

Communiqués**Air Canada annonce ses résultats du deuxième trimestre de 2009**

POINTS SAILLANTS DU DEUXIEME TRIMESTRE

- Bénéfice net de 155 M\$ au deuxième trimestre de 2009, contre un bénéfice net de 122 M\$ au deuxième trimestre de 2008.
- BAILALA de 135 M\$ au deuxième trimestre de 2009, contre un BAILALA de 249 M\$ au trimestre correspondant de 2008, en baisse de 114 M\$.
- Perte d'exploitation de 113 M\$, contre un bénéfice d'exploitation de 7 M\$ au deuxième trimestre de 2008.
- Baisse de 396 M\$, ou 16 %, des produits passages par rapport au deuxième trimestre de 2008 par suite d'un repli de 8,9 % du rendement unitaire et de 7,9 % du trafic.
- Baisse de 11,3 % des PPSMO par rapport au deuxième trimestre de 2008, en raison surtout de la baisse du rendement unitaire, mais aussi du recul de 2,2 points du coefficient d'occupation.
- Augmentation de 2,6 % du coût unitaire (charge de carburant non comprise) par rapport au deuxième trimestre de 2008, venant essentiellement de la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar US.
- Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme de 907 M\$ au 30 juin 2009. Le solde de trésorerie d'Air Canada au 31 juillet 2009 s'élève à 1,32 G\$. MONTREAL, le 7 août /CNW Telbec/ - Air Canada annonce aujourd'hui un bénéfice net de 155 M\$ pour son deuxième trimestre de 2009, compte tenu d'un gain de change de 355 M\$. Ce résultat se compare à un bénéfice net de 122 M\$ et à un gain de change de 48 M\$ au deuxième trimestre de 2008. Le BAILALA se chiffre à 135 M\$, en baisse de 114 M\$ comparativement au deuxième trimestre de 2008.

La compagnie aérienne a inscrit une perte d'exploitation de 113 M\$ pour son deuxième trimestre de 2009, contre un bénéfice d'exploitation de 7 M\$ au deuxième trimestre de 2008. Si le résultat d'exploitation a ainsi régressé, c'est en raison de la baisse de la demande de transport aérien - et, notamment, du trafic haut-de-gamme - attribuable à la conjoncture défavorable, et par suite des mesures tarifaires qui ont dû être menées en vue de stimuler le trafic.

Les produits passages se chiffrent à 2 058 M\$, soit 396 M\$, ou 16 %, de moins qu'au deuxième trimestre de 2008, reflétant en cela la baisse de la demande de voyages par avion et celle des tarifs. Les répercussions de la grippe H1N1 sur la demande ont aussi joué dans la baisse du chiffre d'affaires. A lui seul, le recul des recettes tirées des cabines haut-de-gamme a représenté plus de 40 % de la baisse des produits passages.

A l'échelle du réseau, le rendement unitaire a fléchi de 8,9 % par rapport au deuxième trimestre de 2008, conséquence du ralentissement économique, de la baisse des voyages d'affaires hautement lucratifs et de l'accentuation des mesures tarifaires de stimulation du trafic. Au deuxième trimestre de 2009, le trafic a chuté de 7,9 %, en regard d'une capacité qui a été rabattue de 5,4 %, faisant baisser de 2,2 points le coefficient d'occupation par rapport au trimestre comparable de 2008.

Toujours à l'échelle du réseau, les produits passages par siège-mille offert (PPSMO) ont diminué de 11,3 % par rapport au deuxième trimestre de 2008, par suite du repli du rendement unitaire et de la baisse du coefficient d'occupation.

Au cours du trimestre, les charges d'exploitation ont baissé de 332 M\$, ou 12 %, par rapport au deuxième trimestre de 2008, montant qui tient compte d'une charge de carburant réduite de 276 M\$ par rapport à la période comparable de 2008. Cette réduction des charges d'exploitation a été réalisée en dépit d'une hausse d'environ 105 M\$ des charges attribuable à la dépréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar US pendant cette période.

