

POINTS SAILLANTS	4 ^e trimestre 2006	4 ^e trimestre 2005		2006	2005	
Services Air Canada ¹⁾						
Données financières (en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)			Variation (\$)			Variation (\$)
Produits d'exploitation	2 415	2 271	144	10 137	9 509	628
Produits d'exploitation, avant charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan ³⁾	2 415	2 271	144	10 239	9 509	730
Bénéfice d'exploitation (perte)	(5)	(91)	86	114	191	(77)
Bénéfice d'exploitation (perte), avant charges exceptionnelles ³⁾	(13)	(91)	78	236	191	45
Produits (charges) hors exploitation	(52)	(86)	34	(191)	(224)	33
Bénéfice (perte) avant part des intérêts minoritaires, écart de change et impôts sur les bénéfices	(57)	(177)	120	(77)	(33)	(44)
Bénéfice (perte) de la période	(144)	(135)	(9)	(74)	(20)	(54)
Marge d'exploitation	(0,2) %	(4,0) %	3,8 pp	1,1 %	2,0 %	(0,9) pp
Marge d'exploitation, avant charges exceptionnelles ³⁾	(0,5) %	(4,0) %	3,5 pp	2,3 %	2,0 %	0,3 pp
BAIIALA ⁴⁾	205	105	100	921	936	(15)
BAIIALA, avant charges exceptionnelles ^{3), 4)}	197	105	92	1 043	936	107
Marge BAIIALA	8,5 %	4,6 %	3,9 pp	9,1 %	9,8 %	(0,7) pp
Trésorerie et équivalents de trésorerie, et placements à court terme	2 110	1 302	808	2 110	1 302	808
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	(159)	(48)	(111)	211	196	15
Statistiques d'exploitation			Variation (%)			Variation (%)
Passagers-milles payants (PMP) (en millions)	11 160	10 584	5	48 993	46 762	5
Sièges-milles offerts (SMO) (en millions)	14 343	13 807	4	61 083	58 818	4
Coefficient d'occupation	77,8 %	76,7 %	1,1 pp	80,2 %	79,5 %	0,7 pp
Rendement unitaire par PMP (en cents)	18,5	18,4	1	18,1	17,5	3
Produits passages par SMO (en cents)	14,4	14,1	2	14,5	13,9	4
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	16,8	16,5	2	16,6	16,2	3
Charges d'exploitation par SMO (en cents)	16,9	17,1	(1)	16,4	15,8	4
Charges d'exploitation par SMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	12,8	12,9	(1)	12,2	12,1	1
Charges d'exploitation par SMO, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre (en cents) ^{3), 5)}	12,9	12,9	(1)	12,2	12,1	1
Effectif moyen (en milliers d'équivalents temps plein ou ETP)	23,3	24,1	(3)	23,6	24,0	(2)
Avions en service à la clôture de la période ⁶⁾	332	322	3	332	322	3
Utilisation moyenne des avions (en heures par jour) ^{7), 8)}	10,3	10,0	3	10,5	10,6	(1)
Longueur moyenne des étapes (en milles) ⁸⁾	847	842	1	873	871	0
Prix du litre de carburant (en cents) ⁹⁾	64,1	65,7	(2)	66,2	59,7	11
Consommation de carburant (en millions de litres)	906	874	4	3 813	3 643	5
Résultats consolidés combinés d'Air Canada ²⁾						
Données financières (en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)			Variation (\$)			Variation (\$)
Produits d'exploitation	2 395	2 256	139	10 065	9 458	607
Bénéfice d'exploitation (perte)	29	(57)	86	259	318	(59)
Bénéfice d'exploitation (perte), avant charges exceptionnelles ³⁾	21	(57)	78	381	318	63
Bénéfice (perte) de la période	(144)	(135)	(9)	(74)	(20)	(54)
Marge d'exploitation	1,2 %	(2,5) %	3,7 pp	2,6 %	3,4 %	(0,8) pp
Trésorerie et équivalents de trésorerie, et placements à court terme	2 245	1 336	909	2 245	1 336	909

- Conformément à la NOC-15 des PCGR canadiens, Air Canada est tenue de regrouper les états financiers de Jazz ainsi que ceux de certaines entités de location et sociétés d'avitaillement dans ses états financiers. Air Canada ne détient aucune participation dans Jazz. Les états financiers d'Air Canada, transporteur aérien principal, sont nommés « Services Air Canada ».
- Les résultats consolidés combinés d'Air Canada reflètent la situation financière, les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie des diverses composantes et entités (y compris Jazz Air SEC), décrites à la note 1 des états financiers consolidés combinés d'Air Canada. Air Canada compte deux secteurs : Services Air Canada et Jazz. Il convient de se reporter à la partie 1 du Rapport de gestion 2006 d'Air Canada.
- Une charge exceptionnelle de 102 M\$ a été constatée en compensation des produits d'exploitation du troisième trimestre de 2006 dans le cadre des obligations d'Air Canada liées à l'échange de milles Aéroplan d'avant 2002 (« charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan »). Il convient de se reporter au point 20, *Mesures financières hors PCGR*, du Rapport de gestion 2006 d'Air Canada. Une charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre de 28 M\$ a été constatée au premier trimestre de 2006. Au cours du quatrième trimestre de 2006, l'incidence favorable de l'attrition et d'autres facteurs sur cette charge a entraîné la révision du coût estimatif de ce plan, et la charge a été réduite de 8 M\$ pour s'établir à 20 M\$.
- Le BAIIALA est une unité de mesure ne relevant pas des PCGR couramment utilisée dans le secteur du transport aérien pour mesurer le bénéfice avant intérêts, les impôts, l'amortissement, la désuétude et les locations d'appareils. Cette unité de mesure donne un aperçu des résultats d'exploitation avant les coûts de location d'appareils, 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 saurait être comparé à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

Le BAIIALA est rapproché du résultat d'exploitation comme suit :
(en millions de dollars)

	4 ^e trimestre 2006	4 ^e trimestre 2005	2006	2005
Bénéfice d'exploitation (perte)	(5)	(91)	114	191
Rajouter :				
Locations avions	75	90	314	341
Amortissement et désuétude	135	106	493	404
BAIIALA	205	105	921	936
Rajouter :				
Charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre ³⁾	(8)	-	20	-
Charge exceptionnelle liée aux milles Aéroplan ³⁾	-	-	102	-
BAIIALA, avant charges exceptionnelles	197	105	1 043	936

- Les charges d'exploitation par SMO, avant la charge de carburant et la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre, correspondent aux charges d'exploitation dont on a retranché la charge de carburant et la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre et qu'on a divisées par les SMO. Il convient de se reporter au point 20, *Mesures financières hors PCGR*, du Rapport de gestion 2006 d'Air Canada pour un complément d'information.
- Le parc d'appareils en service ne comprend pas les avions-cargos affrétés en 2006 et 2005.
- À l'exclusion du temps d'arrêt pour la maintenance.
- À l'exclusion des transporteurs tiers assurant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité.
- Compte tenu des charges de manutention et de couverture du carburant.