

# **Premier trimestre de 2009**

## **Résultats financiers**

**Le 8 mai 2009**

# Table des matières

---

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

## Premier trimestre – BAIIALA de 57 M\$

---

<i>(en millions)</i>	T1 2009	T1 2008	Variation fav./ (non fav.)
<b>Produits d'exploitation</b>	2 391 \$	2 727 \$	(336) \$
<b>Charges d'exploitation</b>	2 579 \$	2 739 \$	160 \$
<b>Perte d'exploitation – avant provision pour enquêtes sur le fret</b>	<b>(188) \$</b>	<b>(12) \$</b>	<b>(176) \$</b>
<b>BAIIALA – avant provision pour enquêtes sur le fret</b>	<b>57 \$</b>	<b>222 \$</b>	<b>(165) \$</b>

## Intérêts débiteurs nets au T1

---

<i>(en millions)</i>	<b>T1 2009</b>	<b>Variation fav./ (non fav.)</b>
<b>Intérêts débiteurs nets<sup>(1)</sup></b>	(98) \$	(52) \$
<b>Perte à la cession d'actifs<sup>(2)</sup></b>	- \$	36 \$
<b>Autres charges hors exploitation</b>	(11) \$	14 \$
<b>Total des charges hors exploitation</b>	<b>(109) \$</b>	<b>(2) \$</b>

(1) Le premier trimestre de 2009 comprend une charge de 17 M\$ liée à la cession-bail d'un 777 de Boeing.

(2) Le premier trimestre de 2008 comprend une charge de dépréciation de 38 M\$ liée au retrait des 767-200 de Boeing de son parc.

# Premier trimestre de 2009

## Exercice en cours – exercice précédent

	SMO	PMP	Coeff. d'occ.	Rendement unitaire	PPSMO	Produits
Lignes intérieures	↓ 7,3 %	↓ 8,3 %	↓ 1,0 PP	↓ 3,3 %	↓ 4,4 %	↓ 11,4 %
Lignes transfrontalières	↓ 13,7 %	↓ 14,4 %	↓ 0,7 PP	↓ 3,4 %	↓ 4,1 %	↓ 17,2 %
Lignes transatlantiques	↓ 9,7 %	↓ 12,9 %	↓ 2,7 PP	↑ 0,1 %	↓ 3,4 %	↓ 12,7 %
Lignes transpacifiques	↓ 26,0 %	↓ 20,5 %	↑ 6,2 PP	↑ 10,2 %	↑ 18,5 %	↓ 12,3 %
Lignes d'Amérique latine et autres	↑ 4,2 %	↑ 1,4 %	↓ 2,2 PP	↓ 12,4 %	↓ 14,8 %	↓ 11,2 %
<b>Total</b>	<b>↓ 10,3 %</b>	<b>↓ 10,9 %</b>	<b>↓ 0,5 PP</b>	<b>↓ 2,3 %</b>	<b>↓ 3,0 %</b>	<b>↓ 13,0 %</b>

Total des charges ↓ 5,8 %

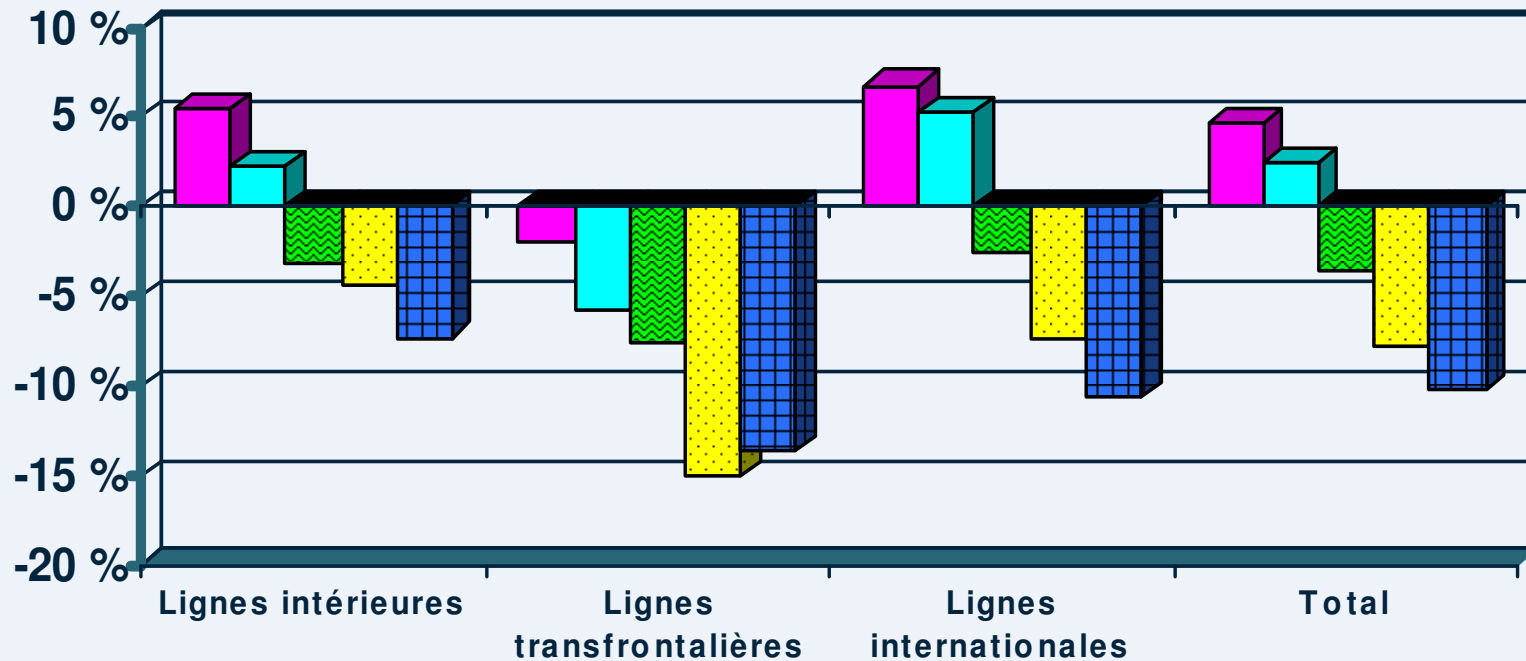
Total des CESMO ↑ 5,0 %

Total des CESMO, excl. ↑ 9,4 %  
faite de la charge  
de carburant

# Réduction de la capacité réseau de 10,3 % en fonction de la demande passagers

(Variation de la capacité sur 12 mois)

Variation des SMO (%)

