

# Troisième trimestre de 2008

*Le 7 novembre 2008*

# Table des matières

---

- Statistiques d'exploitation
- Points saillants sur les produits
- Points saillants sur les charges

## Troisième trimestre – BAIIALA de 355 M\$

---

<i>(en millions)</i>	<b>T3 2008</b>	<b>T3 2007</b>	<b>Variation fav./ (non fav.)</b>
<b>Produits d'exploitation</b>	3 075 \$	2 954 \$	121 \$
<b>Charges d'exploitation</b>	2 963 \$	2 603 \$	(360) \$
<b>Bénéfice d'exploitation</b>	<b>112 \$</b>	<b>351 \$</b>	<b>(239) \$</b>
<b>BAIIALA</b>	<b>355 \$</b>	<b>561 \$</b>	<b>(206) \$</b>

## Hausse de 16 M\$ des intérêts débiteurs nets au T3

---

<i>(en millions)</i>	<b>T3 2008</b>	<b>Variation fav./ (non fav.)</b>
<b>Intérêts débiteurs nets</b>	(53) \$	(16) \$
<b>Gain à la cession d'actifs</b>	- \$	2 \$
<b>Autres produits (charges) hors exploitation</b>	(94) \$	(88) \$
		- ajustement de la juste valeur des instruments dérivés
<b>Total des produits hors exploitation</b>	<b>(147) \$</b>	<b>(102) \$</b>

# Troisième trimestre de 2008

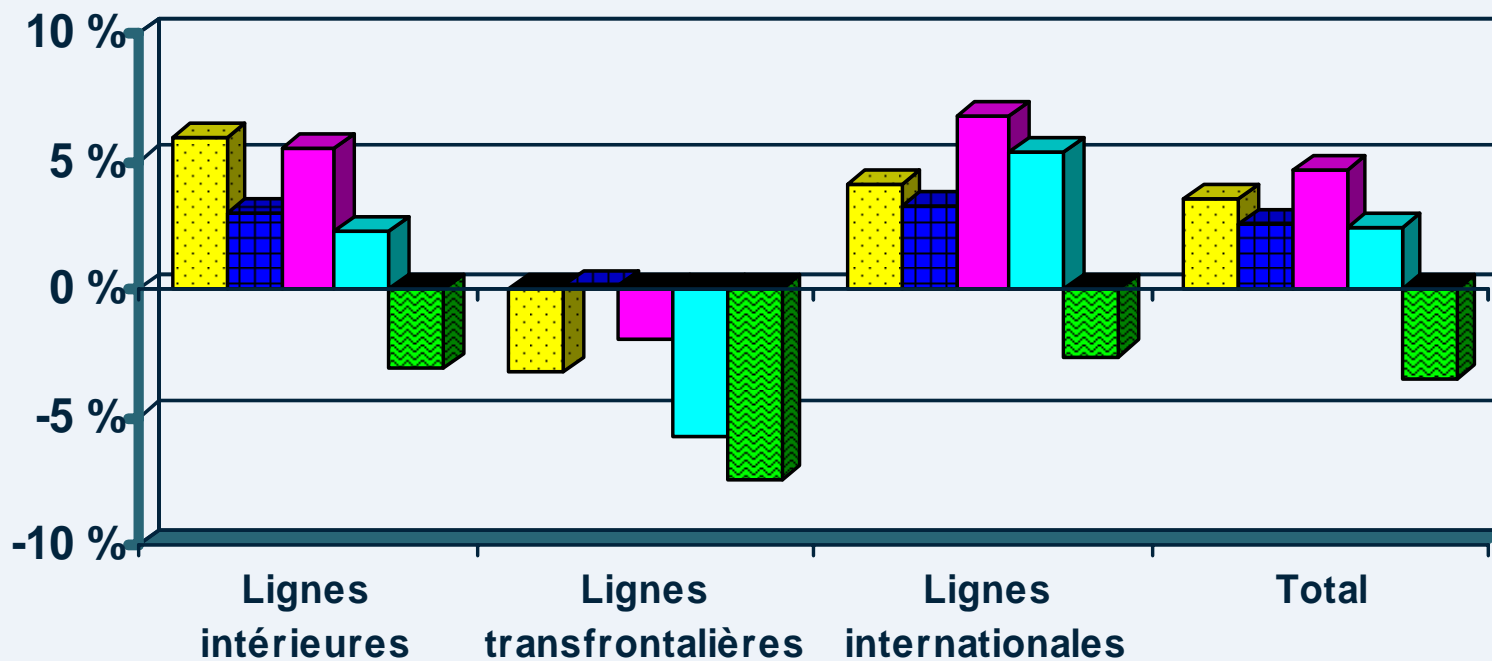
## Exercice en cours – exercice précédent

	SMO	PMP	Coeff. d'occ.	Rendement unitaire	PPSMO	Produits
Lignes intérieures	↓ 3,1 %	↓ 4,4 %	↓ 1,1 PP	↑ 5,3 %	↑ 3,8 %	↑ 1,0 %
Lignes transfrontalières	↓ 7,5 %	↓ 10,0 %	↓ 2,1 PP	↑ 10,2 %	↑ 7,2 %	↓ 0,6 %
Lignes transatlantiques	↓ 7,3 %	↓ 1,0 %	↑ 5,7 PP	↑ 6,7 %	↑ 13,9 %	↑ 5,6 %
Lignes transpacifiques	↓ 4,1 %	↓ 2,5 %	↑ 1,3 PP	↑ 8,6 %	↑ 10,3 %	↑ 5,9 %
Lignes d'Amérique latine et autres	↑ 20,4 %	↑ 20,7 %	↑ 0,1 PP	↑ 9,6 %	↑ 9,9 %	↑ 32,3 %
<b>Total</b>	<b>↓ 3,5 %</b>	<b>↓ 2,2 %</b>	<b>↑ 1,0 PP</b>	<b>↑ 6,2 %</b>	<b>↑ 7,5 %</b>	<b>↑ 4,0 %</b>
			<b>Total des charges</b>			<b>↑ 14,0 %</b>
			<b>Total des CESMO</b>		<b>↑ 17,9 %</b>	
			<b>Total des CESMO, excl. faite de la charge de carburant</b>		<b>↑ 4,3 %</b>	

# Capacité réduite à l'échelle du réseau

(Variation de la capacité sur 12 mois)

Variation des SMO (%)

