

Communiqué

AIR CANADA DÉCLARE SES RÉSULTATS DU DEUXIÈME TRIMESTRE DE 2010 Amélioration de 188 M\$ du bénéfice d'exploitation et hausse de 147 % du BAIIALA par rapport au 2^e trimestre de 2009

MONTRÉAL, le 5 août 2010 – Air Canada a déclaré aujourd'hui un bénéfice d'exploitation de 75 M\$ pour son deuxième trimestre de 2010, comparativement à une perte d'exploitation de 113 M\$ au deuxième trimestre de 2009, soit une amélioration de 188 M\$. Le bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement et location d'avions (BAIIALA) de 333 M\$ s'inscrit en hausse de 198 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2009 (une augmentation de 147 %). Ces résultats cadrent avec les fourchettes de 60 M\$ à 80 M\$ pour le résultat d'exploitation et de 320 M\$ à 340 M\$ pour le BAIIALA qu'Air Canada avait annoncées dans son communiqué du 20 juillet 2010.

De déclarer Calin Rovinescu, président et chef de la direction : « C'est avec plaisir que j'annonce pour le deuxième trimestre des résultats plus solides qui traduisent bien, d'une part, la valeur de nos efforts visant à maximiser notre chiffre d'affaires tout en réduisant nos coûts, et d'autre part les signes encourageants d'une reprise progressive de l'économie. Bien que nous n'ayons pas encore regagné les niveaux de 2008, les produits et les rendements tirés de la cabine de haut rapport ont continué leur forte progression au cours des deux derniers trimestres. Même s'il nous reste beaucoup de pain sur la planche, nous avons atteint plusieurs des objectifs que nous nous sommes fixés ces 15 derniers mois, à savoir obtenir une situation de liquidité adéquate et assurer une gestion solide du chiffre d'affaires et un meilleur contrôle des coûts tout en élargissant notre réseau international. »

Les produits passages ont progressé de 256 M\$ (+12 %) par rapport au deuxième trimestre de 2009, par suite d'une hausse de 8,7 % du trafic et d'un gain de 3,3 % du rendement unitaire. A contribué à cette amélioration la reprise de l'activité économique, conjuguée aux retombées des mesures d'économies liées au Programme de transformation des coûts (PTC) d'Air Canada. Le relèvement de 5,3 % de la capacité au deuxième trimestre de 2010, poussée vers le haut par le regain des vols internationaux et des vols transfrontaliers avec les États-Unis, a été réalisé grâce à une utilisation plus efficace des appareils. La croissance de la capacité pendant le trimestre s'inscrit dans les priorités d'Air Canada pour 2010, qui sont notamment d'étendre ses ramifications à l'international et de transformer sa plaque tournante de Toronto en un lieu de transit pour les voyageurs arrivant de l'étranger en correspondance avec des vols intérieurs, des vols transfrontaliers ou d'autres destinations internationales.

« Les marchés asiatiques et européens, sur lesquels nous avons accru notre capacité, obtiennent de bons résultats, en particulier pour les lignes transpacifiques qui ont enregistré une augmentation des produits de 37 % en regard d'un trafic solide et de rendements qui se sont inscrits en croissance, d'ajouter M. Rovinescu. Une bonne part de l'accroissement du trafic international est venue des démarches que nous avons accentuées en vue d'attirer plus de trafic de correspondance à Toronto et dans nos autres plaques tournantes canadiennes, tout comme de notre association à la coentreprise transatlantique A++, en voie de finalisation. »

Les produits passages par siège-mille offert (PPSMO) ont progressé de 6,6 % par rapport au deuxième trimestre de 2009, par suite à la fois de la hausse de 3,3 % des rendements unitaires et d'un gain de 2,6 points du coefficient d'occupation. Air Canada estime que l'appréciation du dollar canadien au deuxième trimestre de 2010 par rapport au deuxième trimestre de 2009 a été à l'origine de la diminution de 102 M\$ des produits passages réseau libellés en devises au deuxième trimestre de 2010 et de l'atténuation de 4,8 points du gain marqué par les PPSMO. N'eût été de l'effet du change, les PPSMO réseau auraient augmenté de 11,4 %. La hausse de 6,6 % des PPSMO réseau du deuxième trimestre de 2010 cadre avec ce qu'Air Canada avait annoncé dans son communiqué du 20 juillet 2010.

Pour le deuxième trimestre de 2010, la hausse des produits tirés de la cabine de haut rapport a représenté presque la moitié de l'augmentation des produits passages réseau en glissement annuel. Cette hausse a été alimentée par des hausses de 15,8 % du trafic et de 12,9 % du rendement unitaire. La reprise progressive des voyages d'affaires, combinée aux mesures d'amélioration de la qualité des revenus – l'une des grandes priorités d'Air Canada pour 2010 –, a donné lieu à cette forte progression du rendement du service de haut de gamme. Même si l'amélioration des produits rapportés par le service de haut de gamme au deuxième trimestre de 2010 constitue un gain notable en un an, ces produits et rendements restent quand même inférieurs à ceux du deuxième trimestre de 2008, car si les PPSMO en cabine de haut de gamme ont augmenté de 24,1 % par rapport à il y a un an, ils restent quand même moindres qu'au deuxième trimestre de 2008. Comparativement au deuxième trimestre de 2008, les PPSMO de la cabine de haut rapport du deuxième trimestre 2010 se sont repliés de 2,9 %. Cela n'en reste pas moins une amélioration par rapport au repli du premier trimestre de 2010, où les PPSMO avaient reculé de 5,2 % par comparaison avec ceux du premier trimestre de 2008.

Les charges d'exploitation se sont accrues de 107 M\$ (+4 %) comparativement au deuxième trimestre de 2009, par suite surtout de l'augmentation de capacité, mais aussi de la hausse des prix du carburant par rapport à un an plus tôt et des augmentations de la charge de retraite et des commissions versées. Ces augmentations ont été en partie annulées par l'incidence de l'appréciation du dollar canadien vis-à-vis des devises comparativement au deuxième trimestre de 2009, laquelle aurait fait baisser les charges d'exploitation de 151 M\$ par rapport à la période correspondante de 2009, ainsi que par une réduction des charges de maintenance avions en glissement annuel. Les mesures d'économie déployées à ce jour au titre du PTC ont aussi permis de comprimer plusieurs catégories de charges d'exploitation, dont les salaires, les frais liés à l'achat de capacité à Jazz, les redevances aéroportuaires, les technologies de l'information, les services d'escale, la publicité et la promotion, et les « autres » charges d'exploitation.

Le coût unitaire, mesuré en charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO »), a fléchi de 0,9 % au deuxième trimestre de 2010 par rapport au deuxième trimestre de 2009. Exclusion faite de la charge de carburant, les CESMO ont diminué de 4,2 % en glissement annuel, ce qui est conforme à ce qu'Air Canada avait annoncé dans son communiqué du 20 juillet 2010. Les retombées favorables de l'appréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation libellées en devises (surtout en dollars US) ont été le principal facteur à contribuer à la baisse des CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) au deuxième trimestre de 2010; elles ont été atténuées par l'augmentation des charges sociales et des commissions versées.

AIR CANADA 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

Air Canada estime que la fermeture de l'espace aérien européen à la mi-avril par suite des perturbations causées par un nuage de cendres volcaniques, en perturbant son horaire de vols transatlantiques, aurait occasionné un manque à gagner d'environ 20 M\$ sur le résultat d'exploitation du deuxième trimestre.

Pour son deuxième trimestre de 2010, Air Canada déclare une perte nette de 203 M\$, qui tient compte de 54 M\$ d'intérêts débiteurs sur sa facilité de crédit à long terme garantie, et de 156 M\$ de perte de change – contre un bénéfice net de 155 M\$ au deuxième trimestre de 2009, lequel tenait compte d'un gain de change de 355 M\$.

Avant ajustement, la perte diluée d'Air Canada se chiffre à 0,72 \$ par action pour le deuxième trimestre de 2010 et, après ajustement, à 0,26 \$ par action. Cet ajustement du résultat par action d'Air Canada au deuxième trimestre de 2010 permet de faire exclusion de la perte de change de 156 M\$.

Au 30 juin 2010, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme d'Air Canada se chiffraient à 1,815 G\$ et représentaient presque 18 % de ses produits d'exploitation en glissement annuel. Au 31 juillet 2010, les soldes de trésorerie d'Air Canada s'établissaient à environ 1,8 G\$.

Le 3 août 2010, Air Canada a conclu le placement privé de deux séries de billets garantis prioritaires de premier rang formées de 600 M\$ US de billets garantis prioritaires de premier rang échéant en 2015 et de 300 M\$ de billets garantis prioritaires de premier rang échéant en 2015. Le 3 août 2010, Air Canada a aussi conclu le placement privé de 200 M\$ US de billets garantis prioritaires de deuxième rang échéant en 2016. Air Canada a tiré de ces opérations un produit net de 1,075 G\$, déduction faite des frais de transaction, commissions de placement et escomptes. Air Canada a affecté environ 729 M\$ de ce produit net au remboursement de l'encours de sa facilité de crédit à terme garantie.

D'ajouter M. Rovinescu : « En ayant accès aux marchés des capitaux américain et canadien, nous disposons actuellement de plus de 2 milliards de dollars de liquidités, dépassant ainsi l'objectif de 15 % que nous nous étions précédemment fixé en la matière pour les produits d'exploitation des douze derniers mois. Grâce aux progrès solides réalisés, nous avons établi des objectifs encore plus ambitieux pour 2010, les faisant passer de 270 M\$ à 300 M\$. Notre cible pour 2011 a, elle, été portée de 500 M\$ à 530 M\$, en rythme annualisé.

« Notre stratégie de revalorisation du service clientèle et de prestation d'un produit hors pair continue de faire des progrès par rapport à il y a un an en ce qui a trait à la satisfaction de la clientèle. Qu'on en juge seulement par les prix prestigieux qui ont été décernés à Air Canada dans les derniers mois par des représentants du milieu. Au deuxième trimestre, notamment, selon un sondage Skytrax mené dans le monde auprès de plus de 17 millions de voyageurs aériens, Air Canada a été classée « Meilleure compagnie aérienne d'Amérique du Nord ».

AIR CANADA 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

« Ces réalisations traduisent bien, à mon sens, les transformations qui sont en train de s'opérer à Air Canada. Nous les devons au formidable travail d'équipe du personnel d'Air Canada, à qui je tiens à communiquer ma gratitude pour le travail bien fait et l'attention qu'il a continué de faire porter au cours des 15 derniers mois sur la concrétisation de nos priorités. Nous avons réalisé – ensemble – la majeure partie des objectifs que nous nous sommes fixés, et nous sommes en train de faire d'Air Canada une compagnie solide et financière durable, dont nous pouvons être fiers. »

Perspectives actuelles

Comme l'annonçait le communiqué d'Air Canada du 20 juillet 2010, pour l'ensemble de l'exercice 2010, Air Canada compte accroître sa capacité réseau (mesurée en sièges-milles offerts ou SMO) de l'ordre de 6 à 7,5 % et augmenter la capacité de ses lignes intérieures de jusqu'à 1,0 % par rapport au niveau de 2009. Cet accroissement de la capacité devrait se réaliser sans une augmentation du parc d'avions d'Air Canada, grâce à une utilisation accrue du parc. Toujours selon le communiqué d'Air Canada du 20 juillet 2010, Air Canada s'attend que, pour l'exercice 2010, les CESMO (hormis la charge de carburant) diminueront de l'ordre de 3,5 à 4,5 % par rapport à leur niveau de 2009. Pour le troisième trimestre de 2010, Air Canada prévoit une augmentation de la capacité réseau exprimée en SMO de l'ordre de 7,0 à 8,0 % par rapport au troisième trimestre de 2009 et une diminution de l'ordre de 4,5 à 5,5 % des CESMO, charge de carburant non comprise, par rapport au troisième trimestre de 2009.

Au milieu de 2009, Air Canada avait lancé son Programme de transformation des coûts, lequel établissait des initiatives visant à produire des hausses annualisées du chiffre d'affaires et des réductions des coûts, sous forme notamment d'une bonification des contrats et d'une amélioration des méthodes d'exploitation et de la productivité. Les efforts d'Air Canada pour optimiser le chiffre d'affaires au moyen du PTC a permis de mettre au jour de nouvelles occasions à saisir et de rehausser celles qui étaient déjà présentes. Air Canada a ainsi pu accroître son objectif du PTC pour 2010, le faisant passer de 270 M\$ à 300 M\$, et porter l'objectif global du PTC pour la fin de 2011 de 500 M\$ à 530 M\$, en rythme annualisé, par rapport à ce qui avait été annoncé par voie de communiqué de presse le 6 mai 2010. À la date du présent communiqué, Air Canada avait atteint, sur une base annualisée, 275 M\$ de son objectif de 300 M\$ pour le PTC en 2010 et 300 M\$ de son objectif global de 530 M\$ pour d'ici la fin de 2011. Air Canada estime que le PTC est l'une de ses plus importantes priorités.

En ce qui concerne les perspectives actuelles, Air Canada part de l'hypothèse que l'économie nord-américaine poursuivra sa lente reprise en 2010. Il a également été présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,04 \$ CA pour 1,00 \$ US au troisième trimestre de 2010 et pour l'ensemble de 2010, et que le cours du carburant s'établirait en moyenne à 0,67 \$ le litre pour le troisième trimestre de 2010 et à 0,69 \$ le litre pour l'ensemble de 2010 (dans les deux cas, compte non tenu des positions de couverture en place).

AIR CANADA 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

Le tableau ci-après récapitule les perspectives susmentionnées visant Air Canada et notamment les principales hypothèses retenues pour le troisième trimestre et la totalité de l'exercice de 2010 :

	Exercice 2010 par rapport à l'exercice 2009	3^e trim. 2010 par rapport au 3^e trim. 2009
<u>Perspectives actuelles</u>		
Capacité en sièges-milles offerts (réseau)	hausse de l'ordre de 6 à 7,5 %	hausse de l'ordre de 7,0 à 8,0 %
Capacité en sièges-milles offerts (Canada)	hausse de jusqu'à 1,0 %	
Charges d'exploitation par SMO, hormis la charge de carburant	baisse de l'ordre de 3,5 à 4,5 %	baisse de l'ordre de 4,5 à 5,5 %
<u>Principales hypothèses</u>		
Change du dollar CA au dollar US	1,04 \$	1,04 \$
Prix du litre de carburant (déduction faite des opérations de couverture)	0,69 \$	0,67 \$
Économie nord-américaine	poursuite de la lente reprise	poursuite de la lente reprise

Les perspectives ici annoncées constituent des énoncés prospectifs au sens où l'entendent les lois sur les valeurs mobilières; elles partent d'hypothèses diverses et sont exposées à des risques multiples. On se reportera à cet égard à la *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs* qui suit.

1) Mesures hors PCGR

Air Canada utilise le « résultat 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 non vérifiés intermédiaires d'Air Canada et les notes y afférentes ainsi que son rapport de gestion pour le deuxième trimestre de 2010 peuvent être consultés sur son site au aircanada.com et seront déposés sur SEDAR au www.sedar.com. Le lecteur est invité à se reporter au rapport de gestion du deuxième trimestre de 2010 d'Air Canada 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 26 mars 2010, veuillez consulter le site d'Air Canada au aircanada.com ou SEDAR au www.sedar.com.

AIR CANADA 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

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 comme les éruptions volcaniques 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 13, « Facteurs de risque », du rapport de gestion du deuxième trimestre de 2010 d'Air Canada, ainsi qu'à la rubrique 19, « Facteurs de risque » du rapport de gestion de 2009 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.

- 30 -

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

Internet : 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 pour les périodes indiquées ci-après.

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action ou indication contraire)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2010	2009	Variation (\$)	2010	2009	Variation (\$)
Données financières						
Produits d'exploitation	2 625	2 330	295	5 144	4 721	423
Bénéfice (perte) d'exploitation	75	(113)	188	(51)	(301)	250
Charges hors exploitation	(147)	(80)	(67)	(222)	(189)	(33)
Perte avant participation sans contrôle, écart de change et impôts	(72)	(193)	121	(273)	(490)	217
Bénéfice (perte) de la période	(203)	155	(358)	(288)	(245)	(43)
Marge d'exploitation (%)	2,9 %	(4,8) %	7,7 pts	(1,0) %	(6,4) %	5,4 pts
BAIIALA ¹⁾	333	135	198	471	192	279
Marge de BAIIALA (%) ¹⁾	12,7 %	5,8 %	6,9 pts	9,2 %	4,1 %	5,1 pts
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	1 815	907	908	1 815	907	908
Flux de trésorerie disponibles ²⁾	297	(140)	437	512	(79)	591
Ratio emprunts-capitaux propres ajusté (%) ³⁾	81,0 %	89,7 %	(8,7) pts	81,0 %	89,7 %	(8,7) pts
Résultat de base et dilué par action	(0,72) \$	1,55 \$	(2,27) \$	(1,03) \$	(2,45) \$	1,42 \$
Statistiques d'exploitation			Variation (%)			Variation (%)
Passagers-milles payants (PMP) (en millions)	12 896	11 862	8,7	24 588	22 846	7,6
Sièges-milles offerts (SMO) (en millions)	15 523	14 735	5,3	30 250	28 557	5,9
Coefficient d'occupation (%)	83,1 %	80,5 %	2,6 pts	81,3 %	80,0 %	1,3 pt
Produits passages par PMP (en cents)	17,9	17,3	3,3	17,9	17,8	0,6
Produits passages par SMO (en cents)	14,8	13,9	6,6	14,5	14,2	2,2
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	16,9	15,8	7,0	17,0	16,5	2,9
Charges d'exploitation par SMO (CESMO) (en cents)	16,4	16,6	(0,9)	17,2	17,6	(2,3)
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	12,2	12,7	(4,2)	12,9	13,5	(4,2)
Effectif moyen (en milliers d'ETP) ⁴⁾	23,1	23,2	(0,8)	23,0	23,0	-
Avions en service à la clôture de la période ⁵⁾	328	334	(1,8)	328	334	(1,8)
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour) ⁶⁾	9,7	9,2	5,4	9,6	9,2	4,9
Longueur moyenne des étapes (en milles) ⁶⁾	853	837	1,9	855	839	1,9
Prix du litre de carburant (en cents) ⁷⁾	71,1	65,4	8,7	70,9	68,3	3,8
Consommation de carburant (en millions de litres)	924	870	6,2	1 796	1 697	5,8

1) Le BAIIALA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement et locations d'avions) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Voir la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion du deuxième trimestre de 2010 d'Air Canada pour un rapprochement du BAIIALA au résultat d'exploitation.

2) Les flux de trésorerie disponibles (à savoir les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation plus les nouvelles immobilisations) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. On se reportera à la rubrique 7.5 du rapport de gestion du deuxième trimestre de 2010 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.

3) 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. On se reportera à la rubrique 7.2 du rapport de gestion du deuxième trimestre de 2010 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.

4) Rend compte des équivalents temps plein (« ETP ») à Air Canada, à l'exclusion des ETP à Jazz et chez des transporteurs tiers exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.

5) Comprend les avions de Jazz visés par le CAC de Jazz.

6) 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.

7) Compte tenu des frais de transport et déduction faite des résultats de couverture du carburant.