

Communiqué

AIR CANADA ANNONCE SES RÉSULTATS DE L'EXERCICE COMPLET ET DU QUATRIÈME TRIMESTRE 2010

- **BAIIALA annuel record de 1,386 milliard de dollars – une amélioration de 104 %**
- **Amélioration de 677 M\$ du bénéfice d'exploitation**
- **Versement de primes spéciales au comptant et en actions aux employés de 27 M\$**

MONTRÉAL, le 10 février 2011 – Air Canada a déclaré aujourd’hui un bénéfice d’exploitation de 361 M\$ pour l’exercice 2010 (avant la réduction nette de 46 M\$ de la provision pour enquêtes sur le fret), comparativement à une perte d’exploitation de 316 M\$ en 2009, soit une amélioration de 677 M\$. Le bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement et location d’avions (BAIIALA) a atteint 1,386 G\$ (avant la réduction nette de 46 M\$ de la provision pour enquêtes sur le fret), enregistrant une hausse de 707 M\$ (+104 %) par rapport à 2009. Air Canada a déclaré un bénéfice net de 107 M\$, soit 0,37 \$ par action (après dilution) pour 2010 comparativement à une perte nette de 24 M\$, soit 0,18 \$ par action (après dilution) pour 2009. Le bénéfice net de 2010 tenait compte d’un gain de change de 145 M\$ alors que la perte nette de 2009 tenait compte d’un gain de change de 657 M\$.

Au quatrième trimestre de 2010, Air Canada a inscrit un bénéfice d’exploitation de 85 M\$ (avant la réduction nette de 46 M\$ de la provision pour enquêtes sur le fret), comparativement à une perte d’exploitation de 83 M\$ au quatrième trimestre de 2009, soit une progression de 168 M\$. Le BAIIALA de 334 M\$ (avant la réduction nette de 46 M\$ de la provision pour enquêtes sur le fret) s’est accru de 167 M\$ (+100 %) par rapport au quatrième trimestre de 2009.

« Je suis ravi d’annoncer des résultats excellents pour le quatrième trimestre et l’exercice 2010, notamment le BAIIALA le plus élevé de toute l’histoire d’Air Canada », a déclaré Calin Rovinescu, président et chef de la direction.

« Nous avons connu une année formidable, surtout quand on sait où nous en étions il y a à peine un an, et je suis très fier des réalisations de la Société. Je tiens à remercier les membres du personnel d’Air Canada pour leur dévouement et leur travail sans relâche en vue de bâtir une compagnie aérienne plus solide et plus durable. Pour souligner leur apport à la solide performance de la Société en 2010, notre conseil d’administration a approuvé une gratification en actions spéciale de 14 M\$ à tous les employés admissibles partout dans le monde, autorisés à la recevoir, en sus des primes au comptant de 13 M\$ que nous attribuons aux employés canadiens aux termes des ententes de 2009. En 2010, les employés d’Air Canada ont par ailleurs reçu 28 M\$ pour avoir atteint les objectifs mensuels de satisfaction de la clientèle et de ponctualité dans le cadre du régime de participation aux bénéfices de la Société. C’est mon désir que je continue de promouvoir et de développer une organisation axée sur le rendement où le succès engendrera d’autres succès.

« La stratégie réseau de la Société, qui consiste à accroître la capacité par une utilisation plus efficace des appareils, a porté fruit. En effet, le coefficient d'occupation pour l'exercice 2010 a atteint 81,7 %, ce qui est un record pour Air Canada. Les nouvelles lignes ont toutes affiché une bonne performance, la Société ayant mis à profit son réseau international par le truchement des plaques tournantes canadiennes, en collaboration avec nos partenaires de Star Alliance et de la coentreprise A++. Le programme de transformation des coûts est sur la bonne voie. De plus, les produits tirés de la cabine de haut rapport ont progressé de 21 % au quatrième trimestre par rapport à l'exercice précédent. C'est le quatrième trimestre d'affilée que la qualité des produits dégagés s'améliore.