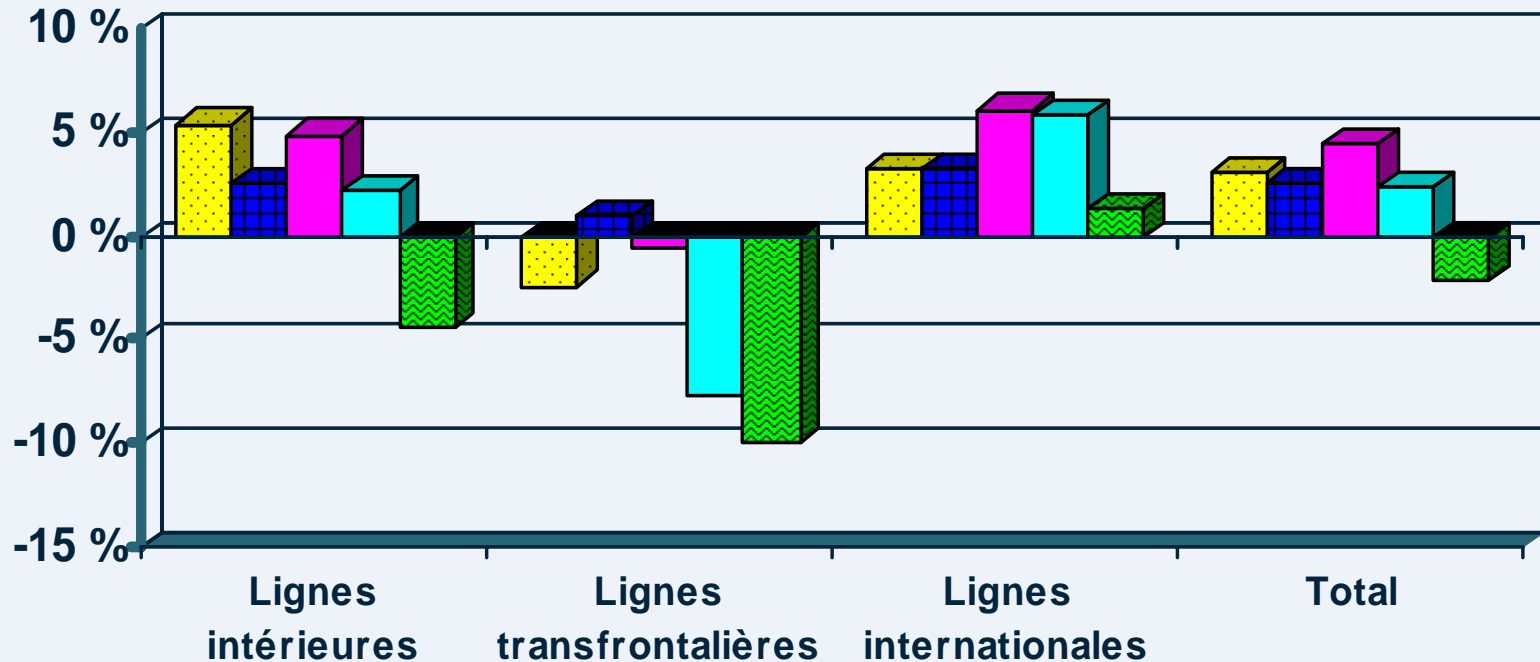


■ T3 2007/2006 ■ T4 2007/2006 ■ T1 2008/2007 ■ T2 2008/2007 ■ T3 2008/2007

# La diminution du trafic réseau est moins importante que la réduction de la capacité

(Variation du trafic sur 12 mois)

Variation des PMP (%)

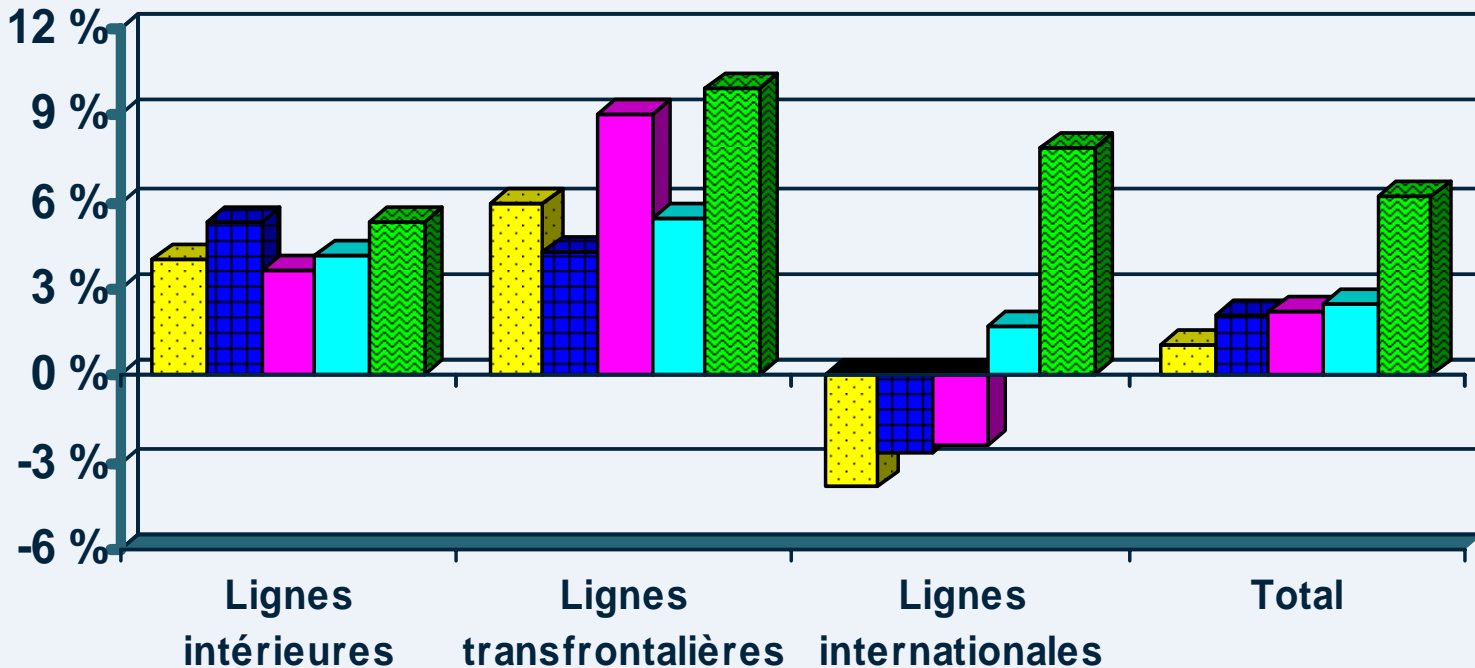


■ T3 2007/2006 ■ T4 2007/2006 ■ T1 2008/2007 ■ T2 2008/2007 ■ T3 2008/2007

# Forte augmentation du rendement pour toutes les lignes

(Variation du rendement unitaire sur 12 mois)

Variation du rendement unitaire (%)

