



AIR CANADA

[Communiqués](#)

Air Canada annonce ses résultats du 4e trimestre et de l'exercice de 2008

Le coût du carburant et les fluctuations du change sont les principaux facteurs d'une perte nette

POINTS SAILLANTS DU 4e TRIMESTRE

- Perte d'exploitation de 146 M\$ contre un bénéfice d'exploitation de 72 M\$ au quatrième trimestre de 2007.
- Augmentation de 177 M\$, ou 29 %, de la charge de carburant par rapport au quatrième trimestre de 2007.
- Diminution de 14 M\$ (-1 %), des produits passages par rapport au quatrième trimestre de 2007 par suite d'une baisse de trafic.
- Hausse de 9,1 % des PPSMO par rapport au quatrième trimestre de 2007, attribuable principalement à une augmentation de 6,2 % du rendement unitaire, mais aussi à une amélioration de 2,1 points du coefficient d'occupation.
- Hausse de 9,9 % du coût unitaire, exclusion faite de la charge du carburant, par rapport au quatrième trimestre de 2007. La dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar US pendant le trimestre a joué pour beaucoup dans l'augmentation des CESMO, exclusion faite de la charge de carburant.
- Perte nette de 727 M\$, contre un bénéfice net de 35 M\$ au quatrième trimestre de 2007. La perte du quatrième trimestre tient compte d'une perte de change nette de 527 M\$.
- BAIIALA de 108 M\$, en baisse de 166 M\$ par rapport au même trimestre de 2007.
- Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme de 1,0 G\$ au 31 décembre 2008.

POINTS SAILLANTS DE L'EXERCICE

- Perte d'exploitation (avant provision pour enquêtes sur le fret) de 39 M\$, contre un bénéfice d'exploitation de 433 M\$ en 2007.
- Bond de 867 M\$ (+34 %) de la charge du carburant, à 3,4 G\$ en 2008.
- Produits passages de 9,7 G\$ en 2008, en hausse de 384 M\$ (+4 %), conséquence pour l'essentiel de la majoration des tarifs et de l'augmentation des suppléments imposés en vue de compenser en partie la hausse des prix du carburant.
- Hausse de 5,3 % des PPSMO par rapport à 2007, en raison d'une croissance de 4,3 % du rendement unitaire et, dans une moindre mesure, d'une amélioration de 0,8 point du coefficient d'occupation.
- Augmentation de 1,7 % du coût unitaire par rapport à 2007, exclusion faite de la charge de carburant, largement attribuable aux coûts de propriété plus élevés liés aux nouveaux appareils et au réaménagement des cabines des appareils existants.
- Perte nette de 1 025 M\$ pour 2008, contre un bénéfice net de 429 M\$ en 2007. La perte de 2008 tient compte d'une perte de change nette de 655 M\$, alors que 2007 avait connu un gain de change net de 317 M\$.
- BAIIALA (avant provision pour enquêtes sur le fret) de 934 M\$, en baisse de 329 M\$ par rapport à 2007.

MONTREAL, le 13 févr. /CNW Telbec/ - Pour son quatrième trimestre de 2008, Air Canada déclare aujourd'hui une perte d'exploitation de 146 M\$, contre un bénéfice d'exploitation de 72 M\$ au quatrième trimestre de 2007, soit un écart de 218 M\$. La charge de carburant a bondi de 177 M\$ (+29 %) par rapport au quatrième trimestre de 2007. La perte nette de 727 M\$ du quatrième trimestre de 2008 tient compte d'une perte de change nette de 527 M\$, comparativement à un bénéfice net de 35 M\$ au quatrième trimestre de 2007, qui tenait compte d'un gain de change net de 20 M\$.

Les produits passages se sont repliés de 14 M\$ (-1 %) par rapport au quatrième trimestre de 2007. Air Canada a réduit sa capacité globale de 7,8 % au quatrième trimestre de 2008 par rapport au trimestre correspondant de 2007. Le trafic a diminué de 5,3 %, faisant monter de 2,1 points le coefficient d'occupation réseau. Le repli des produits passages par suite de la baisse de trafic a été atténué par l'augmentation des produits découlant des majorations tarifaires et des suppléments carburant.