« Notre Société soutient avec enthousiasme la transformation de notre nouvelle culture, qui est désormais axée sur le leadership, la responsabilisation et l'esprit d'entreprise. Un récent sondage exhaustif auprès du personnel a révélé une hausse de 20 % de la mobilisation des employés au cours des deux dernières années, et nos clients constatent la différence. En effet, Air Canada a été élue meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord par Skytrax. Selon l'étude sur les voyages d'affaires au Canada menée par Ipsos-Reid en 2010, 71 % des voyageurs d'affaires canadiens citent Air Canada comme transporteur aérien privilégié. Dans les sondages qu'ont menés plusieurs revues renommées auprès de certains des grands voyageurs les mieux informés aux quatre coins de la planète, Air Canada est régulièrement citée comme l'une des meilleures compagnies aériennes du monde. Au nom de tous les employés d'Air Canada, nous tenons à remercier nos clients et nous sommes fiers d'avoir su mériter leur confiance.»

Compte non tenu de l'ajustement favorable de 40 M\$ inscrit au quatrième trimestre de 2010, les produits passages réseau ont progressé de 226 M\$ (+11,2 %) par rapport au quatrième trimestre de 2009 en raison d'une croissance de 8,0 % du trafic et de 2,8 % du rendement unitaire. À l'échelle du réseau, la capacité a été accrue de 7,8 % comparativement au quatrième trimestre de 2009 en raison d'une majoration de 9,0 % du taux d'utilisation des appareils. Les produits tirés de la cabine de haut rapport ont augmenté de 88 M\$, soit près de 21 %, par comparaison au trimestre correspondant de 2009, du fait d'une hausse de 16,9 % du trafic et d'une amélioration de 2,2 % du rendement unitaire. Les produits passages par siège-mille offert (« PPSMO ») ont progressé de 3,0 % par rapport au quatrième trimestre de 2009, par suite essentiellement de la hausse des rendements unitaires. N'eût été l'effet de l'appréciation du dollar canadien au quatrième trimestre de 2010 par rapport à la période correspondante de 2009, les PPSMO auraient augmenté de 4,5 % en glissement annuel.

« Cette année, nous entamerons des négociations avec nos syndicats étant donné que le processus de renouvellement de toutes les conventions collectives au Canada devrait commencer au premier semestre de 2011. Depuis deux ans, nous avons amorcé avec eux un dialogue productif, en plus d'établir un processus de communication régulier. En 2010, nous avons constaté à quel point un travail bien concerté peut être fructueux. Je suis convaincu que nous parviendrons, grâce aux assises solides mises en place, à trouver un terrain d'entente et une issue satisfaisante.

« Même si les indicateurs portent à croire que l'économie et notre secteur poursuivront leur reprise, celle-ci demeure timide et fragile. La volatilité des prix du carburant demeure un défi de taille. Air Canada surveille la situation de près et envisagera des ajustements des prix et de la capacité au besoin, parallèlement à ses efforts pour maintenir la vitesse de croisière atteinte en 2010 à l'égard de la croissance du trafic et de l'établissement d'une structure de coûts concurrentielle », de conclure M. Rovinescu.

Les charges d'exploitation se sont accrues de 100 M\$ (+4 %) comparativement au quatrième trimestre de 2009, par suite surtout de l'augmentation de la capacité de 7,8 %, mais aussi de la hausse des prix de base du carburant et des augmentations des salaires et charges sociales, des commissions versées, des charges liées aux technologies de l'information et des frais de distribution. Ces augmentations ont été en partie annulées par l'incidence de l'appréciation du dollar canadien sur les charges libellées en monnaies étrangères (laquelle a fait baisser les charges d'exploitation d'environ 56 M\$, comparativement au quatrième trimestre de 2009), ainsi que par une réduction des charges de maintenance avions et, dans une moindre mesure, des frais de restauration et fournitures connexes. Les mesures d'économie au titre du programme de transformation des coûts (« PTC ») ont aussi permis de comprimer plusieurs catégories de charges d'exploitation.

Au quatrième trimestre de 2010, le coût unitaire, mesuré en charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO »), a fléchi de 3,4 % au quatrième trimestre de 2010 par rapport au quatrième trimestre de 2009. Exclusion faite de la charge de carburant, les CESMO ont diminué de 4,1 % en glissement annuel. Les retombées favorables de l'appréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation libellées en monnaies étrangères (surtout en dollars US), l'augmentation de la capacité, l'effet des mesures d'économie au titre du PTC, ainsi que l'augmentation du taux d'utilisation des appareils et de la longueur moyenne des étapes par rapport au quatrième trimestre de 2009 ont contribué à la baisse des CESMO en glissement annuel.