Le coût unitaire, qui est exprimé en charges d'exploitation par siège-mille offert (CESMO), s'est replié de 7,0 % par rapport au deuxième trimestre de 2008. Exclusion faite de la charge de carburant, les CESMO ont augmenté de 2,6 % par rapport au deuxième trimestre de 2008 en raison de la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar US. Outre les effets du change, ont joué dans la hausse des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) par rapport à il y a un an : une augmentation des coûts de propriété du fait des investissements qu'Air Canada a réalisés dans l'acquisition de nouveaux appareils, la hausse des frais liés au contrat d'achat de capacité de Jazz, et les réductions de capacité. Cette augmentation des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) a été atténuée par une diminution des charges sociales du fait de la révision des hypothèses actuarielles. Si les réductions de capacité se sont ainsi répercutées sur les CESMO, c'est que, dans la structure de coûts d'Air Canada, les coûts fixes ne varient pas proportionnellement aux révisions apportées à court terme à la capacité.

L'augmentation de 2,6 % des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) au deuxième trimestre de 2009 est inférieure à l'augmentation de 5 % à 6 % par rapport au trimestre correspondant de 2008 qui avait été projetée dans le communiqué d'Air Canada du 8 mai 2009. Cette différence tient aux effets de l'appréciation, plus forte que prévu, du dollar canadien sur les

charges libellées en dollars US ainsi qu'à la baisse des charges sociales par suite de la révision des hypothèses actuarielles.

Pour son deuxième trimestre de 2009, Air Canada dégage un bénéfice (de base et dilué) de 1,55 \$ par action avant ajustement. Après ajustement, la perte (de base et diluée) pour le deuxième trimestre s'établit à 1,29 \$ par action. L'ajustement du résultat par action d'Air Canada vise à en retrancher une perte de 71 M\$ liée à des immobilisations ainsi que son gain de change de 355 M\$.

La perte sur immobilisations de 71 M\$ constatée pendant le trimestre comprend une charge de dépréciation de 67 M\$ liée à l'élaboration d'un nouveau système de réservations, appelé Polaris. La Société travaille actuellement à la mise en oeuvre de certains éléments de la solution, comme ceux qui tournent sur la Toile et les éléments tarifaires, mais elle a suspendu jusqu'à nouvel ordre les activités liées à l'implantation intégrale du système.

"Ces derniers mois, nous avons réalisé tout ce que nous avons entrepris pour consolider les bases d'Air Canada de manière qu'elle puisse traverser cette période de ralentissement économique, d'expliquer Calin Rovinescu, président et chef de la direction. Au cours du trimestre, nous avons apporté des modifications à nos accords avec l'un de nos principaux fournisseurs de traitement de cartes de crédit. En juillet, nous avons conclu avec tous nos syndicats basés au Canada des ententes portant sur un moratoire sur la capitalisation des régimes de retraite et instauré de nouvelles dispositions en matière de capitalisation du déficit de solvabilité, et nous avons prolongé par ailleurs pour 21 autres mois les conventions collectives en place, sans majorations des coûts. Malgré l'état des marchés du crédit actuels et du secteur de l'aviation commerciale, nous sommes aussi arrivés à conclure de nouveaux montages financiers qui nous ont permis d'ajouter 1 milliard de dollars à nos liquidités, y compris un montant de 122 M\$ sous réserve de certaines conditions. Ces mesures devraient permettre d'assurer à Air Canada une stabilité adéquate pendant que nous procédons au repositionnement de la compagnie aérienne.

"La détérioration de la conjoncture a eu de profondes répercussions sur la demande de déplacements aériens dans son ensemble - et Air Canada n'y a pas échappé. L'Association du transport aérien international - l'ATA - a prédit pour l'ensemble de 2009 des pertes globales de plus de 10 milliards de dollars à l'échelle du secteur, les segments des voyages d'affaires et des voyages haut-de-gamme étant les plus durement touchés. Ce contexte a donné lieu à un repli général des tarifs et obligé nombre de compagnies aériennes à abaisser leurs prix pour stimuler le trafic et alimenter leur chiffre d'affaires.

