

Communiqué

AIR CANADA ANNONCE LES RÉSULTATS DE SON DEUXIÈME TRIMESTRE

POINTS SAILLANTS DU DEUXIÈME TRIMESTRE

- Produits passages en hausse de 5 % à 2,5 G\$, par suite d'une croissance du trafic et d'une hausse du rendement unitaire.
- Coût unitaire en repli de 1,7 % par rapport au deuxième trimestre de 2007, exclusion faite de la charge de carburant.
- Bénéfice net de 122 M\$, contre un bénéfice net de 155 M\$ au deuxième trimestre de 2007.
- BAIILA de 249 M\$, en baisse de 50 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2007.
- Bénéfice d'exploitation de 7 M\$ au deuxième trimestre de 2008, contre un bénéfice d'exploitation de 88 M\$ au deuxième trimestre de 2007.
- Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme de 1,5 G\$ au 30 juin 2008.

MONTRÉAL, le 8 août 2008 – Air Canada annonce aujourd'hui un bénéfice net de 122 M\$ pour le deuxième trimestre de 2008, comparativement à un bénéfice net de 155 M\$ pour le trimestre correspondant de 2007. Le bénéfice d'exploitation de la Société s'élève à 7 M\$ pour le deuxième trimestre de 2008, contre 88 M\$ au deuxième trimestre de 2007, résultat dégagé en dépit d'un bond de 212 M\$ de la charge de carburant par rapport au trimestre correspondant de 2007.

Les produits passages se sont accrus de 118 M\$, soit 5 %, par rapport au deuxième trimestre de 2007. Le trafic a augmenté de 2,4 %, tandis que le rendement s'est relevé de 2,5 % dans la foulée de mesures d'accroissement du chiffre d'affaires qui visaient à atténuer les effets de l'envolée des prix du carburant. Par suite de la croissance du rendement unitaire, les produits passages par siège-mille offert (PPSMO) ont progressé de 2,6 % à l'échelle du réseau par rapport au deuxième trimestre de 2007.

Le coût unitaire, exprimé en charges d'exploitation par siège-mille offert (CESMO), a augmenté de 6,3 % par rapport au deuxième trimestre de 2007. Si l'on en exclut la charge de carburant, le coût unitaire s'est en fait replié de 1,7 % par rapport au deuxième trimestre de 2007 grâce à des réductions opérées dans tous les grands postes de dépenses, hormis les coûts de propriété et les frais liés aux communications et technologies de l'information. L'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain, les économies associées aux nouveaux avions 777 de Boeing et les réductions issues d'autres programmes de compression ont surtout joué dans la réduction globale des coûts unitaires d'Air Canada par rapport au deuxième trimestre de 2007. La hausse des coûts de propriété unitaires rend compte des investissements d'Air Canada dans de nouveaux appareils ainsi que dans la modernisation des cabines de ses appareils existants.

Le deuxième trimestre de 2008 d'Air Canada se solde par un bénéfice net de 122 M\$, qui comprend un gain net de 176 M\$ sur instruments financiers constatés à la juste valeur et un gain net de 48 M\$ sur les éléments monétaires libellés en devises. Ce résultat se compare à un bénéfice net de 155 M\$ au deuxième trimestre de 2007, qui comprenait une perte nette sur

instruments financiers de 6 M\$ et un gain net de 160 M\$ sur des éléments monétaires libellés en devises. Air Canada déclare un bénéfice (de base et dilué) de 1,22 \$ par action, avant ajustement. Après ajustement, la compagnie aérienne déclare un bénéfice (de base et dilué) de 0,80 \$ par action. Le résultat par action a été ajusté de manière à en retrancher le gain sur immobilisations de 5 M\$ (après impôts) et le gain de change de 37 M\$ (après impôts) du deuxième trimestre de 2008.

Le BAIIALA se chiffre à 249 M\$, soit 50 M\$ de moins qu'au deuxième trimestre de 2007.

