AIR CANADA

Communiqués

Air Canada annonce ses résultats du 1er trimestre de 2009

POINTS SAILLANTS DU 1er TRIMESTRE

- Perte d'exploitation de 188 M$, contre une perte d'exploitation (avant provision pour les enquêtes et procédures sur le fret) de 12 M$ au premier trimestre de 2008.
- Baisse de 300 M$, ou 13 %, des produits passages par rapport au premier trimestre de 2008, par suite d'une diminution de 10,9 % du trafic et, dans une moindre mesure, d'un repli de 2,3 % du rendement unitaire.
- Baisse de 3 % des PPSMO par rapport au premier trimestre de 2008, par suite surtout de la baisse de rendement.
- Augmentation de 5 % du coût unitaire par rapport au premier trimestre de 2008, conséquence surtout de la dépréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar américain.
- Perte nette de 400 M$, comparativement à une perte nette de 288 M$ au premier trimestre de 2008. La perte nette du premier trimestre de 2008 comprenait une provision de 125 M$ liée aux enquêtes et procédures sur le fret.
- BAIIALA de 57 M$, en recul de 165 M$ par rapport au BAIIALA (avant provision pour les enquêtes et procédures sur le fret) de 222 M$ au trimestre correspondant de 2008.
- Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme de 1,1 G$ au 31 mars 2009.MONTREAL, le 8 mai /CNW Telbec/ - Air Canada déclare aujourd'hui une perte d'exploitation de 188 M$ pour son premier trimestre de 2009, comparativement à une perte d'exploitation (avant provision pour les enquêtes et procédures sur le fret) de 12 M$ au premier trimestre de 2008. La perte nette de 400 M$ du premier trimestre de 2009 comprend une perte de change de 101 M$, alors que la perte nette de 288 M$ du premier trimestre de 2008 comprenait une provision de 125 M$ pour les enquêtes et procédures sur le fret et une perte de change de 89 M$.

Par rapport au premier trimestre de 2008, les produits passages ont diminué de 300 M$, ou 13 %, pour s'établir à 2 011 M$ au premier trimestre de 2009, en raison de la baisse du trafic et, dans une moindre mesure, du repli du rendement unitaire. Le ralentissement économique, la baisse considérable des voyages d'affaires et la concurrence en matière de prix ont contribué à la diminution des produits passages à l'échelle du réseau. Au premier trimestre de 2009, la Société a réduit de 10,3 % sa capacité globale par rapport au trimestre correspondant de 2008. Mais le trafic a fléchi de 10,9 % pendant le trimestre, ce qui a fait baisser de 0,5 point le coefficient d'occupation par rapport à un an plus tôt.

Le rendement réseau a reculé de 2,3 % par rapport au premier trimestre de 2008, traduisant la baisse de la demande de déplacements en avion, la réduction des voyages d'affaires à haut rapport et les diminutions de prix visant à stimuler le trafic. Pour l'ensemble du réseau, les produits passages par siège-mille offert ("PPSMO") ont diminué de 3,0 % par rapport au premier trimestre de 2008, du fait surtout de la baisse du rendement unitaire.

Par rapport au premier trimestre de 2008, les charges d'exploitation du premier trimestre de 2009 ont baissé de 160 M$, ou 6 %. Cette baisse a été réalisée en dépit de charges supplémentaires de 170 M$ attribuables à la dépréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar américain.

Pour le premier trimestre de 2009, le coût unitaire, qui correspond aux charges d'exploitation par siège-mille offert ("CESMO"), s'est accru de 5,0 % par rapport au premier trimestre de 2008. A l'exclusion de la charge de carburant, les CESMO ont progressé de 9,4 % en glissement annuel, en raison surtout de la forte dépréciation du dollar canadien vis-à-vis du dollar américain par rapport au premier trimestre de 2008. La réduction de la capacité depuis un an a également été un facteur de croissance des CESMO en glissement annuel, vu que les coûts d'Air Canada sont structurés de telle sorte que les coûts fixes ne varient pas en fonction de l'évolution de la capacité à court terme. Un autre facteur en a été la hausse des coûts de propriété, qui rend compte des investissements qu'Air Canada a réalisés dans l'achat de nouveaux appareils.

