



AIR CANADA

[Communiqués](#)

Air Canada présente ses résultats du troisième trimestre : un bénéfice d'exploitation record

Par suite de la déconsolidation de Jazz en date du 24 mai 2007, les résultats consolidés d'Air Canada du troisième trimestre de 2007 et des neuf premiers mois de 2007 ne sont pas directement comparables à ses résultats consolidés des périodes correspondantes de 2006. Le présent communiqué présente les résultats du secteur "Air Canada" (auparavant le secteur "Services Air Canada"), à l'exclusion de la consolidation des résultats d'exploitation de Jazz.

VUE D'ENSEMBLE DU TROISIEME TRIMESTRE DE 2007

- Bénéfice d'exploitation record de 351 M\$ au troisième trimestre, soit une augmentation de 119 M\$ ou 51,3 %, contre 232 M\$ (à l'exclusion d'une charge exceptionnelle) pour le trimestre de 2006.
- Bénéfice net de 273 M\$ au troisième trimestre, contre 44 M\$ pour le trimestre comparable de 2006.
- Produits passages de 2 660 M\$, soit une augmentation de 108 M\$ ou 4,2 % par rapport au troisième trimestre de 2006, principalement en raison de la croissance de 3,1 % du trafic.
- Réduction du coût unitaire de 4,4 % par rapport au trimestre comparable de 2006. A l'exclusion des dépenses de carburant, le coût unitaire a enregistré un recul de 2,4 % par rapport au troisième trimestre de 2006.
- BAIIALA de 561 M\$ pour le trimestre contre un BAIIALA de 437 M\$, exclusion faite d'une charge exceptionnelle, au troisième trimestre de 2006, soit une augmentation de 124 M\$. MONTREAL, le 9 nov. /CNW Telbec/ - Air Canada a déclaré aujourd'hui un bénéfice d'exploitation record de 351 M\$, soit une augmentation de 119 M\$ ou 51,3 % par rapport au troisième trimestre de 2006 (à l'exclusion d'une charge exceptionnelle de 102 M\$ liée aux milles Aéroplan en 2006), en raison d'une augmentation du chiffre d'affaires de 93 M\$ ou 3 %, combinée à une diminution des charges d'exploitation de 26 M\$ ou 1 %.

La société aérienne a déclaré un bénéfice net de 273 M\$ pour le troisième trimestre, qui comprend des gains de change d'éléments monétaires libellés en devises de 104 M\$, par rapport à un bénéfice net de 44 M\$ au troisième trimestre de 2006, qui comprenait des pertes de 3 M\$ sur des éléments monétaires libellés en devises.

Les produits passages ont progressé de 108 M\$ ou 4,2 % par rapport au troisième trimestre de 2006, surtout en raison de la hausse de 3,1 % du trafic en regard d'un accroissement de la capacité de 3,5 %. Les produits passages réseau par siège-mille offert (PPSMO) ont affiché une hausse de 0,7 % par rapport au troisième trimestre de 2006, en raison d'une augmentation de 1,1 % de la croissance du rendement unitaire, mesurée en produits passages par siège-mille offert. A la suite de la décision d'Air Canada de réduire la capacité tout-cargo, les produits fret ont diminué de 26 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2006.

Le coût unitaire, mesuré en charges d'exploitation par siège-mille offert (CESMO), a diminué de 4,4 % par rapport au troisième trimestre de 2006. A l'exclusion des dépenses de carburant, le coût unitaire a enregistré un recul de 2,4 % par rapport au troisième trimestre de 2006, en raison de la réduction des commissions ainsi que des coûts unitaires liés à la maintenance, aux matières et aux fournitures pour les avions. La diminution des charges d'exploitation par rapport à l'exercice précédent comprend une baisse de 45 M\$ de la charge de carburant, attribuable à l'incidence favorable de la vigueur du dollar canadien en 2007 par rapport à sa contrepartie américaine, à des gains liés à des opérations de couverture pour le troisième trimestre de 2007 et à la mise en service de nouveaux appareils, moins énergivores.

Le BAIIALA se chiffre à 561 M\$, soit une augmentation de 124 M\$ (à l'exclusion d'une charge exceptionnelle) par rapport à celui du troisième trimestre de 2006.

