

Communiqué

AIR CANADA ANNONCE DES RÉSULTATS AMÉLIORÉS AU QUATRIÈME TRIMESTRE DE 2006 ET À L'EXERCICE 2006

Conformément à la note d'orientation n° 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 ». Par souci de clarté, le présent communiqué distingue les résultats des Services Air Canada de ceux de Jazz.

Services Air Canada

POINTS SAILLANTS DU QUATRIÈME TRIMESTRE DE 2006

- BAIIALA de 197 M\$, exclusion faite des charges exceptionnelles ¹⁾, en hausse de 92 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2005.
- Perte d'exploitation de 5 M\$, une amélioration de 86 M\$ par rapport à l'exercice 2005.
- Produits passages en hausse de 122 M\$ ou 6 %, par suite de la croissance de 5 % du trafic, en regard d'un accroissement de la capacité de 4 % et d'une augmentation du rendement unitaire de 1 %.
- Coefficient d'occupation de 77,8 %, un record pour le quatrième trimestre.
- Perte avant intérêts minoritaires, écart de change et impôts sur les bénéfices de 57 M\$, contre une perte de 177 M\$ en 2005.

POINTS SAILLANTS DE L'EXERCICE 2006

- BAIIALA de 1 043 M\$, exclusion faite des charges exceptionnelles ¹⁾, contre 936 M\$ en 2005.
- Bénéfice d'exploitation de 114 M\$, ou 236 M\$ exclusion faite des charges exceptionnelles, contre 191 M\$ en 2005.
- Charges exceptionnelles totalisant 122 M\$, soit 102 M\$ (70 M\$ après impôts) au titre de l'obligation pour Air Canada d'échanger les milles Aéroplan émis avant 2002 et 20 M\$ (13 M\$ après impôts) au titre de la restructuration de la main-d'œuvre.
- Charge de carburant en hausse de 347 M\$ ou 16 % par rapport à 2005.
- Produits passages en hausse de 690 M\$ ou 8 %, par suite de la croissance de 5 % du trafic, en regard d'un accroissement de la capacité de 4 % et d'une augmentation du rendement unitaire de 3 %.
- Coefficient d'occupation de 80,2 %, un nouveau record annuel.
- Perte avant intérêts minoritaires, écart de change et impôts sur les bénéfices de 77 M\$, contre une perte de 33 M\$ en 2005.
- Produits nets de 187 M\$ découlant du premier appel public à l'épargne d'Air Canada.

- Trésorerie et équivalents de trésorerie, et placements à court terme de 2,1 G\$ au 31 décembre 2006.

MONTRÉAL, 9 février 2007 – Air Canada a déclaré aujourd'hui le BAIILA des Services Air Canada, qui se chiffre à 197 M\$ au quatrième trimestre, exclusion faite des charges exceptionnelles ¹⁾, soit une augmentation de 92 M\$ par rapport à la même période en 2005. La perte d'exploitation au quatrième trimestre est de 5 M\$, soit une amélioration de 86 M\$ par rapport au même trimestre de 2005.

Les produits passages ont augmenté de 122 M\$ ou 6 % du fait de la croissance du trafic de 5 % attribuable à une plus forte demande et à une amélioration du rendement unitaire de 1 %. Tous les marchés ont connu une amélioration des produits passages. Le coût unitaire, mesuré en charges d'exploitation par sièges-milles offerts (SMO), a diminué de 1 % par rapport au quatrième trimestre de 2005.

En 2006, les Services Air Canada ont dégagé un bénéfice d'exploitation de 236 M\$, exclusion faite des charges exceptionnelles ¹⁾, malgré une augmentation de la charge de carburant de 347 M\$ ou 16 %. Le BAIILA, exclusion faite des charges exceptionnelles ¹⁾, se chiffrait à 1 043 M\$ pour l'exercice, par rapport à 936 M\$ en 2005, soit une amélioration de 107 M\$. Le bénéfice d'exploitation totalisait 114 M\$.

