur. C'est ainsi que nous avons annoncé notre intention de lancer en 2010 plusieurs services sans escale, notamment sur Bruxelles, Barcelone et Athènes, dans la foulée du succès remporté par notre nouvelle ligne Montréal-Genève depuis sa mise en service en juin dernier. Parallèlement, nous évoluerons sur plusieurs autres fronts en vue de nous

rapprocher davantage de nos partenaires du réseau Star Alliance, et d'exploiter tout le potentiel que recèle notre appartenance à la première, à la plus grosse et à la plus complète des alliances de compagnies aériennes dans le monde.

"Continental Airlines est la toute dernière compagnie en date à avoir rallié Star Alliance. Nous avons déjà amorcé avec elle la mise en œuvre d'un important accord d'exploitation en code multiple qui procurera, notamment, à Air Canada et à nos clients un accès élargi à des dizaines de nouvelles destinations le long de la côte est américaine, au Mexique et un peu partout en Amérique centrale, et à nos clients membres du programme de fidélisation Aéroplan, de nouveaux débouchés pour leurs primes de voyage. Par ailleurs, l'élaboration d'une convention de coentreprise 'A++', concernant les lignes transatlantiques avec Continental, Lufthansa et United Airlines, convention qui prendra effet en janvier 2010, suit son cours. Avec l'aide de nos partenaires, nous avons bon espoir de consolider la présence d'Air Canada sur cet important marché et d'y accroître notre compétitivité.

"Nous chercherons aussi à tirer profit de la situation géographique singulière du Canada, de la grande portée mondiale que nous procurent nos accords aériens bilatéraux, et de la vaste étendue dont jouit le réseau d'Air Canada en Amérique du Nord et dans le reste du monde. Grâce à ces atouts, conjugués à notre parc moderne et réaménagé et à une offre de services de valeur, nous sommes en train de voir des résultats encourageants pour ce qui est de notre capacité de saisir les flux de trafic croissants qui se manifestent au départ ou à destination de nos plaques tournantes de Toronto, Montréal et Vancouver, dont les installations de transit ont été récemment modernisées en vue de simplifier et faciliter les déplacements des voyageurs en correspondance.

"Enfin, notre troisième grande priorité - dont j'assume personnellement la responsabilité - sera de changer la culture même d'Air Canada, et c'est là un objectif de taille pour une entreprise aussi grosse et diversifiée que la nôtre. Même si nous savons pouvoir compter sur des atouts indéniables, tous nos employés n'en restent pas moins conscients de la nécessité de faire évoluer les mentalités. Nous avons déjà commencé à simplifier nos façons de faire et à encourager les gens à passer à l'acte, en mettant l'accent sur les principes de propriété, d'entrepreneuriat, de leadership et de flexibilité. Ce processus se mettra en place progressivement. Cependant, les difficultés liées à la conjoncture nous poussent à faire preuve d'entrepreneuriat, à saisir plus lestement les occasions qui se présentent et à réagir plus rapidement lorsque des difficultés se pointent.

"Ces quatre derniers mois, conclut M. Rovinescu, notre équipe de direction est parvenue contre toute attente à stabiliser la compagnie aérienne. Si nous consacrons aux priorités à venir la même énergie et la même détermination que nous l'avons fait jusqu'à présent, j'ai bon espoir que nous saurons émerger de ce cycle économique avec une rentabilité installée à demeure et encore plus de valeur pour nos actionnaires."

#### Perspectives

Pour l'exercice 2009, Air Canada s'attend à avoir réduit sa capacité réseau, exprimée en sièges-milles offerts (SMO), de l'ordre de 4,25 % à 4,75 % par rapport à l'exercice 2008 (contrairement aux projections de réduction de l'ordre de 4,5 % à 5,5 % de la capacité réseau pour 2009 publiées dans son communiqué du 7 août 2009). Pour l'ensemble de 2009, Air Canada devrait avoir réduit la capacité de ses lignes intérieures de l'ordre de 3,5 % à 4 % par rapport à 2008 (comparativement aux réductions de 4,5 % à 5,5 % de la capacité intérieure en 2009 annoncées dans son communiqué du 7 août 2009). La révision de ces projections de capacité réseau et de capacité intérieure vise à mieux assortir l'offre à la demande. Pour le quatrième trimestre de 2009, Air Canada s'attend à rabattre sa capacité réseau en SMO de l'ordre de 1 % à 2 % par rapport au quatrième trimestre de 2008.

Au deuxième trimestre de 2009, Air Canada a lancé, à l'échelle de l'entreprise, un programme de transformation des coûts, dont les initiatives d'accroissement du chiffre d'affaires et de réduction des coûts devraient permettre de réaliser 500 M\$ au cours des trois prochaines années par la voie de gains de productivité, d'une meilleure gestion des contrats de fourniture et d'une planification plus efficace de la main-d'œuvre. Grâce aux initiatives d'accroissement du chiffre d'affaires et de réduction des coûts, Air Canada prévoit réaliser 50 M\$ en 2009 et au total 250 M\$ en 2010 (dont 145 M\$ ont été réalisés) et 500 millions en 2011 (dont 175 M\$ ont été réalisés).