"Compte tenu du climat d'incertitude économique dans lequel elle a dû évoluer, Air Canada s'en est plutôt bien tirée au bout du compte, puisque, de toutes les compagnies nord-américaines de même envergure, elle est celle à avoir enregistré les plus faibles réductions de produits unitaires pour le deuxième trimestre. Cependant, même si nous avons mieux réussi que la plupart de nos concurrents nord-américains sur le plan du chiffre d'affaires, il est capital que nos coûts unitaires deviennent plus compétitifs. A la fin du deuxième trimestre, nous avons réalisé à l'échelle de la compagnie une évaluation complète de nos activités qui nous a permis de mettre en évidence plus d'une centaine d'initiatives, que nous nous attacherons immédiatement à mener à bien de façon concertée. Parmi ces mesures, les principales porteront sur l'augmentation de notre chiffre d'affaires et de notre trésorerie, sur l'amélioration de la gestion de notre main-d'oeuvre, sur la révision de nos méthodes administratives et sur la recherche d'économies auprès de nos fournisseurs."

Notre objectif est maintenant de réaliser des mesures d'augmentation des revenus et de compression des coûts à hauteur de 500 M\$ sur une base annuelle, soit le double de l'objectif que nous avions annoncé précédemment. Le plus gros de cette somme, soit 400 M\$, est lié à des compressions de coûts. Nous nous attendons à réaliser 50 M\$ en 2009, 250 M\$ d'ici la fin 2010 et, enfin, 500 M\$ d'ici la fin de 2011, sur une base d'extrapolation. L'une des premières étapes de la compagnie aérienne est la révision du contrat d'achat de capacité de Jazz.

"Vu la chute dramatique du nombre de voyages d'affaires, il est essentiel de trouver de nouvelles façons de générer des revenus. Nous avons intentionnellement et activement cherché à renouer avec le secteur des agences de voyage. Nous avons ainsi lancé en juin un nouveau programme de commissions destiné aux agences de voyage situées au Canada, et élargi récemment nos filières de distribution en concluant des ententes importantes avec deux grandes chaînes de magasins de détail et des distributeurs de produits du voyage en ligne, dont Expedia.

"Nous avons aussi mis en place une série de mesures axées sur le client, dont un programme d'achat de surclassements de dernière minute et l'extension de nos ententes de bagages inter-compagnies, sans oublier les nouvelles offres faites aux membres d'Aéroparc en échange de primes-voyages et l'élimination des frais que facturent nos centres d'appels.

"Par ailleurs, le projet de coentreprise qu'Air Canada comptait mener à bien de concert avec Continental Airlines, Lufthansa et United Airlines a véritablement pris son envol avec l'approbation, par le Département des transports des Etats-Unis, de la création d'une alliance transatlantique bénéficiant d'une immunité antitrust. Dès qu'elle sera active sur le terrain, cette alliance aidera Air Canada à renforcer sa présence et sa compétitivité sur ce qui est considéré comme le segment de transport aérien international le plus important du monde.

"La levée de liquidités nouvelles nous donne la marge de manoeuvre voulue pour apporter à notre structure les changements qui s'imposent. Ces changements s'accompagneront à leur tour d'un véritable changement de cultures et de mentalités, où chacun sera encouragé à simplifier les façons de faire et, tout bonnement, à "passer à l'acte" pour saisir les occasions dès qu'elles se présentent et relever rapidement les défis. Pendant quelque temps encore, il n'y aura donc pas un processus qui ne sera pas passé à la loupe - qu'il s'agisse de nos dessertes, de nos horaires, de nos avions, de nos relations avec les fournisseurs et de toutes nos activités génératrices de revenus.