"Je suis très heureux d'annoncer un excellent troisième trimestre, marqué par un bénéfice d'exploitation record attribuable à une forte croissance des rentrées combinée à une diminution des coûts unitaires, a affirmé Montie Brewer, président et chef de la direction. Nos marchés intérieur et transfrontalier (Canada et E.-U.) se portent bien, puisqu'ils affichent une croissance des rentrées et du rendement, malgré un ralentissement du marché américain, pour lequel nous continuons de gérer efficacement notre capacité. Pour ce qui est des perspectives, à l'exception d'une faiblesse constante du marché Atlantique, les réservations restent solides à l'échelle du réseau.

"Notre nouveau modèle d'entreprise continue de donner de bons résultats, puisque nous enregistrons un rendement et des produits d'exploitation élevés des unités d'entreprise, tout en réduisant nos coûts unitaires. En fait, je suis heureux de constater que les coûts unitaires de chacun de nos principaux secteurs de dépenses n'ont pas changé ou ont diminué par rapport à l'année dernière. Près des deux tiers de nos ventes de billets pour le réseau intérieur sont effectuées en ligne, dont les trois quarts directement auprès d'Air Canada (ce qui représente un des taux de pénétration les plus élevés enregistrés par un transporteur international important), d'où une baisse substantielle des coûts de distribution. Je tiens à remercier tous nos employés d'avoir contribué aux immenses progrès accomplis au cours de ce trimestre. Une fois de plus, ils démontrent leur profond sens du service en dépassant nos objectifs en matière de ponctualité à l'arrivée et de satisfaction de la clientèle pour ce trimestre."

Conformément à la stratégie d'Air Canada consistant à utiliser les nouvelles technologies pour simplifier les processus commerciaux et l'expérience de voyage de ses clients, le transporteur a été, ce trimestre, l'un des premiers dans l'industrie mondiale à lancer la carte d'accès à bord électronique. La société aérienne est en bonne voie d'éliminer les billets papier, dépassant les cibles auxquelles doit se conformer l'industrie. Les clients ont des commentaires élogieux à propos des nouveaux appareils mis en service par le transporteur, des Embraer pour son parc nord-américain et des 777 de Boeing pour ses liaisons internationales. De plus, ayant terminé à peu près la moitié de son programme de réaménagement des cabines afin d'offrir à ses clients un produit cabine modernisé à l'échelle de son réseau, Air Canada est bien placée pour pleinement tirer parti de son réseau international grâce à ses plaques tournantes de Toronto, Vancouver et Montréal.

Au cumul annuel jusqu'à ce jour, Air Canada a déclaré un bénéfice d'exploitation de 361 M\$, soit une amélioration de 112 M\$ comparativement à la même période en 2006, à l'exclusion des charges exceptionnelles. Les résultats cumulés annuels pour 2006 comprenaient une charge exceptionnelle de 102 M\$ liée aux milles Aéroplan et une charge exceptionnelle de 28 M\$ liée à la restructuration de la main-d'oeuvre. Pour les trois premiers trimestres, les produits d'exploitation ont augmenté de 290 M\$ ou 3,7 %, pour atteindre 8 133 M\$, contre 7 843 M\$, à l'exclusion de la charge exceptionnelle, pour la même période de 2006. Le bénéfice net cumulé jusqu'à ce jour se chiffre à 394 M\$, contre 70 M\$ pour la même période de l'exercice précédent.

Pour le quatrième trimestre, la Société prévoit augmenter sa capacité d'environ 2,5 % par rapport à la même période en 2006. À l'exclusion de la charge de carburant, on s'attend à ce que les CESMO diminuent à un rythme moindre par rapport au troisième trimestre de 2007.

Pour l'ensemble de 2007, la capacité devrait avoir augmenté de 3 % par rapport à l'exercice 2006 et les CESMO, à l'exclusion de la charge de carburant, devraient avoir diminué de moins de 1 % par rapport à 2006.

En 2008, Air Canada s'attend à ce que la capacité en SMO augmente pour s'établir entre 2,5 % et 4 %, ce qui reflète la croissance de chacun de ses marchés.