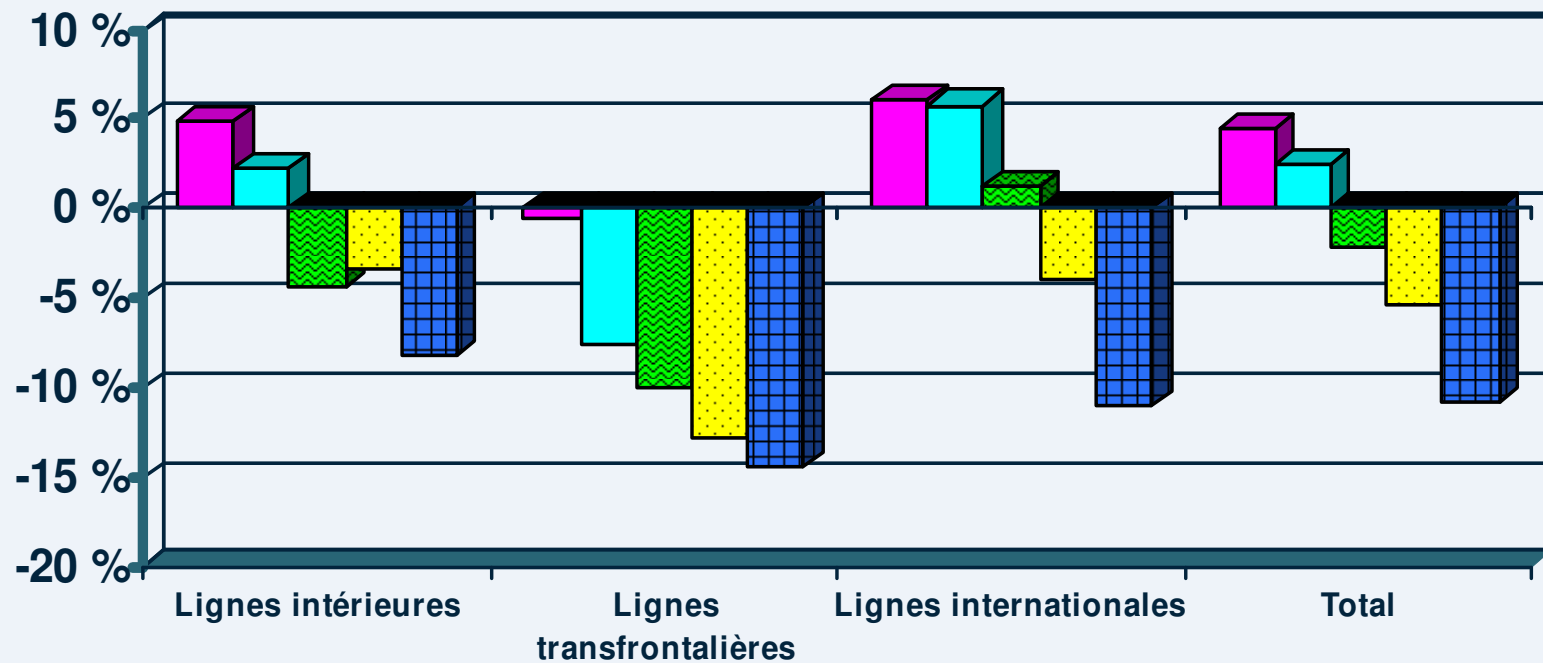


■ T1 2008/2007 ■ T2 2008/2007 ■ T3 2008/2007 ■ T4 2008/2007 ■ T1 2009/2008

# Diminution du trafic un peu plus importante que la réduction de capacité

(Variation du trafic sur 12 mois)

Variation des PMP (%)

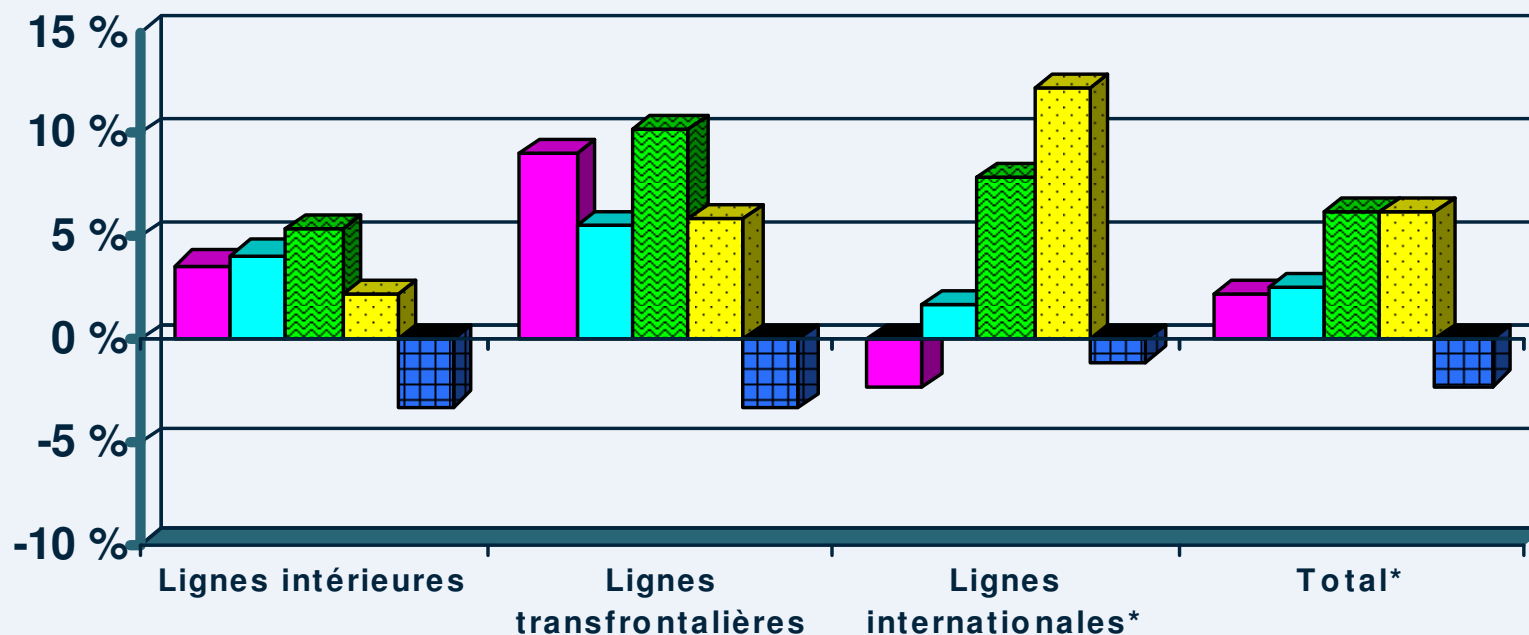


■ T1 2008/2007 ■ T2 2008/2007 ■ T3 2008/2007 ■ T4 2008/2007 ■ T1 2009/2008

# Diminution du rendement de 2,3 % en raison du ralentissement économique

(Variation du rendement unitaire sur 12 mois)

Variation du rendement unitaire (%)