Pour l'ensemble de 2009, Air Canada s'attend à ce que ses CESMO, exclusion faite de la charge de carburant, dépassent de 3 % à 3,5 % celles de l'exercice 2008 (par opposition aux projections d'augmentation de 4 % à 5 % des CESMO de 2009, exclusion faite de la charge de carburant, annoncées dans son communiqué du 7 août 2009). Cette différence tient principalement au fait que certaines charges devraient être moindres que prévu, notamment les frais liés au contrat d'achat de capacité avec Jazz qui devraient diminuer par suite de la révision à la baisse des majorations qui y avaient été initialement prévues, et les charges de maintenance avions qui devraient diminuer. Pour le quatrième trimestre de 2009, Air Canada s'attend à voir ses CESMO, exclusion faite de la charge de carburant, se replier de 3 % à 4 % par rapport au troisième trimestre de 2008.

Les projections ci-dessus partent de l'hypothèse retenue par Air Canada selon laquelle l'économie nord-américaine devrait rester faible au quatrième trimestre de 2009. Air Canada a en outre supposé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,07 \$ CA pour 1,00 \$ US au quatrième trimestre de 2009 et à 1,15 \$ CA pour l'ensemble de 2009, et que le cours moyen du carburant s'établirait à 0,71 \$ le litre au quatrième trimestre de 2009, et à 0,69 \$ le litre pour 2009 (dans les deux cas, compte

tenu des positions de couverture en place).

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

#### Réalisations du troisième trimestre et autres

---

- Accueil, en octobre, de Continental Airlines à titre de nouveau partenaire du réseau Star Alliance, 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 Aéroplan et de nouveaux revenus d'apport pour la compagnie aérienne.
- Obtention en juillet de l'approbation du ministère du Transport des États-Unis (Department of Transportation - 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.
- Placement dans le public, en octobre, d'unités d'actions d'Air Canada pour un produit brut de 260 M\$ (produit net de 248 M\$ déduction faite des frais et de la rémunération des preneurs fermes).
- Cotisation, au troisième trimestre, de 109 M\$ au capital des régimes de retraite à prestations déterminées, pour un total de 330 M\$ pour les neuf premiers mois de 2009.
- Taux de ponctualité à l'arrivée de 82 % pendant le trimestre pour les arrivées de vols intérieurs d'Air Canada (mesuré à partir des normes établies par le Département américain des transports).
- Versement de 4 M\$ en primes aux employés d'Air Canada au troisième trimestre de 2009, au titre du programme d'intéressement mensuel "Une réussite partagée" de la Société.
- Réception, en juillet, 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.
- Finalisation, en juillet, d'ententes visant à réunir 1,02 G\$ de liquidités nouvelles, dont le gros du produit de la cession-bail de trois appareils 777 de Boeing a été réalisé en novembre 2009, et le reste devrait être touché au quatrième trimestre de 2009.
- Finalisation, en date du 1er août 2009, des modalités révisées du contrat d'achat de capacité avec Jazz, 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, en juillet, à des conditions favorables, de la convention de traitement de cartes de crédit liant Air Canada à l'un de ses principaux fournisseurs.
- Entente avec Boeing, en juillet, portant sur la modification du contrat d'achat d'appareils 787 Dreamliner en vue de ramener de 23 à 13 le nombre d'options sur des appareils de type 787 en retour de droits d'achat à valoir sur dix appareils 787. Air Canada continue d'avoir 37 Boeing en commande ferme. Air Canada et Boeing ont aussi convenu de certaines modalités commerciales, dont la révision des dates de livraison. La réception du premier exemplaire des 787 de Boeing devrait avoir lieu au deuxième semestre de 2013.
- Réception, en juillet, du dernier 777 de Boeing à arborer la livrée particulière visant à souligner le rôle d'Air Canada à titre de transporteur aérien officiel pour les Jeux olympiques et paralympiques 2010 de Vancouver.
- Taux de pénétration Web de 67 % pour les ventes de vols intérieurs au troisième trimestre de 2009, soit 1 point de plus qu'il y a un an. Taux combiné pour les vols intra-Canada et les vols transfrontaliers avec les États-Unis de 56 %, soit 2 points de plus qu'au même trimestre de 2008
- Taux de 77 % des réservations de vols intérieurs, et de 66 % une fois combinées aux réservations de vols transfrontaliers avec les États-Unis, directement effectuées auprès d'Air Canada soit en ligne, soit en passant par un centre d'appels au troisième trimestre de 2009 - contre 75 % et 63 %, respectivement, au trimestre correspondant de 2008.
- Taux de 58 % des clients d'Air Canada à s'être prévalus des services d'enregistrement en libre-service dans le monde au troisième trimestre

de 2009 - soit 2 points de plus qu'au trimestre correspondant de 2008.