"Aussi, dès que la reprise s'amorcera - car il finira bien par y en avoir une -, Air Canada sera bien positionnée pour en profiter, notamment de par la

qualité de son offre de produits. Avec un âge moyen de tout juste neuf ans, notre parc aérien est le plus jeune de toutes les grandes compagnies nord-américaines. Nous avons terminé notre programme de réaménagement des cabines de nos appareils, et nos gros-porteurs sont dotés de sièges-lits. Grâce aux bons et loyaux efforts de nos salariés, nos taux de rendement de l'exploitation et de satisfaction de la clientèle ont fortement augmenté, et nous nous sommes engagés à nous améliorer davantage encore.

"Nos nouveaux financements, conjugués à la stabilité de la main-d'oeuvre, au nouveau moratoire sur la capitalisation des régimes de retraite et aux nouvelles ententes concernant la capitalisation du déficit de solvabilité, nous donneront un peu de répit. Et en gardant résolument le cap sur les mesures qui ont permis de stabiliser la compagnie, j'ai bon espoir que nous parviendrons à renouer de façon durable avec la rentabilité", de conclure M. Rovinescu. Perspectives

-----Pour l'exercice 2009, Air Canada s'attend à réduire sa capacité réseau exprimée en sièges-milles offerts (SMO) de l'ordre de 4,5 % à 5,5 % par rapport à 2008 (contrairement aux projections de réduction de 4 % à 5 % de la capacité réseau pour l'exercice 2009 publiées dans son communiqué du 8 mai 2009). Pour l'ensemble de 2009, Air Canada devrait réduire la capacité de ses lignes intérieures de l'ordre de 4,5 % à 5,5 % par rapport à 2008 (comparativement aux réductions de 3 % à 4 % de la capacité des lignes intérieures en 2009 annoncées dans son communiqué du 8 mai 2009). La révision de ses projections de capacité réseau et de capacité intérieure vise à mieux assortir l'offre à la demande passagers. Pour le troisième trimestre de 2009, Air Canada s'attend à rabattre sa capacité réseau de l'ordre de 3 % à 4 % par rapport au troisième trimestre de 2008.

Air Canada a mis en évidence quelque 500 M\$ de mesures d'accroissement des revenus et de réduction des coûts annuelles qu'elle entend réaliser pleinement d'ici trois ans par des gains de productivité, une meilleure gestion des contrats de fourniture et une planification plus efficace de sa main-d'oeuvre.

Pour l'ensemble de 2009, Air Canada s'attend à ce que ses CESMO, exclusion faite de la charge de carburant, augmentent de l'ordre de 4 % à 5 % par rapport à l'exercice 2008 (par opposition aux projections d'augmentation de 5,5 % à 6,5 % de ses CESMO de 2009, exclusion faite de la charge de carburant, publiées dans son communiqué du 8 mai 2009). L'écart tient principalement au regain du dollar canadien par rapport au dollar US et à l'incidence que cette appréciation pourra avoir sur les charges libellées en dollars US. Pour le troisième trimestre de 2009, Air Canada s'attend à voir ses CESMO, exclusion faite de la charge de carburant, augmenter de l'ordre de 5,5 % à 6,5 % 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 restera faible tant au troisième trimestre que pendant le reste de 2009. Air Canada a en outre supposé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,11 \$ CA pour 1,00 \$ US au troisième trimestre de 2009 et à 1,16 \$ CA pour l'ensemble de l'exercice 2009, et que le cours moyen du carburant s'établirait à 0,64 \$ le litre au troisième trimestre de 2009, et à 0,67 \$ le litre pour l'ensemble de l'exercice 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 divers risques. On se reportera à cet égard à la "Mise en garde concernant les énoncés prospectifs". Réalisations du deuxième trimestre 2009 et autres réalisations récentes

- Au deuxième trimestre, conclusion d'ententes avec cinq syndicats représentant l'ensemble du personnel syndiqué au Canada concernant un moratoire d'une durée de 21 mois sur la capitalisation du déficit des régimes de retraite et des prolongations des conventions collectives sans majoration de coûts.

- En juillet, réception de l'approbation réglementaire du gouvernement fédéral d'amender les règles de capitalisation des régimes de retraite de la compagnie aérienne après ratification des ententes de capitalisation des régimes de retraite par les membres des cinq syndicats et le succès d'une consultation menée auprès des retraités et employés non syndiqués concernant les mêmes ententes.