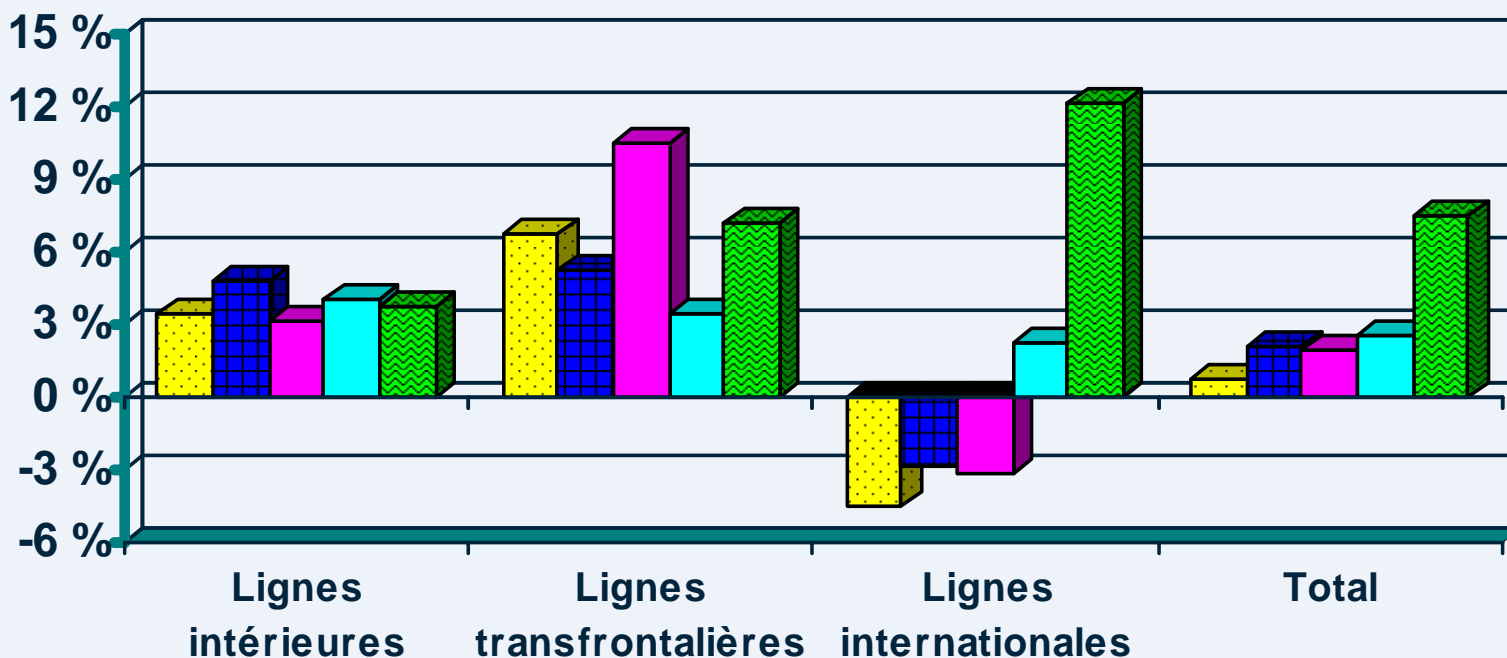


■ T3 2007/2006 ■ T4 2007/2006 ■ T1 2008/2007 ■ T2 2008/2007 ■ T3 2008/2007

# Excellents PPSMO pour toutes les lignes, en particulier les lignes internationales

(Variation des PPSMO sur 12 mois)

*Variation des PPSMO (%)*

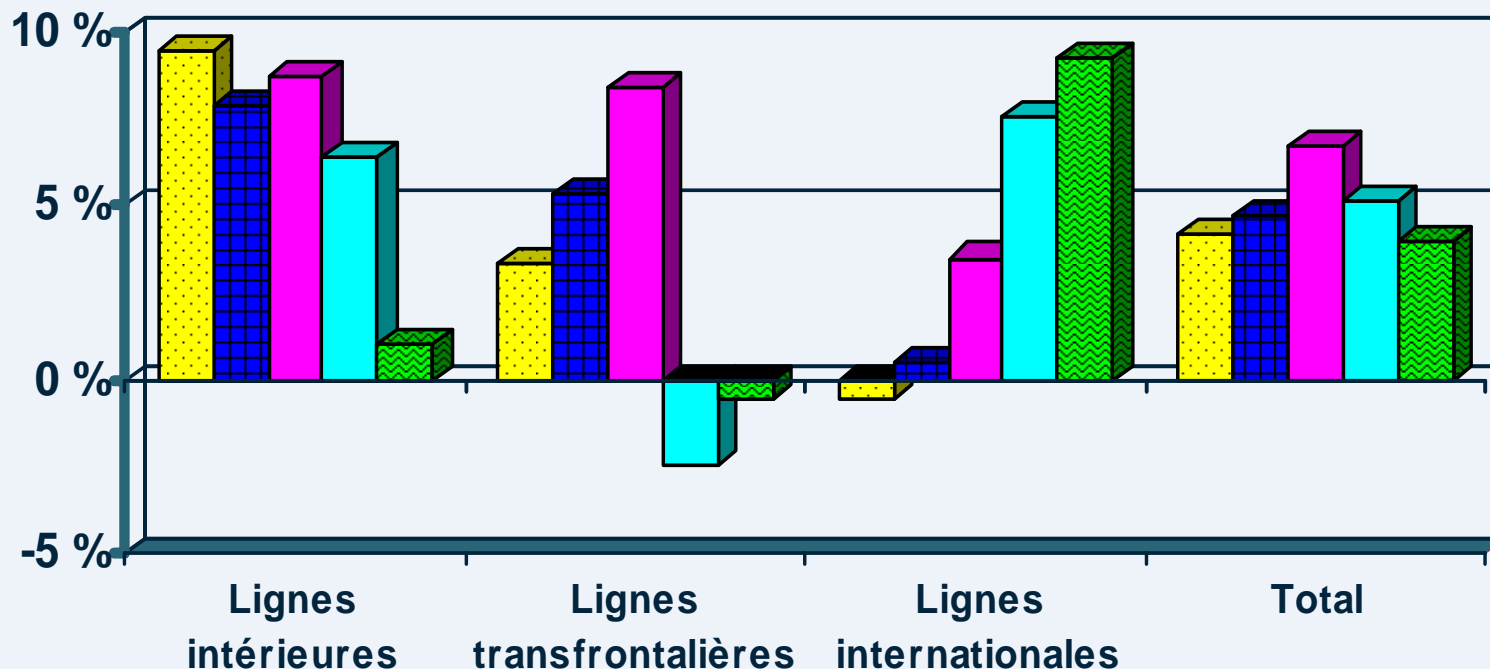


■ T3 2007/2006 ■ T4 2007/2006 ■ T1 2008/2007 ■ T2 2008/2007 ■ T3 2008/2007

# Produits internationaux élevés – Baisse des produits transfrontaliers

(Variation des produits passages sur 12 mois)

Variation des produits (%)



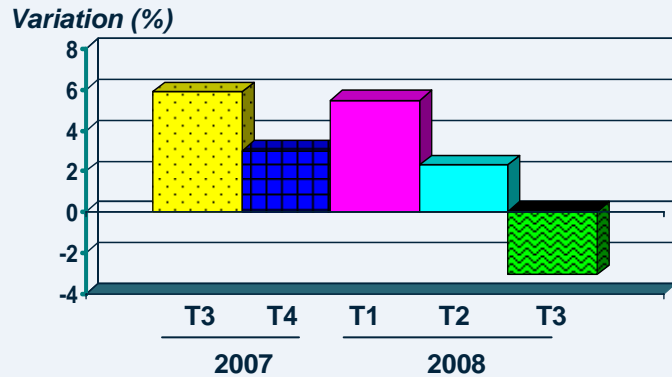
■ T3 2007/2006 ■ T4 2007/2006 ■ T1 2008/2007 ■ T2 2008/2007 ■ T3 2008/2007

# Lignes intérieures –

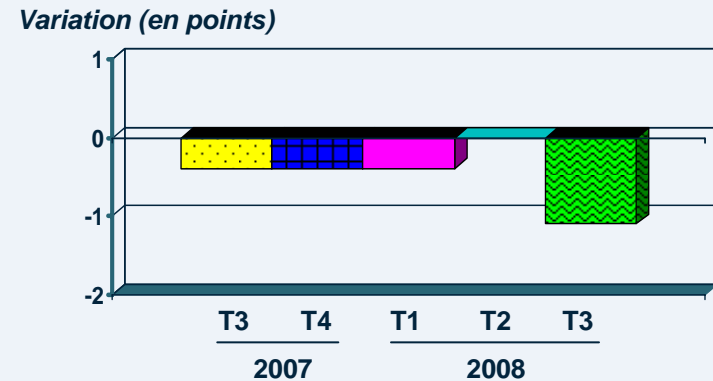
Hausse de 3,8 % des PPSMO au T3 par suite du rendement plus élevé

