

# **Troisième trimestre de 2009**

## **Résultats financiers**

**6 novembre 2009**

# Table des matières

---

- Points saillants de nature financière
- Produits passages
- Charges d'exploitation

## Points saillants de nature financière – Résultats d'exploitation

<i>(en millions)</i>	T3 2009	T3 2008	Variation
Produits d'exploitation	2 670 \$	3 075 \$	(405) \$
Bénéfice d'exploitation	68 \$	112 \$	(44) \$
BAIIALA	320 \$	355 \$	(35) \$
<b>Bénéfice (perte) de la période</b>	<b>277 \$</b>	<b>(132) \$</b>	<b>409 \$</b>
Marge d'exploitation	(2,5 %)	3,6 %	(1,1) PP
Marge BAIIALA	12,0 %	11,5 %	0,4 PP
PPSMO (en cents)	14,1	15,7	(10,2 %)
CESMO (en cents)	15,4	16,9	(9,2 %)
CESMO, excl. faite de la charge de carburant (en cents)	11,3	10,8	4,5 %

## Points saillants de nature financière – Situation financière et flux de trésorerie

---

<i>(en millions)</i>	T3 2009	T3 2008	Variation
Flux de trésorerie liés à l'exploitation	(234) \$	(268) \$	34 \$
Additions to Capital Assets	(34) \$	(105) \$	71 \$
Flux de trésorerie disponibles	(268) \$	(373) \$	105 \$
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	1 209 \$	1 114 \$	95 \$
Ratio emprunts/capitaux propres ajusté	84,7 %	72,0 %	12,7 pp

## Charges hors exploitation du troisième trimestre

<i>(en millions)</i>	T3 2009	T3 2008	Variation
Intérêts débiteurs nets	(84) \$	(53) \$	(31) \$
Gain sur actifs immobilisés	1 \$	- \$	1 \$
Gain (perte) sur instruments financiers	4 \$	(93) \$	97 \$
Autre	(4) \$	(1) \$	(3) \$
<b>Total des produits (charges) hors exploitation</b>	<b>(83) \$</b>	<b>(147) \$</b>	<b>64 \$</b>

# Troisième trimestre de 2009

## Exercice en cours – exercice précédent

	Produits	SMO	PMP	Coeff. d'occ.	Rendement unitaire	PPSMO
Lignes intérieures	↓ 13,3 %	↓ 1,5 %	↑ 0,7 %	↑ 1,8 PP	↓ 13,6 %	↓ 11,7 %
Lignes transfrontalières	↓ 13,1 %	↓ 8,8 %	↓ 8,0 %	↑ 0,7 PP	↓ 5,4 %	↓ 4,6 %
Lignes transatlantiques	↓ 6,7 %	↑ 6,8 %	↑ 5,9 %	↓ 0,8 PP	↓ 11,8 %	↓ 12,6 %
Lignes transpacifiques	↓ 21,9 %	↓ 14,8 %	↓ 12,6 %	↑ 2,1 PP	↓ 10,6 %	↓ 8,4 %
Lignes d'Amérique latine et autres	↓ 20,1 %	↓ 7,2 %	↓ 7,6 %	↓ 0,4 PP	↓ 13,5 %	↓ 13,9 %
<b>Total</b>	<b>↓ 13,2 %</b>	<b>↓ 3,3 %</b>	<b>↓ 2,1 %</b>	<b>↑ 1,0 PP</b>	<b>↓ 11,2 %</b>	<b>↓ 10,2 %</b>

**Total des charges d'exploitation** ↓ 12,2 %

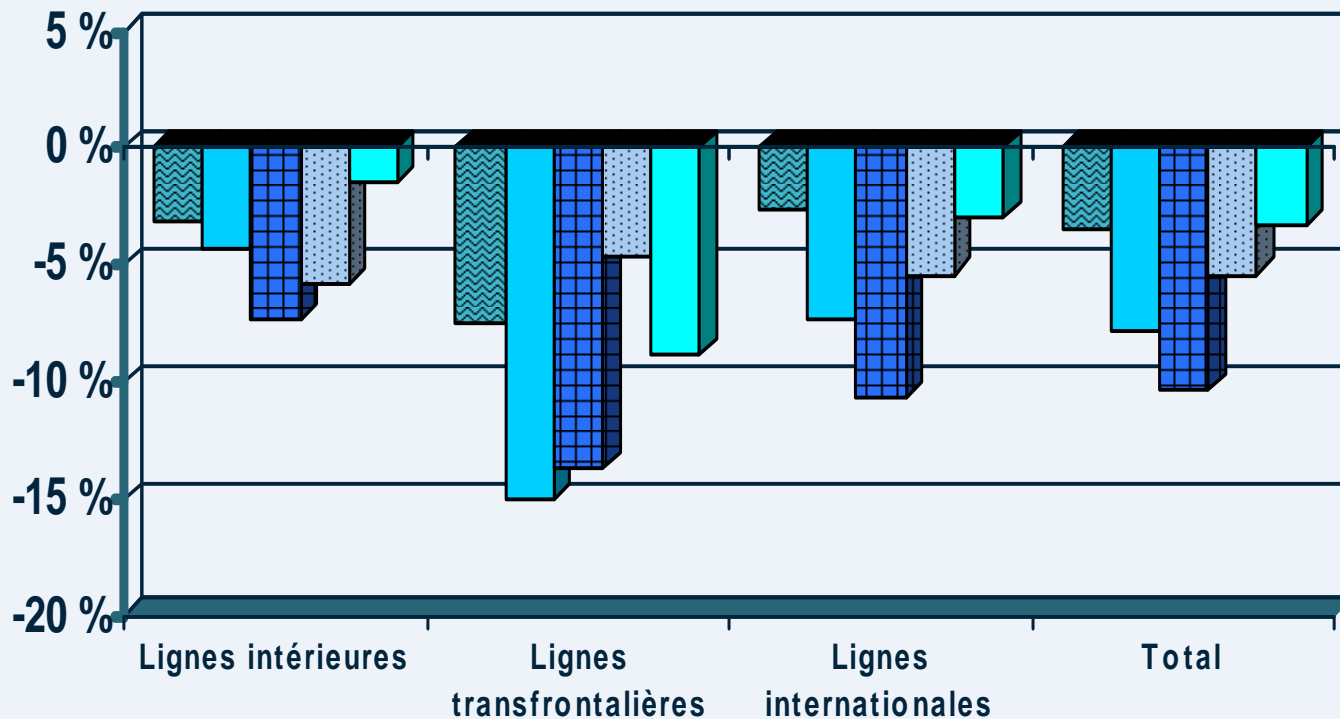
**Total des CESMO** ↓ 9,2 %

**Total des CESMO, excl. faite de la charge de carburant** ↑ 4,5 %

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

(Variation de la capacité sur 12 mois)

Variation des SMO (%)

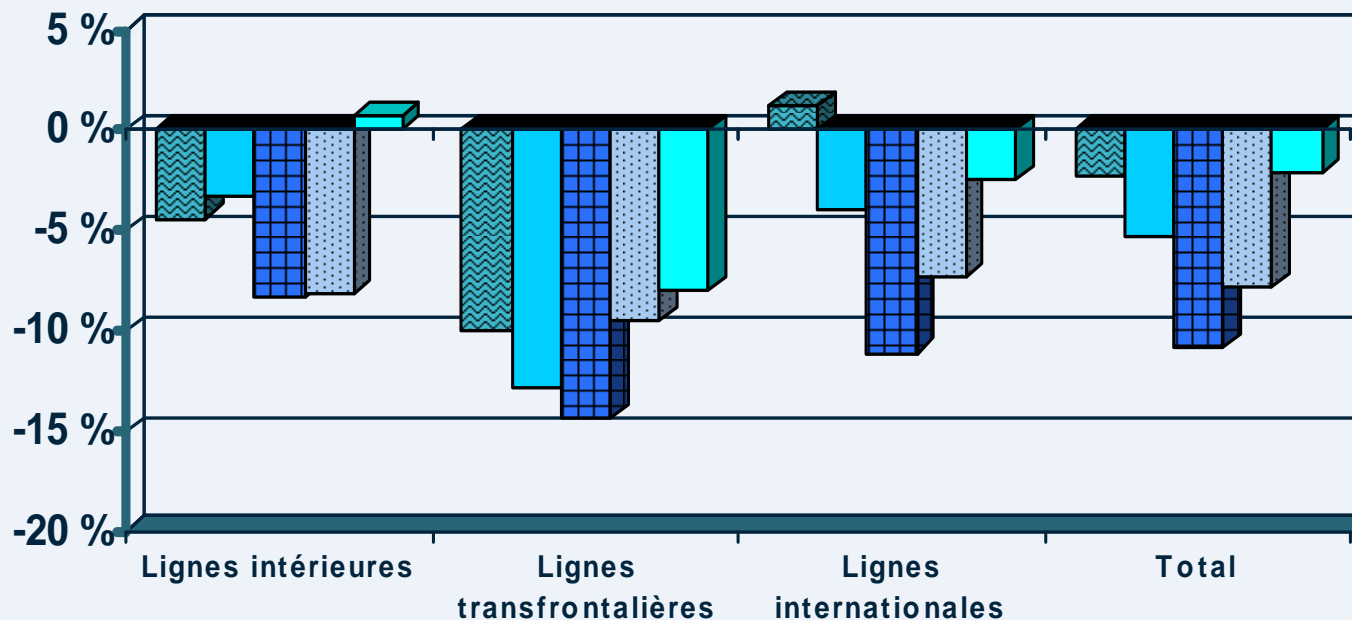


■ T3 2008/2007 ■ T4 2008/2007 ■ T1 2009/2008 ■ T2 2009/2008 ■ T3 2009/2008

# Baisse du trafic de 2,1 %, soit un taux inférieur à la réduction de la capacité

(Variation du trafic sur 12 mois)

Variation des PMP (%)

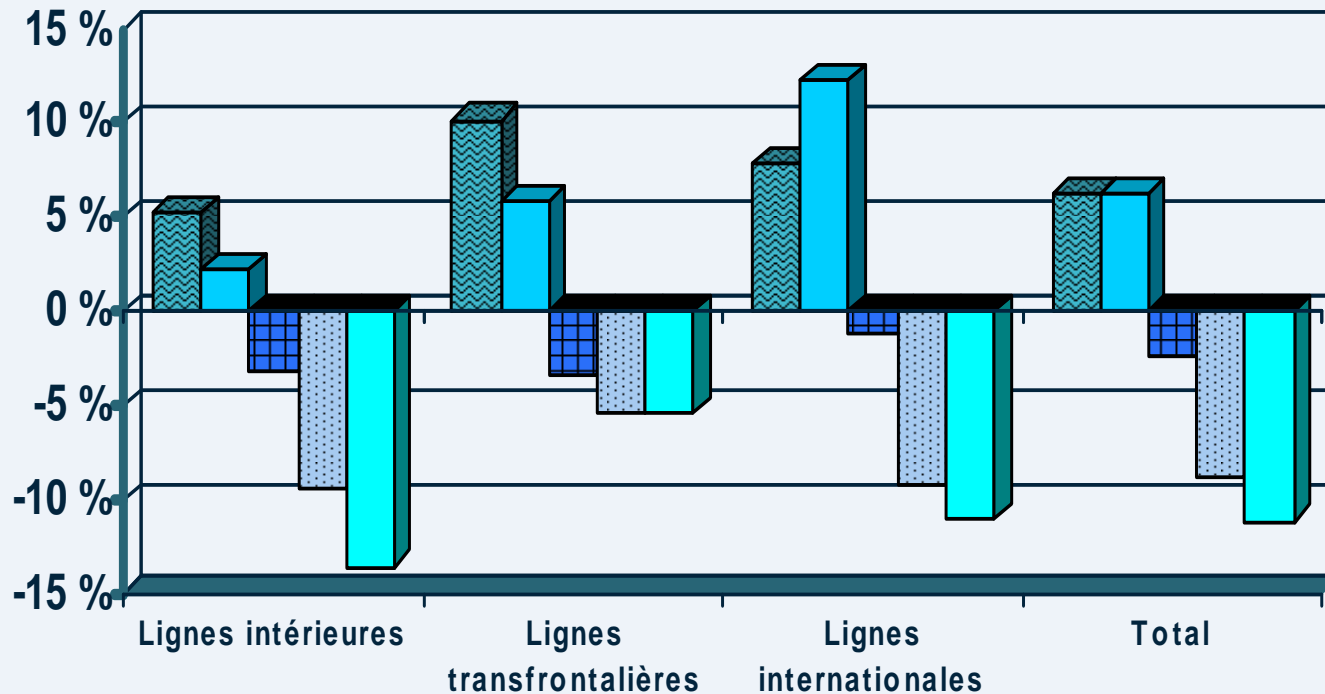


■ T3 2008/2007 ■ T4 2008/2007 ■ T1 2009/2008 ■ T2 2009/2008 ■ T3 2009/2008

# Diminution du rendement de 11,2 % en raison du ralentissement économique

(Variation du rendement unitaire sur 12 mois)

Variation du rendement unitaire (%)

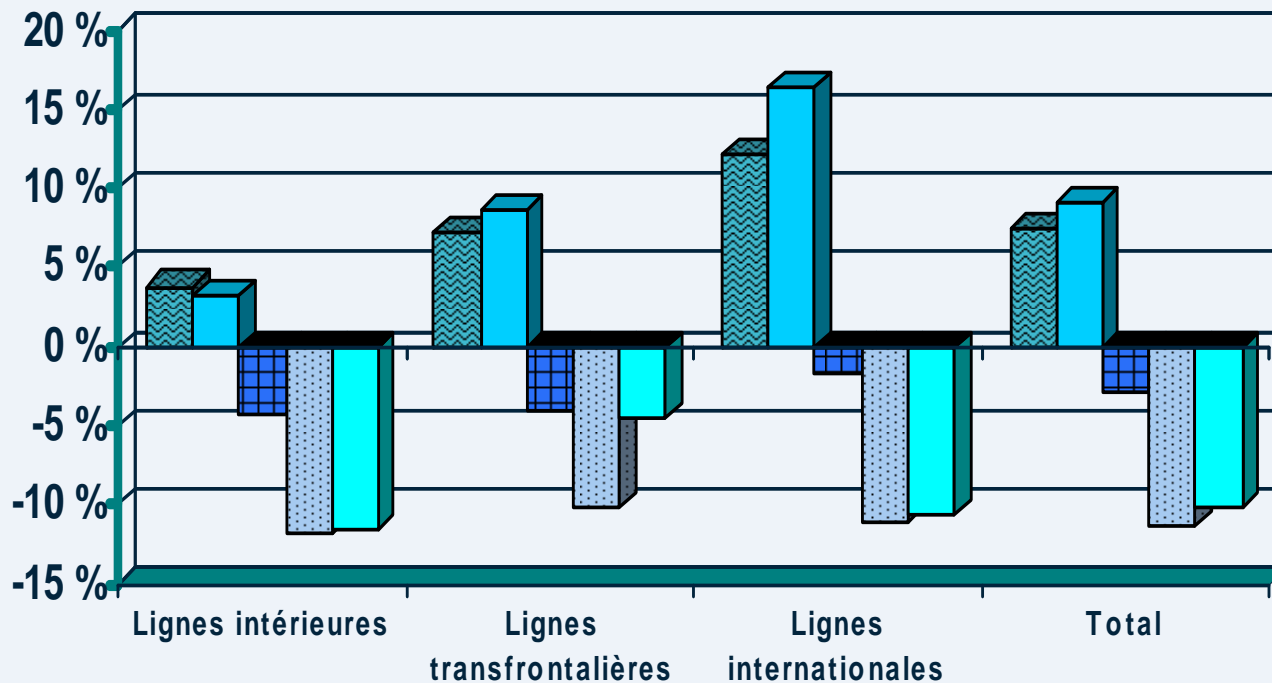


■ T3 2008/2007 ■ T4 2008/2007 ■ T1 2009/2008 ■ T2 2009/2008 ■ T3 2009/2008

# Recul des PPSMO réseau de 10,2 % en raison d'une diminution du rendement alors que le coefficient d'occupation augmente de 1,0 point

(Variation des PPSMO sur 12 mois)

Variation des PPSMO (%)

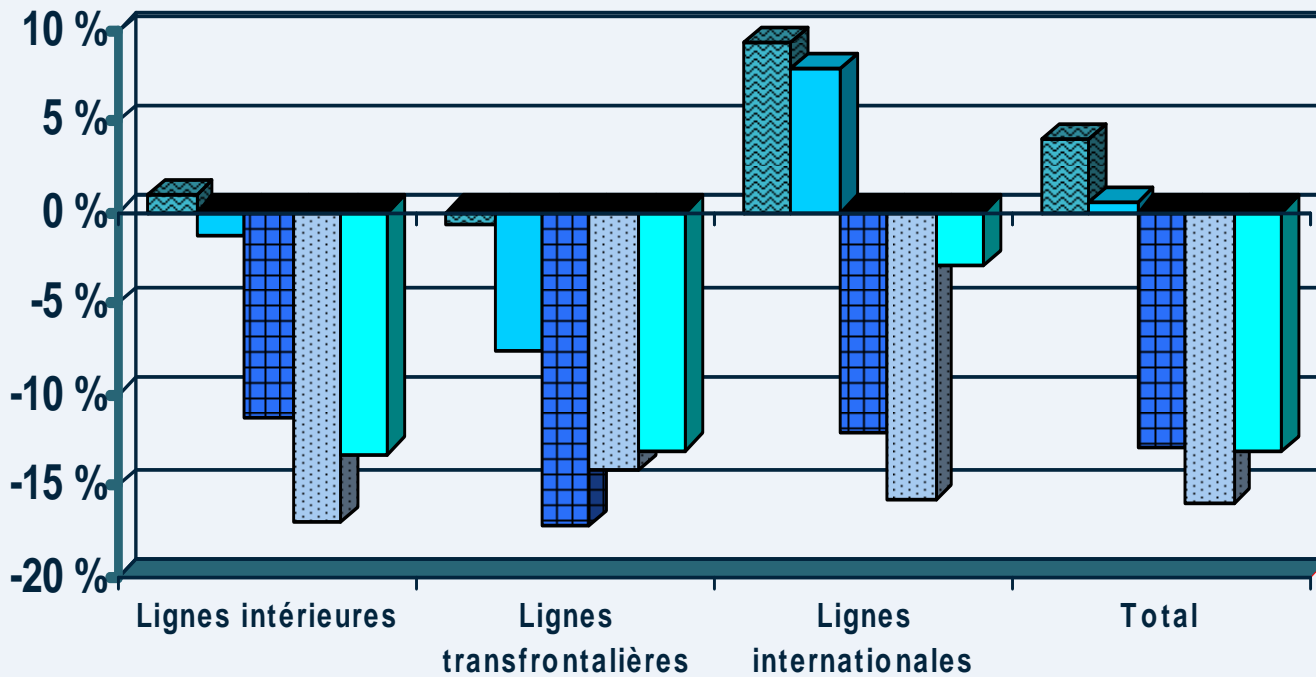


■ T3 2008/2007 ■ T4 2008/2007 ■ T1 2009/2008 ■ T2 2009/2008 ■ T3 2009/2008

# Déclin des produits en raison de la réduction du trafic et de la baisse des tarifs moyens – Recul du nombre de passagers en cabine de haut rapport

(Variation des produits passages sur 12 mois)

*Variation des produits (%)*



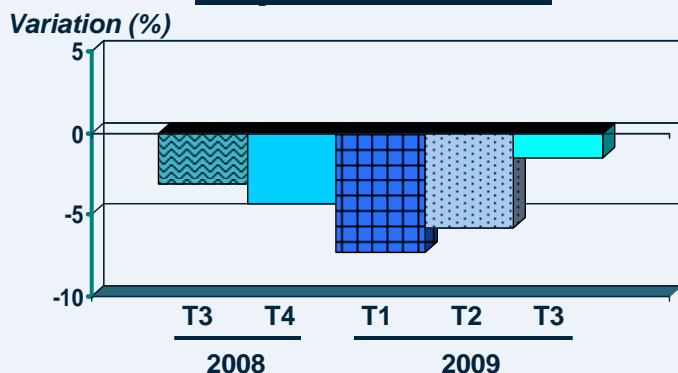
■ T3 2008/2007 ■ T4 2008/2007 ■ T1 2009/2008 ■ T2 2009/2008 ■ T3 2009/2008

# Lignes intérieures –

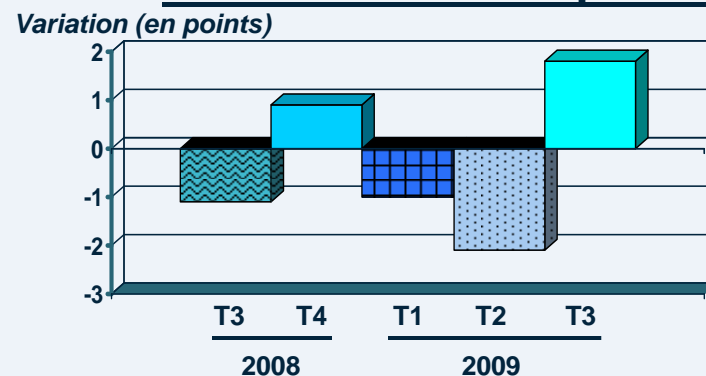
Baisse de 11,7 % des PPSMO au T3 en raison d'une diminution du rendement alors que le coefficient d'occupation augmente de 1,8 point

## Variation sur 12 mois

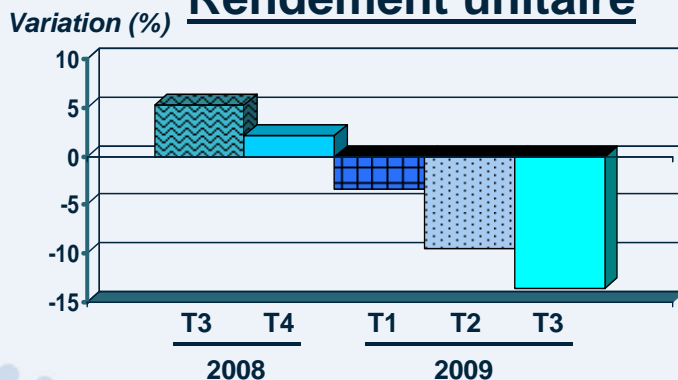
### Capacité (en SMO)



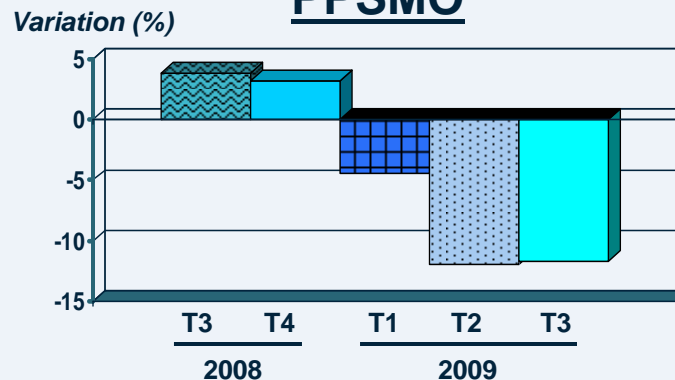
### Coefficient d'occupation



### Rendement unitaire



### PPSMO



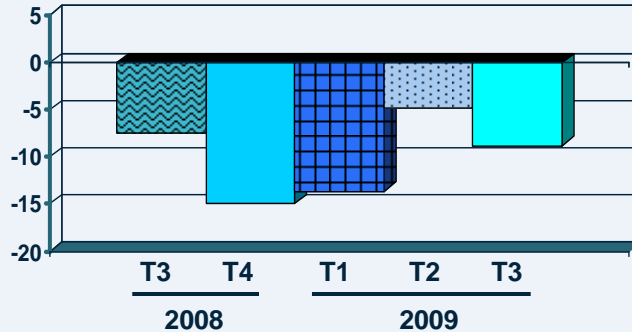
# Lignes transfrontalières –

Recul de 4,6 % des PPSMO au T3 par suite de la baisse du rendement alors que le coefficient d'occupation est en hausse de 0,7 point

## Variation sur 12 mois

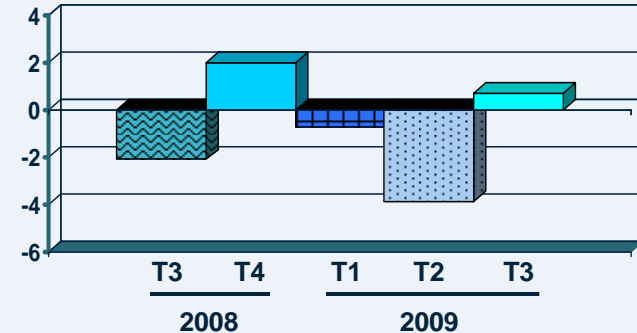
### Capacité (en SMO)

Variation (%)



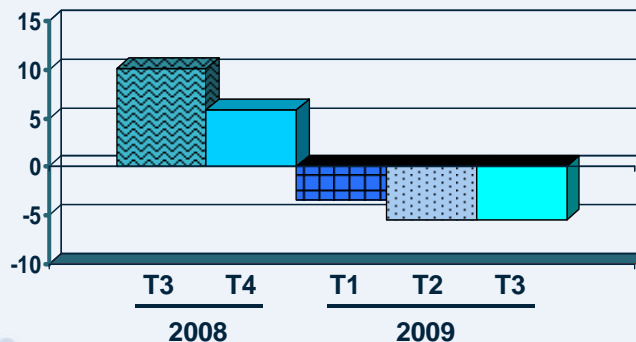
### Coefficient d'occupation

Variation (en points)



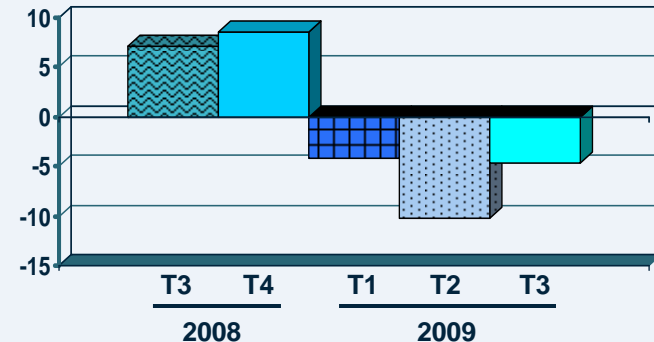
### Rendement unitaire

Variation (%)



### PPSMO

Variation (%)



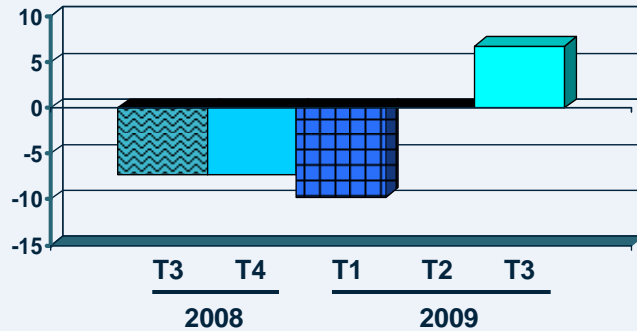
# Lignes transatlantiques –

Diminution des PPSMO de 12,6 % en raison surtout d'une baisse du rendement

## Variation sur 12 mois

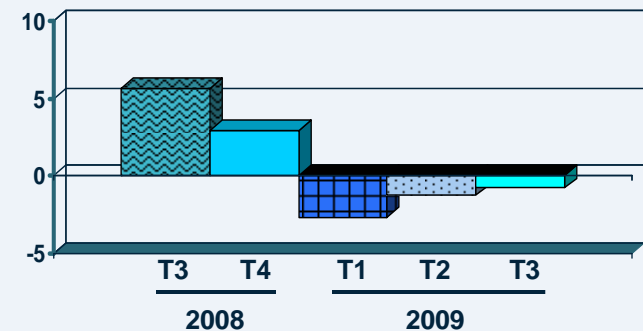
### Capacité (en SMO)

Variation (%)



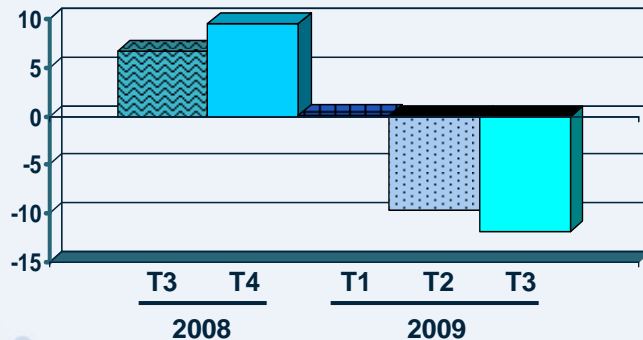
### Coefficient d'occupation

Variation (en points)



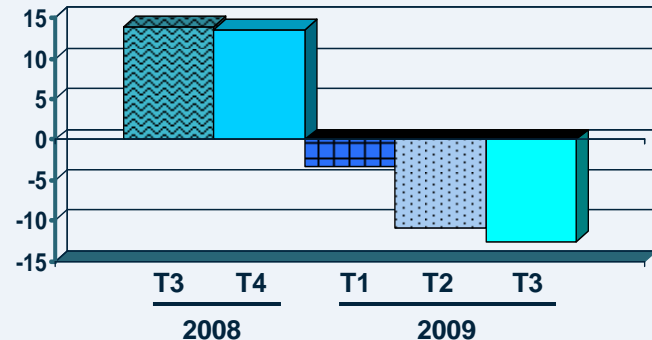
### Rendement unitaire

Variation (%)



### PPSMO

Variation (%)



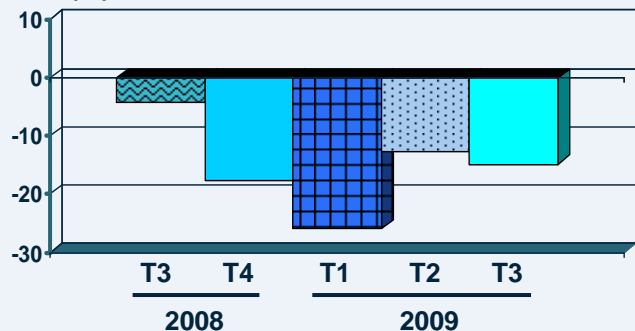
# Lignes transpacifiques –

Recul de 8,4 % des PPSMO par suite de la baisse du rendement alors que le coefficient d'occupation est en hausse de 2,1 points

## Variation sur 12 mois

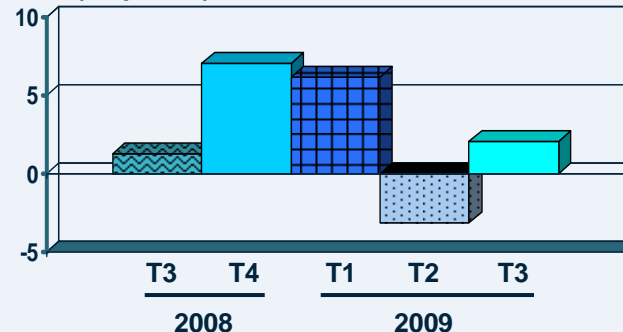
### Capacité (en SMO)

Variation (%)



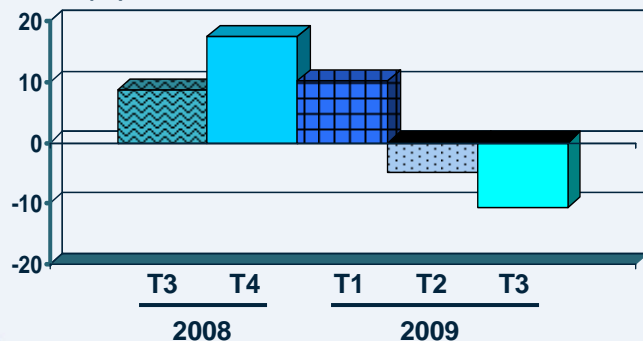
### Coefficient d'occupation

Variation (en points)



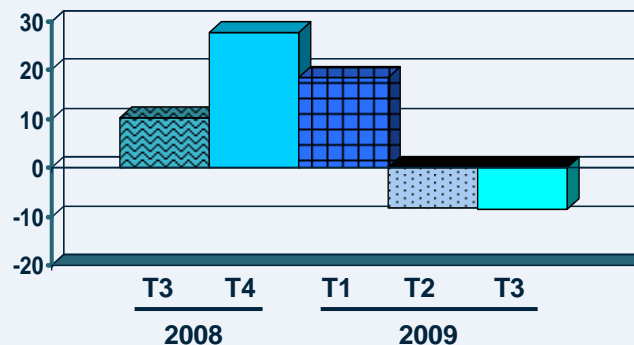
### Rendement unitaire

Variation (%)



### PPSMO

Variation (%)



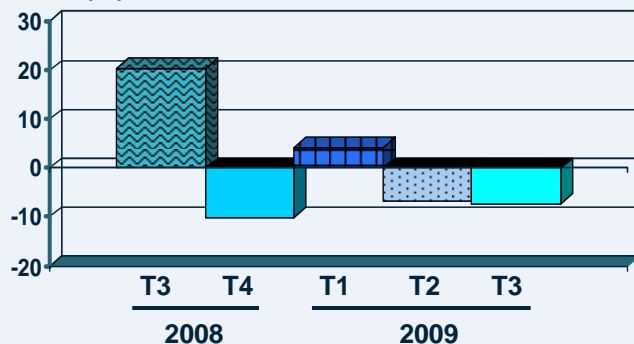
# Antilles, Amérique latine et Australie –

Réduction de 13,9 % des PPSMO attribuable surtout à la baisse du rendement

## Variation sur 12 mois

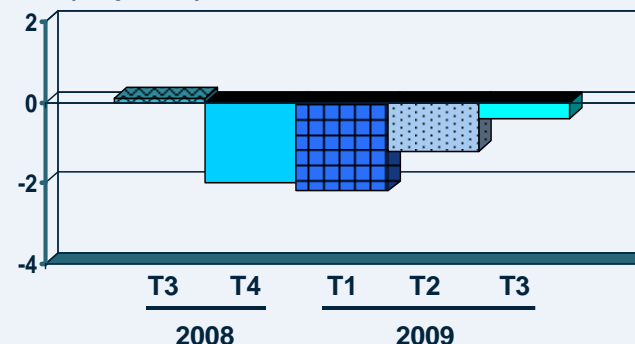
### Capacité (en SMO)

Variation (%)



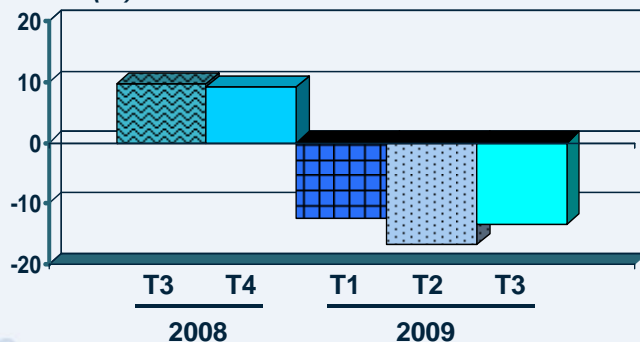
### Coefficient d'occupation

Variation (en points)



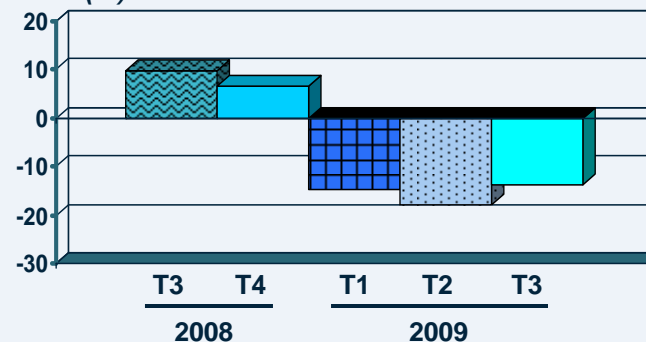
### Rendement unitaire

Variation (%)



### PPSMO

Variation (%)



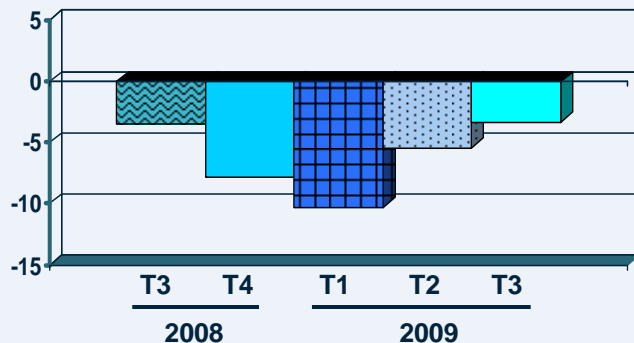
# Total –

Diminution des PPSMO de 10,2 % en raison d'une baisse du rendement

## Variation sur 12 mois

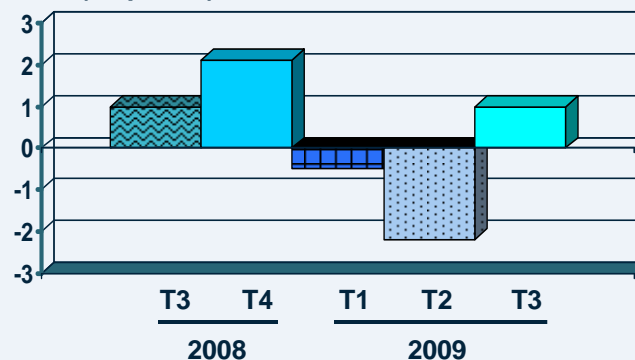
### Capacité (en SMO)

Variation (%)



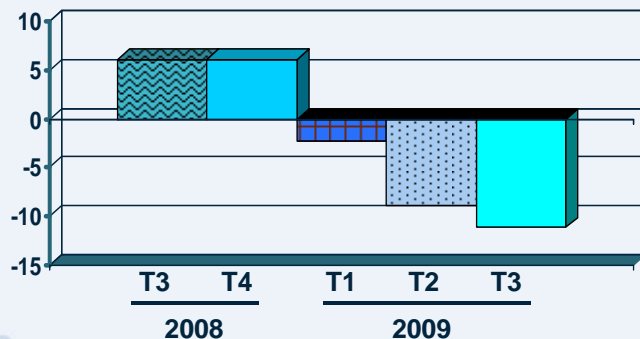
### Coefficient d'occupation

Variation (en points)



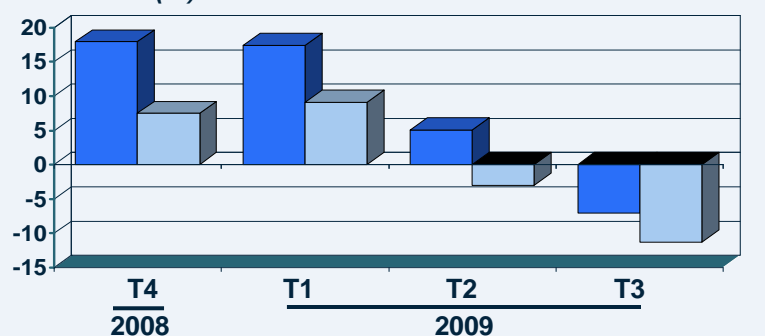
### Rendement unitaire

Variation (%)



### PPSMO

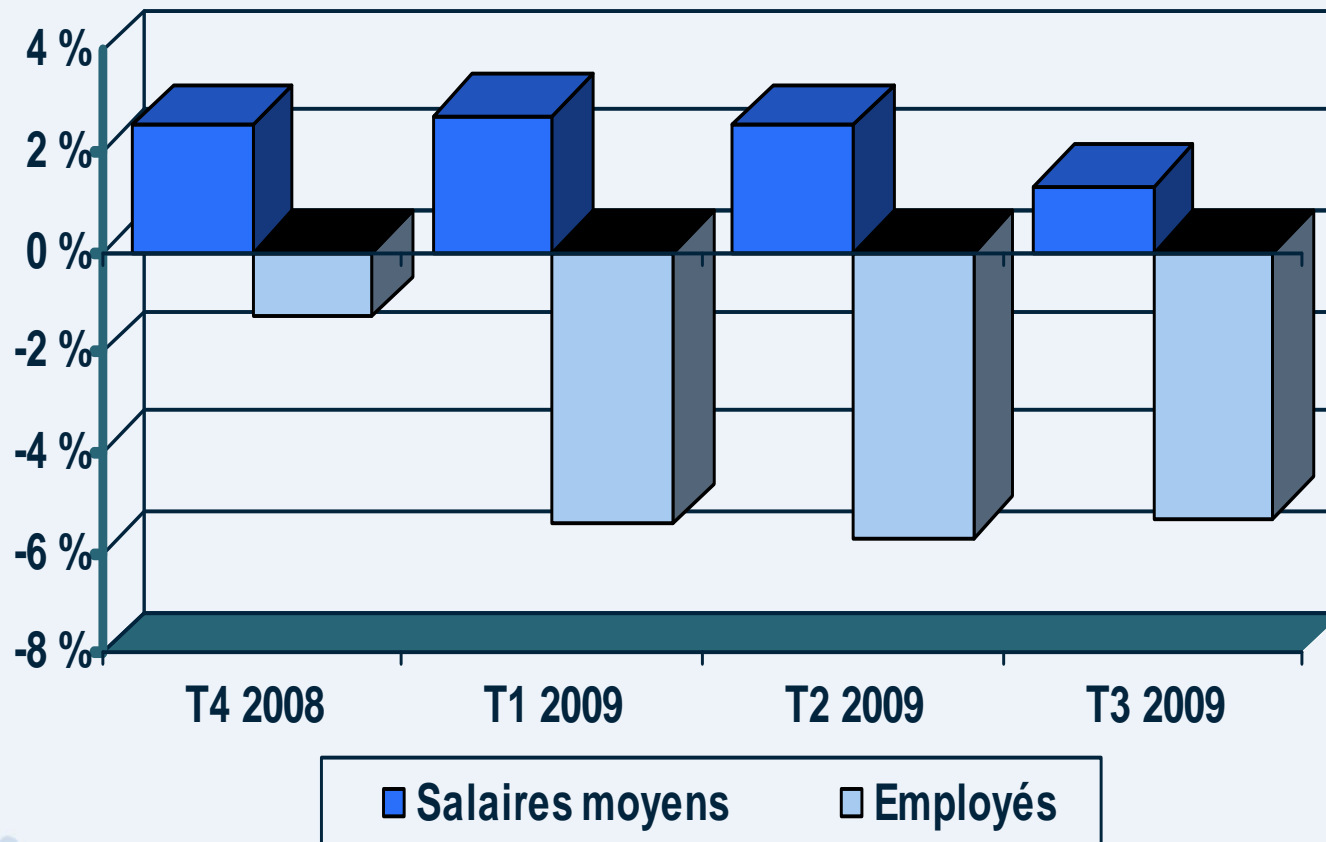
Variation (%)



# Effectif en baisse de 5,3 % au T3 en raison de la capacité réduite; salaires moyens en hausse de 1,3 %

(Variation sur 12 mois – Salaires moyens et employés)

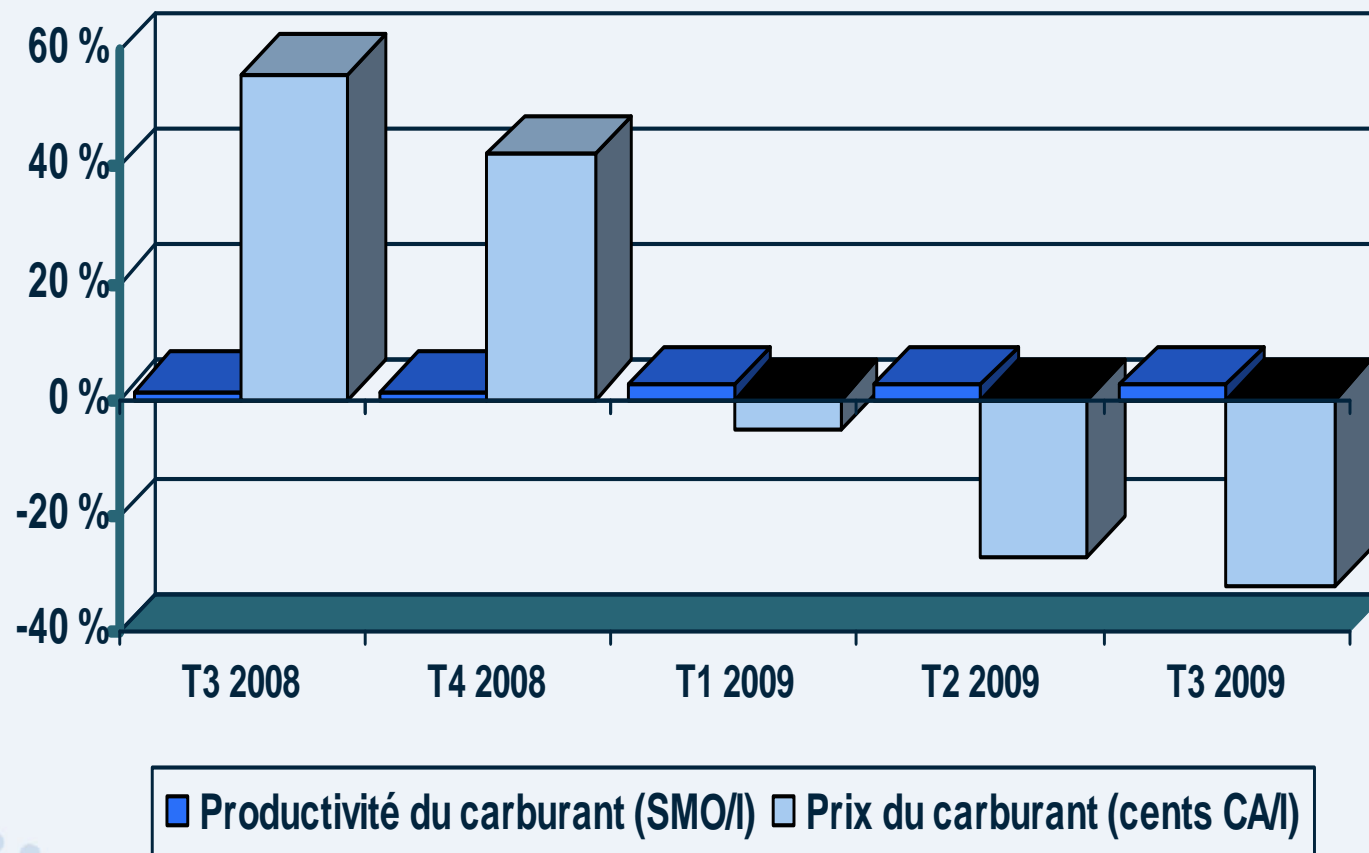
Variation sur 12 mois (%)



# Baisse de 32 % du coût par litre de carburant au T3, mais gain de productivité de 2,6 % – Chute de 45 % du coût par litre de carburant, excl. faite des couvertures de carburant (mesure hors PCGR)

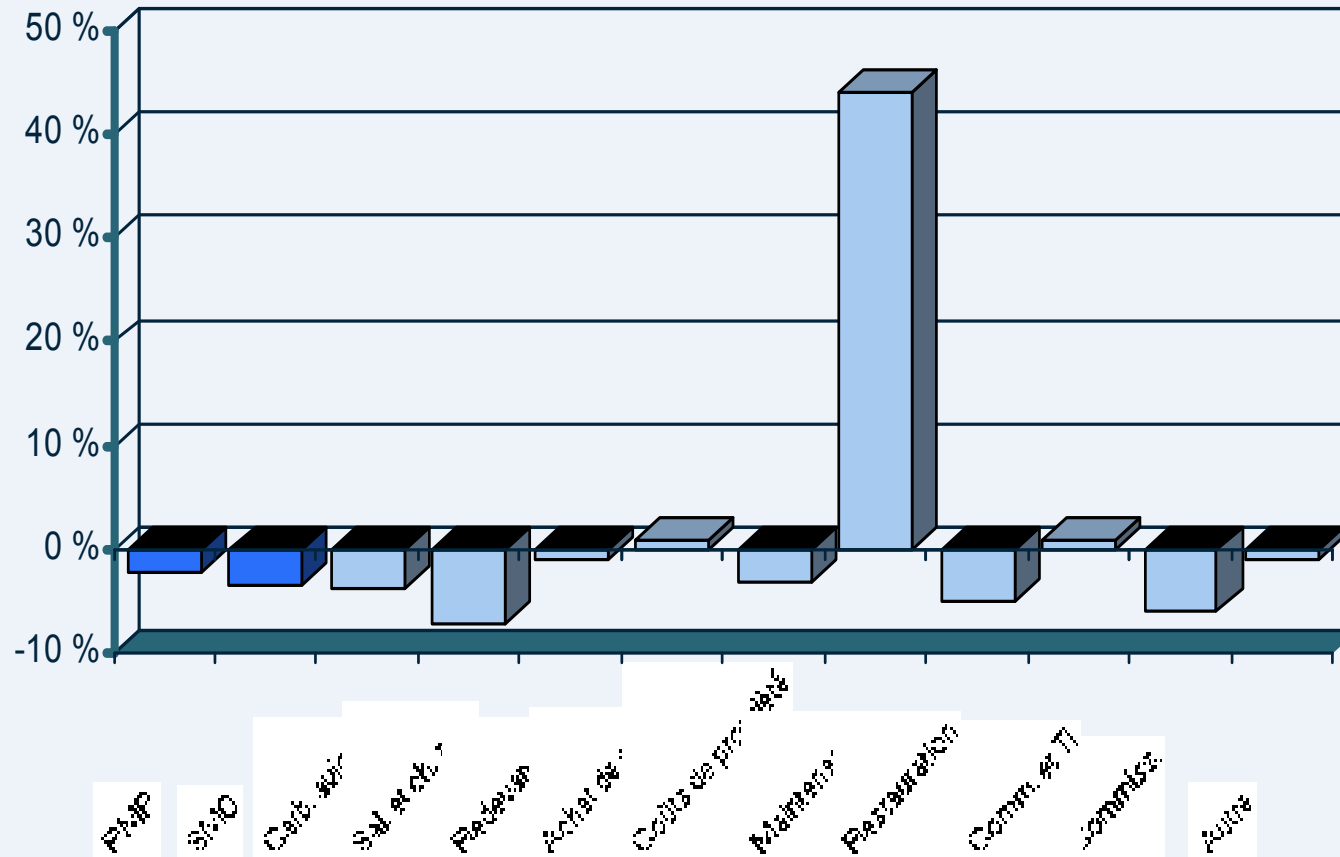
(Productivité du carburant consommé et coût unitaire)

Variation sur 12 mois (%)



# Réduction des charges d'exploitation de 361 M\$ au T3 malgré un supplément de charges de 60 M\$ attribuable à l'écart de change défavorable – Diminution de la charge de carburant de 382 M\$

Variation sur 12 mois (%)

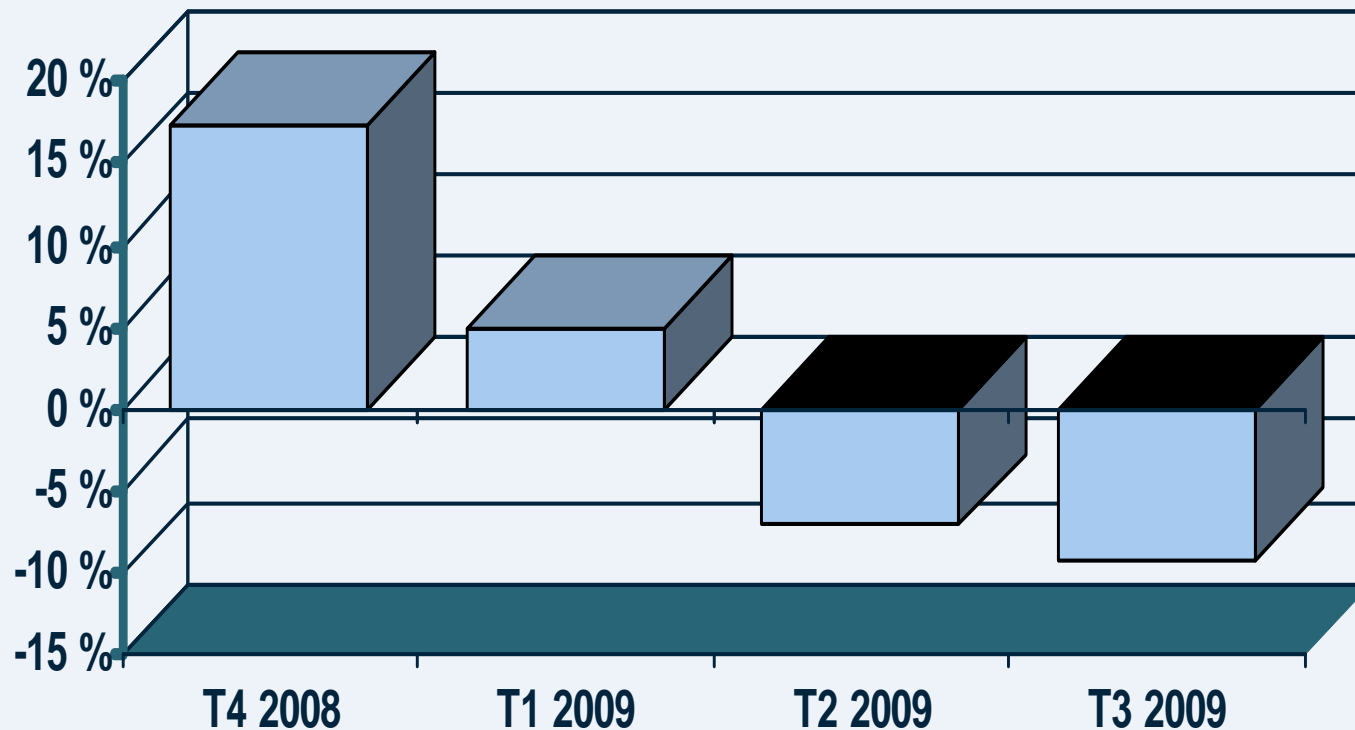


T3 2009/2008

# Recul du coût unitaire de 9,2 % au T3 en raison de la baisse des prix du carburant

(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 d'autres communications, y compris les 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, dont celles qui sont énoncées ci-après, ils sont sujets à d'importants risques et incertitudes. Les énoncés prospectifs ne sont donc pas entièrement assurés en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes et de l'incertitude générale 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 15, Facteurs de risque, du Rapport de gestion de l'exercice 2009 d'Air Canada daté du 6 novembre 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 des valeurs mobilières applicable.

AIR CANADA 