- En juillet, finalisation des montages en vue de mobiliser quelque 1,02 G\$ de nouvelles liquidités, y compris 122 M\$ sous réserve de certaines conditions, par une série de financements et d'autres transactions avec certains prêteurs et des parties prenantes clés.

- En juillet, conclusion d'une entente avec Boeing visant la modification du contrat d'acquisition des 787 Dreamliner afin de faire passer de 23 à 13 le nombre d'appareils supplémentaires visés par des options et de prévoir des droits d'achat portant sur 10 appareils. Air Canada a toujours 37 commandes fermes pour le 787. Air Canada et Boeing se sont également entendus sur la modification de certaines conditions commerciales, notamment la révision des dates de livraison et la mise en place de certains ajustements financiers. La livraison du premier 787 est dorénavant prévue pour le second semestre de 2013.

- En juillet, réception du 18e appareil 777 de Boeing, qui arbore, du nez à la queue, des couleurs spéciales pour souligner le rôle de la compagnie aérienne comme transporteur officiel des Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 à Vancouver. Avec la prise de livraison de l'appareil, Air Canada complète le renouvellement de l'ensemble de son parc aérien. Elle possède maintenant l'un des parcs les moins énergivores et les plus modernes du monde, la moyenne d'âge des appareils n'étant que de neuf ans.

- En juillet, conclusion des modalités, sous réserve de conditions, de modification du contrat d'achat de capacité avec Jazz, sur une base

mutuellement avantageuse, permettant à Air Canada de bénéficier de coûts d'achat de capacité considérablement réduits pour l'alimentation du réseau de Jazz pendant toute la durée du contrat, tel qu'il est prolongé.

- Versement pendant le trimestre de 110 M\$ de cotisations patronales à la caisse des régimes de retraite à prestations déterminées d'Air Canada, dont 56 M\$ au titre du coût des services passés, conformément à l'entente avec le Bureau du surintendant des institutions financières ("BSIF").
- Versement de 12 M\$ en primes aux salariés d'Air Canada au deuxième trimestre de 2009, au titre du programme d'intéressement mensuel "Une réussite partagée" de la Société.
- Taux de ponctualité à l'arrivée de 89 % pendant le trimestre pour les arrivées de vols intérieurs d'Air Canada (mesuré à partir des normes établies par le DOT), soit un gain de 3 points par rapport à un an plus tôt.
- 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'appels et lancement de la "garantie du tarif le plus bas", une première dans le secteur de l'aviation commerciale au Canada.
- Relance de la collaboration avec les professionnels du voyage, avec la mise en place d'un programme de commissions destiné aux agences de voyages canadiennes qui vendent les produits du tarif Tango sur les vols intra-Canada et élargissement des filières de distribution en concluant des ententes importantes avec deux grandes chaînes de magasins de détail et des distributeurs de produits du voyage en ligne, dont Expedia.
- Au cours du trimestre, lancement de nouveaux services sans escale : Montréal-Genève, Montréal-Rome, Montréal-Martinique (le 4 juillet), Toronto-Sydney (N.-E.), Toronto-Madrid, Calgary-London (Ont.), Calgary-Whitehorse, Calgary-San Diego et Calgary-Portland.
- Au cours du trimestre, lancement d'une exploitation à codes multiples entre le Canada et l'Espagne et le Canada et le Portugal, en collaboration avec Spanair et TAP Portugal, partenaires du réseau Star Alliance.
- Au cours du trimestre, réception de l'approbation finale par le Département américain des Transports (DOT) à l'égard de l'adhésion à une alliance transatlantique bénéficiant d'une immunité antitrust, de concert avec Continental Airlines, United Airlines et Lufthansa, tout en poursuivant par ailleurs la coopération avec les autorités de la concurrence d'autres territoires avant la mise en oeuvre de cette alliance.
- Revenus des Passes de vol représentant environ 6,1 % du chiffre d'affaires tiré des lignes nord-américaines du deuxième trimestre. En dépit d'une baisse de 5,5 % des revenus des Passes de vol comparativement au deuxième trimestre de 2008, le rendement des Passes de vol s'est accru de 11 % par rapport au rendement de ce trimestre.
- Taux de pénétration Web de 67 % pour les ventes de vols intérieurs au deuxième trimestre de 2009, soit 2 points de plus qu'il y a un an. Taux combiné pour les vols intra-Canada et les vols transfrontaliers avec les États-Unis de 55 %, soit 2 points de plus qu'au même trimestre de 2008.
- Taux de 76 % des réservations de vols intérieurs, et de 65 % 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 deuxième trimestre de 2009 - contre 74 % et 63 %, respectivement, au trimestre correspondant de 2008.
- Taux de 59 % des clients d'Air Canada à s'être prévalus des services d'enregistrement en libre-service au Canada au deuxième trimestre de 2009 - soit 3 points de plus qu'au trimestre correspondant de 2008.
- Au cours du trimestre, lancement, au départ de Genève et de Zurich, de la carte d'accès à bord électronique déjà offert pour certains vols internationaux à destination du Canada ainsi que pour tous les vols intérieurs et internationaux au départ du Canada (hormis les vols sur les États-Unis).
- Depuis le lancement du programme d'Air Canada de compensation des émissions de dioxyde de carbone en mai 2007, financement par des clients d'Air Canada de la plantation de plus de 2 700 arbres, visant à compenser 13 500 tonnes d'émissions de carbone - soit l'équivalent du retrait de la circulation de plus de 3 300 automobiles pendant un an.(1) Mesures hors PCGR