L'augmentation de 9,4 % des CESMO au premier trimestre de 2009, charge de carburant non comprise, s'est révélée inférieure aux projections à cet égard publiées dans le communiqué de la Société du 13 février 2009, où il avait été annoncé une hausse de l'ordre de 13,5 % à 14,5 % des CESMO par rapport à la période correspondante de 2008. Cette différence s'explique essentiellement par certaines charges d'exploitation constatées au premier trimestre de 2009 qui se sont révélées plus basses que prévu. Il s'agit en l'occurrence des charges de retraite et charges complémentaires de retraite, des frais de maintenance avions, des frais de location d'avions, des frais acquittés au titre du contrat d'achat de capacité avec Jazz, des commissions ainsi que des charges liées à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada.

La perte nette de 400 M$ pour le premier trimestre tient compte d'une perte de change de 101 M$, contre une perte nette de 288 M$ au premier trimestre de 2008, qui comprenait une provision de 125 M$ pour les enquêtes et procédures sur le fret et une perte de change de 89 M$. Le BAIIALA se chiffre à 57 M$, en repli de 165 M$ par rapport au premier trimestre de 2008.

Air Canada déclare une perte (de base et diluée) de 4,00 $ par action, avant ajustement. Après ajustement, la perte (de base et diluée) s'établit à 2,99 $ par action. Cet ajustement du résultat par action vise à retrancher l'effet de la perte de change de 101 M$.

De commenter Calin Rovinescu, président et chef de la direction : "Même si la baisse des prix du carburant par rapport aux niveaux records de l'an

dernier a permis d'atténuer quelque peu les répercussions du repli de la demande, le secteur de l'aviation commerciale dans son ensemble doit encore affronter une conjoncture particulièrement difficile, à laquelle Air Canada n'échappe pas.

"Depuis que j'ai accédé à la direction générale de la compagnie il y a à peine cinq semaines, j'ai cherché à focaliser mon attention sur les priorités immédiates d'Air Canada, outre celles qui sont liées aux conséquences de cette récession longue et tenace. Nous avons en place une solide équipe de direction et, ensemble, nous nous attaquons à chacune de ces priorités, une à la fois. Il s'agit en l'occurrence d'obtenir un allégement de nos obligations de capitalisation des retraites, d'augmenter notre trésorerie, de trouver de nouvelles sources de revenus tout en gagnant la fidélité de nos clients, de réduire nos coûts unitaires en vue de les ramener à des niveaux compétitifs et, à plus longue échéance, de dégager des marges acceptables en créant de la valeur pour nos clients et pour nos actionnaires par une croissance rentable.

"En tout premier lieu, nous devons obtenir un allégement à l'égard de la capitalisation de nos régimes de retraite. Nous cherchons résolument un moyen de maintenir en place les régimes à prestations déterminées d'Air Canada sans avoir pour autant à restructurer la formule de calcul des prestations de retraite. Cela dit, il nous faudra trouver une solution intermédiaire en ce qui concerne la capitalisation des régimes, du moins d'ici à ce que le gouvernement fédéral apporte des modifications permanentes à la réglementation en la matière. Nous sommes actuellement en pourparlers avec nos syndicats ainsi qu'avec le gouvernement fédéral afin de trouver une autre formule de capitalisation.

"Notre deuxième priorité est de regarnir nos coffres afin de traverser le ralentissement économique actuel. Nous menons actuellement des discussions avec des prêteurs éventuels qui devraient nous ouvrir la porte à de nouvelles sources de financement. Il ne fait aucun doute que les marchés du crédit restent très serrés. Air Canada n'en détient pas moins d'importants actifs qui sont susceptibles d'intéresser des prêteurs. Elle peut de plus compter sur plusieurs entreprises partenaires qui ont tout à gagner à ce qu'elle reste en bonne santé financière.

"Notre troisième priorité sera de faire preuve de créativité dans la recherche de nouvelles sources de revenus. La baisse des voyages d'affaires - très lucratifs - nous pousse à changer de stratégie et à rechercher de nouvelles lignes et de nouveaux produits et tarifs. Nous comptons également nous appuyer davantage sur notre partenariat avec Aéroplan, comme nous l'avons d'ailleurs fait récemment en concluant une entente rendant disponibles 250 000 places supplémentaires aux membres d'Aéroplan dans nos avions, avec l'objectif triple d'accroître notre chiffre d'affaires, de gagner la fidélité de nos clients et de bien différencier notre marque de celles de la concurrence. Au nombre des autres mesures axées sur le client que nous avons prises, nous offrons maintenant à nos clients la "garantie du tarif le plus bas" et nous avons supprimé les frais liés aux centres d'appels. Certes, le contexte dans lequel nous évoluons est régi par la règle des bas prix, mais cela ne signifie pas pour autant que nous allons concéder une quelconque part de marché à nos rivaux sans chercher à ajouter de la valeur à notre produit en vue de la préserver.