David Richardson succédera à Robert Milton au poste de président du

conseil d'administration

Comme il a été annoncé précédemment, Robert Milton, président-directeur général d'ACE, quittera, le 1er janvier 2008, son poste de président du conseil d'Air Canada et son siège au conseil d'administration. M. Milton conserve ses fonctions de président-directeur général de Gestion ACE Aviation Inc.

"La contribution de Robert Milton au succès de la transformation d'Air Canada est indéniable, a souligné Montie Brewer. Sa passion pour les affaires, sa connaissance approfondie de l'industrie et son implacable détermination à innover pour réussir ont été les fondements de ce qu'est Air Canada aujourd'hui. Sous sa direction, la société aérienne a réussi à repousser une tentative de prise de contrôle hostile, mené à terme une fusion avec Lignes aériennes Canadien International Ltée et opéré une restructuration de manière à être concurrentielle et rentable dans le contexte d'aujourd'hui.

"Toutefois, je suis convaincu que l'héritage le plus important que Robert Milton lègue à Air Canada, c'est la restructuration d'un transporteur en plusieurs entités florissantes, opération qui sera désormais considérée comme un modèle dans l'industrie. Personnellement, ce qui va me manquer, c'est son leadership constant et son soutien indéfectible. Au nom des 23 000 employés d'Air Canada, je le remercie pour son immense contribution au succès de cette grande société aérienne."

David I. Richardson, qui siège actuellement au conseil d'administration d'Air Canada, succède à M. Milton au poste de président du conseil. M. Richardson compte une riche expérience à titre d'administrateur d'entreprises. Il siège également comme administrateur d'Air Canada et de Commandité Gestion Jazz Air Inc., et est fiduciaire du Fonds de revenu Aéroplan. M. Richardson a été président du conseil d'administration d'Ernst & Young Inc. (Canada) et associé directeur d'Ernst & Young s.r.l.

"Les membres de la haute direction d'Air Canada se joignent à moi pour lui souhaiter la bienvenue, a précisé Montie Brewer. Grâce à sa vaste expérience en gestion et à son engagement solide en tant qu'administrateur d'entreprises, il a déjà apporté sa précieuse contribution au conseil d'administration d'Air Canada. J'ai hâte de travailler avec David, dans le cadre de ses nouvelles fonctions." Réalisations au troisième trimestre de 2007

- Fête du 70e anniversaire d'Air Canada et participation de milliers d'employés et de clients aux événements organisés autour du nouvel appareil 777 de Boeing et des produits à bord.
- Mise en service d'un 777-200LR et d'un 777-300ER de Boeing, au cours de ce trimestre. À ce jour, Air Canada a pris livraison de cinq appareils 777-300ER et de deux appareils 777-200LR de Boeing, devenant le premier transporteur nord-américain à exploiter ces deux types d'appareils.
- Prise de livraison de huit appareils 190 d'Embraer pendant le trimestre et de quatre autres depuis le 30 septembre. À ce jour, Air Canada a pris livraison de 38 appareils 190 d'Embraer sur les 45 appareils commandés.
- Coefficient d'occupation trimestriel record, soit un coefficient cumulé annuel de 81,5 % contre 80,9 % pour les trois premiers trimestres de 2006.
- Ponctualité à l'arrivée de 80,1 % pour le troisième trimestre, selon le classement effectué par des transporteurs américains, soit une hausse de 3 points de pourcentage par rapport à l'exercice précédent.
- Réalisation de plus de la moitié du réaménagement prévu des cabines. La majorité des appareils à fuselage étroit devraient être prêts d'ici la fin de 2007 et les gros-porteurs, d'ici la fin de 2008.