« Je suis heureux de pouvoir annoncer de solides résultats d'exploitation pour le trimestre en dépit des difficultés que traverse actuellement notre secteur et qui viennent notamment de l'envolée inexorable des cours du carburant, dit Montie Brewer, président et chef de la direction. Le marché intra-canadien, qui s'est montré plus résilient que les autres, a soutenu la croissance de notre chiffre d'affaires pendant le trimestre, si bien que nous avons pu accroître nos rendements unitaires par l'introduction réussie de plusieurs majorations tarifaires et suppléments carburant.

« Je suis tout particulièrement fier de notre personnel, qui a su rester bien focalisé sur nos affaires à l'approche de la saison de pointe estivale. Tous ensemble, nous avons réussi à atteindre les objectifs de ponctualité que nous nous étions fixés pour le trimestre, et à placer Air Canada en tête de liste des plus grands transporteurs nord-américains pour ce qui est de la ponctualité des arrivées.

« Nous avons aussi mieux maîtrisé les coûts sur lesquels nous pouvons agir. Si l'on exclut le kérosène, notre coût unitaire s'est replié de 1,7 % pendant le trimestre, tandis que nos mesures permanentes de compression devraient nous rapporter une centaine de millions de dollars d'économies pour 2008. Nous avons eu aussi recours à des opérations de couverture pour contrer le gros de la flambée des cours du kérosène, et même si nous avons amélioré de beaucoup notre consommation de carburant en exploitant les avions les plus jeunes et les moins énergivores de tous les transporteurs réseaux d'Amérique du Nord, cela ne se révélera pas suffisant. Aussi, dans une démarche de réduction continue de notre consommation énergétique, avons-nous confié à une équipe interservices la tâche de trouver des moyens nouveaux et plus efficaces de réduire le poids global de nos appareils.

« Plus le prix d'un vol pour le consommateur rendra plus fidèlement compte du prix sous-jacent du kérosène, plus nous prévoyons que la demande ira ralentissant. Nous continuerons néanmoins d'être à la hauteur du défi en proposant de nouvelles formules commerciales inédites, en gérant sainement notre capacité et en continuant de réduire nos coûts. J'ai bon espoir qu'Air Canada sera bien positionnée pour soutenir la concurrence grâce à son parc aérien rajeuni et plus efficace, à son modèle commercial primé, à ses produits populaires sur le marché et, tout particulièrement, grâce à son personnel, qui continue de montrer professionnalisme et dévouement dans la recherche de la fidélité des clients », conclut M. Brewer.

Au 30 juin 2008, Air Canada disposait de 1,5 M\$ en trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme. Air Canada a également une facilité de crédit renouvelable garantie de 400 M\$ sur laquelle la Société ne peut prélever aucun montant tant que la Société et les prêteurs ne se seront pas entendus sur des modifications satisfaisantes pour les deux parties relativement à un engagement financier et à d'autres conditions. Après le 30 juin 2008, la Société et les prêteurs ont conclu un accord modificateur selon lequel les deux parties s'engagent à négocier les

AIR CANADA 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

conditions modifiées de la facilité et selon lequel la Société consent à ne pas demander de financement au titre de la facilité jusqu'à ce que les modifications soient acceptées. Comme le résultat des négociations est incertain, rien ne peut garantir que des modifications satisfaisantes pour les deux parties seront convenues, que la Société pourra prélever des sommes sur la facilité, que la Société ne décidera pas de résilier la facilité ou qu'une facilité de rechange sera établie. Si la facilité de crédit devait être résiliée, les actifs garantissant la facilité de crédit devraient permettre d'obtenir des liquidités équivalentes à celles qui auraient été obtenues aux termes de la facilité. De plus, Air Canada possède ou conserve un intérêt dans un large éventail d'actifs liés au matériel volant, par exemple neuf appareils 777 de Boeing, 60 appareils d'Embraer et des stocks. Ces actifs pourraient permettre à Air Canada de faire passer ses liquidités à environ 800 M\$.

Réalisations du deuxième trimestre de 2008

- Mise en service de trois 777-300ER de Boeing pendant le trimestre. Air Canada est la première compagnie nord-américaine à exploiter cet appareil économique en carburant de la toute dernière génération. À ce jour, Air Canada a pris livraison de 15 des 18 appareils 777 de Boeing qui doivent lui être livrés d'ici 2009.
- Achèvement à hauteur de plus de 80 % du programme de réaménagement des cabines de ses appareils existants, le reste devant avoir complété leur cure de rajeunissement à l'automne 2008, à l'exception de la flotte d'A330 d'Airbus, dont les cabines devraient avoir été modernisées d'ici au début de 2009.
- Taux de ponctualité à l'arrivée de 86 % pour le trimestre, soit 6 points de plus qu'il y a un an, ce qui place Air Canada en tête de file des dix grands transporteurs américains, d'après le classement du département américain des Transports sur l'aviation commerciale en Amérique du Nord.
- Versement de 6,3 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 16,7 M\$ pour le premier semestre de 2008.
- Versement de 76 M\$ de cotisations patronales pendant le trimestre à l'égard des régimes de retraite à prestations déterminées d'Air Canada, dont 23 M\$ au titre du coût des services passés, conformément à l'entente avec le Bureau du surintendant des institutions financières.
- Choix, par 49 % des consommateurs canadiens pendant le trimestre, d'un tarif de vol intra-Canada supérieur au bas de la gamme *Tango*, soit 3 points de plus en un an.
- Hausse de 76 % des produits tirés des *Passes de vol* par rapport au trimestre correspondant de 2007, représentant environ 5,2 % du chiffre d'affaires tiré des lignes nord-américaines.
- Poursuite de l'élargissement de l'éventail de *Passes de vol* et extension des formules de paiement par abonnement tant aux vols illimités qu'aux crédits fixes, à la faveur du

lancement de la *Passe Super Affaires*, ainsi que de la *Passe Québec* et de la *Passe Ontario*, aux vols illimités, pour la saison estivale.

- Taux canadien de pénétration Web de 65 % sur les lignes intérieures pour le deuxième trimestre – en hausse de 2 points en un an. Taux combiné canado-américain de 53 % pour les vols transfrontaliers – soit 3 points de plus qu’au trimestre de 2007.
- Taux de 74 % des réservations de vols intérieurs, et de 63 % une fois combinées aux réservations de vols transfrontaliers, 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 deuxième trimestre – soit 1 point de plus qu’il y a un an.
- Introduction des bornes libre-service Air Canada pour l’étiquetage des bagages à Paris-Charles-de-Gaulle, premier aéroport international à proposer ces services après Toronto, Montréal et Vancouver.
- Gains de productivité sur les plans du parc aérien et de l’exploitation, contribuant à des économies de quelque 18 millions de litres de kérosène, en dépit d’une hausse de 2,4 % du trafic au deuxième trimestre de 2008 par rapport au trimestre correspondant de 2007. Il en a résulté une réduction de 46 456 tonnes d’émissions de CO₂, soit l’équivalent du retrait de 11 614 automobiles de la circulation pendant un an.
- Financement par des clients d’Air Canada de la plantation de plus de 1 900 arbres, visant à compenser 9,5 tonnes d’émissions, soit l’équivalent du retrait de plus de 2 300 automobiles de la circulation pendant un an. Le programme de compensation des émissions de dioxyde de carbone a été lancé en mai 2007.
- Classée Meilleure compagnie aérienne à desservir le Canada par les lecteurs de la revue *Executive Travel* dans le cadre de leur sondage annuel.

AIR CANADA 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

Perspectives pour le reste de 2008

Comme elle l'annonçait dans son communiqué du 17 juin 2008, Air Canada continue de s'attendre à ce que, pour l'ensemble de l'exercice 2008, sa capacité (exprimée en SMO) sera à 1 % près ce qu'elle était à l'exercice précédent. Sur l'exercice 2008 au complet, la capacité devrait avoir augmenté d'environ 1 % par rapport à 2007 (alors qu'il avait été prévu dans le communiqué d'Air Canada du 17 juin 2008 qu'elle augmenterait de 2,5 % par rapport à 2007). Cette réduction de la croissance prévue de la capacité pour les vols intérieurs vient de la révision à la baisse de la capacité projetée pour l'horaire automne-hiver. Pour le troisième trimestre, Air Canada prévoit que la croissance en SMO se situera dans une fourchette allant de moins 2,5 % à moins 3,5 % par rapport au troisième trimestre de 2007.

Air Canada prévoit que, pour l'ensemble de l'exercice 2008, les charges d'exploitation par siège-mille offert (CESMO), exclusion faite du carburant, dépasseront de 1 ou 2 % le niveau de 2007 (il avait été prévu dans le communiqué d'Air Canada du 17 juin 2008 qu'elles augmenteraient d'au plus 1 %), principalement par suite de la réduction de capacité qui sera opérée au deuxième semestre. La compagnie aérienne cherche actuellement à maîtriser par tous les moyens les coûts d'exploitation sur lesquels elle peut agir et à atténuer le plus possible les effets de l'envolée prévue de la charge de carburant. Air Canada estime que les CESMO du troisième trimestre de 2008, exclusion faite du carburant, augmenteront de 4 ou 5 % par rapport à la période correspondante de 2007. L'augmentation prévue des CESMO au troisième trimestre de 2008 par rapport au troisième trimestre de 2007, compte non tenu du carburant, viendra surtout du plan de réduction de la capacité annoncé le 17 juin 2008.

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 flottes existantes. Cette hausse sera en partie annulée par la baisse prévue de jusqu'à 5 % des frais de location d'avions en 2008 par rapport à 2007 (baisse qu'Air Canada avait prévu être de l'ordre de 5 à 10 % dans son communiqué du 8 mai 2008).

Les prévisions actualisées ci-dessus partent de l'hypothèse, retenue par Air Canada, que le dollar se négociera en moyenne à 1,01 \$ CA pour 1 \$ US au troisième trimestre de 2008 comme pour l'ensemble de l'exercice 2008. Air Canada a en outre supposé que la croissance en Amérique du Nord et dans le reste du monde ralentira en 2008 et qu'il y aura une légère récession aux États-Unis. La flambée des prix du carburant continuera de se faire sentir sur le secteur de l'aviation commerciale. Aussi les perspectives d'Air Canada partent-elles d'un prix moyen de 0,90 \$ le litre de kérosène pour l'ensemble de l'exercice 2008, comparativement à 0,93 \$ le litre projeté dans le communiqué du 17 juin 2008 (après prise en compte des positions de couverture en cours). Pour le troisième trimestre de 2008, Air Canada prévoit que le prix du carburant (après couvertures) sera de 1,00 \$ le litre. Air Canada a couvert environ 49 % de ses besoins prévus en kérosène pour le reste de 2008.

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

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 deuxième 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, pour un rapprochement du BAIIALA au résultat d'exploitation.

En raison de la déconsolidation de Jazz en date du 24 mai 2007, les résultats consolidés d'Air Canada pour le deuxième trimestre de 2008 ne sont pas directement comparables aux résultats consolidés de la période correspondante de 2007. Le présent communiqué fait ressortir les points saillants des résultats d'Air Canada pour le deuxième trimestre de 2008 par comparaison aux résultats du secteur Services Air Canada du deuxième trimestre de 2007 – qui ne faisait pas entrer dans son périmètre de consolidation les résultats de Jazz. Tous les montants en numéraire sont exprimés en dollars canadiens.

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 ou 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 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 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 deuxième trimestre de 2008 d'Air Canada daté du 8 août 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

AIR CANADA 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

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. Outre les hypothèses présentées dans le présent communiqué, Air Canada a supposé que la croissance en Amérique du Nord et dans le monde ralentira en 2008 et qu'il y aura une légère récession aux États-Unis. Air Canada a supposé en outre que le dollar canadien se négociera en moyenne à 1,01 \$ CA pour 1,00 \$ US au troisième trimestre de 2008 et pour l'ensemble de l'exercice 2008, et que le cours moyen du carburant s'établira à 1,00 \$ le litre pour le troisième trimestre de 2008, et à 0,90 \$ 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

AIR CANADA 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

Points saillants

Jusqu'au 24 mai 2007, Air Canada comptait deux secteurs isolables : les Services Air Canada (dorénavant appelés Air Canada) et Jazz Air SEC (« Jazz »). Le tableau ci-dessous présente les points saillants de nature financière et statistique d'Air Canada pour les deuxième trimestre et premier semestre de 2008, ainsi que les points saillants de nature financière et statistique du secteur Services Air Canada, pour lesquels sont exclues du périmètre de consolidation les activités de Jazz, pour les deuxième trimestre et premier semestre de 2007.

(en millions de dollars canadiens sauf les montants par action)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2008	2007	Variation (\$)	2008	2007	Variation (\$)
Données financières						
Produits d'exploitation	2 782	2 639	143	5 509	5 179	330
Bénéfice (perte) d'exploitation avant provision spéciale ¹⁾	7	88	(81)	(5)	10	(15)
Bénéfice (perte) d'exploitation	7	88	(81)	(130)	10	(140)
Produits (charges) hors exploitation	128	(33)	161	21	(25)	46
Bénéfice (perte) avant participation sans contrôle, écart de change et impôts	135	55	80	(109)	(15)	(94)
Bénéfice (perte) de la période	122	155	(33)	(166)	121	(287)
Marge d'exploitation avant provision spéciale (%) ¹⁾	0,3 %	3,3 %	(3,0) pts	-0,1 %	0,2 %	(0,3) pt
Marge d'exploitation (%)	0,3 %	3,3 %	(3,0) pts	-2,4 %	0,2 %	(2,6) pts
BAILALA avant provision spéciale ¹⁾²⁾	249	299	(50)	471	428	43
BAILALA ²⁾	249	299	(50)	346	428	(82)
Marge BAILALA avant provision spéciale (%) ¹⁾²⁾	9,0 %	11,3 %	(2,3) pts	8,5 %	8,3 %	0,2 pt
Marge BAILALA (%) ²⁾	9,0 %	11,3 %	(2,3) pts	6,3 %	8,3 %	(2,0) pts
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	1 497	1 751	(254)	1 497	1 751	(254)
Flux de trésorerie disponibles	(11)	(621)	610	(184)	(807)	623
Ratio emprunts/capitaux propres ajusté	65,9 %	68,2 %	(2,3) pts	65,9 %	68,2 %	(2,3) pts
Résultat de base et dilué par action ³⁾	1,22 \$	1,55 \$	(0,33) \$	(1,66) \$	1,21 \$	(2,87) \$
			Variation (%)			Variation (%)
Statistiques d'exploitation						
Passagers-milles payants (PMP) (en millions)	12 884	12 580	2,4	25 215	24 394	3,4
Sièges-milles offerts (SMO) (en millions)	15 581	15 220	2,4	30 988	29 955	3,4
Coefficient d'occupation	82,7 %	82,7 %	-	81,4 %	81,4 %	-
Rendement unitaire par PMP (en cents) ⁴⁾	19,0	18,5	2,5	18,8	18,4	2,4
Produits passages par SMO (en cents) ⁴⁾	15,7	15,3	2,6	15,3	15,0	2,3
Produits d'exploitation par SMO (en cents) ⁴⁾	17,9	17,3	3,0	17,8	17,4	2,2
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	17,8	16,8	6,3	17,8	17,3	3,1
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	12,4	12,6	(1,7)	12,8	13,2	(3,3)
Effectif moyen (en milliers d'équivalents temps plein)	24,6	24,3	1,5	24,3	23,8	2,1
Avions en service à la clôture de la période ⁵⁾	343	329	4,3	343	329	4,3
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour) ⁶⁾	9,5	9,6	(1,3)	9,7	9,6	0,6
Longueur moyenne des étapes (en milles) ⁶⁾	847	855	(1,0)	862	865	(0,3)
Prix du litre de carburant (en cents) ⁷⁾	89,2	67,2	32,6	82,2	65,1	26,2
Consommation de carburant (en millions de litres)	946	941	0,5	1 893	1 866	1,4

1) Une provision pour les enquêtes sur le fret de 125 M\$ a été inscrite au premier trimestre de 2008.

2) Voir la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, dans le Rapport de gestion du deuxième trimestre de 2008 d'Air Canada daté du 8 août 2008 pour un rapprochement du BAILALA avant provision pour les enquêtes sur le fret au résultat d'exploitation et du BAILALA au résultat d'exploitation.

3) Le résultat de base et dilué par action correspond aux chiffres consolidés d'Air Canada selon les PCGR.

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.