"Quatrième priorité : abaisser les coûts unitaires d'Air Canada, qui ne sont tout simplement pas compétitifs. Même si nous sommes déjà parvenus à mettre en évidence plus de 250 millions de dollars d'économies possibles à l'échelle de la compagnie, il nous reste beaucoup à faire. Nos produits unitaires ont toujours été bien plus élevés que ceux de nos concurrents, et même si notre clientèle de haut rapport restera un marché clé, nous ne saurions compter sur ce seul segment pour couvrir complètement les coûts plus élevés à l'avenir.

"Pour ce qui est du plus long terme, notre objectif est de transformer la compagnie aérienne de manière qu'elle puisse créer et proposer les produits auxquels nos clients attachent de la valeur, et de fournir le niveau de service qui saura les fidéliser - le tout à un coût qui favorisera la rentabilité et la croissance et qui récompensera nos actionnaires. L'engagement de nos employés est indispensable à cette transformation. Aussi ai-je l'intention de développer une culture qui encouragera et récompensera l'initiative individuelle, et où chacun de nos employés se sentira ainsi responsabilisé et enclin à agir.

"L'économie mondiale finira par se redresser. En tant que PDG, mon rôle est de m'assurer qu'Air Canada saura traverser les difficultés économiques actuelles et en ressortir bien positionnée pour reprendre de plus belle, qu'elle aura accès à des liquidités suffisantes et qu'elle procurera aux actionnaires les rendements qu'ils attendent de leurs investissements. Air Canada possède plusieurs atouts. Notre marque jouit d'une grande notoriété. Notre parc aérien a été récemment modernisé et il est désormais l'un des plus jeunes d'Amérique du Nord. Notre réseau est vaste et jalonné de plaques tournantes stratégiquement situées. Nous pouvons compter sur de solides partenaires à l'international au sein du réseau Star Alliance. Nos employés sont réputés pour leur grand professionnalisme. Et cela est sans compter la valeur que nous procure notre association avec Aéroplan, l'un des plus grands programmes de fidélisation dans le monde. A nous maintenant de déployer ces atouts de manière à traverser le court terme pour bien assurer notre pérennité", de conclure M. Rovinescu.

Le point sur les régimes de retraite

Au 31 décembre 2008, la Société a indiqué que le déficit de solvabilité de ses régimes de retraite agréés au 1er janvier 2009, qui sert à déterminer les besoins en capitalisation, était estimé à environ 3 200 M$. Au premier trimestre de 2009, cette estimation a été ramenée à 2 850 M$ en raison de nouvelles informations concernant le taux de rente devant être appliqué pour l'actualisation des obligations au titre de la capitalisation des régimes de retraite.

En mars 2009, le gouvernement du Canada a proposé des règlements visant à instaurer des mesures dans le but d'alléger temporairement la capitalisation

du déficit de solvabilité des régimes de retraite à prestations déterminées sous réglementation fédérale. Dans leur version actuelle, les mesures projetées comprennent l'élévation de la limite actuelle de 110 % à 115 % pour 2009, en ce qui a trait au lissage des fluctuations de la valeur de l'actif sur cinq ans, et le prolongement de la période de capitalisation du déficit de solvabilité, qui passerait de cinq à dix ans moyennant le respect de certaines conditions, notamment la constitution de fiducies réputées eu égard à la capitalisation reportée qu'implique un tel allégement temporaire.

La Société continue d'évaluer l'incidence de ces mesures, qui devraient être adoptées par la voie de règlements qui ne sont pas encore en vigueur. Rien ne garantit cependant que l'allégement proposé sera mis en oeuvre ni que sa mise en oeuvre permettra à la Société de profiter des mesures d'allégement temporaire de la capitalisation du déficit de solvabilité.

La Société continue de se tenir informée des décisions du gouvernement en la matière et de discuter avec des représentants du gouvernement pour ce dossier. Tant que le gouvernement n'aura pas finalisé et instauré les mesures projetées et que l'évaluation actuarielle effectuée au deuxième trimestre de 2009 ne sera pas terminée, le montant des obligations de capitalisation supplémentaires et le calendrier des versements demeureront incertains. Toute augmentation des obligations de capitalisation pour 2009 serait versée au deuxième semestre de l'exercice, la capitalisation du premier semestre reposant sur les rapports d'évaluation actuarielle au 1er janvier 2008.

Par ailleurs, la direction étudie avec ses syndicats basés au Canada des solutions de financement possibles, dont un moratoire et d'autres conditions de capitalisation des déficits de régimes de retraite. Ceux-ci pourraient devoir être soumis à l'approbation du gouvernement ou des organes de réglementation, et rien ne garantit que la Société et les syndicats parviendront à trouver un terrain d'entente ou que l'approbation du gouvernement ou des organes de réglementation sera obtenue, notamment dans des délais suffisamment rapides pour que la Société bénéficie de l'allégement dont elle a besoin sur le plan de la capitalisation.

Le point sur la situation de trésorerie

Les enjeux auxquels Air Canada a eu à faire face en 2008 et qui subsistent en 2009 comprennent la baisse de la demande de voyages par avion par suite de la récession, les paiements d'intérêt et remboursements de la dette qui devront continuer d'être faits et la capitalisation des régimes de retraite de la Société. Au premier trimestre de 2009, la Société a vu la demande de transport aérien de passagers et de fret continuer de baisser tant sur les lignes intérieures que sur les lignes internationales, ce qui laisse présager une poursuite de cette situation tout au long de l'année. Comme les principales conventions collectives de la Société expirent en 2009, l'issue des négociations suscite des incertitudes. Cela est sans compter que les marchés du crédit restent comprimés et que cette situation inquiète plusieurs compagnies aériennes, dont Air Canada. A cela est venu se conjuguer un nouveau facteur qui est susceptible de nuire à la demande, le virus H1N1, qui jusqu'à présent n'a eu sur les activités de la Société que des répercussions minimes. La Société surveille l'évolution de ce risque, mais elle n'est pas en mesure de prédire pour l'heure s'il aura de grandes conséquences sur son exploitation. En revanche, ces facteurs se sont répercutés sur le risque d'illiquidité d'Air Canada.

En 2008, la direction a mis en oeuvre plusieurs initiatives et élaboré un plan afin de gérer les risques d'exploitation et d'illiquidité auxquels elle est exposée du fait de la conjoncture, dont des mesures de compression des coûts, des ajustements de capacité en fonction de la demande et de nouveaux montages financiers. En 2009, Air Canada poursuit sa stratégie visant l'amélioration de sa situation de trésorerie. Au premier trimestre de 2009, elle a tiré un produit net global de 177 M$ au titre d'un financement de pièces de rechange, d'un financement de réacteurs de rechange et d'une opération de cession-bail.

La Société détient certains actifs, notamment des avions comme les 777 de Boeing et les Embraer, des biens immobiliers, des créneaux horaires dans des aéroports et des comptes créditeurs, dont certains ont une juste valeur estimative supérieure à la valeur des emprunts contractés à leur égard et sur lesquels elle pourrait s'appuyer pour obtenir des financements supplémentaires ou réaliser d'autres opérations de même nature. La direction a engagé des discussions avec des fournisseurs, des institutions financières, des sociétés de location, des organismes publics et d'autres parties prenantes en vue de trouver d'autres formules de financement possibles.

Vu l'instabilité persistante des marchés du crédit et de la conjoncture, rien ne garantit que la Société pourrait conclure d'autres financements ou opérations de même nature, notamment à des conditions acceptables, ou que ses actifs seraient à même de générer les produits escomptés. Le cas échéant, la Société pourrait être tenue d'obtenir l'aval de ses créanciers actuels ou de tiers avant de mettre ces opérations à exécution.

Au 31 mars 2009, Air Canada disposait de 1 087 M$ (1 005 M$ au 31 décembre 2008) en trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme, qui représentent environ 10 % des produits d'exploitation annuels de 2008. Au 30 avril 2009, Air Canada disposait d'environ 1 G$ en trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme. La direction continue de suivre de près ses flux de trésorerie en vue de s'assurer qu'Air Canada disposera de suffisamment de liquidités pour faire face à ses échéances et autres engagements.

