

# Communiqué

---

## AIR CANADA ANNONCE SES RÉSULTATS DU TROISIÈME TRIMESTRE

### POINTS SAILLANTS DU TROISIÈME TRIMESTRE

- Bénéfice d'exploitation de 112 M\$, contre un bénéfice d'exploitation de 351 M\$ au troisième trimestre de 2007.
- Bond de 49 % de la facture de carburant à 1,1 G\$, soit 348 M\$ de plus qu'au troisième trimestre de 2007.
- Produits passages en hausse à 2,8 G\$, soit 4 % de plus qu'au troisième trimestre de 2007, par suite de la hausse du rendement unitaire.
- Hausse de 4,3 % du coût unitaire, exclusion faite du carburant, par rapport au troisième trimestre de 2007.
- Perte nette de 132 M\$, contre un bénéfice net de 273 M\$ au troisième trimestre de 2007.
- BAIIALA de 355 M\$, en baisse de 206 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2007.
- Trésorerie, équivalents et placements à court terme de 1,1 G\$ au 30 septembre 2008.

MONTRÉAL, le 7 novembre 2008 – Air Canada déclare aujourd'hui un bénéfice d'exploitation de 112 M\$ pour son troisième trimestre de 2008, contre un bénéfice d'exploitation record de 351 M\$ au trimestre correspondant de 2007. La charge de carburant a bondi de 348 M\$ au troisième trimestre pour se fixer à 1,1 G\$, par suite des sommets atteints par les prix du carburant, avec une augmentation de 49 % par rapport au troisième trimestre de 2007. La flambée des prix du carburant a été atténuée par une solide croissance du chiffre d'affaires, lequel s'est accru de 121 M\$ (+4 %), par rapport au trimestre correspondant de l'an dernier. Le troisième trimestre de 2008 d'Air Canada se solde par une perte nette de 132 M\$, comparativement à un bénéfice net de 273 M\$ au troisième trimestre de 2007.

Pour le troisième trimestre de 2008, les produits passages d'Air Canada ont progressé de 106 M\$ (+4 %) par rapport au troisième trimestre de 2007, en regard d'une capacité globale qui a été réduite de 3,5 % en glissement annuel. Le trafic s'est replié de 2,2 % par suite de cette capacité réduite, faisant gagner 1,0 point au coefficient d'occupation réseau. Le rendement unitaire s'est accru de 6,2 % en raison notamment de la majoration des tarifs et suppléments carburant, atténuant en partie l'incidence de la hausse des prix du carburant pendant le troisième trimestre. Par suite de cette croissance du rendement unitaire et, dans une moindre mesure, de celle du coefficient d'occupation, les produits passages par siège-mille offert (PPSMO) ont progressé de 7,5 % par rapport au troisième trimestre de 2007.

Le coût unitaire, qui correspond aux charges d'exploitation par siège-mille offert (CESMO), a grimpé de 17,9 % par suite surtout de la hausse considérable de la charge de carburant par rapport au troisième trimestre de 2007. Si l'on fait exclusion de cette charge, le coût unitaire a affiché une croissance de 4,3 % par rapport au troisième trimestre de 2007, dont plus de la moitié est attribuable aux coûts de propriété liés aux investissements d'Air Canada dans l'achat

d'appareils neufs et le réaménagement des cabines de ses avions existants. Les économies associées à la nouvelle flotte de 777 de Boeing, à d'autres programmes de compression et, à un moindre degré, à l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain ont permis d'atténuer l'augmentation globale du coût unitaire à Air Canada par rapport au troisième trimestre de 2007.

La perte nette de 132 M\$ du troisième trimestre comprend une perte nette hors trésorerie de 93 M\$ liée à l'évaluation à la valeur du marché d'instruments financiers formés pour l'essentiel de contrats de couverture sur le carburant, ainsi qu'une perte nette de 87 M\$ liée aux éléments monétaires libellés en devises. Cela se compare à un bénéfice net de 273 M\$ au troisième trimestre de 2007, lequel tenait compte d'un gain net de 104 M\$ sur les éléments monétaires libellés en devises.

Air Canada déclare une perte (de base et diluée) par action de 1,32 \$ avant ajustement. Après ajustement, la perte (de base et diluée) par action s'établit à 0,45 \$. Il y a ajustement du résultat par action pour en retrancher la perte sur les éléments monétaires libellés en devises de 87 M\$ (après impôts) au troisième trimestre de 2008.