## Variation sur 12 mois

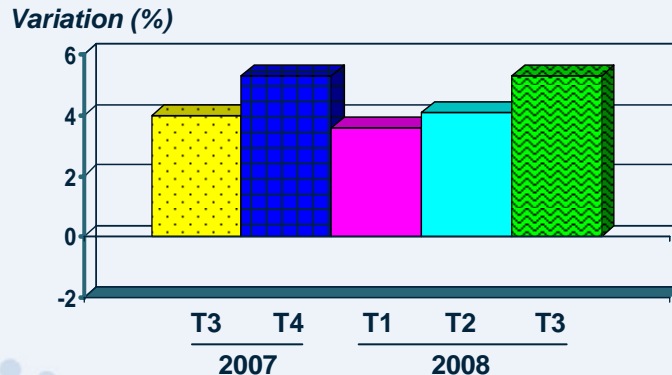
### Capacité (en SMO)



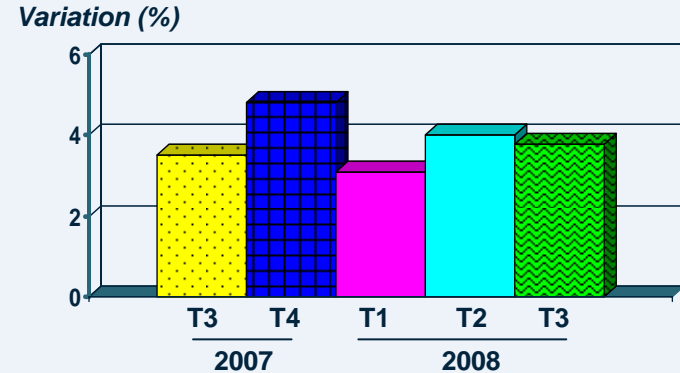
### Coefficient d'occupation



### Rendement unitaire



### PPSMO



# Lignes transfrontalières –

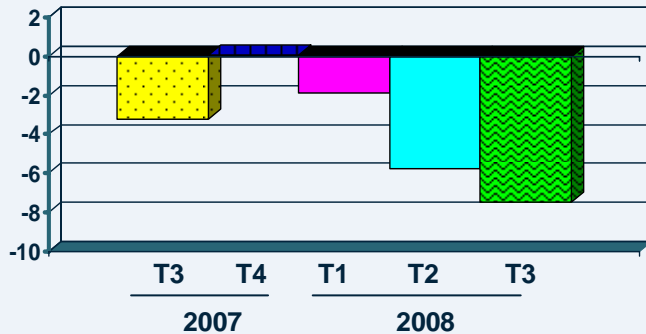
Augmentation de 7,2 % des PPSMO attribuable au rendement, alors que le coefficient d'occupation baisse de 2,1 points

---

## Variation sur 12 mois

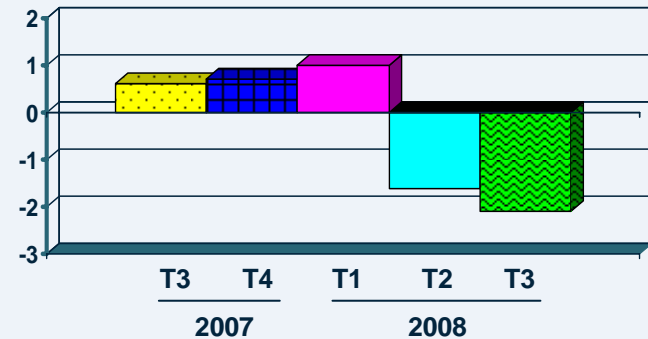
### Capacité (en SMO)

Variation (%)



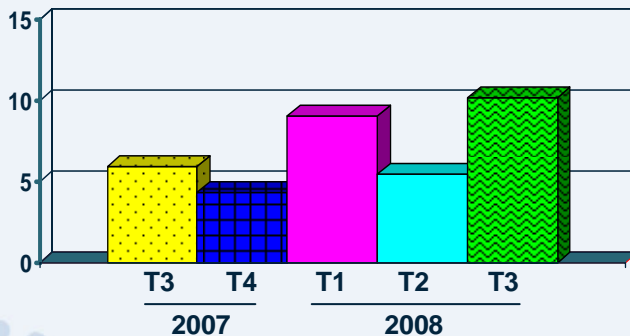
### Coefficient d'occupation

Variation (en points)



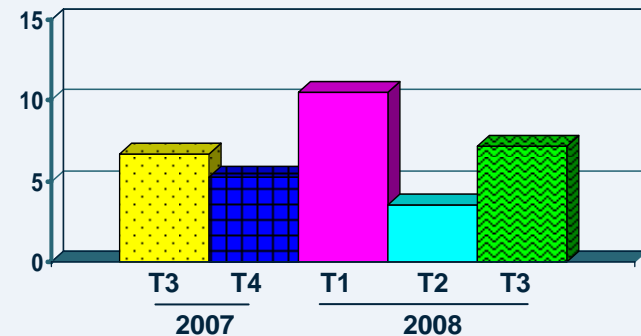
### Rendement unitaire

Variation (%)



### PPSMO

Variation (%)



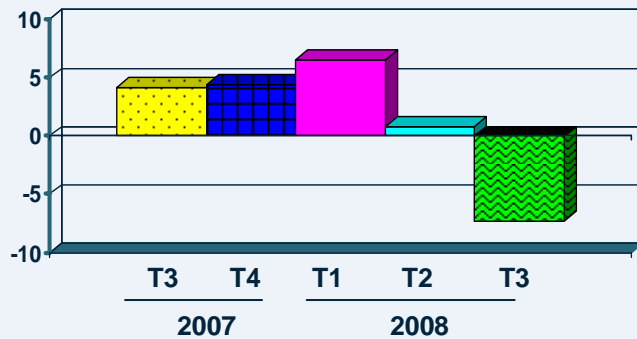
# Lignes transatlantiques –

La capacité limitée améliore le coefficient d'occupation et le rendement –  
PPSMO en hausse de 13,9 %

## Variation sur 12 mois

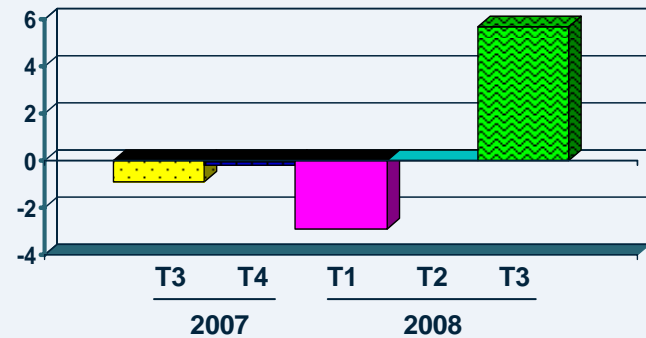
### Capacité (en SMO)