Pour son quatrième trimestre de 2010, Air Canada déclare un bénéfice net de 134 M\$, qui tient compte d'un gain de change de 111 M\$, contre une perte nette de 56 M\$ au quatrième trimestre de 2009, laquelle tenait compte d'un gain de change de 108 M\$.

Avant ajustement, le résultat dilué d'Air Canada se chiffrait à 0,42 \$ par action pour le quatrième trimestre de 2010. Après ajustement, la perte diluée de la compagnie aérienne s'est établie à 0,06 \$ par action contre une perte diluée de 0,62 \$ par action au quatrième trimestre de 2009. Le résultat dilué par action au quatrième trimestre de 2010 est ajusté pour exclure le gain de change de 111 M\$ d'Air Canada, l'ajustement net de 46 M\$ de la provision pour enquêtes sur le fret, ainsi qu'une perte sur immobilisations de 8 M\$. La perte diluée par action au quatrième trimestre de 2009 était ajustée pour exclure le gain de change de 108 M\$ d'Air Canada et une perte sur immobilisations de 25 M\$.

Au 31 décembre 2010, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme d'Air Canada se chiffraient à 2,192 G\$, soit 20 % de ses produits d'exploitation de 2010.

Perspectives actuelles

Pour l'ensemble de l'exercice 2011 par rapport aux niveaux de 2010, Air Canada compte accroître sa capacité réseau (mesurée en sièges-milles offerts ou SMO) de l'ordre de 5,5 à 6,5 % et augmenter la capacité de ses lignes intérieures d'au plus 1,5 %. Cette amplification de la capacité devrait se réaliser principalement en utilisant les appareils qui composent le parc aérien actuel. Air Canada prévoit que, pour l'exercice 2011, les CESMO (hormis la charge de carburant) diminueront d'au plus 2,0 % par rapport à leur niveau de 2010.

Pour le premier trimestre de 2011, Air Canada entend augmenter sa capacité réseau exprimée en SMO de 7,5 % à 8,5 % par rapport au premier trimestre de 2010 et s'attend à une diminution de l'ordre de 4,0 % à 5,0 % des CESMO, charge de carburant non comprise, par rapport au premier trimestre de 2010.

Au milieu de 2009, Air Canada avait lancé le PTC, lequel établissait des initiatives visant à obtenir des hausses du chiffre d'affaires et des réductions des coûts sur une base annualisée, sous forme notamment de bonifications de contrats et d'améliorations des méthodes d'exploitation et de la productivité. Pour 2010, Air Canada a réalisé et fourni des avantages annuels de 330 M\$, soit 30 M\$ de plus que la cible de 300 M\$ au titre du PTC pour 2010 du fait de l'achèvement anticipé de mesures d'économie au titre du PTC planifiées pour 2011. Sur une base annualisée, Air Canada a également réalisé des économies de 400 M\$ relativement à la cible globale de 530 M\$ d'ici la fin de 2011. Air Canada estime que le PTC est l'une de ses principales priorités, et la transformation des coûts et l'amélioration continues demeureront un objectif crucial à l'avenir, bien au-delà de la réalisation et l'accomplissement des cibles du PTC.

En ce qui concerne les perspectives actuelles, Air Canada part de l'hypothèse que l'économie nord-américaine poursuivra sa reprise en 2011. Il a également été présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,00 \$ CA pour 1,00 \$ US au premier trimestre de 2011 et à 1,02 \$ CA pour 1,00 \$ US pour l'ensemble de 2011, et que le cours du carburant s'établirait en moyenne à 0,76 \$ le litre pour le premier trimestre de 2011 et à 0,80 \$ le litre pour l'ensemble de 2011.

Le tableau ci-après récapitule les perspectives susmentionnées visant les SMO et les CESMO d'Air Canada et notamment les principales hypothèses retenues pour le premier trimestre et la totalité de l'exercice de 2011 :

	1 ^{er} trimestre 2011 par rapport au 1 ^{er} trimestre 2010	Exercice 2011 par rapport à l'exercice 2010
<u>Perspectives actuelles</u>		
Capacité en sièges-milles offerts (réseau)	hausse de l'ordre de 7,5 à 8,5 %	hausse de l'ordre de 5,5 à 6,5 %
Capacité en sièges-milles offerts (Canada)	s. o.	hausse allant jusqu'à 1,5 %
Charges d'exploitation par SMO, hormis la charge de carburant	baisse de l'ordre de 4,0 à 5,0 %	baisse d'au plus 2,0 %
	Principales hypothèses 1 ^{er} trimestre 2011	Principales hypothèses Exercice 2011
<u>Principales hypothèses</u>		
Change du dollar CA au dollar US	1,00 \$	1,02 \$
Prix du litre de carburant (déduction faite des opérations de couverture)	0,76 \$	0,80 \$
Économie nord-américaine	poursuite de la reprise	poursuite de la reprise

Avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2011, Air Canada présentera ses résultats conformément aux Normes internationales d'information financière (« IFRS »), avec retraitement rétroactif des chiffres comparatifs de 2010. Le rapport de gestion de 2010 comporte une analyse des principaux changements de méthodes comptables selon les IFRS ainsi que des ajustements estimatifs (annuels et trimestriels) à l'état consolidé de la situation financière au 1^{er} janvier 2010 et à l'état consolidé des résultats en IFRS pour 2010.

Les principales répercussions prévues sur l'état consolidé des résultats d'Air Canada pour l'exercice 2010 du fait du basculement aux IFRS sont résumées ci-dessous :

- augmentation de 26 M\$ des salaires et charges sociales en raison de l'incidence des méthodes comptables modifiées au titre des prestations de retraite et autres avantages sociaux futurs;
- augmentation de 122 M\$ de la charge d'amortissement en raison principalement de la capitalisation et de l'amortissement de certaines activités de maintenance ainsi que du raccourcissement de la période d'amortissement pour certains composants d'avion. En outre, selon les IFRS, les moins-values sont imputées à la charge d'amortissement; des moins-values de 49 M\$ conformément aux IFRS devraient être constatées à l'égard d'appareils A340-300 et 767-200 en 2010;
- réduction de 28 M\$ de la charge de maintenance avions du fait de la capitalisation des coûts de révision majeure de moteurs et de cellules, atténuée par la provision au titre des conditions relatives aux retours de location futures sur la durée du contrat de location;
- augmentation de 101 M\$ des charges hors exploitation principalement du fait de la présentation modifiée des intérêts débiteurs à l'égard des retraites et autres avantages complémentaires.

En raison des ajustements, le BAIIALA modifié conformément aux IFRS pour l'exercice 2010 devrait passer de 2 M\$ à 1 388 M\$.

En regard des résultats de 2010 conformément aux IFRS, les projections d'Air Canada à l'égard des éléments ci-après pour l'exercice 2011 sont les suivantes :

- la charge liée aux prestations de retraite et autres avantages sociaux futurs inscrite dans les charges d'exploitation devrait augmenter d'environ 60 M\$, principalement en raison de la baisse des taux d'actualisation en 2011 par rapport à 2010;
- la charge de maintenance avions devrait croître de 8 à 12 % essentiellement du fait du report des activités de révision majeure de 2010 à 2011. Cette augmentation devrait survenir principalement au second semestre de l'exercice;
- la charge d'amortissement devrait fléchir d'environ 60 M\$, du fait surtout qu'il n'y a aucune moins-value projetée pour 2011 alors que des moins-values de 49 M\$ ont été constatées en 2010.

Les projections susmentionnées à l'égard de la charge liée aux prestations de retraite et autres avantages sociaux futurs pour 2011 se fondent sur des hypothèses visant à établir la charge de retraite d'Air Canada, notamment celles portant sur les taux d'intérêt du marché, ainsi que sur les meilleures estimations qu'a pu formuler la direction à l'égard du rendement des placements des régimes, de l'indexation des salaires et de l'âge du départ à la retraite.

Les renseignements sur les IFRS sont fournis uniquement pour permettre aux lecteurs, notamment aux investisseurs, de mieux comprendre le plan de conversion aux IFRS de la Société ainsi que les effets prévus connexes sur les états financiers et les mesures de rendement de l'exploitation de celle-ci. Les lecteurs sont avisés qu'il est déconseillé d'utiliser ces renseignements à d'autres fins. Dans le présent communiqué de presse et dans le rapport de gestion de 2010 d'Air Canada, la détermination des différences de méthodes comptables n'est ni complète ni définitive, puisque d'autres changements, d'autres effets ou encore d'autres différences de méthodes comptables pourraient être relevés. En outre, l'information fournie rend compte des hypothèses, estimations et attentes actuelles de la Société, lesquelles pourraient changer. La conjoncture pourrait évoluer, notamment du fait de changements des IFRS, du cadre réglementaire ou de la situation économique, et venir modifier ces hypothèses, estimations et attentes ou encore l'information fournie.

Les perspectives présentées dans le présent communiqué constituent des énoncés prospectifs au sens où l'entendent les lois sur les valeurs mobilières; elles partent d'hypothèses diverses et sont exposées à plusieurs risques. On se reporterà à cet égard à la *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs* qui suit.

1) Mesures hors PCGR

Air Canada utilise le « résultat dilué 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 hors PCGR couramment utilisée dans le secteur du transport aérien pour mesurer le bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement et locations d'avions. Cette mesure donne à Air Canada un aperçu de ses résultats d'exploitation avant les coûts de location d'avions et l'amortissement, coûts qui varient sensiblement d'une compagnie aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance son matériel volant et ses autres actifs. Comme le BAIIALA n'est pas une mesure conforme aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'il n'a pas de sens normalisé, il ne saurait être comparé à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

Les états financiers consolidés d'Air Canada et les notes y afférentes ainsi que son rapport de gestion pour 2010 peuvent être consultés sur son site au www.aircanada.com et seront déposés sur SEDAR au www.sedar.com. Le lecteur est invité à se reporter au rapport de gestion de 2010 d'Air Canada pour un rapprochement du BAIIALA (avant ajustement net de la provision pour enquêtes sur le fret) au résultat d'exploitation et du BAIIALA au résultat d'exploitation.

Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa Notice annuelle du 26 mars 2010, veuillez consulter le site d'Air Canada au www.aircanada.com ou SEDAR au www.sedar.com.

MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Le présent communiqué de presse contient des énoncés prospectifs écrits ou oraux au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. 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 résultats préliminaires, des prévisions, des stratégies, des attentes, des opérations projetées ou des actions futures. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes tels que « préliminaires », « prévoir », « croire », « pouvoir », « estimer », « projeter » et « planifier », employés au futur et au conditionnel, et d'autres termes semblables, ainsi qu'à l'évocation de certaines hypothèses.

Comme, de par leur nature, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, dont celles décrites dans le présent communiqué, ils sont soumis à de grands risques et incertitudes. Les prévisions ou projections ne sont donc pas entièrement assurées en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise le secteur. À terme, les résultats réels peuvent donc différer sensiblement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs du fait de l'action de divers facteurs, dont l'état du secteur, du marché, du crédit et de la conjoncture en général, la capacité de réduire les coûts d'exploitation et d'obtenir du financement, les questions de retraite, les prix de l'énergie, les taux de change et d'intérêt, les relations du travail, la concurrence, les conflits armés, les attentats terroristes, les épidémies, les facteurs environnementaux (y compris les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels et les facteurs découlant de sources d'origine humaine), 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 de presse et à la rubrique 18, « Facteurs de risque », du rapport de gestion de 2010 d'Air Canada. 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.

Personnes-ressources : Isabelle Arthur (Montréal) (514) 422-5788
Peter Fitzpatrick (Toronto) (416) 263-5576
Angela Mah (Vancouver) (604) 270-5741

Internet : aircanada.com

Points saillants

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2010 ¹⁾	2009	Variation (\$)	2010 ¹⁾	2009	Variation (\$)
Données financières						
Produits d'exploitation	2 616	2 348	268	10 786	9 739	1 047
Bénéfice (perte) d'exploitation avant ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net ¹⁾	85	(83)	168	361	(316)	677
Bénéfice (perte) d'exploitation	131	(83)	214	407	(316)	723
Charges hors exploitation	(91)	(83)	(8)	(388)	(355)	(33)
Bénéfice (perte) avant participation sans contrôle, écart de change et impôts	40	(166)	206	19	(671)	690
Bénéfice (perte) de la période	134	(56)	190	107	(24)	131
Marge d'exploitation avant ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net ¹⁾	3,2 %	(3,5) %	6,7 pts	3,3 %	(3,2) %	6,5 pts
Marge d'exploitation (%)	5,0 %	(3,5) %	8,5 pts	3,8 %	(3,2) %	7,0 pts
BAIIALA avant ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net ^{1), 2)}	334	167	167	1 386	679	707
BAIIALA ²⁾	380	167	213	1 432	679	753
Marge BAIIALA avant ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net (%) ^{1), 2)}	12,8 %	7,1 %	5,7 pts	12,9 %	7,0 %	5,9 pts
Marge BAIIALA (%) ²⁾	14,5 %	7,1 %	7,4 pts	13,3 %	7,0 %	6,3 pts
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	2 192	1 407	785	2 192	1 407	785
Flux de trésorerie disponibles ³⁾	122	(52)	174	746	(399)	1 145
Ratio emprunts/capitaux propres ajusté (%) ⁴⁾	74,3 %	80,1 %	(5,8) pts	74,3 %	80,1 %	(5,8) Pts
Résultat dilué par action	0,42 \$	(0,25) \$	0,67 \$	0,37 \$	(0,18) \$	0,55 \$
Statistiques d'exploitation			Variation %			Variation %
Passagers-milles payants (en millions) (PMP)	11 756	10 885	8,0	51 875	47 884	8,3
Sièges-milles offerts (en millions) (SMO)	14 918	13 841	7,8	63 496	59 343	7,0
Coefficient d'occupation (%)	78,8 %	78,6 %	0,2 pts	81,7 %	80,7 %	1,0 Pts
Produits passages par PMP (en cents) ⁵⁾	19,1	18,6	2,8	18,1	17,7	2,3
Produits passages par SMO (en cents) ⁵⁾	15,1	14,6	3,0	14,8	14,3	3,6
Produits d'exploitation par SMO (en cents) ⁵⁾	17,3	17,0	1,8	17,0	16,4	3,5
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	17,0	17,6	(3,4)	16,4	16,9	(3,1)
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	12,7	13,2	(4,1)	12,2	12,8	(4,5)
Effectif moyen (en milliers d'ETP) ⁶⁾	23,3	22,5	3,4	23,2	22,9	1,2
Avions en service à la clôture de la période ⁷⁾	328	332	(1,2)	328	332	(1,2)
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour) ⁸⁾	9,4	8,6	9,0	9,8	9,2	6,5
Fréquences des produits (en milliers)	131	126	4,2	537	525	2,4
Longueur moyenne des étapes (en milles) ⁸⁾	850	823	3,3	868	847	2,5
Prix du litre de carburant (en cents) ⁹⁾	70,2	72,6	(3,3)	69,6	69,4	0,3
Consommation de carburant (en millions de litres)	906	825	9,8	3 791	3 510	8,0

- 1) Au premier trimestre de 2008, Air Canada a inscrit 125 M\$ au titre de la provision pour enquêtes sur le fret. Au quatrième trimestre de 2010, Air Canada a diminué cette provision d'un montant net de 46 M\$.
- 2) Le BAIHALA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement et désuétude et locations avions) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion 2010 d'Air Canada pour un rapprochement du BAIHALA compte non tenu de l'ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret au résultat d'exploitation et un rapprochement du BAIHALA au résultat d'exploitation.
- 3) Les flux de trésorerie disponibles (à savoir les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation moins les nouvelles immobilisations) ne constituent pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 9.5 du rapport de gestion 2010 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.
- 4) La dette nette ajustée (à savoir le total de la dette moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme, plus les contrats de location-exploitation immobilisés) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 9.3 du rapport de gestion 2010 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.
- 5) Un ajustement favorable de 40 M\$ relativement aux produits liés à la coentreprise transatlantique, mise au point définitivement en décembre 2010 mais ayant pris effet le 1^{er} janvier 2010, qu'Air Canada a créée avec United Airlines et Deutsche Lufthansa AG ainsi qu'à d'autres ententes intertransporteurs a été inscrit au quatrième trimestre de 2010. À des fins de comparaison, ces mesures ont été ajustées pour ne pas tenir compte de l'incidence de l'ajustement favorable de 40 M\$ inscrit au quatrième trimestre de 2010.
- 6) Rend compte des équivalents temps plein (ETP) à Air Canada, à l'exclusion des ETP à Jazz et aux transporteurs tiers exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité conclus avec Air Canada.
- 7) Comprend les avions de Jazz visés par le CAC de Jazz.
- 8) 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.
- 9) Compte tenu des frais de manutention du carburant et déduction faite des résultats de couverture du carburant.