Air Canada utilise un 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 mesure 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 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 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 deuxième 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, 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 ou le site d'Air Canada au www.aircanada.com. MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

-----Les communications d'Air Canada au public peuvent contenir des énoncés

prospectifs écrits ou oraux au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. 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 dans le Rapport de gestion d'Air Canada pour l'exercice 2008 daté du 13 février 2009, notamment à la rubrique 18, "Facteurs de risque", et sous la rubrique "Facteurs de risque" de la Notice annuelle d'Air Canada datée du 28 mars 2009. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent communiqué et dans le Rapport de gestion représentent les attentes d'Air Canada en date du présent communiqué et du Rapport de gestion 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. Air Canada a présumé que l'économie nord-américaine resterait faible au troisième trimestre de 2009 et qu'elle le demeurerait tout au long de 2009. Air Canada a en outre supposé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,11 \$ CA pour 1,00 \$ US au troisième trimestre de 2009 et à 1,16 \$ CA pour l'ensemble de l'exercice 2009, et que le cours moyen du carburant s'établirait à 0,64 \$ le litre au troisième trimestre de 2009, et à 0,67 \$ le litre pour l'ensemble de 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.

Deuxièmes trimestres			
(en millions de dollars canadiens sauf les montants par action)	2009	Variation 2008	(\$)
Données financières			
Produits d'exploitation	2 330	2 782	(452)
Bénéfice (perte) d'exploitation avant provision spéciale(1)	(113)	7	(120)
Bénéfice (perte) d'exploitation	(113)	7	(120)
Produits (charges) hors exploitation	(80)	128	(208)
Bénéfice (perte) avant participation sans contrôle, écart de change et impôts	(193)	135	(328)
Bénéfice net (perte) de la période	155	122	33
Marge d'exploitation avant provision spéciale (%) (1)	-4,8 %	0,3 %	(5,1)pts

Marge d'exploitation (%)	-4,8 %	0,3 %	(5,1)pts
BAILALA avant provision spéciale(1)(2)	135	249	(114)
BAILALA(2)	135	249	(114)
Marge BAILALA avant provision spéciale (%) (1)(2)	5,8 %	9,0 %	(3,1)pts
Marge BAILALA (%) (2)	5,8 %	9,0 %	(3,1)pts
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	907	1 497	(590)
Flux de trésorerie disponibles	(140)	(11)	(129)
Ratio emprunts/capitaux propres ajusté	89,7 %	65,9 %	23,8 pts
Résultat de base et dilué par action	1,55 \$	1,22 \$	0,33 \$