Les produits passages ont augmenté de 690 M\$ ou 8 % du fait d'une amélioration de 3 % du rendement unitaire et d'une croissance de 5 % du trafic en regard d'une augmentation de la capacité de 4 %. Le coût unitaire, mesuré en charges d'exploitation par SMO, a augmenté de 4 % par rapport à 2005. Si l'on ne tient pas compte de la charge de carburant et de la charge spéciale de remaniement de la main-d'œuvre de 20 M\$, le coût unitaire s'est accru de 1 %.

Sur une base comptable, le déficit des régimes de retraite au 31 décembre 2006 était de 1,4 G\$ par rapport à 2,5 G\$ au 31 décembre 2005. La baisse du déficit est principalement attribuable au fort rendement des actifs des régimes et à l'apport des cotisations au titre des services passés en 2006. On s'attend donc à une forte réduction au 1^{er} janvier 2007 du déficit de solvabilité des régimes de retraite enregistrés par rapport au 1^{er} janvier 2006. En conséquence, les cotisations de l'employeur établies conformément à la réglementation devraient connaître une diminution d'environ 90 M\$ en 2007 et de 120 M\$ au cours des exercices subséquents.

« Je suis ravi d'annoncer l'un des quatrièmes trimestres les plus solides de l'histoire d'Air Canada; ce trimestre vient couronner une année de nombreuses réalisations, dont le premier appel public à l'épargne d'Air Canada, qui en a fait une entreprise cotée distinctement d'ACE Aviation, a déclaré Montie Brewer, président et chef de la direction. Grâce au travail acharné et au dévouement de nos employés, nous avons franchi des étapes importantes dans l'exécution de notre plan d'affaires. Nos résultats sont bons, notamment grâce à un coefficient d'occupation record pour une troisième année consécutive. Nous continuons de renouveler notre parc aérien et préparons l'introduction d'un produit à bord d'avant-garde dans les mois à venir. Les clients réagissent positivement à nos produits tarifaires échelonnés, qui permettent à Air Canada de se démarquer du lot; parallèlement, nous avons nettement réduit nos coûts de distribution, pour les amener aux mêmes niveaux que des grands transporteurs à bas prix.

AIR CANADA 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

« Dans les mois à venir, nous tablons sur la poursuite du rendement positif de nos investissements dans le nouveau modèle d'affaires d'Air Canada. Le regroupement récent de l'ensemble des vols d'Air Canada sous un même toit, à notre plaque tournante de Toronto, a amélioré l'expérience client, et nous serons à même de continuer de tirer parti de notre réseau mondial grâce à une des principales villes-portes d'Amérique du Nord. En mars, nous commencerons à prendre livraison du nouveau 777 de Boeing, un gros-porteur moins énergivore pour notre flotte du réseau international. Autre bonne nouvelle, le produit et les coûts sont dans la bonne voie de l'efficacité, notamment grâce à de solides réservations futures. »

Jazz

Comme Jazz l'a annoncé le 8 février 2007, elle a dégagé un bénéfice d'exploitation de 144 M\$ pour l'exercice 2006, soit une amélioration de 15 M\$ par rapport au bénéfice d'exploitation de 129 M\$ affiché en 2005.

Air Canada consolidée (Jazz comprise)

Sur une base consolidée, Air Canada a affiché un bénéfice d'exploitation de 29 M\$ au quatrième trimestre, par rapport à un bénéfice d'exploitation de 57 M\$ au quatrième trimestre de 2005. La perte avant intérêts minoritaires, écart de change et impôts sur les bénéfices pour le trimestre se chiffrait à 25 M\$, contre une perte de 145 M\$ au quatrième trimestre de 2005.