Le BAIIALA se chiffre à 355 M\$, en recul de 206 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2007.

« Dans un contexte de hausse sans précédent des coûts du carburant, Air Canada est l'une des rares compagnies aériennes d'Amérique du Nord à avoir déclaré un bénéfice d'exploitation au troisième trimestre, dit Montie Brewer, président et chef de la direction. Je tiens à remercier nos employés qui, pour un deuxième trimestre de suite, ont dépassé les objectifs de ponctualité, ce qui nous a permis d'obtenir la meilleure performance opérationnelle en plus de dix ans.

« Je suis aussi satisfait des résultats auxquels a abouti la gestion disciplinée de notre capacité. Cependant, si louables qu'aient pu être les progrès réalisés sur le plan des produits et rendements unitaires pendant le trimestre, ils n'ont pu avoir pleinement raison de la montée des prix du carburant qui ont atteint des niveaux records et alourdi de 348 M\$ la charge de carburant par rapport à la même période l'an dernier. Nous continuons d'encadrer les coûts à l'échelle de l'entreprise par des initiatives dynamiques qui devraient nous permettre d'atteindre l'objectif annoncé précédemment d'une réduction de 100 M\$ d'ici la fin de l'exercice.

« Les réservations effectuées d'avance sont une bonne indication que nous avons vu juste dans nos projets de réduction de capacité. Grâce aux investissements réalisés pour offrir à notre clientèle un service de premier ordre, reposant sur le parc aérien le plus jeune et le plus efficace sur le plan de la consommation de carburant de tous les transporteurs réseaux d'Amérique du Nord, nous sommes en bonne position pour relever les défis dans cette conjoncture difficile. »

### **Réalisations du troisième trimestre de 2008**

- Taux de ponctualité à l'arrivée de 85,4 % pour le trimestre, soit 5,3 points de plus qu'il y a un an, d'après les arrivées des vols intra-Canada d'Air Canada selon les normes du département américain des Transports.

**AIR CANADA** 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE



- Achèvement à plus de 90 % du programme de réaménagement des cabines d'un total de 121 moyen- et gros-porteurs, les huit derniers A330 d'Airbus devant être modernisés d'ici la mi-2009.
- Annonce d'un accord de principe avec Continental Airlines relativement à la création d'une alliance commerciale stratégique qui donnerait accès à un réseau agrandi et aux avantages réservés aux clients assidus des deux compagnies, outre un accord-cadre multilatéral avec Continental, United Airlines et Lufthansa visant l'établissement d'une coentreprise transatlantique, sous réserve des approbations des divers organes de réglementation.
- Conclusion d'un accord avec la compagnie brésilienne TAM, futur partenaire du réseau *Star Alliance*, visant l'expansion du réseau d'Air Canada à l'échelle du Brésil sur la base d'une exploitation à code multiple, via São Paulo, à compter du 30 octobre 2008.
- Choix, par 44 % des clients canadiens pendant le trimestre, d'un tarif de vol intra-Canada supérieur au bas de la gamme *Tango*, soit 4 points de plus qu'au troisième trimestre de l'an dernier.
- Hausse de 57 % des produits tirés des *Passes de vol* par rapport au trimestre correspondant de 2007, soit environ 6,1 % du chiffre d'affaires tiré des lignes nord-américaines.
- Taux de pénétration Web de 66 % sur les lignes intérieures pour le troisième trimestre – en hausse de 2 points en un an. Taux combiné des vols intra-Canada et des vols transfrontaliers États-Unis de 54 %, soit 4 points de plus qu'au troisième trimestre de 2007.
- Taux de 75 % des réservations de vols intérieurs, et de 63 % une fois combinées aux réservations de vols transfrontaliers É.-U., directement effectuées auprès d'Air Canada soit en ligne, soit en passant par un centre d'appels.
- Taux de 56 % des clients d'Air Canada dans le monde à s'être prévalus des services d'enregistrement en libre-service pendant le troisième trimestre – soit 1 point de plus qu'il y a un an.
- Versement de 10,4 M\$ en primes aux employés d'Air Canada pendant le trimestre, dans le cadre du programme d'intéressement mensuel *Une réussite partagée*, pour un total de 27,1 M\$ pour les trois premiers trimestres de 2008.
- Versement de 180 M\$ de cotisations patronales pendant le trimestre à l'égard des régimes de retraite à prestations déterminées d'Air Canada, dont 88 M\$ au titre du coût des services passés, conformément à l'entente avec le Bureau du surintendant des institutions financières (BSIF).
- Gains de productivité sur les plans des vols et de l'exploitation, contribuant à des économies de quelque 29 millions de litres de kérosène, en dépit d'un repli de 2,24 % du trafic au troisième trimestre de 2008 par rapport à la période correspondante de 2007. Il en a

résulté une réduction de 74 352 tonnes d'émissions de CO<sub>2</sub>, soit l'équivalent du retrait de la circulation de 18 588 automobiles pendant un an.

- Depuis le lancement du programme d'Air Canada de compensation des émissions de dioxyde de carbone en mai 2007, financement par des clients de la plantation de plus de 2 100 arbres, visant à compenser 10 500 tonnes d'émissions, soit l'équivalent du retrait de la circulation de plus de 2 600 automobiles pendant un an.

## Perspectives pour le reste de 2008

Air Canada s'attend que la capacité de son réseau (exprimée en sièges-milles offerts ou SMO) pour l'ensemble de 2008 varie de -1,0 % à -1,5 % par rapport à l'exercice précédent (variation qui, selon le communiqué d'Air Canada du 8 août 2008, devait se situer à  $\pm 1,0$  % de la capacité de l'exercice 2007). En ce qui concerne le réseau intérieur, la variation sur l'ensemble de l'exercice devrait être de l'ordre de 0,0 % à -0,5 % par rapport à 2007 (variation qui, selon les prévisions du communiqué d'Air Canada du 8 août 2008, devait augmenter d'environ 1,0 % par rapport à 2007). Cette révision à la baisse des projections de capacité intérieure a été motivée par l'examen plus approfondi du plan de capacité d'Air Canada en prévision de l'horaire automne-hiver. En ce qui concerne le quatrième trimestre de 2008, Air Canada entend réduire sa capacité réseau (en SMO) de l'ordre de 7,0 % à 8,0 % par rapport au trimestre correspondant de 2007. Pour le premier trimestre de 2009, Air Canada prévoit une réduction de l'ordre de 7,0 % à 9,0 % de sa capacité réseau (en SMO) par rapport au même trimestre de 2008.

Comme dans son communiqué du 8 août 2008, Air Canada prévoit toujours que, pour l'ensemble de 2008, les CESMO, exclusion faite de la charge de carburant, seront de 1,0 % ou 2,0 % supérieures au niveau de 2007. En ce qui concerne le quatrième trimestre de 2008, Air Canada s'attend que les CESMO, carburant non compris, augmentent de l'ordre de 9,0 % à 10,0 % par rapport à la période correspondante de 2007. Ces prévisions d'augmentation des CESMO exclusion faite du carburant pour le quatrième trimestre de 2008 reposent surtout sur l'hypothèse, selon Air Canada, que le dollar canadien se négociera en moyenne à 1,18 \$ par dollar US pendant ce trimestre et que les coûts de propriété unitaires augmenteront à nouveau par rapport au quatrième trimestre de 2007, représentant presque trois quarts de l'augmentation globale des coûts unitaires.

Le bénéfice d'exploitation de 2008 subira les contrecoups de la hausse prévue de la charge d'amortissement, qui devrait augmenter de l'ordre de 140 M\$ à 160 M\$ par rapport à 2007, du fait des investissements réalisés dans l'acquisition de nouveaux appareils et le réaménagement des cabines des appareils existants. Cette hausse sera en partie annulée par la baisse prévue de jusqu'à 2 % des frais de location d'avions en 2008 par rapport à 2007 (baisse qu'Air Canada avait prévu être de l'ordre de jusqu'à 5 % dans son communiqué du 8 août 2008). La variation des frais de location d'avions prévus est largement attribuable à la modification de l'hypothèse d'Air Canada relativement au taux de change dont il est question ci-dessous.

Les prévisions actualisées ci-dessus partent de l'hypothèse, retenue par Air Canada, que le dollar se négociera en moyenne à 1,18 \$ CA pour 1 \$ US au quatrième trimestre de 2008 et à 1,05 \$ CA pour 1 \$ US pour l'ensemble de l'exercice 2008. L'instabilité qui caractérise actuellement les systèmes financiers mondiaux et l'éventualité que l'économie des États-Unis et d'autres pays du

**AIR CANADA** 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

monde soit en récession rendent le paysage économique canadien incertain, et toute prévision, par définition, difficile. Cependant, outre les hypothèses évoquées dans le présent communiqué, Air Canada présume que l'économie canadienne ralentira au quatrième trimestre de 2008 et qu'elle ne montrera pas de signe significatif de reprise au premier trimestre de 2009. Comme cela était annoncé dans le communiqué du 8 août 2008, les perspectives d'Air Canada partent d'un prix moyen de 0,89 \$ le litre de kérosène pour l'ensemble de l'exercice 2008 (après prise en compte des positions de couverture en cours, contrairement aux 0,90 \$ le litre projetés dans son communiqué du 8 août 2008. Pour le quatrième trimestre de 2008, Air Canada prévoit que le prix du carburant (après couvertures) sera de 0,91 \$ le litre.

Les présentes perspectives constituent des énoncés prospectifs au sens où l'entend la législation sur les valeurs mobilières applicable. Elles reposent sur un certain nombre d'hypothèses et sont exposées à des risques divers. Voir plus bas la « Mise en garde concernant les énoncés prospectifs ».

## 1) Mesures hors PCGR

Air Canada utilise le bénéfice (la perte) net ajusté par action pour déterminer le rendement de l'action en excluant les effets des gains (pertes) de change. Comme cette mesure n'est pas une unité de mesure conforme aux PCGR du Canada 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 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 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 2008 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 2008, veuillez consulter SEDAR au [www.sedar.com](http://www.sedar.com) ou [www.aircanada.com](http://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 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*

**AIR CANADA** 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE



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 substantiellement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs du fait de l'action de divers facteurs, dont les prix de l'énergie, l'état du secteur, du marché, du crédit et de la conjoncture en général, les taux de change et d'intérêt, la concurrence, des conflits armés, des attentats terroristes, des épidémies, des questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, l'évolution de la demande en fonction du caractère saisonnier du secteur, la capacité de réduire les coûts d'exploitation, les relations du travail, les questions de retraite, 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 ainsi qu'à la rubrique « Facteurs de risque » du Rapport de gestion de l'exercice 2007 d'Air Canada daté du 6 février 2008 et à la rubrique 13 du Rapport de gestion du troisième trimestre de 2008 d'Air Canada daté du 7 novembre 2008. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent communiqué représentent les attentes d'Air Canada en date de celui-ci 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 dans l'élaboration et la formulation de ses énoncés prospectifs. L'instabilité qui caractérise actuellement les systèmes financiers mondiaux et l'éventualité que l'économie des États-Unis et d'autres pays du monde soit en récession rendent le paysage économique canadien incertain, et toute prévision, par définition, difficile. Cependant, outre les hypothèses présentées dans le présent communiqué, Air Canada a présumé que l'économie canadienne ralentirait au quatrième trimestre de 2008 et qu'elle ne reprendrait pas de façon significative au premier trimestre de 2009. Air Canada a supposé en outre que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,18 \$ CA pour 1,00 \$ US au quatrième trimestre de 2008 et à 1,05 \$ CA pour l'ensemble de l'exercice 2008, et que le cours moyen du carburant s'établirait à 0,91 \$ le litre pour le quatrième trimestre de 2008, et à 0,89 \$ le litre pour l'ensemble de l'exercice 2008 (dans les deux cas, compte tenu des positions de couverture en place).

-30-

## RENSEIGNEMENTS

---

**Relations avec les investisseurs :** (514) 422-7837

**Relations avec les actionnaires :** (514) 422-6644

**Internet :** [www.aircanada.com](http://www.aircanada.com)

**AIR CANADA** 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

## Points saillants

Le tableau ci-dessous présente les points saillants de nature financière et statistique d'Air Canada pour les périodes indiquées :

(en millions de dollars canadiens sauf les montants par action)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois <sup>1)</sup>		
	2008	2007	Variation (\$)	2008	2007	Variation (\$)
<b>Données financières</b>						
Produits d'exploitation	3 075	2 954	121	8 584	8 133	451
Bénéfice d'exploitation avant provision spéciale <sup>2)</sup>	112	351	(239)	107	361	(254)
Bénéfice (perte) d'exploitation	112	351	(239)	(18)	361	(379)
Charges hors exploitation	(147)	(45)	(102)	(126)	(70)	(56)
Bénéfice (perte) avant participation sans contrôle, écart de change et impôts	(35)	306	(341)	(144)	291	(435)
Bénéfice (perte) de la période	(132)	273	(405)	(298)	394	(692)
Marge d'exploitation avant provision spéciale (%) <sup>2)</sup>	3,6 %	11,9 %	(8,3) pts	1,2 %	4,4 %	(3,2) pts
Marge d'exploitation (%)	3,6 %	11,9 %	(8,3) pts	-0,2 %	4,4 %	(4,6) pts
BAILALA avant provision spéciale <sup>2)3)</sup>	355	561	(206)	826	989	(163)
BAILALA <sup>2)</sup>	355	561	(206)	701	989	(288)
Marge BAILALA avant provision spéciale (%) <sup>2)3)</sup>	11,5 %	19,0 %	(7,5) pts	9,6 %	12,2 %	(2,6) pts
Marge BAILALA (%) <sup>3)</sup>	11,5 %	19,0 %	(7,5) pts	8,2 %	12,2 %	(4,0) pts
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	1 114	1 502	(388)	1 114	1 502	(388)
Flux de trésorerie disponibles	(373)	(534)	161	(557)	(1 341)	784
Ratio emprunts/capitaux propres ajusté	72,0 %	66,9 %	5,1 pts	72,0 %	66,9 %	5,1 pts
Résultat de base et dilué par action	(1,32) \$	2,73 \$	(4,05) \$	(2,98) \$	3,94 \$	(6,92) \$
			<b>Variation (%)</b>			<b>Variation (%)</b>
<b>Statistiques d'exploitation</b>						
Passagers-milles payants (PMP) (en millions)	14 458	14 789	(2,2)	39 674	39 183	1,3
Sièges-milles offerts (en millions) (SMO)	17 515	18 144	(3,5)	48 503	48 099	0,8
Coefficient d'occupation	82,5 %	81,5 %	1,0 pt	81,8 %	81,5 %	0,3 pt
Rendement unitaire par PMP (en cents) <sup>4)</sup>	19,0	17,9	6,2	18,9	18,2	3,8
Produits passages par SMO (en cents) <sup>4)</sup>	15,7	14,6	7,5	15,5	14,8	4,2
Produits d'exploitation par SMO (en cents) <sup>4)</sup>	17,6	16,3	7,8	17,7	17,0	4,3
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	16,9	14,3	17,9	17,5	16,2	8,2
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	10,8	10,4	4,3	12,1	12,1	(0,6)
Effectif moyen (en milliers d'équivalents temps plein)	24,5	24,1	1,6	24,4	23,9	2,0
Avions en service à la clôture de la période <sup>5)</sup>	341	338	0,9	341	338	0,9
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour) <sup>6)</sup>	10,2	10,7	(4,7)	9,9	10,0	(1,0)
Longueur moyenne des étapes (en milles) <sup>6)</sup>	894	911	(1,9)	873	881	(0,9)
Prix du litre de carburant (en cents) <sup>7)</sup>	101,0	64,7	56,1	88,9	65,0	36,8
Consommation de carburant (en millions de litres)	1 048	1 102	(4,9)	2 941	2 968	(0,9)

1) Rend compte des résultats financiers et statistiques d'exploitation d'Air Canada pour les neuf premiers mois de 2008 ainsi que des résultats financiers et statistiques d'exploitation des Services Air Canada, qui excluaient les comptes de Jazz de leur périmètre de consolidation, pour les neuf premiers mois de 2007. Voir la rubrique 2, du rapport de gestion du troisième trimestre de 2008 d'Air Canada, pour un complément d'information.

2) Une provision pour les enquêtes sur le fret de 125 M\$ a été inscrite au premier trimestre de 2008. Voir la rubrique 13 du rapport de gestion du troisième trimestre de 2008 d'Air Canada pour un complément d'information.

3) Voir la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion du troisième trimestre de 2008 d'Air Canada pour un rapprochement du BAILALA avant provision pour les enquêtes sur le fret au résultat d'exploitation et du BAILALA au résultat d'exploitation.

4) Un ajustement aux produits de 26 M\$ a été inscrit au quatrième trimestre de 2007 relativement à la révision des hypothèses comptables, dont 29 M\$ concernaient le premier trimestre de 2007. À des fins de comparaison, les variations en pourcentage du rendement unitaire et des PPSMO ont été rajustées de manière à tenir compte du rajout de 29 M\$ au premier trimestre de 2007.

5) Ne comprend pas les avions-cargos affrétés en 2008 et 2007. Comprend les avions de Jazz visés par le CAC de Jazz.

6) À l'exclusion 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 (lesquels sont inclus).

7) Compte tenu des frais de transport et des résultats de couverture du carburant.