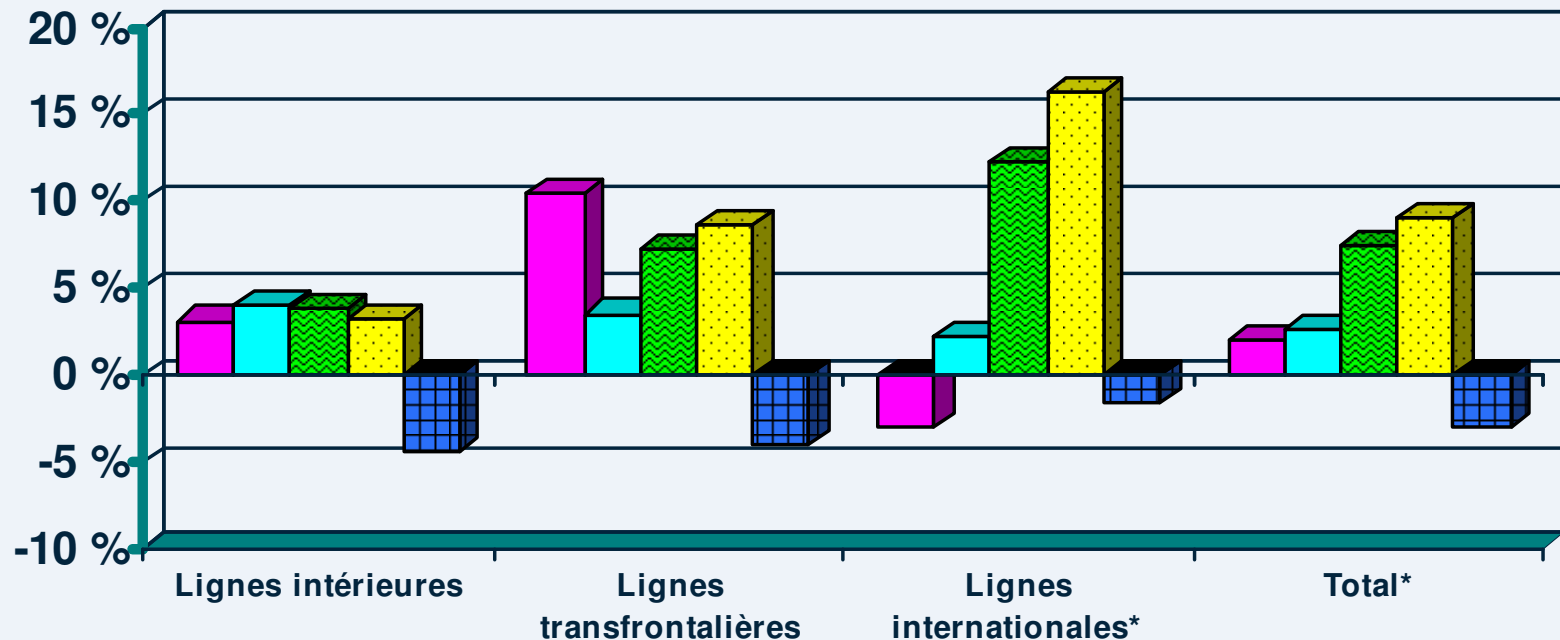
■ T1 2008/2007 ■ T2 2008/2007 ■ T3 2008/2007 ■ T4 2008/2007 ■ T1 2009/2008

\* Compte tenu d'un ajustement favorable de 26 M\$ sorti des produits constatés au quatrième trimestre de 2007

# Recul des PPSMO réseau de 3 % surtout en raison de la tarification concurrentielle

(Variation des PPSMO sur 12 mois)

Variation des PPSMO (%)



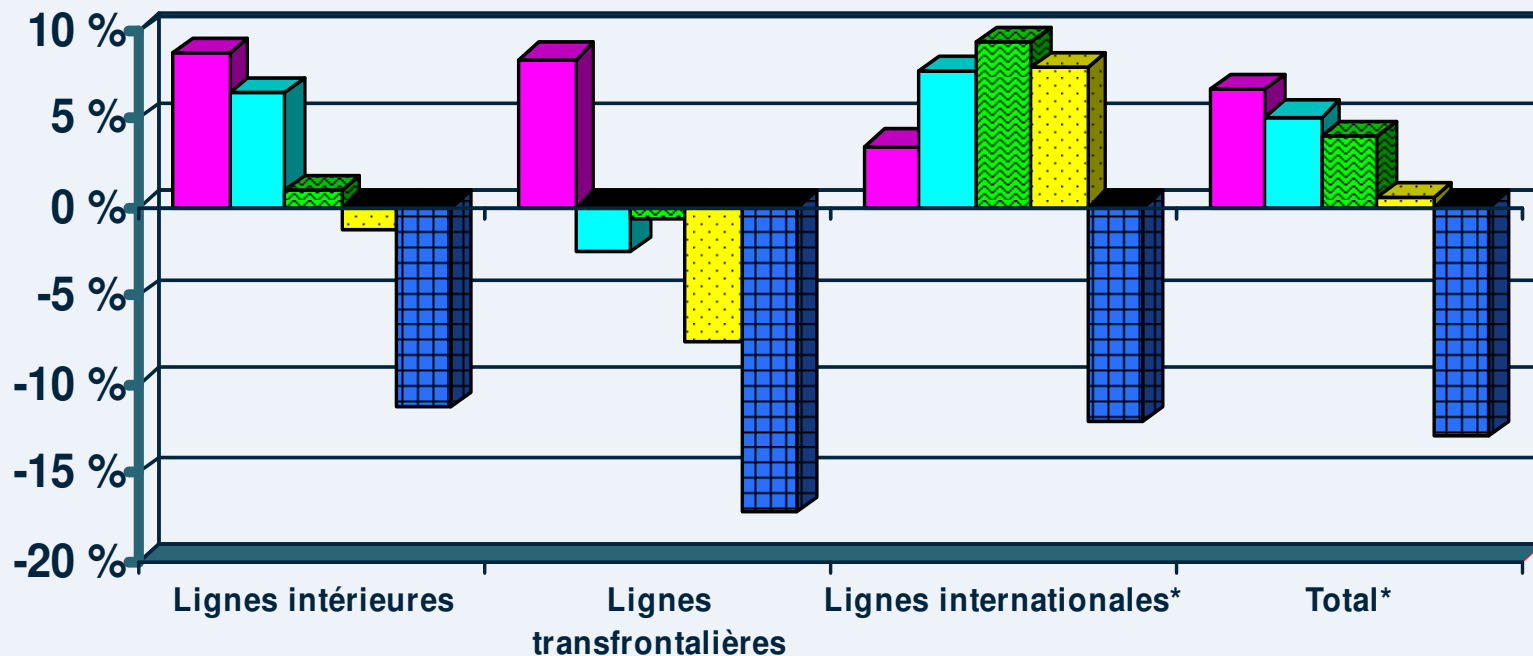
■ T1 2008/2007 ■ T2 2008/2007 ■ T3 2008/2007 ■ T4 2008/2007 ■ T1 2009/2008

\* Compte tenu d'un ajustement favorable de 26 M\$ sorti des produits constatés au quatrième trimestre de 2007

# Déclin des produits en raison de la réduction de la capacité et de la baisse des tarifs moyens

(Variation des produits passages sur 12 mois)

Variation des produits (%)



■ T1 2008/2007 ■ T2 2008/2007 ■ T3 2008/2007 ■ T4 2008/2007 ■ T1 2009/2008

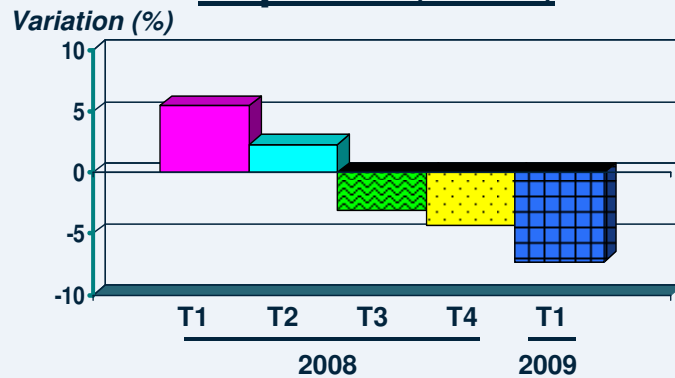
\* Compte tenu d'un ajustement favorable de 26 M\$ sorti des produits constatés au quatrième trimestre de 2007

# Lignes intérieures –

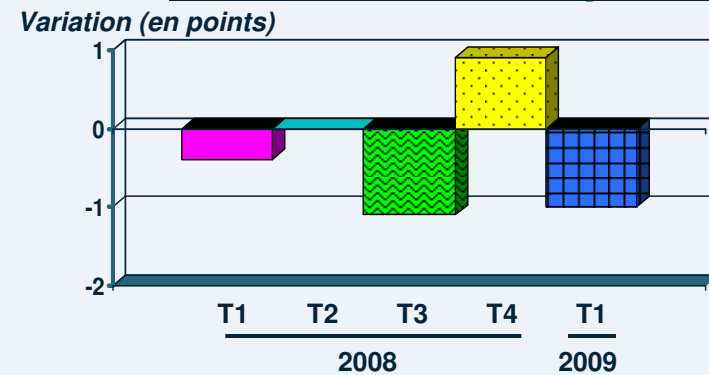
Baisse de 4,4 % des PPSMO au T1 en raison surtout d'une diminution du rendement

## Variation sur 12 mois

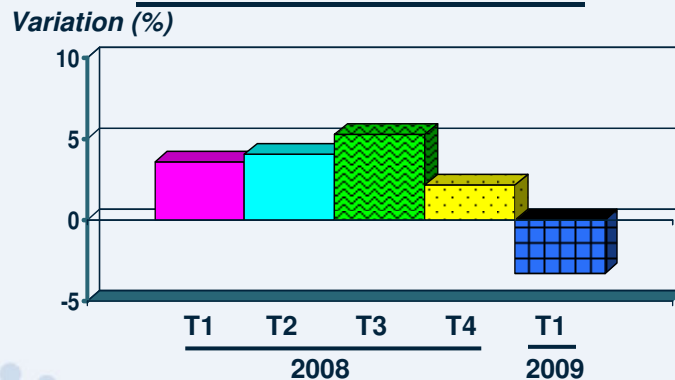
### Capacité (en SMO)



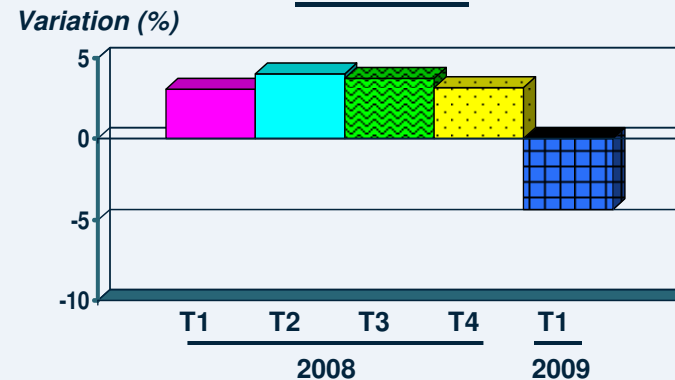
### Coefficient d'occupation



### Rendement unitaire



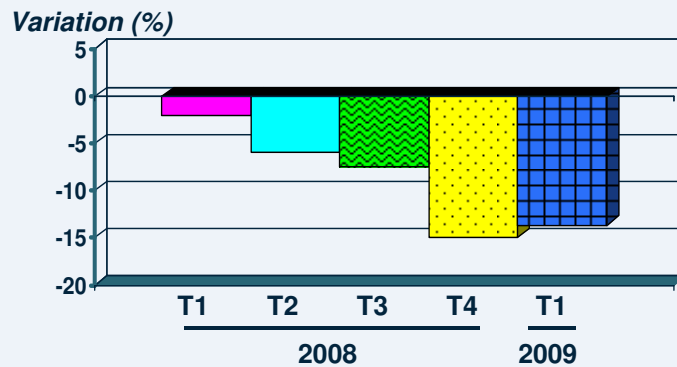
### PPSMO



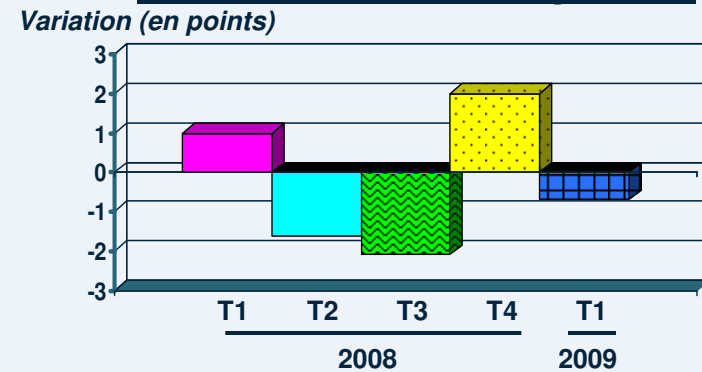
# Lignes transfrontalières – Recul de 4,1 % des PPSMO en raison surtout d'une diminution du rendement

## Variation sur 12 mois

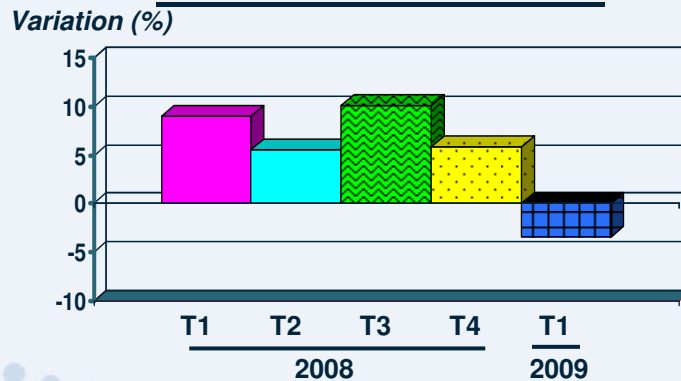
### Capacité (en SMO)



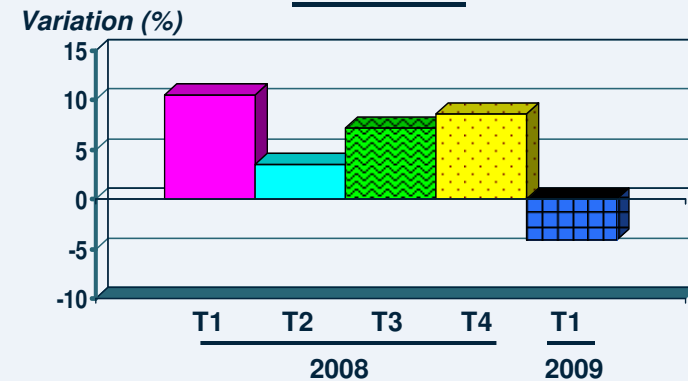
### Coefficient d'occupation



### Rendement unitaire



### PPSMO

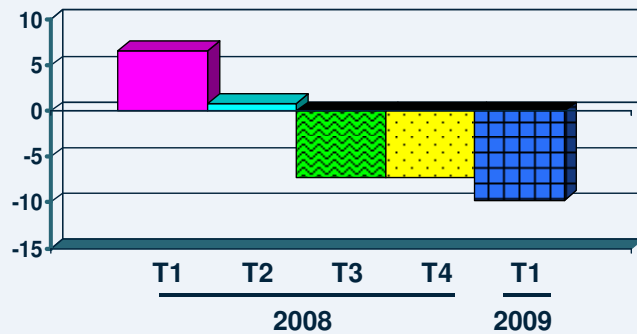


# Lignes transatlantiques – Diminution des PPSMO de 3,4 % par suite d'une baisse du coefficient d'occupation

Variation sur 12 mois

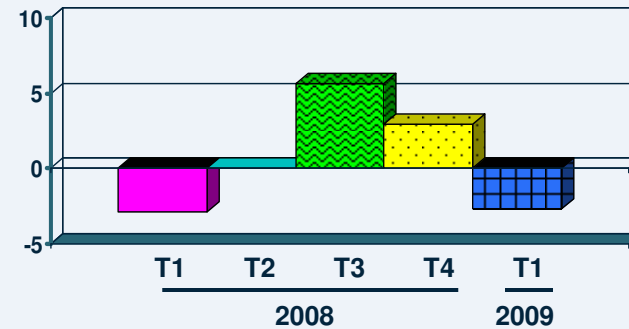
## Capacité (en SMO)

Variation (%)



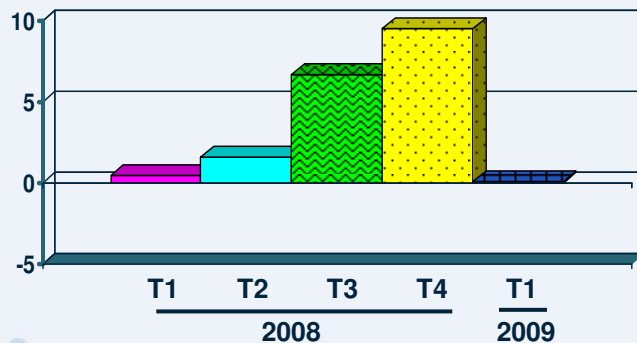
## Coefficient d'occupation

Variation (en points)



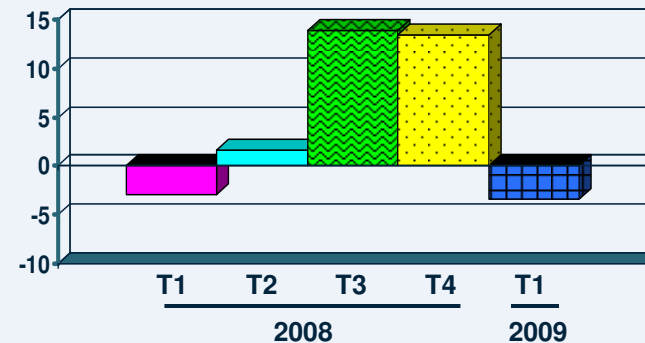
## Rendement unitaire

Variation (%)



## PPSMO

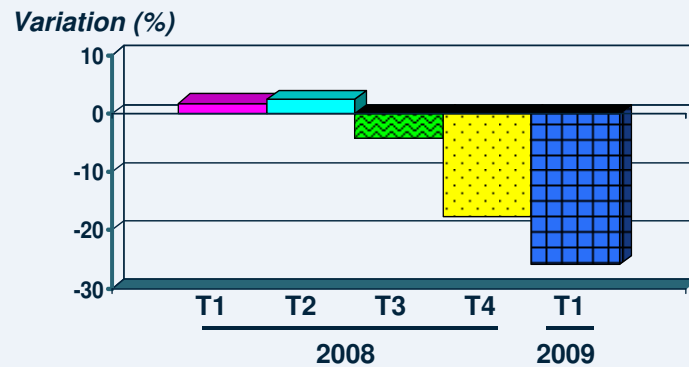
Variation (%)



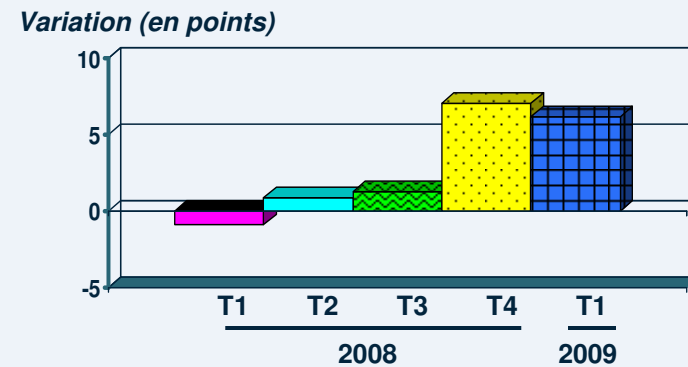
# Lignes transpacifiques – Maintien de la solide croissance des PPSMO attribuable au rendement et au coefficient d'occupation élevés alors que la capacité est réduite davantage

## Variation sur 12 mois

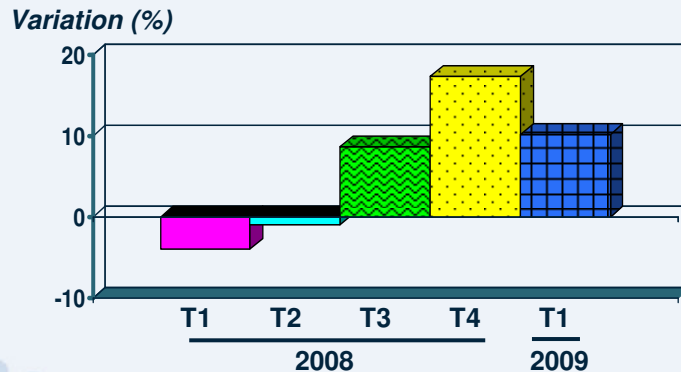
### Capacité (en SMO)



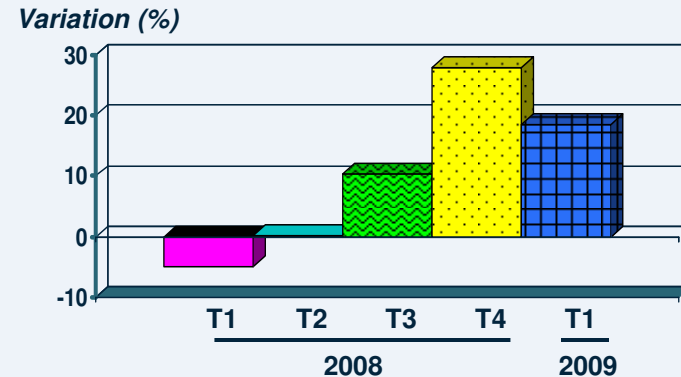
### Coefficient d'occupation



### Rendement unitaire



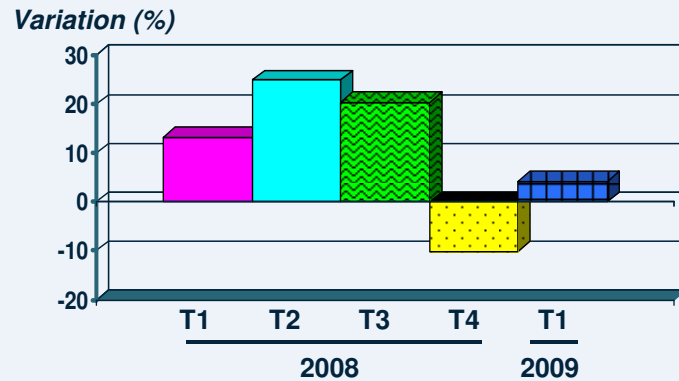
### PPSMO



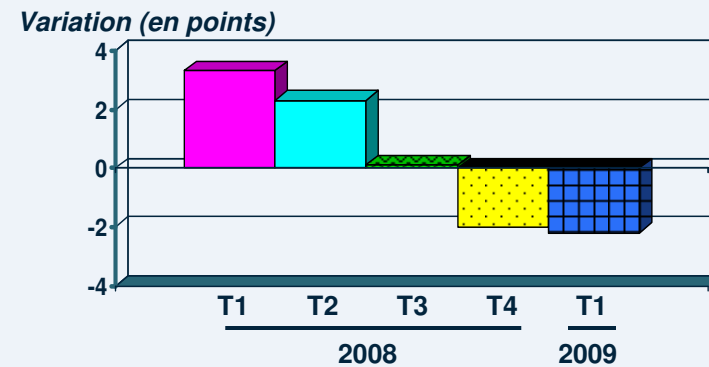
# Antilles, Amérique latine et Australie – Réduction de 14,8 % des PPSMO attribuable surtout à la baisse du rendement

## Variation sur 12 mois

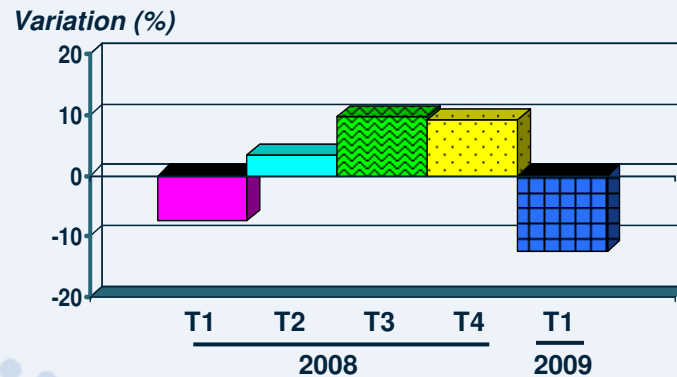
### Capacité (en SMO)



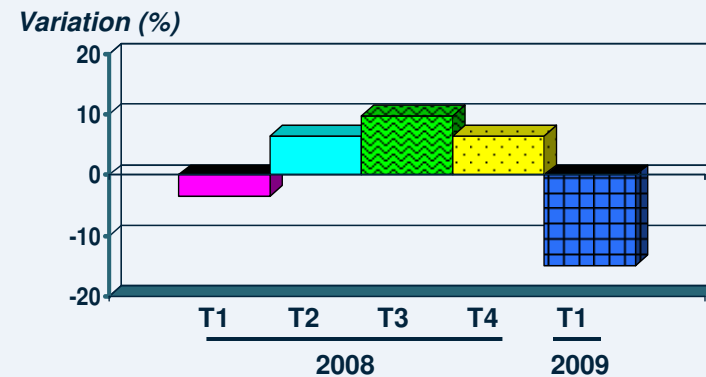
### Coefficient d'occupation



### Rendement unitaire



### PPSMO

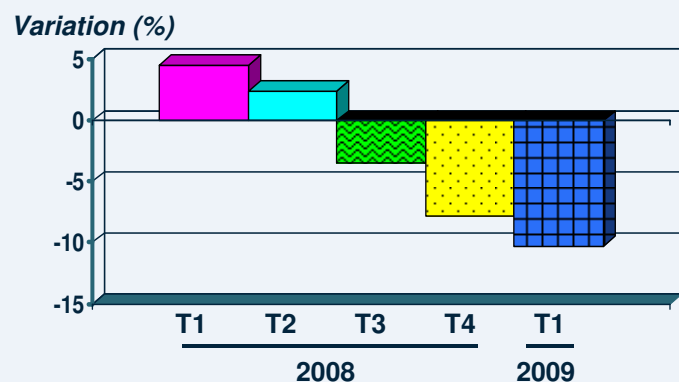


\* Compte tenu d'un ajustement favorable de 26 M\$ sorti des produits constatés au quatrième trimestre de 2007

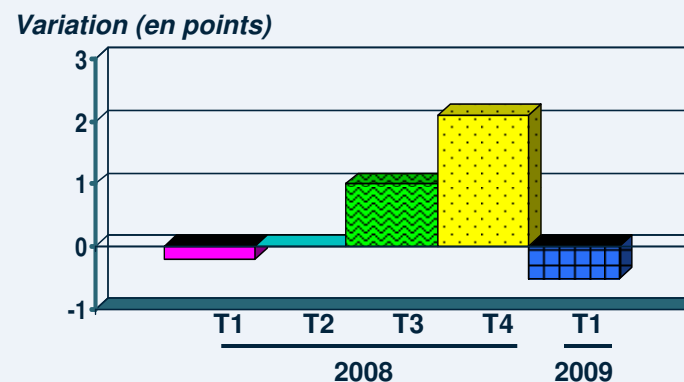
**Total** – Diminution de 3 % des PPSMO réseau attribuable surtout à un rendement inférieur; hausse du total des CESMO de 5 %; montée de 9,4 % des CESMO, exclusion faite de la charge de carburant; l'écart de change défavorable est un facteur déterminant

## Variation sur 12 mois

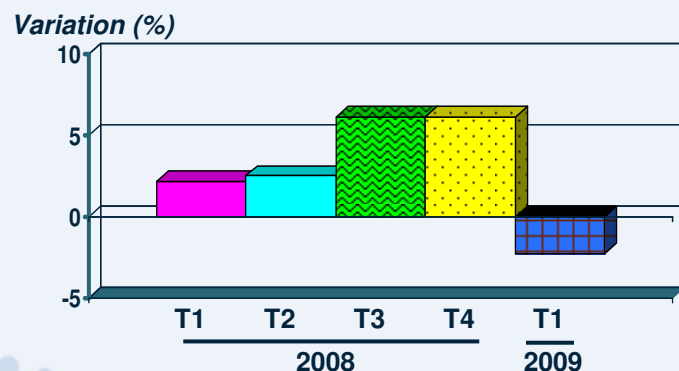
### Capacité (en SMO)