Variation (%)



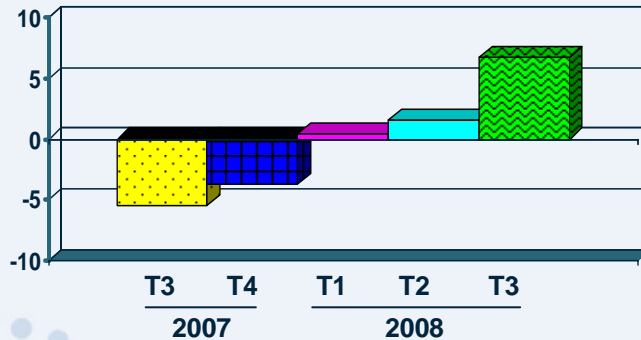
### Coefficient d'occupation

Variation (en points)



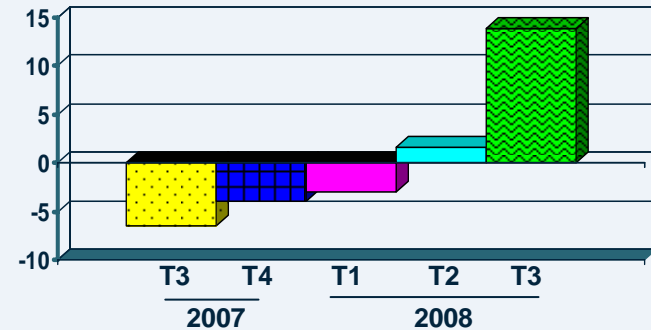
### Rendement unitaire

Variation (%)



### PPSMO

Variation (%)



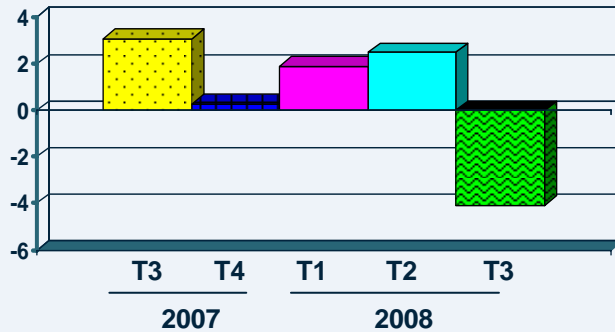
# Lignes transpacifiques –

Bond de 10,3 % des PPSMO attribuable à l'excellent rendement alors que la capacité est réduite

## Variation sur 12 mois

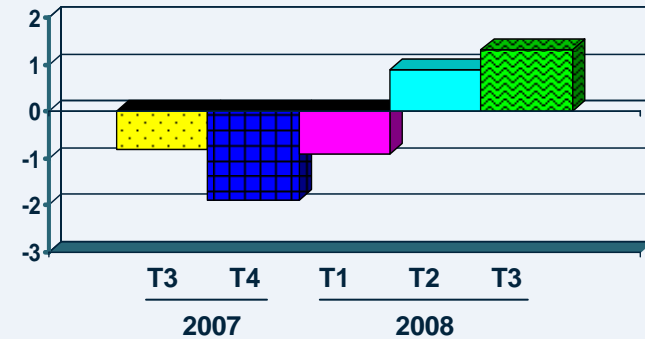
### Capacité (en SMO)

Variation (%)



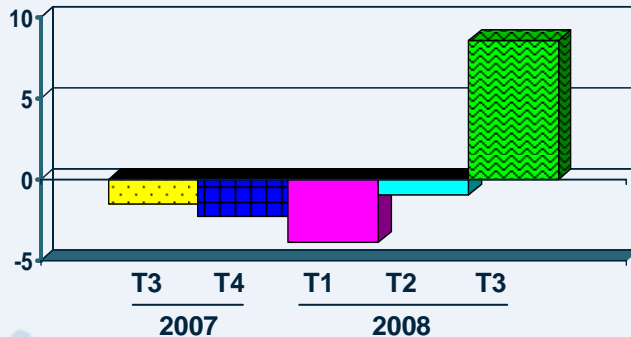
### Coefficient d'occupation

Variation (en points)



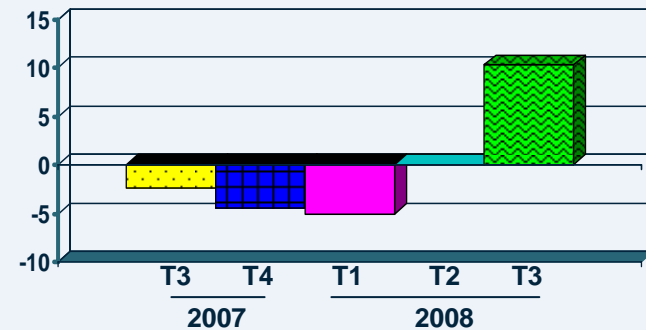
### Rendement unitaire

Variation (%)



### PPSMO

Variation (%)

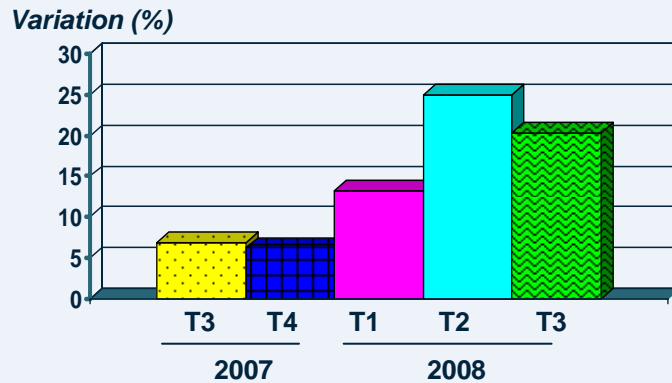


# Antilles, Amérique latine et Australie –

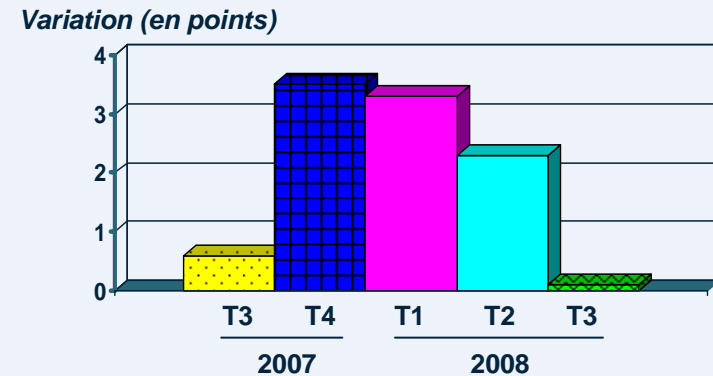
Bond de 9,9 % des PPSMO grâce à un rendement élevé

## Variation sur 12 mois

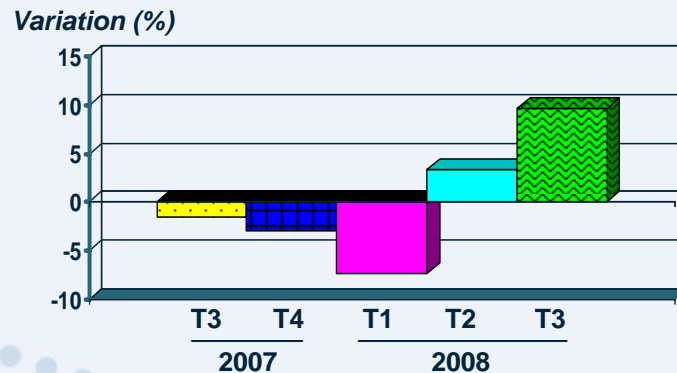
### Capacité (en SMO)