- En date d'aujourd'hui, Air Canada a couvert 50 % de ses besoins en carburant pour le quatrième trimestre de 2007 et 13 % de ceux de 2008. En se fondant sur les prix du brut WTI, le reste de 2007 est couvert à des prix pouvant varier en moyenne de 68 \$ US à 74 \$ US le baril et 2008 est couvert à des prix pouvant varier de 74 \$ US à 79 \$ US le baril.
- Jusqu'à ce jour, 46 % des clients ont choisi, à l'achat d'un billet pour un vol intérieur, un tarif de marque supérieur, par rapport à 45 % pour les trois premiers trimestres de l'exercice précédent.
- Les produits tirés des Passes de vols ont augmenté de 90 % par rapport à ceux du troisième trimestre de 2006. Ils représentent près de 4 % des produits tirés des liaisons nord-américaines.
- Expansion constante de la gamme des Passes de vols, notamment lancement de la Passe Soleil, qui propose des liaisons pour 18 pays, et de la Passe Hong Kong et Chine, la première au départ et à destination de l'Asie.
- Pénétration Internet pour les ventes intra-Canada de 64 % au troisième trimestre, une augmentation de 9,0 points de pourcentage par rapport au même trimestre de 2006. Pénétration Internet pour les ventes combinées sur le marché transfrontalier (Canada et E.-U.) de près de 50 %, soit une augmentation de 7 points de pourcentage par rapport à la même période en 2006.
- Proportion de 74 % des ventes intra-Canada du troisième trimestre, ou 61 % pour les ventes combinées sur le marché transfrontalier, réalisées directement auprès d'Air Canada, que ce soit en ligne ou au moyen des centres téléphoniques.
- 56 % des clients d'Air Canada ont utilisé les produits d'enregistrement libre-service, partout dans le monde, au cours du troisième trimestre.
- Accroissement des services d'enregistrement mobile et lancement des cartes d'accès à bord électroniques.
- Mise en place de l'étiquetage libre-service des bagages à l'aéroport de Toronto, après Montréal et Vancouver.

1) Mesures financières non conformes aux PCGR

Le BAIIALA est une unité de mesure ne relevant pas des PCGR et est couramment utilisé dans le secteur du transport aérien pour mesurer le bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement et locations avions. Cette unité de mesure donne un aperçu des résultats d'exploitation avant les coûts de location avions, l'amortissement et la désuétude, lesquels coûts varient sensiblement d'une compagnie à l'autre en raison de la façon dont chacune finance ses appareils et autres actifs. Comme le BAIIALA n'est pas une unité de mesure conforme aux PCGR pour la présentation de l'information financière et qu'il n'a pas de sens normalisé, il ne peut être comparé à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

Le lecteur se reportera au Rapport de gestion du troisième trimestre de 2007 d'Air Canada, qui sera déposé sur SEDAR et sera également consultable au www.aircanada.com, pour un rapprochement du BAIIALA et du bénéfice d'exploitation.

Pour un complément d'information sur les documents financiers publics d'Air Canada, dont la Notice annuelle d'Air Canada datée du 27 mars 2007, on se reportera au site de SEDAR au www.sedar.com ou au www.aircanada.com.

MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Le présent communiqué pourrait comporter des énoncés prospectifs. Ces derniers se reconnaissent à l'emploi de termes ou d'expressions comme "il devrait", "il se pourrait que", "il est prévu que", "on estime que", "on s'attend à ce que", "on projette que" et autres qui soulignent les éventualités possibles et font renvoi aux hypothèses retenues. Ces déclarations peuvent porter sur des observations concernant entre autres les stratégies, les attentes, les activités planifiées ou les actions à venir. Comme, par leur nature, les déclarations prospectives partent d'hypothèses, elles sont sujettes à d'importants risques et incertitudes. Toute prévision, projection ou déclaration n'est donc pas entièrement assurée en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise le secteur. Ces déclarations font intervenir des risques, des incertitudes et d'autres facteurs connus ou inconnus susceptibles de faire varier de façon notable les résultats, les rendements ou les réalisations réels par rapport aux résultats, aux rendements et aux réalisations futurs qu'elles évoquent. Les résultats qui y sont présentés peuvent donc différer sensiblement des résultats réels en raison de divers facteurs, dont les prix de l'énergie, les conditions du secteur, du marché et de l'économie en général, les conflits armés, les attentats terroristes, l'évolution de la demande en fonction du caractère saisonnier du secteur, la capacité de réduire les coûts d'exploitation et les effectifs, les relations du travail, les négociations collectives ou les conflits de travail, les questions de retraite, les taux de change et d'intérêt, l'évolution de la législation, des développements ou procédures réglementaires défavorables ainsi que les litiges actuels et éventuels, notamment avec des tiers, et les facteurs évoqués dans les documents déposés par Air Canada auprès des autorités des valeurs mobilières tant au Canada qu'aux États-Unis et, en particulier, ceux qui sont précisés à la rubrique "Facteurs de risque" du Rapport de gestion 2006 d'Air Canada daté du 14 février 2007 ainsi qu'à la section 11 du Rapport de gestion du troisième trimestre de 2007 d'Air Canada daté du 8 novembre 2007. Les énoncés prospectifs contenus dans la présente représentent les attentes d'Air Canada en date de ceux-ci et peuvent changer après cette date. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces déclarations à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf comme l'exigent les règlements sur les valeurs mobilières en vigueur.

