

# Communiqué

---

## AIR CANADA DÉCLARE DES BÉNÉFICES D'EXPLOITATION RECORDS POUR SON QUATRIÈME TRIMESTRE ET L'ENSEMBLE DE SON EXERCICE 2007

*Par suite de la déconsolidation de Jazz à compter du 24 mai 2007, les résultats consolidés d'Air Canada pour le quatrième trimestre de 2007 et l'ensemble de l'exercice 2007 ne sont pas directement comparables aux résultats consolidés d'Air Canada pour les périodes comparables de 2006. Le présent communiqué fait ressortir les points saillants d'Air Canada (désignée auparavant sous le nom de « Services Air Canada »), exclusion faite des activités de Jazz. Tous les montants sont exprimés en dollars canadiens.*

### POINTS SAILLANTS DU QUATRIÈME TRIMESTRE DE 2007

- Bénéfice d'exploitation record de 72 M\$ au quatrième trimestre, comparativement à une perte d'exploitation (charge exceptionnelle non comprise) de 13 M\$ au quatrième trimestre de 2006, soit une amélioration de 85 M\$.
- BAIIALA de 274 M\$ pour le trimestre, contre un BAIIALA (compte non tenu d'une charge exceptionnelle) de 205 M\$ au quatrième trimestre de 2006, en hausse de 69 M\$.
- Produits d'exploitation en hausse de 4 % à 2,5 G\$; produits passages en hausse de 6 %.
- Coût unitaire en baisse de 2,0 % par rapport au quatrième trimestre de 2006. Repli de 3,9 % du coût unitaire, compte non tenu de la charge de carburant et des charges exceptionnelles, par rapport au quatrième trimestre de 2006.
- Bénéfice (de base et dilué) par action de 0,35 \$ pour le trimestre.

### POINTS SAILLANTS DE L'EXERCICE 2007

- Bénéfice d'exploitation record de 433 M\$ en 2007, contre un bénéfice d'exploitation (compte non tenu des charges exceptionnelles) de 236 M\$ en 2006, soit une augmentation de 197 M\$.
- BAIIALA de 1 263 M\$ en 2007, contre un BAIIALA (charges exceptionnelles non comprises) de 1 070 M\$ en 2006, en hausse de 193 M\$.
- Produits d'exploitation en augmentation de 4 % (exclusion faite des charges exceptionnelles de 2006) à 10,6 G\$; hausse de 5 % des produits passages.
- Coût unitaire en baisse de 1,2 % par rapport à 2006. Repli de 0,4 % du coût unitaire, compte non tenu de la charge de carburant et des charges exceptionnelles, par rapport à 2006.
- Bénéfice (dilué) par action de 4,27 \$ pour 2007.

MONTRÉAL, le 7 février 2008 – Air Canada a annoncé aujourd'hui avoir dégagé un bénéfice d'exploitation record de 72 M\$ pour son quatrième trimestre, soit un gain de 85 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2006 (exclusion faite d'une charge exceptionnelle). Pour le quatrième trimestre de 2007, la croissance du bénéfice d'exploitation vient d'une augmentation des produits d'exploitation de 90 M\$ ou 4 %. De même, le coût unitaire, exprimé en charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO »), s'est replié de 2,0 % par rapport au quatrième trimestre de 2006. Si l'on fait exclusion de la charge de carburant et des charges exceptionnelles, le coût unitaire a

régressé de 3,9 % par rapport au quatrième trimestre de 2006, chaque grande catégorie de charges ayant marqué une amélioration. C'est là le deuxième trimestre consécutif d'amélioration des CESMO, si l'on ne tient pas compte de la charge de carburant et des charges exceptionnelles.

Air Canada a dégagé pour le quatrième trimestre de 2007 un bénéfice net de 35 M\$, qui comprend un gain net de 20 M\$ sur les éléments monétaires libellés en devises, contre une perte de 144 M\$ au quatrième trimestre de 2006, qui tenait compte d'une perte de 107 M\$ sur les éléments monétaires libellés en devises.