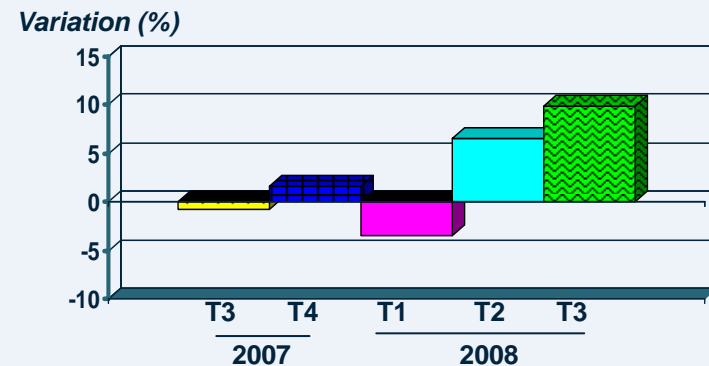
### Coefficient d'occupation



### Rendement unitaire



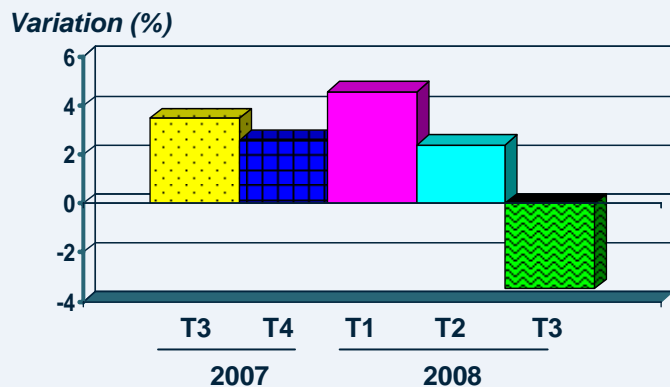
### PPSMO



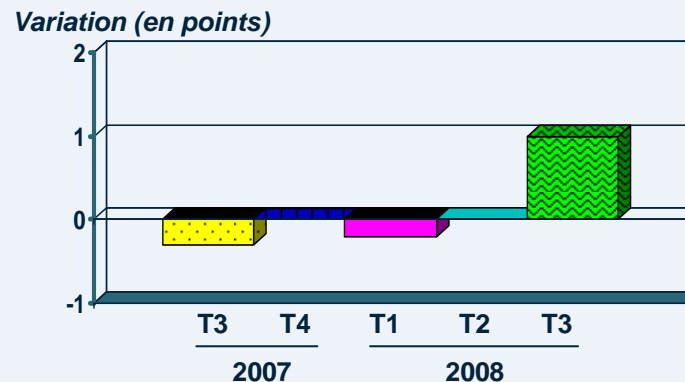
**Total** – Augmentation de 7,5 % des PPSMO à l'échelle du réseau attribuable surtout à un meilleur rendement; hausse du total des CESMO de 17,9 % principalement en raison des prix élevés du carburant; hausse de 4,3 % des CESMO, exclusion faite de la charge de carburant

## Variation sur 12 mois

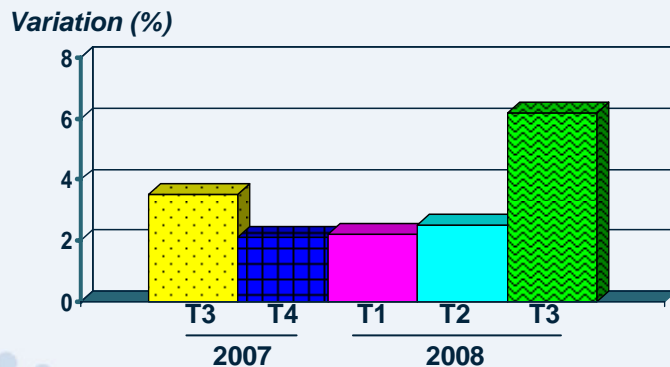
### Capacité (en SMO)



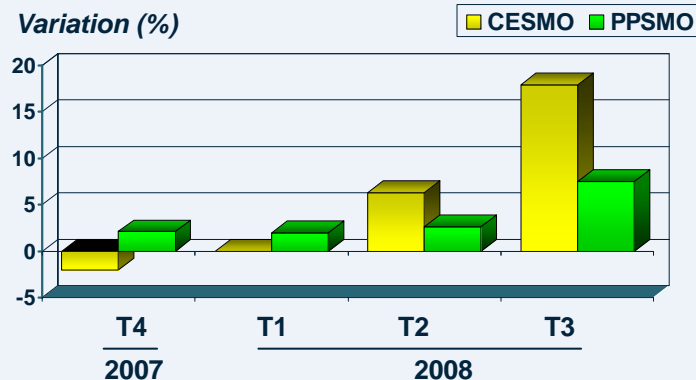
### Coefficient d'occupation



### Rendement unitaire



### PPSMO

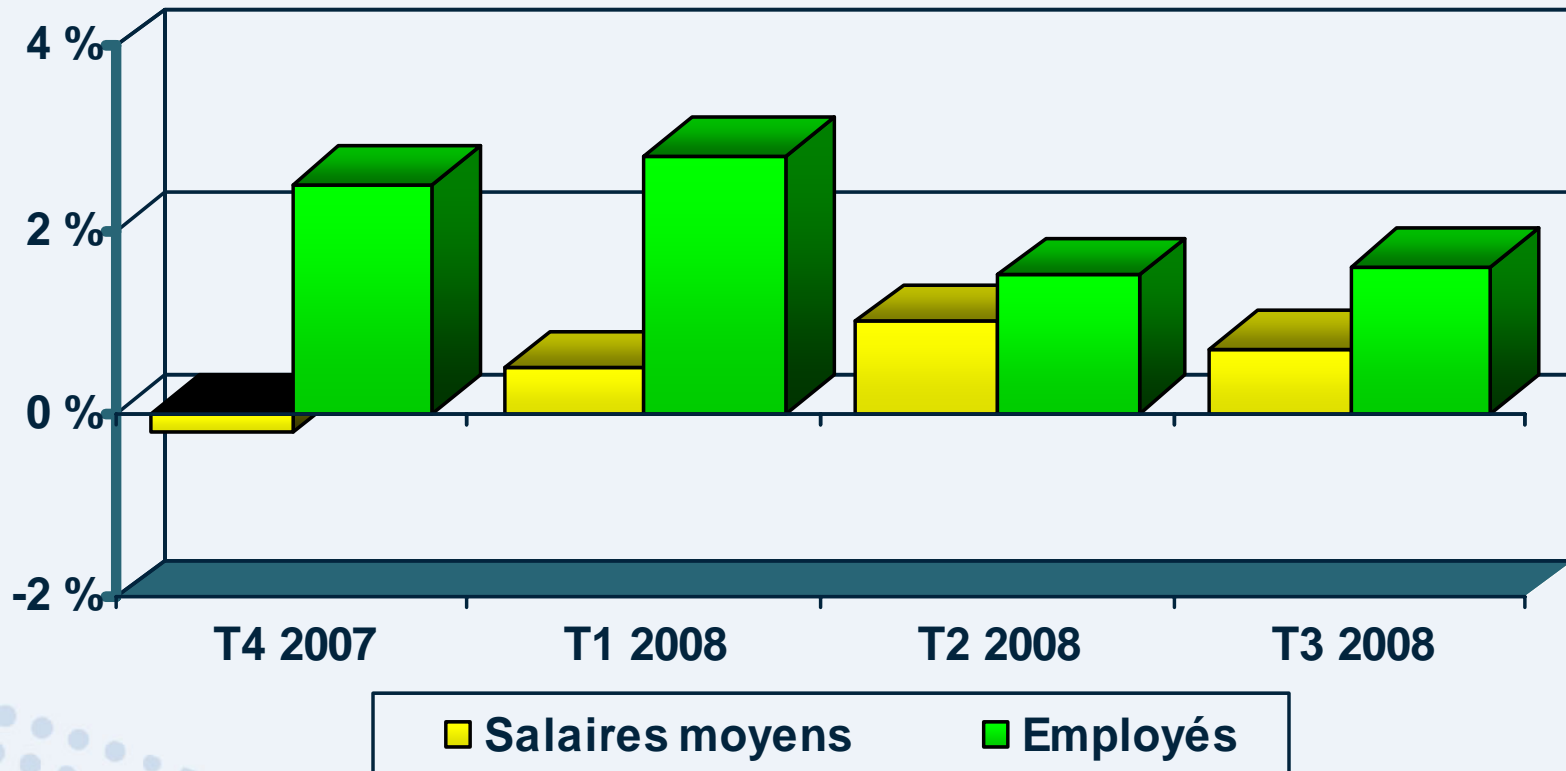


# Salaires moyens en hausse de 0,7 %; accroissement de 1,6 % de l'effectif, ou 397

---

(Variation sur 12 mois – Salaires moyens et employés)

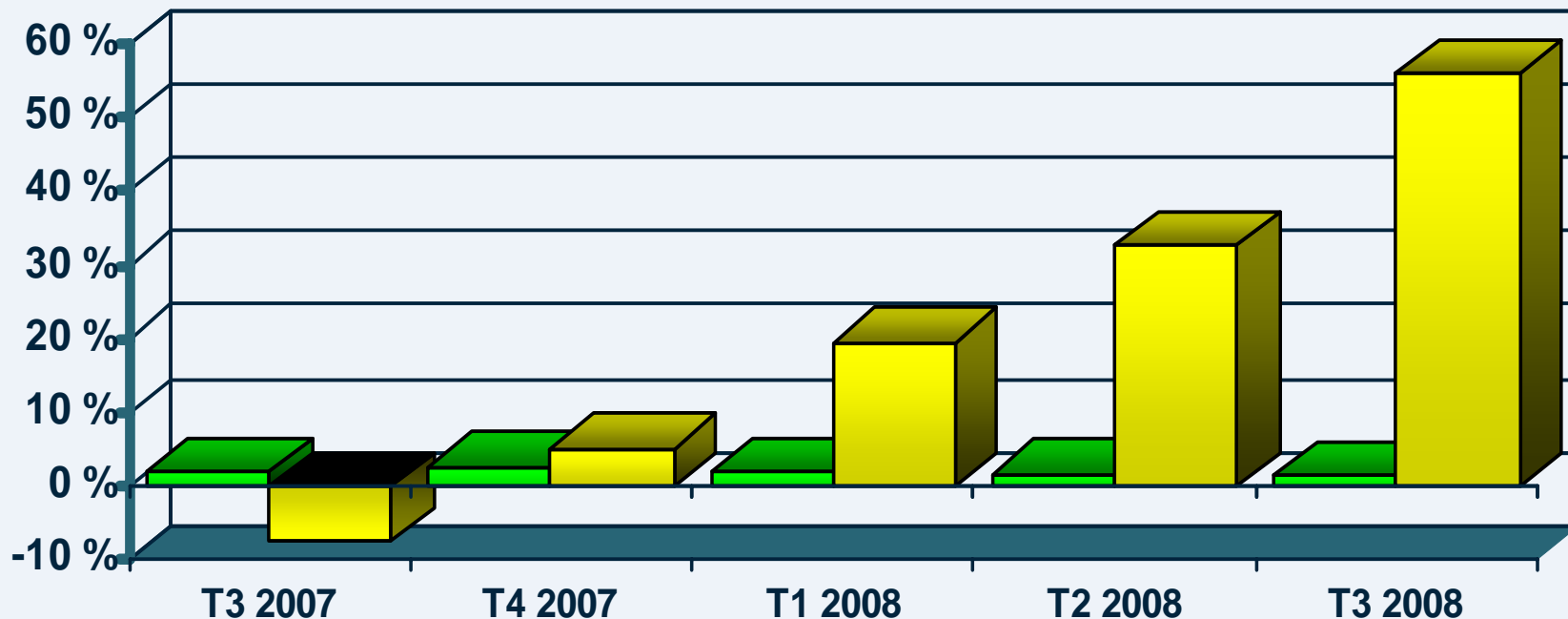
*Variation sur 12 mois (%)*



# Hausse de 56 % du coût par litre du carburant, mais gain de productivité de 1,5 % attribuable aux nouveaux 777 et au retrait d'un avion tout-cargo

(Productivité du carburant consommé et coût unitaire)