POINTS SAILLANTS

Air Canada ne consolide plus les activités de Jazz Air SEC ("Jazz") depuis le 24 mai 2007. Le tableau suivant présente les points saillants de nature financière et statistique d'Air Canada, exclusion faite de la consolidation des activités de Jazz (auparavant "Services Air Canada"), pour les périodes indiquées.

| Troisièmes trimestres de | | | |
|--|---------|---------|-------------------|
| (en millions de dollars, sauf les montants par action) | 2007 | 2006 | Variation (en \$) |
| Données financières | | | |
| Produits d'exploitation | 2 954 | 2 759 | 195 |
| Bénéfice d'exploitation | 351 | 130 | 221 |
| Bénéfice d'exploitation, exclusion faite des charges exceptionnelles(1) | 351 | 232 | 119 |
| Charges hors exploitation | (45) | (53) | 8 |
| Bénéfice (perte) avant intérêts minoritaires, écart de change et charge d'impôts sur les bénéfices | 306 | 77 | 229 |
| Bénéfice de la période | 273 | 44 | 229 |
| Marge d'exploitation (%) | 11,9 % | 4,7 % | 7,2 pp |
| Marge d'exploitation (%), exclusion faite des charges exceptionnelles(1) | 11,9 % | 8,1 % | 3,8 pp |
| BAILALA(2) | 561 | 335 | 226 |
| BAILALA, exclusion faite des charges exceptionnelles(1)(2) | 561 | 437 | 124 |
| Marge BAILALA (%) | 19,0 % | 12,1 % | 6,9 pp |
| Marge BAILALA (%), exclusion faite des charges exceptionnelles(1) | 19,0 % | 15,3 % | 3,7 pp |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie, et placements à court terme | 1 502 | 1 422 | 80 |
| Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation | 54 | 2 | 52 |
| Résultat par action - de base et dilué(3) | 2,73 \$ | 0,50 \$ | 2,23 \$ |

| Variation (en %) | | | |
|---|--------|--------|----------|
| Statistiques d'exploitation | | | |
| Passagers-milles payants (PMP) (en millions) | 14 789 | 14 345 | 3,1 |
| Sièges-milles offerts (SMO) (en millions) | 18 144 | 17 528 | 3,5 |
| Coefficient d'occupation | 81,5 % | 81,8 % | (0,3) pp |
| Rendement unitaire par PMP (en cents) | 17,9 | 17,7 | 1,1 |
| Produits passages par SMO (en cents) | 14,6 | 14,5 | 0,7 |
| Produits d'exploitation par SMO (en cents) | 16,3 | 15,7 | 3,4 |
| Charges d'exploitation par SMO ("CESMO") (en cents) | 14,3 | 15,0 | (4,4) |
| CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents) | 10,4 | 10,7 | (2,4) |
| CESMO, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'oeuvre (en cents)(1) | 10,4 | 10,7 | (2,4) |
| Effectif moyen (équivalents temps plein ou ETP) (en milliers) | 24,1 | 23,5 | 2,8 |
| Avions en service à la clôture de la période(4) | 338 | 333 | 1,5 |
| Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)(5) | 10,7 | 10,4 | 2,9 |
| Longueur moyenne des étapes (en milles)(5) | 911 | 920 | (1,0) |
| Prix du litre de carburant (en cents)(6) | 64,7 | 69,9 | (7,4) |
| Consommation de carburant (en millions de litres) | 1 102 | 1 085 | 1,6 |

| Cumul annuel | | | |
|---|-------|-------|-------------------|
| (en millions de dollars, sauf les montants par action) | 2007 | 2006 | Variation (en \$) |
| Données financières | | | |
| Produits d'exploitation | 8 133 | 7 741 | 392 |
| Bénéfice d'exploitation | 361 | 119 | 242 |
| Bénéfice d'exploitation, exclusion faite des charges exceptionnelles(1) | 361 | 249 | 112 |

| | | | |
|--|---------|---------|---------|
| Charges hors exploitation | (70) | (139) | 69 |
| Bénéfice (perte) avant intérêts minoritaires, écart de change et charge d'impôts sur les bénéfices | 291 | (20) | 311 |
| Bénéfice de la période | 394 | 70 | 324 |
| Marge d'exploitation (%) | 4,4 % | 1,5 % | 2,9 pp |
| Marge d'exploitation (%), exclusion faite des charges exceptionnelles(1) | 4,4 % | 3,2 % | 1,2 pp |
| BAILALA(2) | 989 | 735 | 254 |
| BAILALA, exclusion faite des charges exceptionnelles(1)(2) | 989 | 865 | 124 |
| Marge BAILALA (%) | 12,2 % | 9,5 % | 2,7 pp |
| Marge BAILALA (%), exclusion faite des charges exceptionnelles(1) | 12,2 % | 11,0 % | 1,2 pp |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie, et placements à court terme | 1 502 | 1 422 | 80 |
| Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation | 347 | 371 | (24) |
| Résultat par action - de base et dilué(3) | 3,94 \$ | 0,79 \$ | 3,15 \$ |

| Statistiques d'exploitation | Variation (en %) | | |
|---|---------------------|--------|--------|
| Passagers-milles payants (PMP) (en millions) | 39 183 | 37 833 | 3,6 |
| Sièges-milles offerts (SMO) (en millions) | 48 099 | 46 740 | 4,7 |
| Coefficient d'occupation | 81,5 % | 80,9 % | 0,6 pp |
| Rendement unitaire par PMP (en cents) | 18,1 | 18,0 | 1,0 |
| Produits passages par SMO (en cents) | 14,8 | 14,5 | 1,7 |
| Produits d'exploitation par SMO (en cents) | 16,9 | 16,6 | 2,1 |
| Charges d'exploitation par SMO ("CESMO") (en cents) | 16,2 | 16,3 | (0,9) |
| CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents) | 12,1 | 12,1 | - |
| CESMO, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'oeuvre (en cents)(1) | 12,1 | 12,1 | 0,7 |
| Effectif moyen (équivalents temps plein ou ETP) (en milliers) | 23,9 | 23,7 | 0,9 |
| Avions en service à la clôture de la période(4) | 338 | 333 | 1,5 |
| Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)(5) | 10,0 | 9,6 | 4,2 |
| Longueur moyenne des étapes (en milles)(5) | 881 | 882 | (0,1) |
| Prix du litre de carburant (en cents)(6) | 65,0 | 67,0 | (3,0) |
| Consommation de carburant (en millions de litres) | 2 968 | 2 907 | 2,1 |

(1) Une charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'oeuvre de 28 M\$ a été constatée au premier trimestre de 2006. Comprend, au quatrième trimestre de 2006, un ajustement favorable de 8 M\$ relatif à la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'oeuvre inscrite au premier trimestre de 2006. Une charge exceptionnelle de 102 M\$ liée à l'obligation d'Air Canada relativement à l'échange des milles Aéroplan d'avant 2002 a été constatée dans les produits d'exploitation au troisième trimestre de 2006.

(2) Il convient de se reporter à la section 14, Mesures financières hors PCGR, du Rapport de gestion du troisième trimestre de 2007 d'Air Canada pour obtenir un rapprochement du BAILALA et du bénéfice d'exploitation.

(3) Le résultat par action - de base et dilué représente les chiffres consolidés d'Air Canada déclarés conformément aux PCGR.

(4) Le parc d'appareils en service ne comprend pas les avions tout-cargo nolisés en 2007 et 2006. Compte tenu des appareils de Jazz couverts en vertu du CAC de Jazz.

(5) Compte non tenu des transporteurs tiers assurant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité, sauf les appareils de Jazz couverts en vertu du CAC de Jazz (lesquels sont inclus).

(6) Compte tenu des charges de manutention et de couverture du carburant.

Pour plus de renseignements:

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