Air Canada a affiché un bénéfice d'exploitation consolidé de 259 M\$ pour l'exercice 2006, malgré une hausse de la charge de carburant de 348 M\$ ou 16 %, par rapport à un bénéfice d'exploitation de 318 M\$ en 2005. Si l'on soustrait les charges exceptionnelles de 122 M\$, le bénéfice d'exploitation ⁽¹⁾ de 381 M\$ a augmenté de 63 M\$ par rapport à 2005. Le bénéfice avant intérêts minoritaires, écart de change et impôts sur les bénéfices pour l'exercice totalisait 63 M\$, contre un bénéfice de 85 M\$ en 2005.

Réalisations de Services Air Canada en 2006

- Réussite du premier appel public à l'épargne, et cotation à la Bourse de Toronto (« TSX ») distincte de celle de sa société mère, Gestion ACE Aviation.
- Coefficient d'occupation annuel de 80,2 %, un troisième record consécutif.
- Ponctualité à l'arrivée de 80 %, qui lui permet de se placer au deuxième rang en Amérique du Nord selon le classement effectué par des transporteurs américains pour la période de 12 mois allant d'octobre 2005 à septembre 2006.
- Introduction de 22 nouveaux services sans escale, notamment Calgary–New York, Edmonton–Londres Heathrow, Montréal–Denver, Montréal–Mexico, Toronto–San Diego et Toronto–Shanghai.
- Amorçe d'une importante modernisation de ses 767-300 de Boeing et de ses appareils à fuselage étroit d'Airbus, comprenant notamment l'installation dans les deux classes de

AIR CANADA 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

service de nouveaux fauteuils, d'un système de divertissements individuel avec écran intégré au dossier et d'une prise électrique à même le siège.

- Mise en service de quinze 190 d'Embraer, sur un total de quarante-cinq appareils en commande, qui s'ajoutent aux trois 190 et aux quinze 175 déjà affectés à sa flotte – Amérique du Nord.
- Introduction des options tarifaires à la carte, une première dans l'industrie, qui permettent aux clients de choisir les options et les services pour lesquels ils sont prêts à payer.
- 46 % des clients ont choisi, à l'achat d'un billet pour un vol intérieur, un tarif supérieur au bas tarif Tango offert quotidiennement.
- Expansion continue de la gamme des Passes multivols et croissance des rentrées tirées de la vente de ce produit de l'ordre de 148 % en 2006; augmentation de 228 % du nombre d'acheteurs d'une première Passe par rapport à l'année précédente.
- Introduction de la première Passe de vols à abonnement par facturation permettant un nombre illimité de vols dans une zone géographique et pour une période au choix.
- Pénétration Internet pour les ventes intra-Canada de 57 % au quatrième trimestre, et de 61 % en décembre.
- Proportion de 69 % des ventes intra-Canada du quatrième trimestre réalisées directement auprès d'Air Canada, que ce soit en ligne ou par l'entremise des centres téléphoniques.
- Enregistrement en ligne à aircanada.com de 18 % des clients, soit le triple du nombre de l'année précédente.
- Attribution par l'équipe de rédaction du magazine *Air Transport World* du prix d'excellence de l'industrie du transport aérien pour son leadership commercial.
- Élue *Meilleure société aérienne en Amérique du Nord* et *Meilleure société aérienne au Canada* par les lecteurs de *Global Traveler*, magazine américain des voyageurs assidus et choisie *Transporteur offrant la meilleure classe affaires pour le Canada* par les lecteurs du magazine *Business Traveler*.
- Conclusion d'une entente avec ITA Software concernant la mise sur pied de Polaris, le nouveau système de gestion des réservations d'Air Canada.
- Révision salariale réussie pour tous les principaux groupes d'employés – à l'exception du SCFP, pour lequel l'arbitre doit rendre une décision – représentant des augmentations moyennes d'environ 5 % sur 3 ans.
- Cotisation de 477 M\$ au régime de retraite à prestations déterminées de ses employés en 2006, conformément à l'entente conclue avec le BSIF, dont 224 M\$ au titre de provisionnement du coût des services passés.

AIR CANADA 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

- Versement de 25,5 M\$ aux employés d'Air Canada dans le cadre du programme d'intéressement mensuel *Une réussite partagée*.

1) Mesures financières non conformes aux PCGR

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, 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 bénéfice d'exploitation, exclusion faite des charges exceptionnelles liées aux milles Aéroplan et à la restructuration de la main-d'œuvre est une mesure financière non conforme aux PCGR. Les Services Air Canada se servent du « bénéfice d'exploitation, exclusion faite des charges exceptionnelles liées aux milles Aéroplan et à la restructuration de la main-d'œuvre » pour mesurer le rendement de leur exploitation au titre de leurs activités continues sans égard aux effets de ces charges exceptionnelles. Les Services Air Canada ne tiennent pas compte de ces charges exceptionnelles dans leurs résultats financiers pour ne pas risquer de fausser l'analyse des tendances à la base de leurs rendements commerciaux.

Le lecteur se reportera au Rapport de gestion 2006 d'Air Canada, qui sera déposé sur SEDAR, pour un rapprochement du BAIIALA au bénéfice (perte) d'exploitation et un rapprochement du bénéfice (perte) d'exploitation, exclusion faite des charges exceptionnelles liées aux milles Aéroplan et à la restructuration de la main-d'œuvre, au bénéfice (perte) d'exploitation.

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

MISE EN GARDE CONCERNANT LES DÉCLARATIONS PROSPECTIVES

Le présent communiqué peut comporter certaines déclarations qui contiennent des énoncés prospectifs. Ceux-ci 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 énoncés peuvent porter sur des observations concernant entre autres les stratégies, les attentes, les activités planifiées ou les actions à venir. Comme, de par leur nature, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, ils sont soumis à d'importants risques et incertitudes. Toute prévision ou projection 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 énoncés 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, des conflits armés, des 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

AIR CANADA 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

d'intérêt, l'évolution de la législation, des développements ou procédures réglementaires défavorables ainsi que les litiges actuels et éventuels avec des tiers, et les facteurs évoqués dans les documents déposés par Air Canada auprès des autorités des valeurs mobilières au Canada et, en particulier, ceux précisés à la rubrique « Facteurs de risque » du Rapport de gestion de l'exercice 2006 d'Air Canada qui sera déposé sur SEDAR. . Les déclarations prospectives du présent document représentent les attentes d'Air Canada à la date à laquelle les déclarations sont émises et elles peuvent changer après cette date. 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 en vertu de la réglementation en valeurs mobilières applicable.

- 30 -

RENSEIGNEMENTS

Relations avec les investisseurs : (514) 422-7837

Relations avec les actionnaires : (514) 205-7856

Internet : www.aircanada.ca

AIR CANADA 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

Quarter 4 2006 versus Quarter 4 2005

The following table reflects the income / loss before non-controlling interest, foreign exchange, and income taxes of Air Canada and its reportable segments and earnings before interest, taxes, depreciation, amortization and obsolescence, and aircraft rent (EBITDAR), which is a non-GAAP measure, for quarter 4 2006 and quarter 4 2005.

UNAUDITED	Quarter 4 2006				Quarter 4 2005			
	Air Canada Services	Jazz	Inter-segment elimination	Consolidated total	Air Canada Services	Jazz	Inter-segment elimination	Consolidated total
(in millions - Canadian dollars)								
Operating revenues								
Passenger	\$2,071	-	-	\$2,071	\$1,949	\$1	-	\$1,950
Cargo	166	-	-	166	177	-	-	177
Other	178	352	(372)	158	145	303	(319)	129
	2,415	352	(372)	2,395	2,271	304	(319)	2,256
Operating expenses								
Salaries, wages and benefits	443	82	-	525	463	75	-	538
Aircraft fuel	583	69	(69)	583	577	62	(62)	577
Aircraft rent	75	34	(2)	107	90	28	(1)	117
Airport and navigation fees	232	46	(46)	232	222	37	(37)	222
Aircraft maintenance, materials and supplies	205	27	(4)	228	180	18	(4)	194
Communications and information technology	68	2	(1)	69	72	2	(1)	73
Food, beverages and supplies	76	4	-	80	78	3	-	81
Depreciation, amortization and obsolescence	135	5	-	140	106	4	-	110
Commissions	49	-	-	49	47	-	-	47
Capacity purchase fees paid to Jazz	224	-	(224)	-	194	-	(194)	-
Special charge for labour restructuring	(8)	-	-	(8)	-	-	-	-
Other	338	50	(27)	361	333	41	(20)	354
	2,420	319	(373)	2,366	2,362	270	(319)	2,313
Operating income (loss)	(5)	33	1	29	(91)	34	-	(57)
Non-operating income (expense)								
Interest income	24	2	(1)	25	14	-	1	15
Interest expense	(88)	(2)	(1)	(91)	(74)	(3)	(1)	(78)
Interest capitalized	22	-	-	22	6	-	-	6
Gain (loss) on sale of and provisions on assets	(10)	-	-	(10)	(30)	1	-	(29)
Other	-	(1)	1	-	(2)	-	-	(2)
	(52)	(1)	(1)	(54)	(86)	(2)	-	(88)
Income (loss) before non-controlling interest, foreign exchange and income taxes	(\$57)	\$32	-	(\$25)	(\$177)	\$32	-	(\$145)
EBITDAR	205	72	(1)	276	105	66	(1)	170
EBITDAR excluding special charges	197	72	(1)	268	105	66	(1)	170

For the year ended December 31 (in millions – Canadian dollars)	Unaudited 2006	Unaudited 2005
Operating revenues		
Passenger	\$ 8,887	\$ 8,199
Cargo	629	625
Other	651	634
	10,167	9,458
Special charge for Aeroplan Miles	(102)	-
	10,065	9,458
Operating expenses		
Salaries, wages and benefits	2,127	2,122
Aircraft fuel	2,545	2,197
Aircraft rent	441	417
Airport and navigation fees	982	924
Aircraft maintenance, materials and supplies	855	751
Communications and information technology	278	297
Food, beverages and supplies	335	334
Depreciation, amortization and obsolescence	514	422
Commissions	237	253
Special charge for labour restructuring	20	-
Other	1,472	1,423
	9,806	9,140
Operating income	259	318
Non-operating income (expense)		
Interest income	87	48
Interest expense	(321)	(284)
Interest capitalized	61	14
Loss on sale of and provisions on assets	(6)	(27)
Other	(17)	16
	(196)	(233)
Income before non-controlling interest, foreign exchange and income taxes	\$ 63	\$ 85

2006 versus 2005

The following table reflects the income / loss before non-controlling interest, foreign exchange, and income taxes of Air Canada and its reportable segments and earnings before interest, taxes, depreciation, amortization and obsolescence, and aircraft rent (EBITDAR), which is a non-GAAP measure, for 2006 and 2005.

UNAUDITED (in millions - Canadian dollars)	Year ended December 31, 2006				Year ended December 31, 2005			
	Air Canada Services	Jazz	Inter-segment elimination	Consolidated total	Air Canada Services	Jazz	Inter-segment elimination	Consolidated total
Operating revenues								
Passenger	\$8,887	-	-	\$8,887	\$8,197	2	-	\$8,199
Cargo	629	-	-	629	625	-	-	625
Other	723	1,381	(1,453)	651	687	1,021	(1,074)	634
	10,239	1,381	(1,453)	10,167	9,509	1,023	(1,074)	9,458
Special charge for Aeroplan miles	(102)	-	-	(102)	-	-	-	-
	10,137	1,381	(1,453)	10,065	9,509	1,023	(1,074)	9,458
Operating expenses								
Salaries, wages and benefits	1,816	311	-	2,127	1,857	265	-	2,122
Aircraft fuel	2,544	285	(284)	2,545	2,197	177	(177)	2,197
Aircraft rent	314	134	(7)	441	341	80	(4)	417
Airport and navigation fees	982	178	(178)	982	924	124	(124)	924
Aircraft maintenance, materials and supplies	768	98	(11)	855	693	68	(10)	751
Communications and information technology	273	8	(3)	278	294	5	(2)	297
Food, beverages and supplies	322	15	(2)	335	326	8	-	334
Depreciation, amortization and obsolescence	493	21	-	514	404	18	-	422
Commissions	237	-	-	237	253	-	-	253
Capacity purchase fees paid to Jazz	871	-	(871)	-	693	-	(693)	-
Special charge for labour restructuring	20	-	-	20	-	-	-	-
Other	1,383	187	(98)	1,472	1,336	149	(62)	1,423
	10,023	1,237	(1,454)	9,806	9,318	894	(1,072)	9,140
Operating income	114	144	1	259	191	129	(2)	318
Non-operating income (expense)								
Interest income	82	6	(1)	87	48	1	(1)	48
Interest expense	(313)	(8)	-	(321)	(270)	(16)	2	(284)
Interest capitalized	62	(1)	-	61	14	-	-	14
Gain (loss) on sale of and provisions on assets	(6)	-	-	(6)	(31)	4	-	(27)
Other	(16)	(1)	-	(17)	15	-	1	16
	(191)	(4)	(1)	(196)	(224)	(11)	2	(233)
Income (loss) before non-controlling interest, foreign exchange and income taxes	(\$77)	\$140	-	\$63	(\$33)	\$118	-	85
EBITDAR	921	299	(6)	1,214	936	227	(6)	1,157
EBITDAR excluding special charges	1,043	299	(6)	1,336	936	227	(6)	1,157

Passenger Revenue Analysis

The following table describes quarter-over quarter percentage changes in passenger revenues, capacity, traffic, passenger load factor, yield per revenue passenger mile (yield) and passenger revenue per available seat mile (RASM) for quarter 4 2006 to quarter 4 2005.

<i>UNAUDITED</i>						
Quarter 4 2006 versus Quarter 4 2005	Passenger Revenue % Change	Capacity (ASMs) % Change	Traffic (RPMs) % Change	Passenger Load Factor pp Change	Yield % Change	RASM % Change
Canada	6	4	6	1.7	-	2
US transborder	10	11	15	2.0	(4)	(1)
Atlantic	4	2	2	-	2	2
Pacific	1	-	-	0.1	1	1
Other	6	1	5	3.0	1	5
System	6	4	5	1.1	1	2

The following table describes year-over year percentage changes in passenger revenues, capacity, traffic, passenger load factor, yield and RASM for 2006 to 2005.

<i>UNAUDITED</i>						
2006 versus 2005	Passenger Revenue % Change	Capacity (ASMs) % Change	Traffic (RPMs) % Change	Passenger Load Factor pp Change	Yield % Change	RASM % Change
Canada	8	4	4	(0.5)	4	3
US transborder	17	12	16	2.5	1	4
Atlantic	5	2	2	0.5	2	3
Pacific	2	-	1	1.4	1	3
Other	9	1	3	1.8	6	8
System	8	4	5	0.7	3	4

Unit Cost Analysis

The following table compares the Air Canada Services segment's operating expenses per available seat mile (ASM) for quarter 4 2006 to the Air Canada Services segment's operating expenses per ASM for quarter 4 2005.

UNAUDITED (\$ cents per ASM)	Quarter 4		Change	
	2006	2005	\$	%
Salary and wages	2.60	2.63	(0.03)	(1)
Benefits	0.49	0.72	(0.23)	(32)
Ownership (DAR) ⁽¹⁾	1.46	1.42	0.04	3
Airport and navigation fees	1.62	1.61	0.01	1
Aircraft maintenance, materials and supplies	1.43	1.31	0.12	9
Food, beverages and supplies	0.53	0.56	(0.03)	(5)
Commissions	0.34	0.34	-	-
Capacity purchase fees paid to Jazz	1.56	1.40	0.16	11
Other	2.83	2.94	(0.11)	(4)
Operating expense, excluding fuel expense and the special charge for labour restructuring	12.86	12.93	(0.07)	(1)
Aircraft fuel	4.06	4.18	(0.12)	(3)
Special charge for labour restructuring	(0.05)	-	(0.05)	n/a
Total operating expense	16.87	17.11	(0.24)	(1)

The following table compares the Air Canada Services segment's operating expenses per ASM for the year ended 2006 to the corresponding period in 2005.

UNAUDITED (\$ cents per ASM)			Change	
	2006	2005	\$	%
Salary and wages	2.35	2.45	(0.10)	(4)
Benefits	0.62	0.70	(0.08)	(11)
Ownership (DAR) ⁽¹⁾	1.32	1.27	0.05	4
Airport and navigation fees	1.61	1.57	0.04	3
Aircraft maintenance, materials and supplies	1.26	1.18	0.08	7
Food, beverages and supplies	0.53	0.55	(0.02)	(4)
Commissions	0.39	0.43	(0.04)	(9)
Capacity purchase fees paid to Jazz	1.43	1.18	0.25	21
Other	2.70	2.78	(0.08)	(3)
Operating expense, excluding fuel expense and the special charge for labour restructuring	12.21	12.11	0.10	1
Aircraft fuel	4.17	3.73	0.44	12
Special charge for labour restructuring	0.03	-	0.03	n/a
Total operating expense	16.41	15.84	0.57	4

(1) DAR refers to the combination of Aircraft rent and Depreciation, amortization and obsolescence.

Cash and Short-term Investments

<i>UNAUDITED</i>					
				2006	
(in millions – Canadian dollars)	Air Canada Services	Jazz	Elimination	Consolidated Total	
Cash and cash equivalents	\$ 1,312	\$ 135	\$ -	\$	1,447
Short-term investments	798	-	-	-	798
	\$ 2,110	\$ 135	\$ -	\$	2,245

				2005	
(in millions – Canadian dollars)	Air Canada Services	Jazz	Elimination	Consolidated Total	
Cash and cash equivalents	\$ 1,000	\$ 34	\$ -	\$	1,034
Short-term investments	302	-	-	-	302
	\$ 1,302	\$ 34	\$ -	\$	1,336

Long-term Debt and Capital Leases

<i>UNAUDITED</i>					
(in millions – Canadian dollars)	Final Maturity	Stated Interest Rate			
			2006		2005
Embraer aircraft financing	2017 – 2021	6.89 – 8.49	\$ 776	\$	393
Conditional sales agreements	2019	8.26 – 8.28	184		193
Lufthansa cooperation agreement	2009	6.50	44		59
GE loan	2015	11.12	48		51
Revolving credit facility	2010	-	-		-
Other	2007 – 2010	4.32 – 9.10	5		8
Direct Corporation debt			1,057		704
Jazz – senior syndicated credit facility	2009	7.09	115		-
Jazz – term loans and credit facilities			-		14
Aircraft and engine leasing entities – debt			1,051		1,125
Fuel facility corporations – debt			59		53
Debt consolidated under AcG-15 (1)			1,225		1,192
Capital lease obligations			1,281		1,365
Total debt and capital leases			3,563		3,261
Current portion			(367)		(265)
Long-term debt and capital leases			\$ 3,196	\$	2,996

The Stated Interest Rate in the table above is the rate as of December 31, 2006.

(1) – CICA HB Accounting Guideline 15, Variable Interest Entities (“AcG-15”)

Non-GAAP Financial Measures – EBITDAR

EBITDAR (earnings before interest, taxes, depreciation, amortization and obsolescence and aircraft rent) is a non-GAAP financial measure commonly used in the airline industry to view operating results before aircraft rent and depreciation, amortization and obsolescence as these costs can vary significantly among airlines due to differences in the way airlines finance their aircraft and other assets.