Le rendement unitaire s'est accru de 6,2 % par rapport au quatrième trimestre de 2007, reflétant en cela une croissance des rendements sur tous les segments de marché, principalement attribuable aux majorations de tarifs et à l'augmentation des suppléments carburant ainsi qu'aux retombées favorables du change sur les produits libellés en devises. A l'échelle du réseau, les produits passages par siège-mille offert (PPSMO) ont augmenté de 9,1 % par rapport au quatrième trimestre de 2007, par suite non seulement de la croissance du rendement mais aussi de l'amélioration du coefficient d'occupation.

Pour le quatrième trimestre de 2008, le coût unitaire, exprimé en charges d'exploitation par siège-mille offert (CESMO), s'est accru de 17,4 % par suite de la flambée des prix du carburant par rapport au quatrième trimestre de 2007. La dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar US en regard du quatrième trimestre de 2007 a représenté quelque 40 % de la hausse des CESMO (compte tenu de la charge de carburant) au quatrième trimestre de 2008. Si l'on fait exclusion de cette charge, le coût unitaire s'est accru de 9,9 % par rapport au quatrième trimestre de 2007 et rend compte des coûts de propriété plus élevés liés aux investissements qu'Air Canada a réalisés dans

l'acquisition de nouveaux appareils et le réaménagement des cabines de ses appareils existants. La réduction de capacité a aussi joué dans la hausse des CESMO par rapport à l'exercice précédent, étant donné que la structure de coûts d'Air Canada est telle que les coûts fixes ne fluctuent pas proportionnellement aux révisions de capacité à court terme. En outre, certains coûts variables, comme les frais de main-d'oeuvre, sont progressivement réduits, mais pas au même rythme que la réduction de la capacité.

Le quatrième trimestre se solde par une perte nette de 727 M\$, qui tient compte d'une perte de change nette de 527 M\$ et d'un gain hors trésorerie sur les instruments financiers d'une valeur de marché de 32 M\$. Cela se compare avec un bénéfice net de 35 M\$ au quatrième trimestre de 2007, qui tenait compte d'un gain de change net de 20 M\$ et d'une perte de 1 M\$ sur les instruments financiers. Le BAIIALA se chiffre à 108 M\$, en recul de 166 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2007.

Air Canada déclare pour le trimestre une perte (de base et diluée) de 7,27 \$ par action avant ajustement et une perte (de base et diluée) de 1,95 \$ par action après ajustement. L'ajustement du résultat par action permet d'en soustraire la perte de change de 527 M\$ ainsi que la perte sur immobilisations corporelles de 5 M\$ au quatrième trimestre de 2008.

Pour l'exercice 2008, Air Canada déclare une perte d'exploitation (avant provision pour enquêtes sur le fret) de 39 M\$, contre un bénéfice d'exploitation de 433 M\$ en 2007. La charge de carburant a bondi de 867 M\$ (+34 %) pour se fixer à 3,4 G\$ en 2008. A hauteur de 9,7 G\$ en 2008, les produits passages s'inscrivent en hausse de 384 M\$ (+4 %), hausse qui est essentiellement attribuable aux majorations tarifaires et aux suppléments carburant visant à atténuer la flambée des prix du carburant. Si l'on exclut cette charge de carburant, le coût unitaire s'est accru de 1,7 % par rapport à 2007. L'exercice 2008 se solde par une perte nette de 1 025 M\$, comparativement à un bénéfice net de 429 M\$ en 2007. La perte de 2008 tient compte d'une perte de change nette de 655 M\$ et d'un gain hors trésorerie sur les instruments financiers d'une valeur de marché de 92 M\$, qui étaient liés pour l'essentiel à la juste valeur des dérivés sur le carburant. En 2007, le bénéfice net avait tenu compte d'un gain de change net de 317 M\$ et d'un gain hors trésorerie sur les instruments financiers d'une valeur de marché de 26 M\$.

"L'année 2008 a été marquée par une volatilité sans précédent des prix du carburant, par de larges fluctuations du change et par une conjoncture mondiale en net repli, dit Montie Brewer, président et chef de la direction, et nos résultats du quatrième trimestre et de l'exercice sont le reflet de ces difficultés. Cependant, nous avons prouvé jusqu'ici que nous savons relever les défis.

"Le modèle tarifaire inédit d'Air Canada fonctionne bien, et les clients sont nombreux à rechercher nos formules de valeur aux tarifs compétitifs. Cinq exercices consécutifs de coefficients d'occupation records sont amplement la preuve que nous savons gérer notre capacité avec discipline en déployant efficacement nos matériels dans le but d'éliminer les lignes qui ne sont pas rentables. Nous avons appliqué à l'ensemble de notre entreprise des mesures de compression des coûts et dépassé de 100 M\$ l'objectif que nous nous étions fixé à ce chapitre pour 2008. Toutefois, la valeur additionnelle créée grâce à la structure de notre chiffre d'affaires et ces mesures de compression de coûts n'ont pas suffi pour compenser le bond de 34 % de la facture de carburant - du jamais vu - qui a gonflé nos charges de près de 900 M\$ pour le seul exercice 2008.

"Les réservations d'avance restent en phase avec nos niveaux de capacité prévus en Amérique du Nord. Même si nous nous attendons à ce que le marché canadien continue de bien tourner comparativement à d'autres, nous sommes néanmoins en train de constater un certain repli du trafic sur les lignes transatlantiques, notamment sur le Royaume-Uni. Les ajustements de capacité sont sur la bonne voie et nous continuerons de suivre de près l'évolution du marché pour apporter d'autres corrections s'il y a lieu. Pour 2009, nous nous attendons à ce que la baisse des prix du carburant annule complètement et même davantage le repli de notre chiffre d'affaires, qui sera vraisemblablement tiré vers le bas par le recul de la demande provoqué par le ralentissement économique.

"Nous entendons actuellement réduire nos coûts d'au moins encore 120 M\$ en 2009 par des mesures d'économie appliquées à l'échelle de l'entreprise, notamment en réalisant des gains d'efficacité énergétique et grâce aux retombées de notre programme de concession des fournisseurs. Nous allons aussi continuer de récolter les retombées positives, tant sur le plan des produits que sur celui des charges, des investissements que nous avons réalisés jusqu'à présent et qui permettent d'ores et déjà à Air Canada d'exploiter le parc aérien le plus jeune et le moins énergivore de tous les grands transporteurs réseaux d'Amérique du Nord.

"C'est pour toutes ces raisons que je suis confiant en la capacité d'Air Canada à surmonter cette conjoncture difficile et à prendre appui sur sa bonne posture actuelle pour saisir pleinement le trafic au rebond lorsque reprendra l'activité économique. Outre une structure concurrentielle quant au chiffre d'affaires et aux coûts ainsi que l'offre de produits novateurs, notre réussite passera par la qualité du service que nous saurons procurer à nos clients. A cet égard, je tiens à leur assurer que nous cherchons toujours et encore à faire mieux, tout comme je souhaite par ailleurs remercier nos 24 000 employés des efforts qu'ils ont déployés face à ce qui s'est révélé être une année difficile pour Air Canada et le monde de l'aviation commerciale en général."

Le point sur les retraites

Air Canada a injecté dans ses régimes à prestations déterminées 456 M\$ de cotisations en 2008, dont 189 M\$ au titre du coût des services passés, conformément à son entente avec le Bureau du surintendant des institutions financières (BSIF). Au 31 décembre 2008, l'actif des régimes de retraite d'Air Canada se chiffrait à 9,7 G\$, dont environ 9,4 G\$ étaient liés aux régimes

canadiens.

De commenter M. Brewer sur la question plus large des retraites au Canada : "La crise financière mondiale a obligé bien des grandes sociétés aux régimes de compétence fédérale - dont Air Canada - à capitaliser des sommes considérables dans leurs caisses de retraite. Or, à défaut d'un allègement approprié du système actuel de la part du gouvernement fédéral ou d'autres correctifs ou changements fondamentaux, ces coûts pourraient bien se révéler intenables. Cette question aurait alors de graves répercussions sur les travailleurs canadiens ainsi que sur les retraités. Air Canada entend bien continuer de travailler avec toutes les parties prenantes à la protection de ces régimes. A notre avis, le gouvernement fédéral se doit d'apporter des modifications permanentes à la réglementation fédérale en matière de retraite qui garantiraient mieux les retraites et permettraient aux entreprises d'être plus concurrentielles à l'échelle mondiale."

Le point sur les liquidités

A l'instar de nombreuses autres compagnies aériennes dans le monde, Air Canada a dû affronter des défis de taille en 2008, du fait de la volatilité et des sommets historiques des prix du carburant, des fluctuations du change, des obligations de capitalisation de ses régimes de retraite, des liquidités et de la détérioration du marché du crédit et des conditions économiques dans le monde, et elle pourrait devoir continuer à affronter ces défis en 2009. Face à ces derniers, la Société a notamment entrepris une action soutenue visant à améliorer sa situation financière et sa trésorerie, tant à court terme qu'à long terme.

Au cours des derniers mois, Air Canada a ainsi conclu plusieurs nouveaux financements dans le but de renforcer sa situation financière. Ces financements lui ont rapporté un produit brut de quelque 641 M\$ et, sous réserve de certaines conditions, un crédit disponible de 50 M\$ au 31 décembre 2008. Comme cela a déjà été annoncé précédemment, ces montages financiers sont formés des éléments suivants : une série d'ententes de financement garanti avec General Electric Capital Corporation ("GECC") et ses sociétés affiliées qui procureront jusqu'à 195 M\$ US (environ 238 M\$) à Air Canada, dont une tranche de 99 M\$ a été touchée en décembre et une autre de 92 M\$, en janvier 2009; une facilité de crédit renouvelable garantie pouvant atteindre 100 M\$ auprès de la Banque Canadienne Impériale de Commerce ("CIBC"), qui impose certaines conditions aux prélèvements et sur laquelle un montant de 50 M\$ avait été prélevé au 31 décembre 2008, pour un produit net de 47 M\$ (au 12 février 2009, aucune somme n'en avait été tirée); une opération de financement garanti avec les sociétés Calyon de New York et Norddeutsche Landesbank Girozentrale visant un emprunt de 143 M\$, dont 97 M\$ ont été touchés en décembre 2008 et le reste en janvier 2009; une entente avec Aéroplan visant le versement des paiements liés à l'achat de places pour la période écoulée entre octobre 2008 et mai 2009 en échange de crédits futurs à régler en 2009, avec effet favorable de 63 M\$ sur les flux de trésorerie liés à l'exploitation au 31 décembre 2008; deux ententes de financement garanti représentant respectivement 92 M\$ et 99 M\$; et des opérations de cession-bail visant cinq appareils 777 de Boeing qui ont rapporté un produit net de 144 M\$.

Air Canada possède ou détient des participations dans divers actifs, y compris des appareils 777 de Boeing, des appareils Embraer et d'autres actifs. D'après les valeurs actuelles, ces actifs pourraient être affectés à des opérations de financement additionnel d'un maximum de 1 G\$. Toutefois, étant donné l'instabilité actuelle des marchés du crédit et de la conjoncture économique, instabilité qui risque de se poursuivre, rien ne garantit qu'Air Canada sera en mesure, si besoin est, de conclure d'autres opérations à des conditions acceptables, ou que les actifs d'Air Canada généreront le produit attendu.

Au 31 décembre 2008, Air Canada détenait environ 1,0 G\$ en trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme.

Perspectives pour 2009

Confrontée à une récession qui devrait se poursuivre en 2009, le secteur de l'aviation commerciale, y compris Air Canada, se prépare à affronter des défis de taille tout au long de l'année. Même si les prix plus bas du carburant et un suivi constant de la capacité devraient en atténuer quelque peu les effets, cette récession devrait exercer de grandes pressions sur le chiffre d'affaires qu'Air Canada tire de ses transports de passagers et de fret.

Pour l'exercice 2009, Air Canada prévoit rabattre sa capacité réseau (en termes de sièges-milles offerts ou "SMO") de l'ordre de 2,5 % à 3,5 % par rapport à l'exercice 2008. Pour l'ensemble de 2009, la capacité des lignes intra-Canada devrait ainsi diminuer de 3,0 % à 4,0 % par rapport à 2008. Pour le premier trimestre de 2009, en raison du ralentissement économique qui se poursuit, Air Canada s'attend à réduire sa capacité réseau de l'ordre de 9,5 % à 10,5 % par rapport au premier trimestre de 2008 (comparativement à la réduction de 7,0 % à 9,0 % qu'elle avait projetée pour le premier trimestre de 2009 dans son communiqué du 7 novembre 2008). Toujours pour 2009, Air Canada prévoit que ses CESMO (exclusion faite de la charge de carburant) augmenteront de l'ordre de 6,0 % à 7,0 % comparativement à 2008, tandis que, pour le premier trimestre de 2009, elles augmenteront de l'ordre de 13,5 % à 14,5 % par rapport à la période correspondante de 2008.

Ces projections partent des hypothèses retenues par Air Canada selon lesquelles l'activité économique nord-américaine continuerait de se comprimer au premier trimestre de 2009 et resterait faible pendant le reste de l'année. Air Canada a en outre supposé que le PIB réel régresserait d'environ 1 % au Canada et d'environ 2 %, aux États-Unis, que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,18 \$ CA pour 1,00 \$ US au premier trimestre de 2009 et à 1,16 \$ CA pour l'ensemble de 2009, et que le cours moyen du carburant s'établirait à 0,68 \$ le litre au premier trimestre de 2009, et à 0,69 \$ le litre pour l'ensemble de 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, reposant sur diverses hypothèses et exposés à plusieurs risques. On se reportera à cet égard à la "Mise en garde concernant les énoncés prospectifs". Réalisations de 2008

- Mise en service de trois appareils 777-200LR et cinq appareils 777-300ER de Boeing. Air Canada est le premier transporteur nord-américain à exploiter ces avions de dernière génération plus performants du point de vue énergétique. A ce jour, Air Canada a reçu 16 appareils 777, et deux autres devraient lui être livrés courant 2009, soit un au premier et un autre au troisième trimestre.
- Réception des trois derniers exemplaires des 45 appareils E190 d'Embraer commandés. La flotte d'Air Canada pour l'Amérique du Nord compte au total 60 nouveaux Embraer, dont 15 de type E175.
- Achèvement quasi complet du programme de réaménagement des cabines de 121 moyen- et gros-porteurs; restent à moderniser un 767-300 de Boeing et sept A330 d'Airbus, qui devraient avoir été achevés d'ici la mi-2009.
- Enregistrement de coefficients d'occupation records pour un cinquième exercice de suite. Le taux de remplissage des avions a ainsi atteint 81,4 % en 2008 contre 80,6 % en 2007. Au quatrième trimestre de 2008, le coefficient d'occupation s'était établi à 79,9 %, contre 77,8 % à la période correspondante de 2007.
- Taux de ponctualité à l'arrivée de 79 % en 2008, soit une augmentation de 5,7 points par rapport à l'exercice précédent, pour les arrivées de vols intérieurs d'Air Canada, selon les normes du département américain des Transports. Taux de ponctualité à l'arrivée de 76,4 % pour le quatrième trimestre, soit 0,7 point de mieux qu'au trimestre correspondant de 2007.
- Annonce d'un accord de principe avec Continental Airlines relativement à la création d'une alliance commerciale stratégique qui donnerait accès à un réseau agrandi et aux avantages réservés aux clients assidus des deux compagnies, outre un accord-cadre multilatéral avec Continental, United Airlines et Lufthansa visant l'établissement d'une coentreprise transatlantique, sous réserve des approbations des divers organes de réglementation.
- Conclusion d'un accord avec la compagnie brésilienne TAM, futur partenaire du réseau Star Alliance, visant l'expansion du réseau d'Air Canada à l'échelle du Brésil sur la base d'une exploitation à code multiple, via Sao Paulo, à compter du 30 octobre 2008.
- Désignation de "Meilleur transporteur aérien au Canada" par la revue Executive Travel dans le cadre de son sondage annuel du lectorat.
- Désignation par les lecteurs de la revue Business Traveler au premier rang dans les catégories "Meilleurs services en vol en Amérique du Nord", "Meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord pour le service en classe affaires" et "Meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord pour les vols internationaux".
- Choix, par 47 % des clients canadiens d'un tarif de vol intérieur supérieur au tarif de bas de gamme Tango, soit 1 point de plus qu'un an plus tôt.
- Hausse de 52 % des produits tirés des Passes de vol par rapport à 2007, soit environ 5,2 % du chiffre d'affaires tiré des lignes nord-américaines.
- Poursuite de l'extension de la gamme de Passes de vol et de formules de paiement par abonnements pour des vols illimités ou des crédits fixes, avec le lancement des passes Escapade printanière et Week-end New York, de la passe Classe Super Affaires ainsi que des passes de vols illimités pour le Québec et l'Ontario tout au long de l'été 2008.
- Taux de pénétration Web de 66 % sur les lignes intérieures en 2008, en hausse de 3 points en un an. Taux combiné des vols intra-Canada et des vols transfrontaliers avec les Etats-Unis de 54 %, soit 4 points de plus qu'en 2007.
- Taux de 74 % des réservations de vols intérieurs, et de 64 % 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 73 % et 61 %, respectivement, en 2007.
- Taux de 56 % des clients d'Air Canada dans le monde à s'être prévalus des services d'enregistrement en libre-service en 2008 - soit 1 point de plus qu'en 2007.
- Lancement des bornes libre-service pour l'autoétiquetage des bagages aux aéroports Paris-Charles-de-Gaulle et Londres-Heathrow, premières escales étrangères à s'en être équipées après Montréal, Toronto et Vancouver.
- Versement de 33,2 M\$ en primes aux employés d'Air Canada en 2008 au titre du programme d'intéressement mensuel "Une réussite partagée".

- Versement de 456 M\$ de cotisations patronales en 2008 à l'égard des régimes de retraite à prestations déterminées d'Air Canada, dont 189 M\$ au titre du coût des services passés, conformément à l'entente avec le BSIF.
- Gains de productivité sur les plans des vols et de l'exploitation, contribuant à des économies de quelque 101 millions de litres de kérosène, avec un repli de 0,22 % du trafic en 2008 par rapport à 2007. Il en a résulté une réduction de 260 000 tonnes d'émissions de CO(2), soit l'équivalent du retrait de la circulation de 65 434 automobiles pendant un an.
- Depuis le lancement du programme d'Air Canada de compensation des émissions de dioxyde de carbone en mai 2007, financement par des clients de la plantation de plus de 2 160 arbres, visant à compenser 10 800 tonnes d'émissions de carbone, soit l'équivalent du retrait de la circulation de plus de 2 680 automobiles pendant un an.1) Mesures hors PCGR

Air Canada utilise un résultat par action après ajustement pour mesurer son rendement tout en excluant l'incidence des gains (pertes) 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 utilisées 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 de l'exercice 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.

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 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. 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 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 "Facteurs de risque". Les énoncés prospectifs contenus dans le présent communiqué et dans le Rapport de gestion représentent les attentes d'Air Canada en date du présent communiqué et du Rapport de gestion 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 continuera de se comprimer au premier trimestre de 2009 et qu'elle demeurera faible tout au long de 2009. Air Canada a en outre supposé que le PIB réel régresserait d'environ 1 % au Canada et d'environ 2 % aux États-Unis, que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,18 \$ CA pour 1,00 \$ US au premier trimestre de 2009 et à 1,16 \$ CA pour l'ensemble de l'exercice 2009, et que le cours moyen du carburant s'établirait à 0,68 \$ le litre au premier trimestre de 2009, et à 0,69 \$ 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)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2008	2007	Variation (\$)	2008	2007(1)	Variation (\$)
Données financières						
Produits d'exploitation	2 498	2 513	(15)	11 082	10 646	436
Bénéfice (perte) d'exploitation avant provision spéciale(2)	(146)	72	(218)	(39)	433	(472)
Bénéfice (perte) d'exploitation	(146)	72	(218)	(164)	433	(597)
Charges hors exploitation	(44)	(52)	8	(170)	(122)	(48)
Bénéfice (perte) avant participation sans contrôle, écart de change et impôts	(190)	20	(210)	(334)	311	(645)
Bénéfice (perte) de la période	(727)	35	(762)	(1 025)	429	(1 454)
Marge d'exploitation avant provision spéciale (%) (2)	-5,8 %	2,9 %	(8,7)pts	-0,4 %	4,1 %	(4,5)pts
Marge d'exploitation (%)	-5,8 %	2,9 %	(8,7)pts	-1,5 %	4,1 %	(5,6)pts
BAILALA avant provision spéciale(2)(3)	108	274	(166)	934	1 263	(329)
BAILALA(2)	108	274	(166)	809	1 263	(454)
Marge BAILALA avant provision spéciale (%) (2)(3)	4,3 %	10,9 %	(6,6)pts	8,4 %	11,9 %	(3,5)pts
Marge BAILALA (%) (3)	4,3 %	10,9 %	(6,6)pts	7,3 %	11,9 %	(4,6)pts
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	1 005	1 239	(234)	1 005	1 239	(234)
Flux de trésorerie disponibles	(428)	(892)	464	(985)	(2 233)	1 248

Ratio emprunts/ capitaux propres ajusté	89,6 %	67,0 %	22,6 pts	89,6 %	67,0 %	22,6 pts
---	--------	--------	----------	--------	--------	----------

Résultat de base par action	(7,27) \$	0,35 \$	(7,62) \$	(10,25) \$	4,29 \$	(14,54) \$
-----------------------------------	-----------	---------	-----------	------------	---------	------------

Résultat dilué par action	(7,27) \$	0,35 \$	(7,62) \$	(10,25) \$	4,27 \$	(14,52) \$
---------------------------------	-----------	---------	-----------	------------	---------	------------

Statistiques d'exploita- tion		Variation (%)		Variation (%)		
-------------------------------------	--	------------------	--	------------------	--	--

Passagers- milles payants (en millions) (PMP)	10 845	11 446	(5,3)	50 519	50 629	(0,2)
---	--------	--------	-------	--------	--------	-------

Sièges- milles offerts (en millions) (SMO)	13 571	14 715	(7,8)	62 074	62 814	(1,2)
--	--------	--------	-------	--------	--------	-------

Coefficient d'occupa- tion	79,9 %	77,8 %	2,1 pts	81,4 %	80,6 %	0,8 pts
----------------------------------	--------	--------	---------	--------	--------	---------

Produits passages par PMP (en cents)(4)	20,1	18,9	6,2	19,2	18,4	4,3
--	------	------	-----	------	------	-----

Produits passages par SMO (en cents)(4)	16,0	14,7	9,1	15,6	14,8	5,3
--	------	------	-----	------	------	-----

Produits d'exploit- ation par SMO (en cents)(4)	18,4	16,9	8,9	17,9	16,9	5,3
---	------	------	-----	------	------	-----

Charges d'exploit- ation par SMO ("CESMO") (en cents)	19,5	16,6	17,4	17,9	16,3	10,2
---	------	------	------	------	------	------

CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	13,6	12,4	9,9	12,4	12,2	1,7
--	------	------	-----	------	------	-----

Effectif moyen (en milliers d'ETP)(5)	23,6	23,9	(1,3)	24,2	23,9	1,1
--	------	------	-------	------	------	-----

Avions en service à la clôture de la période(6)	333	340	(2,1)	333	340	(2,1)
---	-----	-----	-------	-----	-----	-------

Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)(7)	8,8	9,3	(5,4)	9,6	9,8	(2,0)
--	-----	-----	-------	-----	-----	-------

Longueur moyenne des étapes (en milles)(7)	827	851	(2,8)	863	874	(1,3)
---	-----	-----	-------	-----	-----	-------

Prix du litre de carburant (en						
---	--	--	--	--	--	--

cents)(8) 95,8 67,5 41,9 90,4 65,6 37,8

Consommation
de
carburant
(en millions
de litres) 822 905 (9,2) 3 763 3 873 (2,8)

- 1) Rend compte des résultats financiers et statistiques d'exploitation d'Air Canada pour 2008 ainsi que des résultats financiers et statistiques d'exploitation du secteur Services Air Canada, qui excluait les comptes de Jazz de son périmètre de consolidation, pour 2007.
- 2) Une provision pour enquêtes sur le fret de 125 M\$ a été inscrite au premier trimestre de 2008.
- 3) Voir la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion 2008 d'Air Canada pour un rapprochement du BAIIALA avant provision pour enquêtes sur le fret au résultat d'exploitation et du BAIIALA au résultat d'exploitation.
- 4) Un ajustement favorable aux produits de 26 M\$ a été inscrit au quatrième trimestre de 2007 relativement à la révision des hypothèses comptables. A des fins de comparaison, les variations en pourcentage du rendement unitaire et des PPSMO ont été rajustées de manière à tenir compte du retrait de 26 M\$ au quatrième trimestre de 2007.
- 5) Rend compte des équivalents temps plein (ETP) à Air Canada, à l'exclusion des ETP à Jazz.
- 6) Ne comprend pas les avions-cargos affrétés en 2008 et 2007. Comprend les avions de Jazz visés par le CAC de Jazz.
- 7) 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 (lesquels sont inclus).
- 8) Compte tenu des frais de transport et déduction faite des résultats de couverture du carburant.%SEDAR: 00001324EF c8312

Pour plus de renseignements:

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

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE