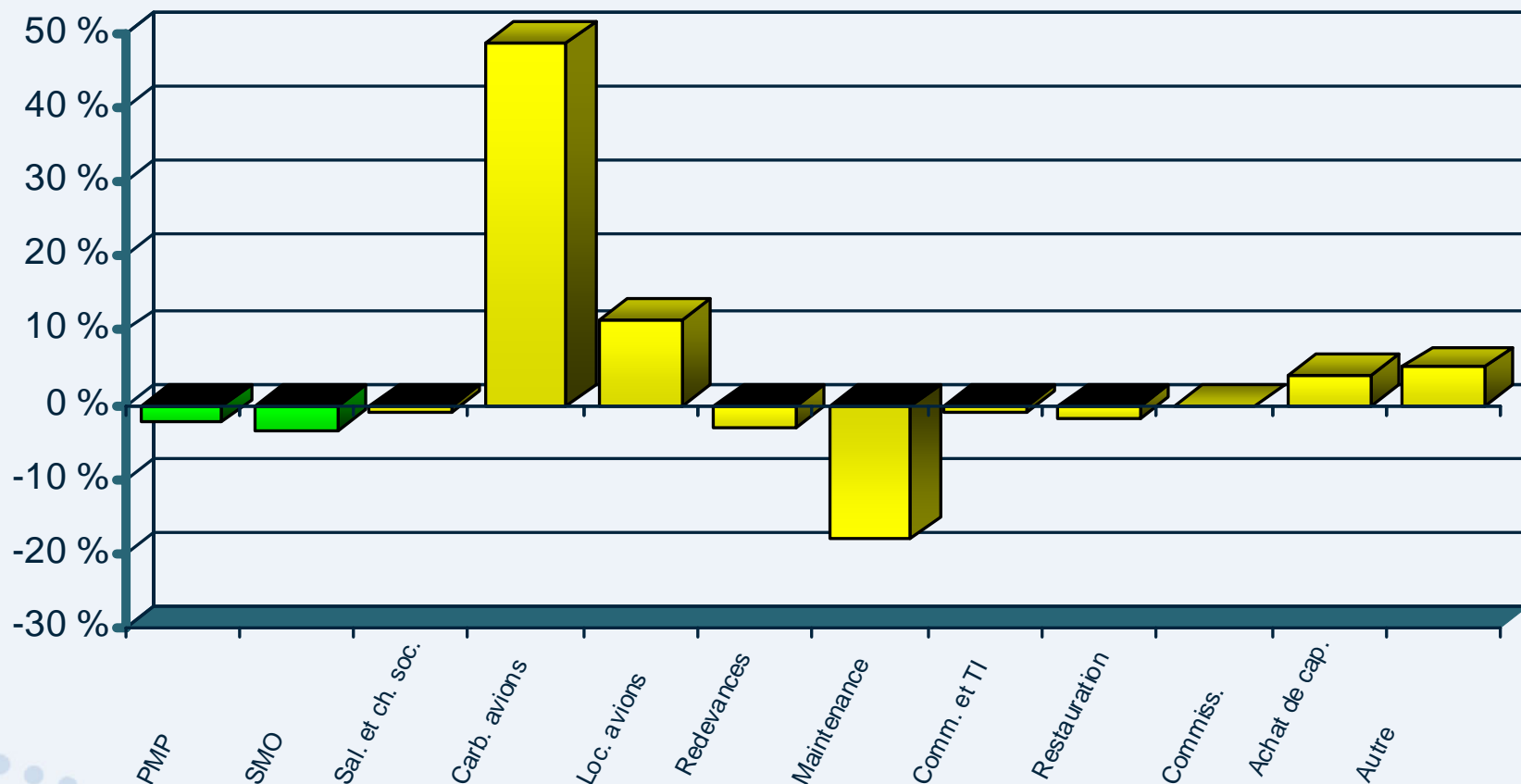
*Variation sur 12 mois (%)*



■ Productivité du carburant (SMO/l) ■ Prix du carburant (cents CA/l)

# Hausse de 5 % de la catégorie « Autre » en raison de l'augmentation des coûts liés aux forfaits terrestres de Vacances Air Canada, et des charges liées aux cartes de crédit et à la publicité

Variation sur 12 mois (%)



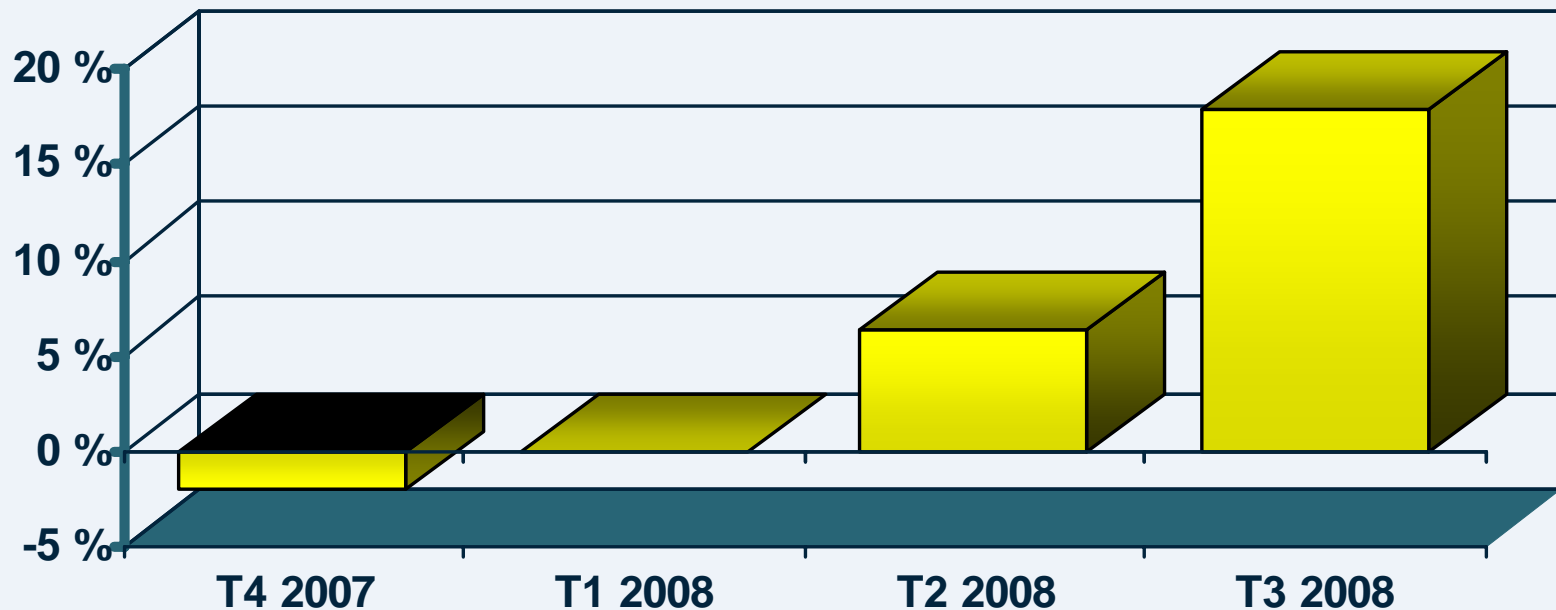
T3 2008 – 2007

**Hausse du coût unitaire de 17,9 % attribuable à la flambée des prix du carburant; augmentation de 4,3 % du coût unitaire, exclusion faite des dépenses de carburant en raison des coûts fixes répartis sur moins de SMO**

---

## **(Coût par SMO)**

*Variation sur 12 mois (%)*



# 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. Des énoncés de cette nature sont compris dans cette présentation, et les autres documents déposés auprès des organismes de réglementation des valeurs mobilières peuvent également en renfermer. Les énoncés prospectifs découlent d'analyses et d'autres renseignements fondés sur la prévision de résultats à venir et sur 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 les prix de l'énergie, l'état du secteur, du marché, du crédit et de la conjoncture en général, les taux de change et d'intérêt, 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, 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 Rapport de gestion et, notamment, 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 présent Rapport de gestion. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent Rapport de gestion représentent les attentes d'Air Canada en date de celui-ci et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

Air Canada a formulé des hypothèses dans l'élaboration et la formulation des énoncés prospectifs. L'instabilité qui caractérise actuellement le système financier mondial et l'éventualité d'une récession aux États Unis et dans d'autres pays rendent le paysage économique canadien incertain, et toute prévision, par définition, difficile. Cependant, outre les hypothèses présentées dans le présent Rapport de gestion, Air Canada a supposé que l'économie canadienne ralentirait au quatrième trimestre de 2008 et qu'elle ne reprendrait pas de façon significative au premier trimestre de 2009. Air Canada a supposé en outre que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,18 \$ CA pour 1,00 \$ US au quatrième trimestre de 2008 et à 1,05 \$ CA pour l'ensemble de l'exercice 2008, et que le cours moyen du carburant s'établirait à 0,91 \$ le litre pour le quatrième trimestre de 2008, et à 0,89 \$ le litre pour l'ensemble de l'exercice 2008 (dans les deux cas, compte tenu des positions de couverture en place).

**AIR CANADA** 