Les produits passages se sont accrus de 125 M\$ ou 6 % par rapport au quatrième trimestre de 2006, pour se fixer à 2,2 G\$, conséquence surtout de la hausse de 2,6 % du trafic, en regard d'une augmentation de 2,6 % de la capacité et d'un gain de 2,1 % du rendement unitaire. À l'échelle du réseau, les produits passages par siège-mille offert (« PPSMO ») se sont accrus de 2,1 % comparativement au quatrième trimestre de 2006 en raison de la croissance du rendement, mesuré en produits passages par passager-mille payant. Par suite de la décision d'Air Canada de réduire sa capacité de vol tout-cargo, les produits fret ont diminué de 24 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2006. En dépit d'une charge de carburant qui a grimpé de 32 M\$ pendant le trimestre, les charges d'exploitation n'ont progressé que de 13 M\$, ou 1 % par rapport à 2006.

Le BAIIALA se chiffre à 274 M\$, en hausse de 69 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2006, compte non tenu d'un ajustement favorable de 8 M\$ lié aux charges de restructuration de la main-d'œuvre constatées précédemment.

« C'est avec un grand plaisir que j'annonce, pour Air Canada, les résultats les plus solides pour un quatrième trimestre et pour un exercice financier de toute son histoire, dit Montie Brewer, président et chef de la direction. Notre nouveau modèle tarifaire continue à porter fruit et, compte tenu de l'accent que nous n'avons pas cessé de mettre sur la compression de nos coûts et sur l'innovation, nous avons atteint les objectifs de notre plan d'entreprise pour cette année. Ces piliers de nos activités étant désormais en place, nous sommes bien positionnés pour continuer de gérer les effets des prix records du carburant. À ce jour, nos réservations pour les vols à venir se portent très bien.

« Je tiens à remercier tout le personnel d'Air Canada pour son dévouement et ses bons efforts tout au long de 2007. Ces résultats, tout comme nos réalisations de l'année, à commencer par les multiples distinctions prestigieuses que nous a valuées la qualité de notre service, montrent bien tout ce qu'on peut accomplir en serrant les rangs et en travaillant d'un commun accord pour améliorer l'expérience client.

« Notre programme de renouvellement du parc aérien suit son cours. En 2007, Air Canada a introduit dans son parc des 777-300ER et 777-200LR de Boeing – des appareils de nouvelle génération – faisant du coup de la compagnie le premier transporteur d'Amérique du Nord à exploiter ces appareils à la fois économes en carburant et conviviaux pour le client. Par ailleurs, les deux tiers de nos appareils existants ont vu un réaménagement complet de leurs cabines, conformément à nos plans. En modernisant ainsi nos appareils et en axant résolument notre action sur le client, notamment en lui proposant des services à valeur ajoutée comme l'enregistrement mobile et les bornes libre-service dans les aéroports, nous valorisons encore

**AIR CANADA** 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

davantage notre image de marque comme chef de file des sociétés aériennes en Amérique du Nord. »

Pour 2007, Air Canada déclare un bénéfice d'exploitation record de 433 M\$, contre un bénéfice d'exploitation de 236 M\$ en 2006, exclusion faite des charges exceptionnelles, ce qui représente une amélioration de 197 M\$. L'exercice 2007 de la Société se solde par un bénéfice net de 429 M\$, lequel comprend un gain net de 317 M\$ sur les éléments monétaires libellés en devises, contre une perte de 74 M\$ en 2006, qui tenait compte de charges exceptionnelles de 122 M\$ liées aux milles Aéroplan et à la restructuration de la main-d'œuvre et d'un gain net de 12 M\$ sur les éléments monétaires libellés en devises.

## **Perspectives de 2008**

Pour 2008, Air Canada s'attend à ce que sa capacité (exprimée en sièges-milles offerts ou SMO) augmente de 2,5 % à 4 %, tant sur le segment canadien qu'à l'échelle du réseau. La capacité en SMO devrait connaître au premier trimestre de 2008 une augmentation de l'ordre de 5 % ou 6 % par rapport à 2007, en réaction à une croissance prévue de 6 % ou 7 % au Canada.

Les CESMO, exclusion faite du carburant, devraient s'améliorer de 2 % ou 3 % au premier trimestre de 2008, comparativement au premier trimestre de 2007. Pour l'ensemble de l'exercice 2008, Air Canada prévoit une amélioration des CESMO de l'ordre de 0,25 % à 1,5 % par rapport à l'exercice 2007.

Le résultat d'exploitation de 2008 devrait ressentir les effets d'une hausse attendue de l'amortissement, se chiffrant entre 120 M\$ et 140 M\$, par rapport à 2007, du fait de nos investissements dans de nouveaux appareils et de la modernisation de nos flottes existantes. Cette hausse sera partiellement contrebalancée par une baisse projetée des charges de location d'avions en 2008, de l'ordre de 5 % à 10 %, par rapport à 2007.

Les prévisions ci-dessus partent de l'hypothèse d'Air Canada selon laquelle le dollar canadien se négociera, en moyenne, au pair par rapport au dollar US, tant au premier trimestre que pendant le reste de l'exercice de 2008. Air Canada a supposé en outre que la croissance en Amérique du Nord et dans le monde ralentira en 2008, sans qu'il y ait pour autant récession, malgré le risque accru d'une récession économique aux États-Unis.

La flambée des prix du carburant continuera de se faire sentir sur le secteur de l'aviation commerciale. Les perspectives d'Air Canada se fondent sur l'hypothèse d'un cours moyen de 0,76 \$ le litre pour le premier trimestre de 2008, et de 0,74 \$ le litre pour l'ensemble de l'exercice 2008 (dans les deux cas, compte tenu des positions de couverture en place).

Ces perspectives constituent des énoncés prospectifs au sens où l'entend la législation sur les valeurs mobilières. Elles reposent sur un certain nombre d'hypothèses et qui sont exposées à des risques divers. Le lecteur se reportera à la mise en garde concernant les énoncés prospectifs ci-après.

## Réalisations de 2007

- Introduction dans le parc de cinq 777-300ER et de trois 777-200LR de Boeing en 2007. Air Canada est le premier transporteur nord-américain à exploiter ce type d'appareils et, à ce jour, 9 des 18 appareils 777 en commande d'ici 2009 ont été livrés.
- Prise de livraison de 24 Embraer E190 en 2007, portant à 43 le nombre d'exemplaires livrés à ce jour sur les 45 commandés. Les deux derniers avions devraient être livrés au premier trimestre de 2008.
- Réalisation aux deux tiers du programme de réaménagement intérieur des flottes existantes, à savoir 66 des 86 moyens-porteurs et 15 des 35 gros-porteurs. Les appareils restants devraient avoir subi leur cure de rajeunissement d'ici la fin de 2008, à l'exception de la flotte d'A330 d'Airbus, dont la modernisation devrait avoir été achevée début 2009.
- Quatrième année de suite de coefficients d'occupation records. Pour l'exercice 2007, le taux de remplissage des appareils a atteint 80,6 %, contre 80,2 % en 2006. Pour le quatrième trimestre, le coefficient s'établit à 77,8 %, soit le même pourcentage qu'au quatrième trimestre de 2006.
- Effectif moyen en hausse de presque 300 postes équivalent temps plein (« ETP »), ou 1 %, par rapport à 2006, du fait surtout de l'ajout de pilotes, d'agents de bord et de personnel dans les aires de trafic en vue de soutenir l'augmentation de la capacité.
- Productivité du personnel (mesurée en SMO par ETP) en hausse de 1,6 % en 2007 par rapport à 2006.
- Cotisations de 378 M\$ en 2007 au titre de la capitalisation des régimes de retraite à prestations déterminées, conformément à l'accord avec le BSIF, dont 134 M\$ au titre du coût des services passés.
- Versement de 29,2 M\$ en primes aux employés d'Air Canada dans le cadre du programme mensuel « Une réussite partagée ».
- Choix d'un tarif plus élevé que le tarif bas de gamme *Tango* par 45 % de nos clients en service intra-Canada.
- Augmentation de 87 % des revenus tirés des Passes de vol par rapport à 2006, lesquelles rapportent quelque 4 % de notre chiffre d'affaires en Amérique du Nord.

- Poursuite de l'extension de nos Passes de vol et formules de paiement par abonnements, tant pour les passes à déplacements illimités que les passes à crédits de vol fixes. Lancement de la *Passe Hong Kong & Chine* et expansion des *Passes soleil*, étendant considérablement la portée de nos Passes de vol.
- Taux de pénétration Web de 63 % pour les ventes intérieures en 2007, soit 10 points de plus qu'en 2006. Pour les segments combinés intra-Canada et transfrontalier, la pénétration Web est de 52 % – soit 11 points de plus qu'en 2006. Pour le quatrième trimestre, le taux combiné Canada-États-Unis est de 55 %, soit 9 points de plus que pour la période correspondante de 2006.
- Taux de ventes directes de 73 % pour les vols intérieurs en 2007, ou 61 % une fois combinées avec les ventes aux États-Unis – ventes faites directement en ligne ou par l'entremise d'un centre d'appels.
- Taux de 57 %, au quatrième trimestre, de recours aux produits d'enregistrement libre-service d'Air Canada dans le monde.
- Élargissement de la gamme de services d'enregistrement mobile, avec l'introduction de nouvelles cartes d'accès à bord sans papier.
- Lancement de bornes libre-service d'impression d'étiquettes de bagages dans les aéroports de Montréal, Toronto et Vancouver.
- Depuis le lancement du programme de compensation des émissions de CO<sub>2</sub> en mai 2007, les clients d'Air Canada ont financé la plantation de plus de 1 200 arbres visant à compenser 6 tonnes d'émissions de carbone, l'équivalent du retrait de plus de 2 000 automobiles de la route sur un an.
- Célébration du 70<sup>e</sup> anniversaire d'Air Canada, avec la participation de milliers d'employés et clients à des manifestations mettant en vitrine le nouveau 777 de Boeing et les nouveaux produits de bord.
- Lancement des commandites des Jeux olympiques et paralympiques : Air Canada est le transporteur officiel des Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010, ainsi que le transporteur officiel de l'équipe olympique canadienne aux Jeux de Pékin en 2008, de Vancouver en 2010 et de Londres en 2012; elle a fait don de 600 000 \$ au Comité paralympique canadien.
- Votée « Meilleure société aérienne d'Amérique du Nord » pour la deuxième fois en trois ans, dans le cadre d'un sondage réalisé, par Skytrax, auprès de 14 millions de passagers.
- Votée « Meilleure société aérienne d'Amérique du Nord » et « Meilleure société aérienne au Canada », par les lecteurs de la revue américaine *Global Traveler* destinée aux grands voyageurs, et « Meilleure société aérienne au Canada » par les lecteurs du magazine *Business Traveler*.

**AIR CANADA** 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE



- Nommée compagnie aérienne de prédilection par les agences de voyage du Canada, dans le cadre de la 8<sup>e</sup> édition annuelle des Agents' Choice Awards du secteur canadien du voyage, à partir d'un sondage auprès des agents de voyages réalisé par la maison Baxter Travel Media.
- Lauréate du prix du leadership sectoriel décerné pour 2007 par la revue *Air Transport World*.
- Prix de l'innovation au Concours de l'informatique et de la productivité pour l'avenir (« CIPA »), pour ses produits *Passes Entreprise, Enregistrement en ligne et Bornes libre-service*.

## 1) Mesures hors PCGR

Le BAIIALA est une unité de mesure ne relevant pas des PCGR et qui est couramment utilisée dans le secteur du transport aérien pour mesurer le bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement et locations d'avions. Cette unité de mesure donne un aperçu des résultats d'exploitation avant les coûts de location d'avions, l'amortissement et la désuétude, 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 de l'exercice 2007 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 27 mars 2007, 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**

*Dans ses communications publiques tant verbales qu'écrites, Air Canada peut faire emploi d'énoncés prospectifs au sens où l'entend la législation en valeurs mobilières applicable. Des énoncés prospectifs se trouvent dans le présent communiqué ainsi que dans d'autres documents déposés auprès des autorités réglementaires et organes de réglementation des valeurs mobilières. Les énoncés prospectifs 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 termes tels que « prévoir », « projeter », « pouvoir », « planifier » et « estimer », 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, y compris celles qui sont énoncées ci-après, ils sont sujets à d'importants 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 les prix de l'énergie, l'état du secteur, du marché et de la conjoncture en général, des taux de change et d'intérêt, des conflits armés, des attentats terroristes, des épidémies, des questions et coûts d'assurance, de l'évolution de la demande en fonction du caractère saisonnier du secteur, la capacité de comprimer les coûts d'exploitation et les effectifs, les relations du travail, les questions de retraite, les questions d'approvisionnement, l'évolution de la législation, de la réglementation et des procédures,*

**AIR CANADA** 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

*les litiges actuels et éventuels avec des tiers ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le présent communiqué de presse et le rapport de gestion et, notamment, à la rubrique 17, « Facteurs de risque », du Rapport de gestion d'Air Canada daté du 6 février 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 d'autres hypothèses dans l'élaboration et la formulation des énoncés prospectifs. Outre les hypothèses présentées dans ce communiqué, Air Canada a supposé que la croissance en Amérique du Nord et dans le monde ralentira en 2008, sans qu'il y ait pour autant récession, malgré le risque accru d'une récession économique aux États-Unis. Air Canada a supposé de plus que le dollar canadien se négociera en moyenne au pair avec le dollar US au premier trimestre de 2008 ainsi que tout au long de l'exercice 2008, et que le cours moyen du carburant s'établira à 0,76 \$ le litre pour le premier trimestre de 2008, et à 0,74 \$ le litre pour l'ensemble de l'exercice 2008 (dans les deux cas, compte tenu des positions de couverture en place).*

- 30 -

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

**Internet:** [aircanada.com](http://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, exclusion faite de la consolidation des activités de Jazz Air SEC « Jazz » (auparavant les « Services Air Canada »), pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars, sauf les données par action)	Quatrième trimestre			Exercice		
	2007	2006	Variation (\$)	2007	2006	Variation (\$)
<b>Données financières</b>						
Produits d'exploitation	2 513	2 423	90	10 646	10 164	482
Bénéfice d'exploitation	72	(5)	77	433	114	319
Bénéfice d'exploitation, exclusion faite des charges exceptionnelles <sup>1)</sup>	72	(13)	85	433	236	197
Charges hors exploitation	(52)	(52)	-	(122)	(191)	69
Bénéfice (perte) avant participation sans contrôle, écart de change et impôts sur les bénéfices	20	(57)	77	311	(77)	388
Bénéfice (perte) de la période	35	(144)	179	429	(74)	503
Marge d'exploitation (%)	2,9 %	(0,2) %	3,1 p	4,1 %	1,1 %	3,0 p
Marge d'exploitation (%), exclusion faite des charges exceptionnelles <sup>1)</sup>	2,9 %	(0,5) %	3,4 p	4,1 %	2,3 %	1,8 p
BAILALA <sup>2)</sup>	274	213	61	1 263	948	315
BAILALA, exclusion faite des charges exceptionnelles <sup>1)2)</sup>	274	205	69	1 263	1 070	193
Marge de BAILALA (%)	10,9 %	8,8 %	2,1 p	11,9 %	9,3 %	2,6 p
Marge de BAILALA (%), exclusion faite des charges exceptionnelles <sup>1)</sup>	10,9 %	8,5 %	2,4 p	11,9 %	10,4 %	1,5 p
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	1 239	2 110	(871)	1 239	2 110	(871)
Flux de trésorerie disponibles	(892)	(365)	(527)	(2 233)	(652)	(1 581)
Ratio emprunts/capitaux propres ajusté, exclusion faite du financement d'acomptes avant livraison	65,4 %	65,7 %	(0,3) p	65,4 %	65,7 %	(0,3) p
Résultat de base par action <sup>3)</sup>	0,35 \$	(1,55) \$	1,90 \$	4,29 \$	(0,83) \$	5,12 \$
Résultat dilué par action <sup>3)</sup>	0,35 \$	(1,55) \$	1,90 \$	4,27 \$	(0,83) \$	5,10 \$