	Variation		
Statistiques d'exploitation			(%)
Passagers-milles payants (PMP) (en millions)	11 862	12 884	(7,9)
Sièges-milles offerts (SMO) (en millions)	14 735	15 581	(5,4)
Coefficient d'occupation (%)	80,5 %	82,7 %	(2,2)pts
Rendement unitaire par PMP (en cents)	17,3	19,0	(8,9)
Produits passages par SMO (en cents)	13,9	15,7	(11,3)
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	15,8	17,9	(11,4)
Charges d'exploitation par SMO (CESMO) (en cents)	16,6	17,8	(7,0)
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	12,7	12,4	2,6
Effectif moyen (en milliers d'équivalents temps plein)(3)	23,2	24,6	(5,7)
Avions en service à la clôture de la période(4)	334	343	(2,6)
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)(5)	9,2	9,5	(2,8)
Longueur moyenne des étapes (en milles)(5)	837	847	(1,2)
Prix du litre de carburant (en cents)(6)	65,4	89,2	(26,7)
Consommation de carburant (en millions de litres)	870	946	(8,0)

	Premiers semestres		
(en millions de dollars canadiens sauf les montants par action)	2009	Variation 2008(1)	(\$)
Données financières			
Produits d'exploitation	4 721	5 509	(788)
Bénéfice (perte) d'exploitation avant provision spéciale(1)	(301)	(5)	(296)
Bénéfice (perte) d'exploitation	(301)	(130)	(171)
Produits (charges) hors exploitation	(189)	21	(210)
Bénéfice (perte) avant participation sans contrôle, écart de change et impôts	(490)	(109)	(381)
Bénéfice net (perte) de la période	(245)	(166)	(79)
Marge d'exploitation avant provision spéciale (%) (1)	-6,4 %	-0,1 %	(6,3)pts

Marge d'exploitation (%)	-6,4 %	-2,4 %	(4,0)pts
BAIILA avant provision spéciale(1)(2)	192	471	(279)
BAIILA(2)	192	346	(154)
Marge BAIILA avant provision spéciale (%) (1)(2)	4,1 %	8,5 %	(4,4)pts
Marge BAIILA (%) (2)	4,1 %	6,3 %	(2,2)pts
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	907	1 497	(590)
Flux de trésorerie disponibles	(79)	(184)	105
Ratio emprunts/capitaux propres ajusté	89,7 %	65,9 %	23,8 pts
Résultat de base et dilué par action	(2,45)\$	(1,66)\$	(0,79)\$
Statistiques d'exploitation	Variation		(%)
Passagers-milles payants (PMP) (en millions)	22 846	25 215	(9,4)
Sièges-milles offerts (SMO) (en millions)	28 557	30 988	(7,8)
Coefficient d'occupation (%)	80,0 %	81,4 %	(1,4)pts
Rendement unitaire par PMP (en cents)	17,8	18,8	(5,8)
Produits passages par SMO (en cents)	14,2	15,3	(7,3)
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	16,5	17,8	7,0
Charges d'exploitation par SMO (CESMO) (en cents)	17,6	17,8	(1,2)
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	13,5	12,8	5,9
Effectif moyen (en milliers d'équivalents temps plein)(3)	23,0	24,3	(5,6)
Avions en service à la clôture de la période(4)	334	343	(2,6)
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)(5)	9,2	9,7	(5,6)
Longueur moyenne des étapes (en milles)(5)	839	862	(2,7)
Prix du litre de carburant (en cents)(6)	68,3	82,2	(16,9)
Consommation de carburant (en millions de litres)	1 697	1 893	(10,4)

- (1) Une provision liée aux enquêtes sur les 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 deuxième trimestre de 2009 pour un rapprochement du BAIILA avant provision pour les enquêtes sur le fret au résultat d'exploitation et du BAIILA 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) A 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 c3418

Pour plus de renseignements:

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