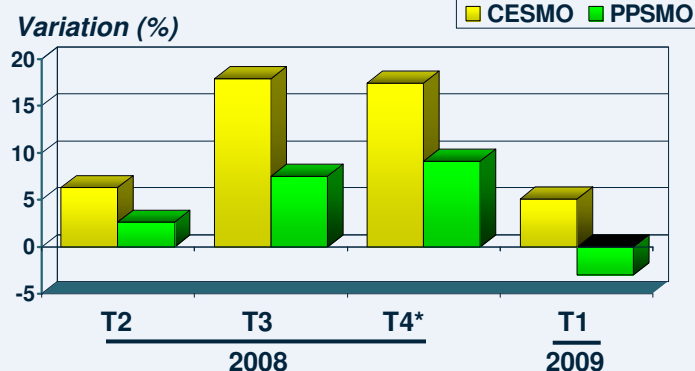
### Coefficient d'occupation



### Rendement unitaire



### PPSMO



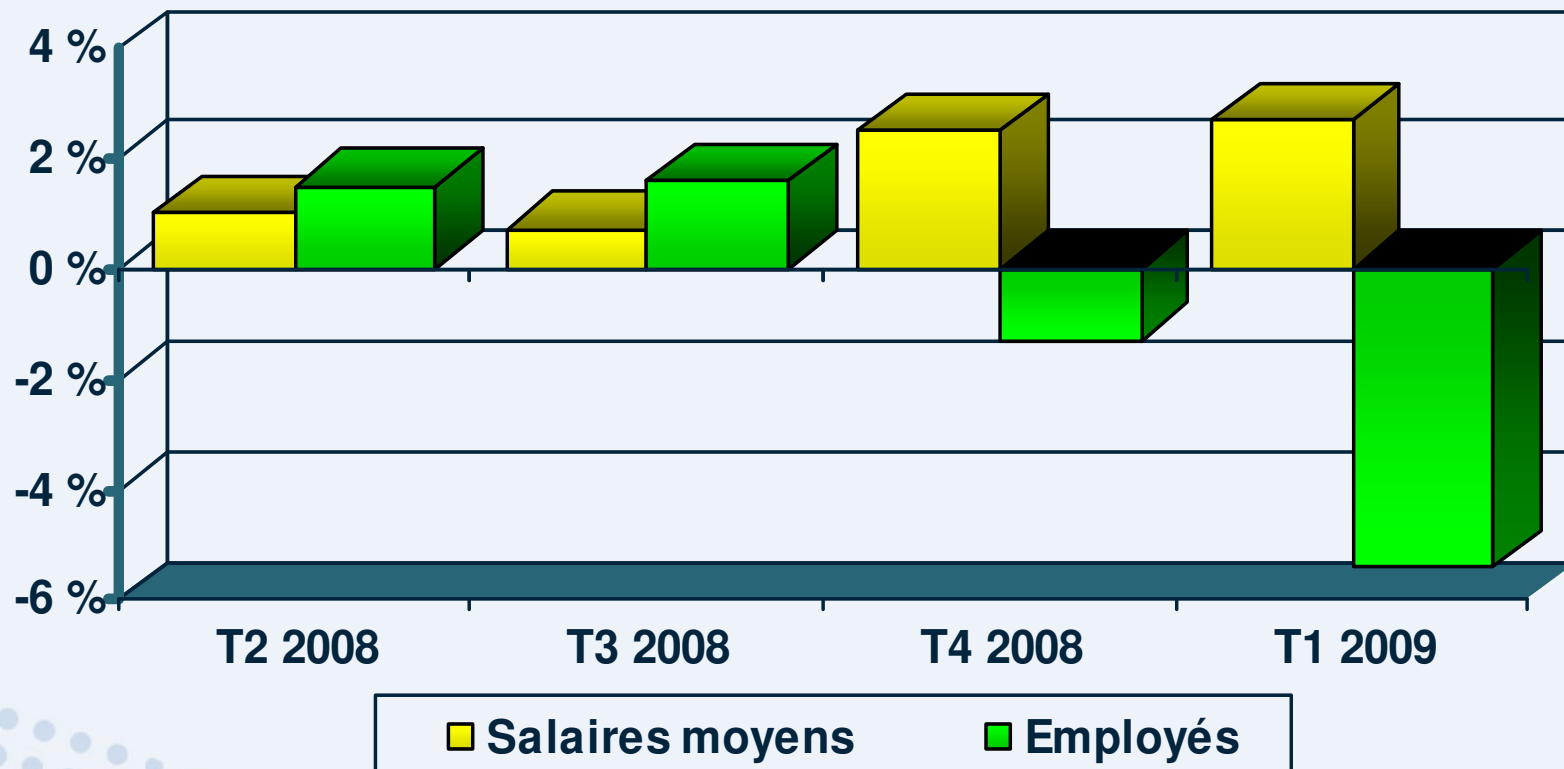
\* Compte tenu d'un ajustement favorable de 26 M\$ sorti des produits constatés au quatrième trimestre de 2007

## Effectif en baisse de 1 300 en raison de la capacité réduite; salaires moyens en hausse de 2,7 % en raison d'obligations contractuelles

---

(Variation sur 12 mois – Salaires moyens et employés)

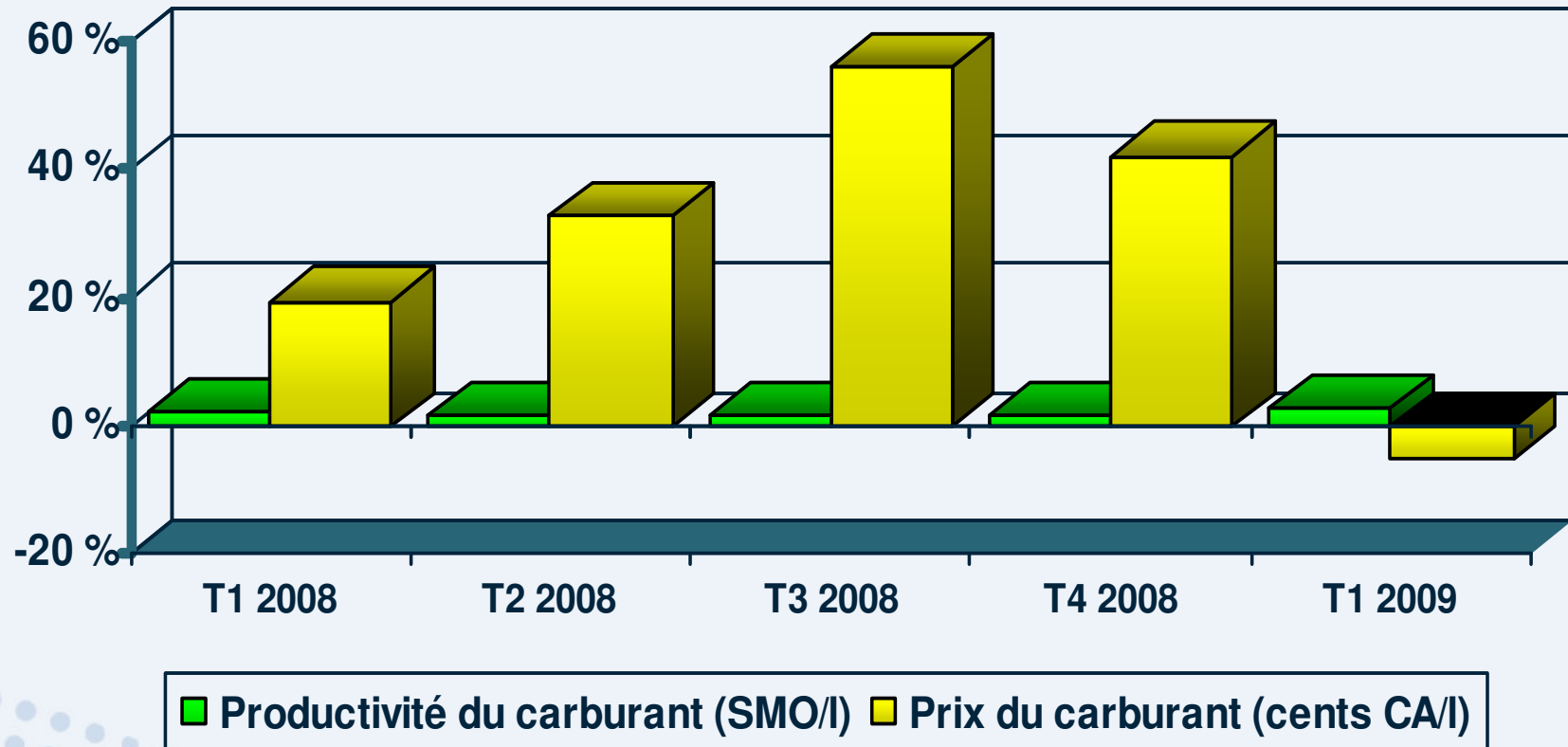
*Variation sur 12 mois (%)*



# Baisse de 5,1 % du coût par litre du carburant, mais gain de productivité de 2,7 % attribuable aux nouveaux 777 et au retrait d'un avion-cargo

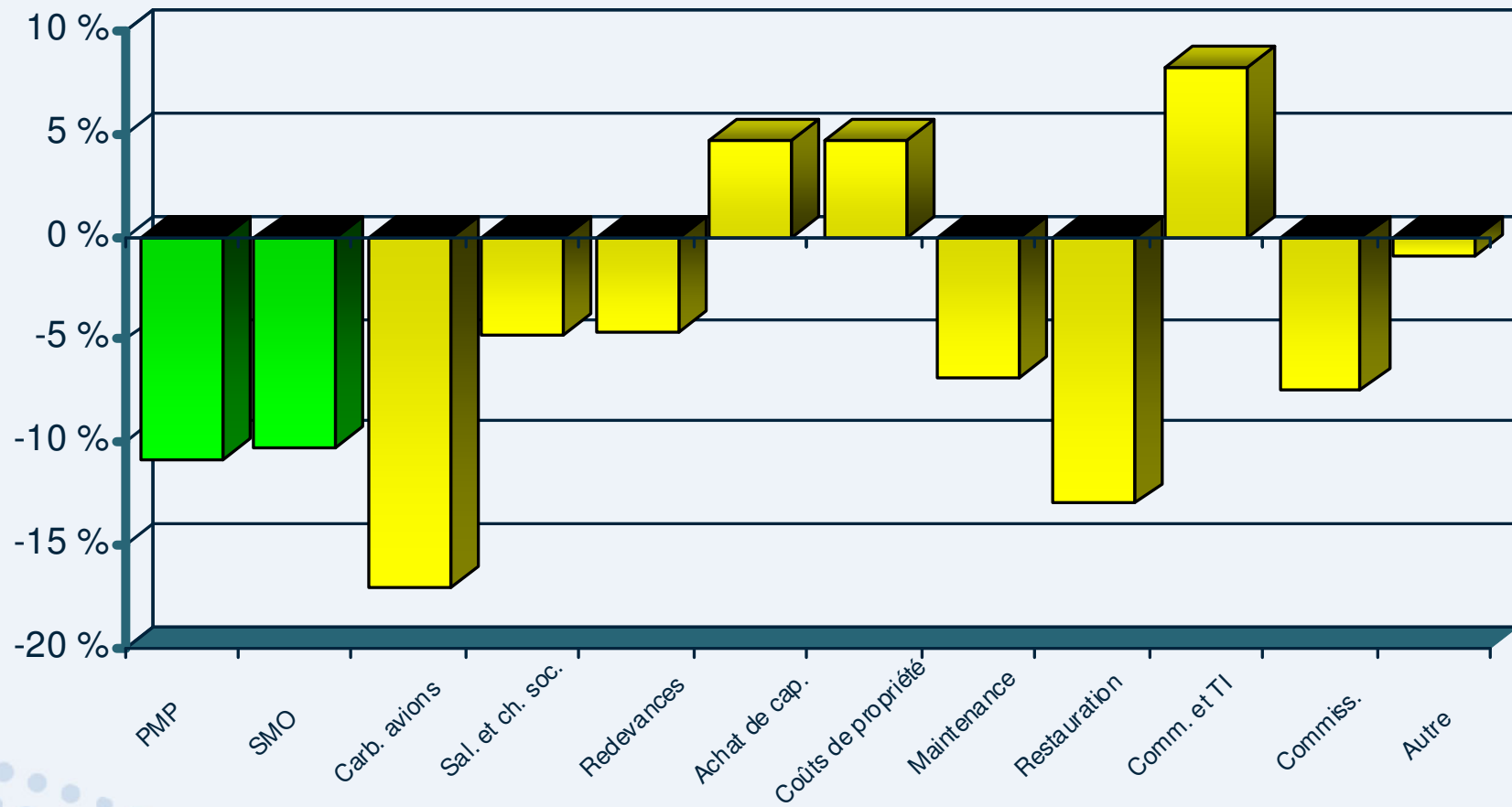
(Productivité du carburant consommé et coût unitaire)

Variation sur 12 mois (%)



# Réduction des charges d'exploitation de 160 M\$ malgré un supplément de charges de 170 M\$ attribuable à l'écart de change défavorable

Variation sur 12 mois (%)



T1 2009/2008

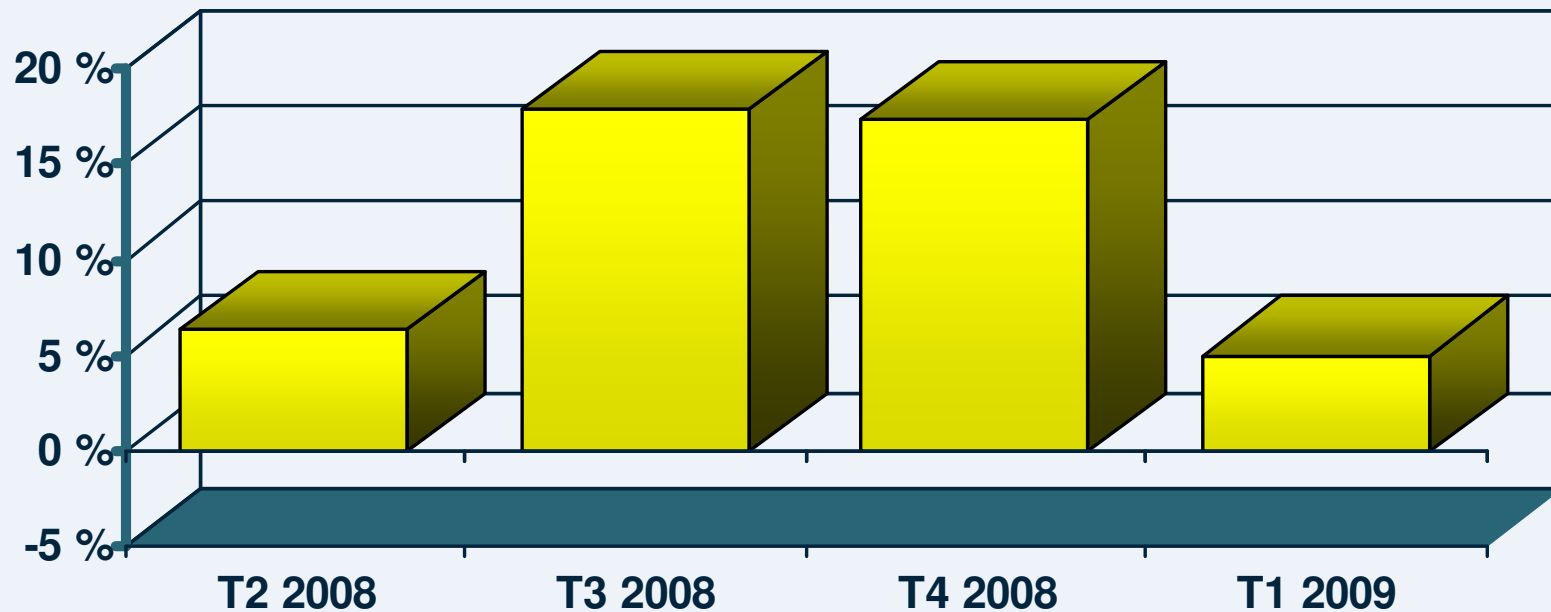
AIR CANADA 

# Augmentation du coût unitaire de 5 % attribuable à l'écart de change, à la hausse des coûts de propriété et aux 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 », « projeter », « pouvoir », « planifier » et « estimer », 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, ils sont sujets à d'importants 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. 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, le 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 cette présentation et, notamment, à la rubrique Facteurs de risque du Rapport de gestion de l'exercice 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009. Les énoncés prospectifs contenus dans cette présentation représentent les attentes d'Air Canada en date de celle-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** 