- Depuis le lancement, en mai 2007, du programme d'Air Canada de compensation des émissions de dioxyde de carbone, financement par des clients d'Air Canada de la plantation de plus de 2 800 arbres, visant à compenser 14 200 tonnes d'émissions de carbone - soit l'équivalent du retrait de la circulation de plus de 3 500 automobiles pendant un an.

## 1) Mesures hors PCGR

Air Canada utilise le "résultat par action après ajustement", pour mesurer son rendement tout 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 unité ne relevant pas des 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 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 troisième trimestre 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 ci-après, 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 15, "Facteurs de risque" du rapport de gestion du troisième trimestre de 2009 d'Air Canada daté du 6 novembre 2009. 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 resterait faible au quatrième trimestre de 2009, que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,07 \$ CA pour 1,00 \$ US au quatrième trimestre de 2009 et à 1,16 \$ CA pour l'exercice 2009, et que le cours moyen du carburant s'établirait à 0,71 \$ le litre au quatrième trimestre de 2009 et à 0,69 \$ le litre pour l'exercice 2009 (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.

	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2009	2008	Vari- ation (\$)	2009	2008(1)	Vari- ation (\$)
(en millions de dollars canadiens sauf les montants par action)						
Données financières						
Produits d'exploitation	2 670	3 075	(405)	7 391	8 584	(1 193)
Bénéfice (perte) d'exploitation avant provision spéciale(1)	68	112	(44)	(233)	107	(340)
Bénéfice (perte) d'exploitation	68	112	(44)	(233)	(18)	(215)
Charges hors exploitation	(83)	(147)	64	(272)	(126)	(146)
Perte avant participation sans contrôle, écart de change et impôts	(15)	(35)	20	(505)	(144)	(361)
Bénéfice (perte) de la période	277	(132)	409	32	(298)	330
Marge d'exploitation avant provision spéciale (%) (1)	2,5 %	3,6 %	(1,1)pts	-3,2 %	1,2 %	(4,4)pts
Marge d'exploitation (%)	2,5 %	3,6 %	(1,1)pts	-3,2 %	-0,2 %	(3,0)pts
BAILALA avant provision spéciale(1)(2)	320	355	(35)	512	826	(314)
BAILALA(2)	320	355	(35)	512	701	(189)
Marge BAILALA avant provision spéciale (%) (1)(2)	12,0 %	11,5 %	0,5 pts	6,9 %	9,6 %	(2,7)pts
Marge BAILALA (%) (2)	12,0 %	11,5 %	0,5 pts	6,9 %	8,2 %	(1,3)pts
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	1 209	1 114	95	1 209	1 114	95
Flux de trésorerie disponibles	(268)	(373)	105	(347)	(557)	210
Ratio emprunts/capitaux propres ajusté (%)	84,7 %	72,0 %	12,7 pts	84,7 %	72,0 %	12,7 pts
Résultat de base par action	2,77 \$	(1,32)\$	4,09 \$	0,32 \$	(2,98)\$	3,30 \$
Résultat dilué par action	2,44 \$	(1,32)\$	3,76 \$	0,30 \$	(2,98)\$	3,28 \$
Statistiques d'explo-		Varia-		Varia-		

tation	tion %	tion %				
-----						
Passagers-milles payants (en millions) (PMP)	14 153	14 458	(2,1)	36 999	39 674	(6,7)
-----						
Sièges-milles offerts (en millions) (SMO)	16 946	17 515	(3,3)	45 502	48 503	(6,2)
-----						
Coefficient d'occupation (%)	83,5 %	82,5 %	1,0 pts	81,3 %	81,8 %	(0,5)pts
-----						
Produits passages par PMP (en cents)	16,9	19,0	(11,2)	17,4	18,9	(7,8)
-----						
Produits passages par SMO (en cents)	14,1	15,7	(10,2)	14,2	15,5	(8,4)
-----						
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	15,8	17,6	(10,3)	16,2	17,7	(8,2)
-----						
Charges d'exploitation par SMO ("CESMO") (en cents)	15,4	16,9	(9,2)	16,8	17,5	(4,1)
-----						
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	11,3	10,8	4,5	12,7	12,1	5,3
-----						
Effectif moyen (en milliers d'ETP)(3)	23,2	24,5	(5,3)	23,1	24,4	(5,5)
-----						
Avions en service à la clôture de la période(4)	335	341	(1,8)	335	341	(1,8)
-----						
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)(5)	9,9	10,2	(3,0)	9,4	9,9	(5,1)
-----						
Longueur moyenne des étapes (en milles)(5)	883	894	(1,2)	854	873	(2,2)
-----						
Prix du litre de carburant (en cents)(6)	68,6	101,0	(32,1)	68,4	88,9	(23,1)
-----						
Consommation de carburant (en millions de litres)	988	1 048	(5,7)	2 685	2 941	(8,7)
-----						

- (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 17, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion d'Air Canada pour le troisième trimestre de 2009 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 c6608

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