<b>Statistiques d'exploitation</b>			<b>Variation (%)</b>			<b>Variation (%)</b>
Passagers-milles payants (PMP) (en millions)	11 446	11 160	2,6	50 629	48 993	3,3
Sièges-milles offerts (SMO) (en millions)	14 715	14 343	2,6	62 814	61 083	2,8
Coefficient d'occupation	77,8 %	77,8 %	-	80,6 %	80,2 %	0,4 p
Rendement unitaire par PMP (en cents) <sup>4)</sup>	18,9	18,5	2,1	18,4	18,1	1,6
Produits passages par SMO (PPSMO) (en cents) <sup>4)</sup>	14,7	14,4	2,1	14,8	14,5	2,1
Produits d'exploitation par SMO (en cents) <sup>4)</sup>	17,0	16,9	0,4	17,0	16,6	1,9
Charges d'exploitation par SMO (CESMO) (en cents)	16,6	16,9	(2,0)	16,3	16,5	(1,2)
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	12,4	12,9	(3,5)	12,2	12,3	(0,8)
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant et de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre (en cents) <sup>1)</sup>	12,4	12,9	(3,9)	12,2	12,3	(0,4)
Effectif moyen (en milliers d'équivalents temps plein)	23,9	23,3	2,5	23,9	23,6	1,3
Avions en service à la clôture de la période <sup>5)</sup>	340	332	2,4	340	332	2,4
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour) <sup>6)</sup>	9,3	9,1	2,2	9,8	9,5	3,2
Longueur moyenne des étapes (en milles) <sup>6)</sup>	851	847	0,5	874	873	0,1
Prix du litre de carburant (en cents) <sup>7)</sup>	67,5	64,1	5,3	65,6	66,2	(1,0)
Consommation de carburant (en millions de litres)	905	906	(0,1)	3 873	3 813	1,6

- 1) Une charge exceptionnelle de 28 M\$ liée à la restructuration de la main-d'œuvre a été constatée au premier trimestre de 2006. Au quatrième trimestre de 2006, un ajustement favorable de 8 M\$ a été constaté au titre de la charge exceptionnelle liée à la restructuration de la main-d'œuvre inscrite au premier trimestre de 2006. Une charge exceptionnelle de 102 M\$ a été constatée au troisième trimestre de 2006 relativement à l'obligation d'Air Canada liée à l'échange de milles Aéroplan d'avant 2002.
- 2) Il y a lieu de se reporter à la rubrique 19, Mesures financières hors PCGR, du Rapport de gestion 2007 d'Air Canada pour un rapprochement du BAIIALA avec le bénéfice d'exploitation.
- 3) Le résultat de base par action et le résultat dilué par action correspondent aux chiffres consolidés d'Air Canada déclarés selon les PCGR.
- 4) Les variations en pourcentage du rendement unitaire et des PPSMO pour le quatrième trimestre de 2007 font exclusion d'un ajustement favorable de 26 M\$ découlant de la révision des estimations comptables.
- 5) Le parc d'appareils en service ne comprend pas les avions-cargos affrétés en 2007 et 2006. 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 charges de transport et frais de couverture du carburant.