EBITDAR is not a recognized measure for financial statement presentation under Canadian GAAP and does not have a standardized meaning and is therefore not likely to be comparable to similar measures presented by other public companies.

EBITDAR is reconciled to operating income (loss) as follows:

UNAUDITED <i>(in millions - Canadian dollars)</i>	Quarter 4			\$		
	2006	2005	Change	2006	2005	Change
Air Canada Services						
GAAP operating income (loss)	(5)	(91)	86	114	191	(77)
Add back:						
Aircraft rent	75	90	(15)	314	341	(27)
Depreciation, amortization and obsolescence	135	106	29	493	404	89
EBITDAR	205	105	100	921	936	(15)
Add back:						
Special charge for labour restructuring	(8)	-	(8)	20	-	20
Special charge for Aeroplan miles	-	-	-	102	-	102
EBITDAR excluding special charges	197	105	92	1,043	936	107
Jazz						
GAAP operating income	33	34	(1)	144	129	15
Add back:						
Aircraft rent	34	28	6	134	80	54
Depreciation, amortization and obsolescence	5	4	1	21	18	3
EBITDAR	72	66	6	299	227	72
Consolidated total						
GAAP operating income (loss)	29	(57)	86	259	318	(59)
Add back:						
Aircraft rent	107	117	(10)	441	417	24
Depreciation, amortization and obsolescence	140	110	30	514	422	92
EBITDAR	276	170	106	1,214	1,157	57
Add back:						
Special charge for labour restructuring	(8)	-	(8)	20	-	20
Special charge for Aeroplan miles	-	-	-	102	-	102
EBITDAR excluding special charges	268	170	98	1,336	1,157	179

Operating Income excluding the Special Charge for Aeroplan Miles and the Special Charge for Labour Restructuring

The Air Canada Services segment uses operating income excluding the special charges for Aeroplan miles and labour restructuring to assess the operating performance of its ongoing business without the effects of these special charges. These items are excluded from Air Canada Services' segment results as they could potentially distort the analysis of trends in business performance. The special charge for Aeroplan miles is the full and final settlement between the parties in connection with Air Canada's obligations for the redemption of pre-2002 miles. The special charge for labour restructuring is the total cost of the 20 percent non-unionized workforce reduction plan announced in February 2006. The special charges for Aeroplan miles and labour restructuring are not reflective of the underlying financial performance of the Air Canada Services segment from ongoing operations.

The following measure is not a recognized measure for financial statement presentation under Canadian GAAP and does not have a standardized meaning and is therefore not likely to be comparable to similar measures presented by other public companies.

Operating income excluding the special charge for Aeroplan miles and the special charge for labour restructuring is reconciled to operating income as follows:

<i>UNAUDITED</i> <i>(in millions - Canadian dollars)</i>	Q4 2006	Q4 2005	Change	2006	2005	Change
Air Canada Services						
GAAP operating income (loss)	(5)	(91)	86	114	191	(77)
Add back:						
Special charge for Aeroplan miles	-	-	-	102	-	102
Operating income (loss), excluding the special charge for Aeroplan miles	(5)	(91)	86	216	191	25
Add back:						
Special charge for labour restructuring	(8)	-	(8)	20	-	20
Operating income (loss), excluding the special charges for Aeroplan miles and labour restructuring	(13)	(91)	78	236	191	45

<i>UNAUDITED</i> <i>(in millions - Canadian dollars)</i>	Q4 2006	Q4 2005	Change	2006	2005	Change
Consolidated total						
GAAP operating income (loss)	29	(57)	86	259	318	(59)
Add back:						
Special charge for Aeroplan miles	-	-	-	102	-	102
Operating income (loss), excluding the special charge for Aeroplan miles	29	(57)	86	361	318	43
Add back:						
Special charge for labour restructuring	(8)	-	(8)	20	-	20
Operating income (loss), excluding the special charges for Aeroplan miles and labour restructuring	21	(57)	78	381	318	63