Comme le décrit plus amplement la note 1 afférente aux états financiers consolidés de l'exercice 2008 d'Air Canada, la Société a conclu diverses ententes avec des fournisseurs de services de traitement des opérations par carte de crédit. Aux termes des ententes de traitement des opérations par carte de crédit conclues avec l'un de ses principaux fournisseurs de services de traitement des opérations par carte de crédit, la société de traitement des opérations par carte de crédit peut retenir le paiement de fonds à Air Canada si certains événements se produisent ("événements déclencheurs"). De ce fait, à compter de la fin du deuxième trimestre de 2009, la trésorerie non affectée

nécessaire pour éviter la retenue du paiement pourrait atteindre 1,3 G$. A moins qu'un nouveau financement suffisant et des mesures d'allégement de capitalisation des régimes de retraite soient obtenus et que la société de traitement des opérations par carte de crédit redéfinisse avec Air Canada les événements déclencheurs, la Société prévoit que sa trésorerie et ses équivalents de trésorerie ainsi que ses placements à court terme diminueront substantiellement dans les 12 prochains mois en raison des dépôts exigés par la société de traitement des opérations par carte de crédit en application des dispositions actuelles de l'entente. La Société renégocie actuellement certaines modalités de son entente, y compris celles qui ont trait aux événements déclencheurs, avec la société de traitement des opérations par carte de crédit. Rien ne garantit que la Société arrivera à une entente avec la société de traitement des opérations par carte de crédit, notamment en temps opportun.

Perspectives

Pour l'exercice 2009, Air Canada s'attend à réduire sa capacité réseau (en sièges-milles offerts ou "SMO") de l'ordre de 4 % à 5 % par rapport à l'exercice 2008 (par opposition à ses projections de réduction de capacité réseau de 2,5 % à 3,5 % publiées dans son communiqué du 13 février 2009). La compagnie aérienne a réduit davantage sa capacité réseau prévue par rapport à ses projections initiales, en vue de mieux assortir l'offre à la demande. Pour l'ensemble de 2009, Air Canada devrait réduire la capacité en SMO de ses lignes intérieures de l'ordre de 3 % à 4 % par rapport à l'exercice 2008, ce qui cadre avec les projections de son communiqué du 13 février 2009. Pour le deuxième trimestre de 2009, Air Canada s'attend à ce que sa capacité réseau diminue de 4 % à 5 % par rapport au deuxième trimestre de 2008. Air Canada a identifié plus de 250 M$ de possibilités de réduction qu'elle compte réaliser au cours des 18 prochains mois avec des procédures opérationnelles plus efficaces, une meilleure gestion des contrats avec les fournisseurs et une planification plus efficace des ressources humaines. Elle prévoit identifier des possibilités d'économies additionnelles au cours des deux prochains mois. Pour l'exercice 2009, Air Canada prévoit que ses CESMO (charge de carburant non comprise) augmenteront de l'ordre de 5,5 % à 6,5 % par rapport à l'exercice 2008, comparativement aux augmentations de 6 % à 7 % des CESMO (charge de carburant non comprise) qu'elle avait prévues dans son communiqué du 13 février 2009. Cette différence est attribuable au fait que certaines dépenses, comme les charges de retraite et d'avantages complémentaires de retraite, les commissions, les frais de carte de crédit et d'autres charges, devraient être de moindre ampleur que celles projetées antérieurement, en dépit d'un dollar canadien plus faible que prévu et d'autres réductions de capacité prévues. Pour le deuxième trimestre de 2009, Air Canada prévoit que ses CESMO (charge de carburant non comprise) augmenteront de l'ordre de 5 % à 6 % par rapport au deuxième trimestre de 2008.

Les projections ci-dessus partent de l'hypothèse retenue par Air Canada selon laquelle l'économie nord-américaine restera faible tant au deuxième trimestre de 2009 que pendant le reste de l'exercice. Air Canada a en outre supposé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,23 $ CA pour 1,00 $ US au deuxième trimestre de 2009 et à 1,21 $ CA pour l'ensemble de l'exercice 2009, et que le cours moyen du carburant s'établirait à 0,64 $ le litre au deuxième trimestre de 2009, et à 0,65 $ le litre pour l'ensemble de l'exercice 2009 (dans les deux cas, compte tenu des positions de couverture en place).

Ces perspectives constituent des énoncés prospectifs au sens où l'entendent les lois sur les valeurs mobilières applicables, et elles reposent sur diverses hypothèses et sont exposées à plusieurs risques. On se reportera à cet égard à la "Mise en garde concernant les énoncés prospectifs".

Réalisations du 1er trimestre de 2009

- Avec la livraison d'un appareil 777-300ER de Boeing pendant le trimestre, Air Canada a reçu jusqu'à présent 17 appareils 777 de Boeing. Le 18e et dernier exemplaire devrait lui en être livré au troisième trimestre de 2009. Air Canada est le premier transporteur nord-américain à exploiter ces avions de dernière génération, plus performants du point de vue énergétique.

- Achèvement du réaménagement des cabines de tous les appareils en exploitation qu'Air Canada comptait moderniser, hormis un A330 d'Airbus et trois 767-300ER de Boeing.

- Taux de ponctualité à l'arrivée de 72,6 % au premier trimestre, soit 4,2 points de mieux qu'un an plus tôt, pour les arrivées de vols intérieurs d'Air Canada, mesuré à partir des normes établies par le département américain des Transports ("DOT").

- Approbation préliminaire, par le DOT, d'un projet visant l'établissement d'une coentreprise transatlantique entre Air Canada et Continental Airlines, United Airlines et Lufthansa. Continental a aussi reçu une approbation préliminaire à l'égard de son adhésion à l'alliance bénéficiant d'une immunité antitrust, formée par Air Canada et huit autres compagnies membres du réseau Star Alliance.

- Choix, par 48 % des clients canadiens, d'un tarif de vol intérieur supérieur au plus bas tarif Tango disponible - soit un taux équivalent à celui du premier trimestre de 2008.

- Hausse de 17 % des produits tirés des Passes de vol par rapport au premier trimestre de 2008 - soit environ 6,1 % du chiffre d'affaires tiré des lignes nord-américaines.

- Taux de pénétration Web de 68 % pour les ventes de billets à l'égard des lignes intra-Canada au premier trimestre de 2009, soit 3 points de plus qu'il y a un an. Taux combiné pour les vols intra-Canada et les vols transfrontaliers avec les Etats-Unis de 56 %, soit 2 points de plus qu'au même trimestre de 2008.

- Taux de 76 % des réservations de vols intérieurs, et de 66 % une fois combinées aux réservations de vols transfrontaliers avec les Etats-Unis, directement effectuées auprès d'Air Canada soit en ligne, soit en passant par un centre d'appels - contre 75 % et 65 %, respectivement, au premier trimestre de 2008.

- Taux de 59 % des clients d'Air Canada à s'être prévalus des services d'enregistrement en libre-service au Canada au premier trimestre de 2009 - soit 1 point de plus qu'au premier trimestre de 2008.

- Versement de 6 M$ en primes aux salariés d'Air Canada au premier trimestre de 2009, au titre du programme d'intéressement mensuel "Une réussite partagée".

- Versement de 112 M$ de cotisations patronales en 2008 à la caisse des régimes de retraite à prestations déterminées d'Air Canada, dont 55 M$ au titre du coût des services passés, conformément à l'entente avec le Bureau du surintendant des institutions financières ("BSIF").

- Depuis le lancement du programme d'Air Canada de compensation des émissions de dioxyde de carbone en mai 2007, financement par des clients d'Air Canada de la plantation de plus de 2 480 arbres, visant à compenser 12 400 tonnes d'émissions de carbone - soit l'équivalent du retrait de la circulation de plus de 3 000 automobiles pendant un an.

1) Mesures hors PCGR

Air Canada utilise un résultat par action après ajustement pour mesurer son rendement tout en 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 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 premier trimestre de 2009 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 avant provision pour les enquêtes et procédures sur le fret au résultat d'exploitation et du BAIIALA au résultat d'exploitation.

Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa Notice annuelle du 28 mars 2009, veuillez consulter SEDAR au www.sedar.com ou www.aircanada.com.

MISE EN GARDE CONCERNANT LES ENONCES 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 et autorités 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. A 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 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 et dans le Rapport de gestion d'Air Canada pour l'exercice 2008 daté du 13 février 2009, notamment à la rubrique 18, "Facteurs de risque". 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.

Air Canada a formulé des hypothèses pour l'élaboration et la formulation de ses énoncés prospectifs. Air Canada a présumé que l'économie nord-américaine restera faible au deuxième trimestre de 2009 et qu'elle le demeurera tout au long de 2009. Air Canada a en outre supposé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,23 $ CA pour 1,00 $ US au deuxième trimestre de 2009 et à 1,21 $ CA pour l'ensemble de l'exercice 2009, et que le cours moyen du carburant s'établirait à 0,64 $ le litre au deuxième trimestre de 2009, et à 0,65 $ le litre pour l'ensemble de l'exercice 2009 (dans les deux cas, compte tenu des positions de couverture en place).

Points saillants

Le tableau ci-dessous présente les points saillants de nature financière et statistique d'Air Canada pour les périodes indiquées :

(en millions de dollars canadiens sauf les montants par action)	Premiers trimestres 2009	2008	Variation ($)
Données financières			
Produits d'exploitation	2 391	2 727	(336)
Perte d'exploitation avant provision spéciale(1)	(188)	(12)	(176)
Perte d'exploitation	(188)	(137)	(51)
Charges hors exploitation	(109)	(107)	(2)
Perte avant participation sans contrôle, écart de change et impôts	(297)	(244)	(53)
Perte de la période	(400)	(288)	(112)
Marge d'exploitation avant provision spéciale (%)(1)	(7,9)%	(0,4)%	(7,5)pts
Marge d'exploitation (%)	(7,9)%	(5,0)%	(2,9)pts
BAIIALA avant provision spéciale(1),(2)	57	222	(165)
BAIIALA(2)	57	97	(40)
Marge de BAIIALA avant provision spéciale (%)(1),(2)	2,4 %	8,1 %	(5,7)pts
Marge de BAIIALA (%)(2)	2,4 %	3,6 %	(1,2)pt
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	1 087	1 394	(307)
Flux de trésorerie disponibles	61	(173)	234
Ratio emprunts/capitaux propres ajusté	93,3 %	68,8 %	24,5 pts
Perte de base et diluée par action	(4,00)$	(2,88)$	(1,12)$
Statistiques d'exploitation			Variation (%)
Passagers-milles payants (en millions) (PMP)	10 984	12 331	(10,9)
Sièges-milles offerts (en millions) (SMO)	13 821	15 407	(10,3)
Coefficient d'occupation	79,5 %	80,0 %	(0,5)pt
Rendement unitaire par PMP (en cents)	18,2	18,7	(2,3)
Produits passages par SMO (en cents)	14,5	15,0	(3,0)
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	17,3	17,7	(2,3)
Charges d'exploitation par SMO (CESMO) (en cents)	18,7	17,8	5,0
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	14,4	13,1	9,4
Effectif moyen (en milliers d'équivalents temps plein)(3)	22,7	24,0	(5,4)
Avions en service à la clôture de la période(4)	334	341	(2,1)
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)(5)	9,1	9,9	(8,2)

Longueur moyenne des étapes (en milles)(5)	841	876	(4,0)
Prix du litre de carburant (en cents)(6)	71,4	75,2	(5,1)
Consommation de carburant (en millions de litres)	827	947	(12,7)

(1) Une provision liée aux enquêtes sur les allégations de tarification fret anticoncurrentielle de 125 M$ a été inscrite au premier trimestre de 2008.
(2) Voir la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion d'Air Canada pour le premier trimestre de 2009 daté du 8 mai 2009 pour un rapprochement du BAIIALA avant provision pour les enquêtes sur le fret au résultat d'exploitation et du BAIIALA au résultat d'exploitation.
(3) Rend compte des équivalents temps plein (ETP) à Air Canada, à l'exclusion des ETP à Jazz.
(4) Comprend les avions de Jazz visés par le CAC de Jazz.
(5) A 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.
(6) Compte tenu des frais de transport et déduction faite des résultats de couverture du carburant.%SEDAR: 00001324EF c9781

Pour plus de renseignements:

Renseignements: Isabelle Arthur (Montréal), (514) 422-5788; Peter Fitzpatrick (Toronto), (416) 263-5576; Angela Mah (Vancouver), (604) 270-5741; Internet: aircanada.com

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE