

**Deuxième trimestre de 2010**

**Résultats financiers**

*5 août 2010*



## Table des matières

---

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

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

### Comparaison des T2 de 2010 et 2009

<i>(en millions)</i>	T2 2010	T2 2009	Variation
<b>Produits d'exploitation</b>	2 625 \$	2 330 \$	295 \$
<b>Bénéfice (perte) d'exploitation</b>	75 \$	(113) \$	188 \$
<b>BAIIALA</b>	333 \$	135 \$	198 \$
<b>Bénéfice (perte) de la période</b>	<b>(203) \$</b>	<b>155 \$</b>	<b>(358) \$</b>
<b>Marge d'exploitation</b>	2,9 %	(4,8) %	7,7 PP
<b>Marge BAIIALA</b>	12,7 %	5,8 %	6,9 PP
<b>PPSMO (en cents)</b>	14,8	13,9	6,6 %
<b>CESMO (en cents)</b>	16,4	16,6	(0,9) %
<b>CESMO, excl. faite de la charge de carburant (en cents)</b>	12,2	12,7	(4,2) %

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

## Comparaison des T2 de 2010 et 2009

<i>(en millions)</i>	T2 2010	T2 2009	Variation
Flux de trésorerie liés à l'exploitation <sup>(1)</sup>	320 \$	(91) \$	411 \$
Nouvelles immobilisations corporelles	(23) \$	(49) \$	26 \$
Flux de trésorerie disponibles	297 \$	(140) \$	437 \$
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme au 30 juin	1 815 \$	907 \$	908 \$
Ratio emprunts/capitaux propres ajusté au 30 juin	81,0 %	89,7 %	(8,7) pp

## Charges hors exploitation

### Comparaison des T2 de 2010 et 2009

<i>(en millions)</i>	T2 2010	T2 2009	Variation
Intérêts débiteurs nets <sup>(1)</sup>	(129) \$	(88) \$	(41) \$
Perte sur actifs immobilisés	- \$	(71) \$	71 \$
Gain (perte) sur instruments financiers	(18) \$	79 \$	(97) \$
<b>Total des produits (charges) hors exploitation</b>	<b>(147) \$</b>	<b>(80) \$</b>	<b>(67) \$</b>

(1) Le deuxième trimestre de 2010 comprend une charge de 54 M\$ au titre des intérêts débiteurs sur la facilité de crédit à long terme garantie d'Air Canada.

## Comparaison des T2 de 2010 et 2009

	Produits (%)	SMO (%)	PMP (%)	Coeff. d'occ. (PP)	Rendement unitaire (%)	PPSMO (%)
Lignes intérieures	↑ 6,8	↓ 0,2	↑ 2,9	↑ 2,5	↑ 3,7	↑ 7,0
Lignes transfrontalières	↑ 11,3	↑ 7,3	↑ 10,3	↑ 2,0	↑ 0,8	↑ 3,6
Lignes transatlantiques	↑ 12,8	↑ 2,4	↑ 3,2	↑ 0,7	↑ 9,2	↑ 10,0
Lignes transpacifiques	↑ 37,3	↑ 17,5	↑ 27,0	↑ 6,7	↑ 8,1	↑ 16,9
Lignes d'Amérique latine et autres	↑ 15,3	↑ 10,1	↑ 12,7	↑ 1,8	↑ 2,2	↑ 4,5
<b>Total</b>	<b>↑ 12,4</b>	<b>↑ 5,3</b>	<b>↑ 8,7</b>	<b>↑ 2,6</b>	<b>↑ 3,3</b>	<b>↑ 6,6</b>

**Total des charges d'exploitation**      ↑ 4,4 %

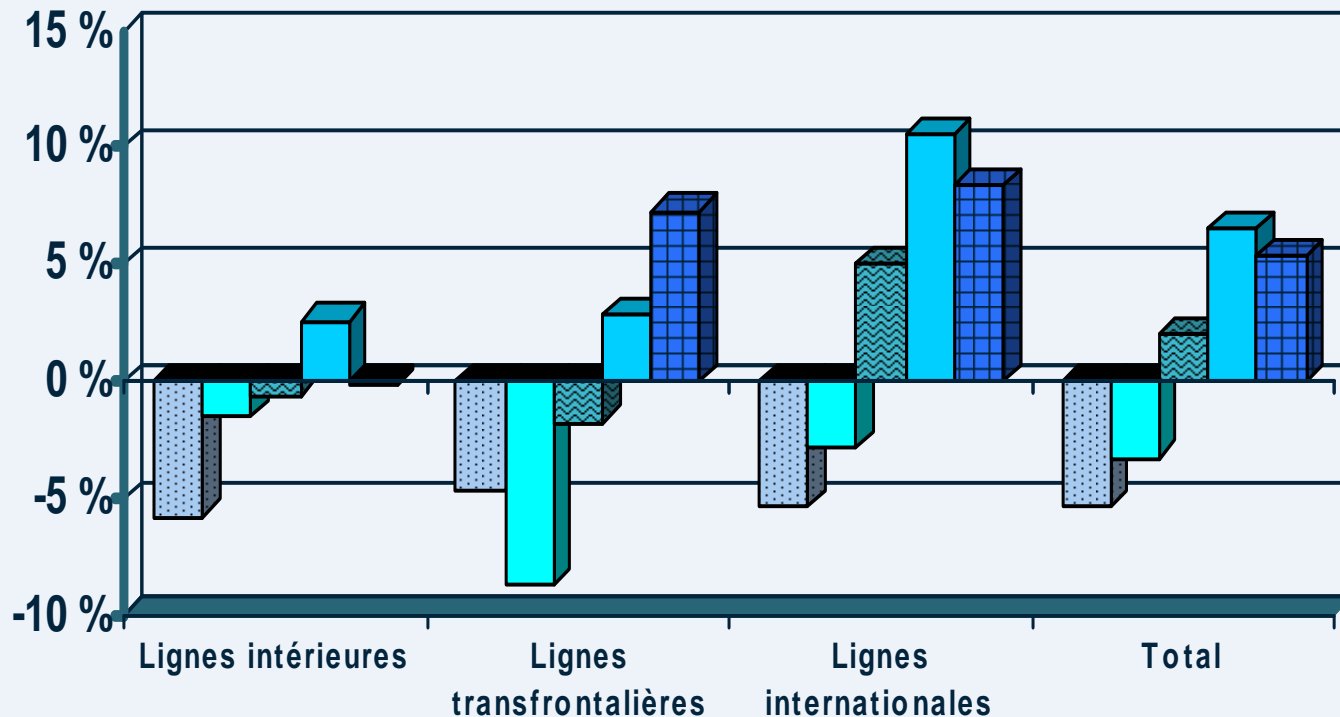
**Total des CESMO**      ↓ 0,9 %

**Total des CESMO, excl. faite de la charge de carburant**      ↓ 4,2 %

# Augmentation de 5,3 % de la capacité réseau, en raison de l'expansion des activités internationales et de la mise à profit de la plaque tournante de Toronto comme point de correspondance mondial

(Variation de la capacité sur 12 mois)

Variation des SMO (%)

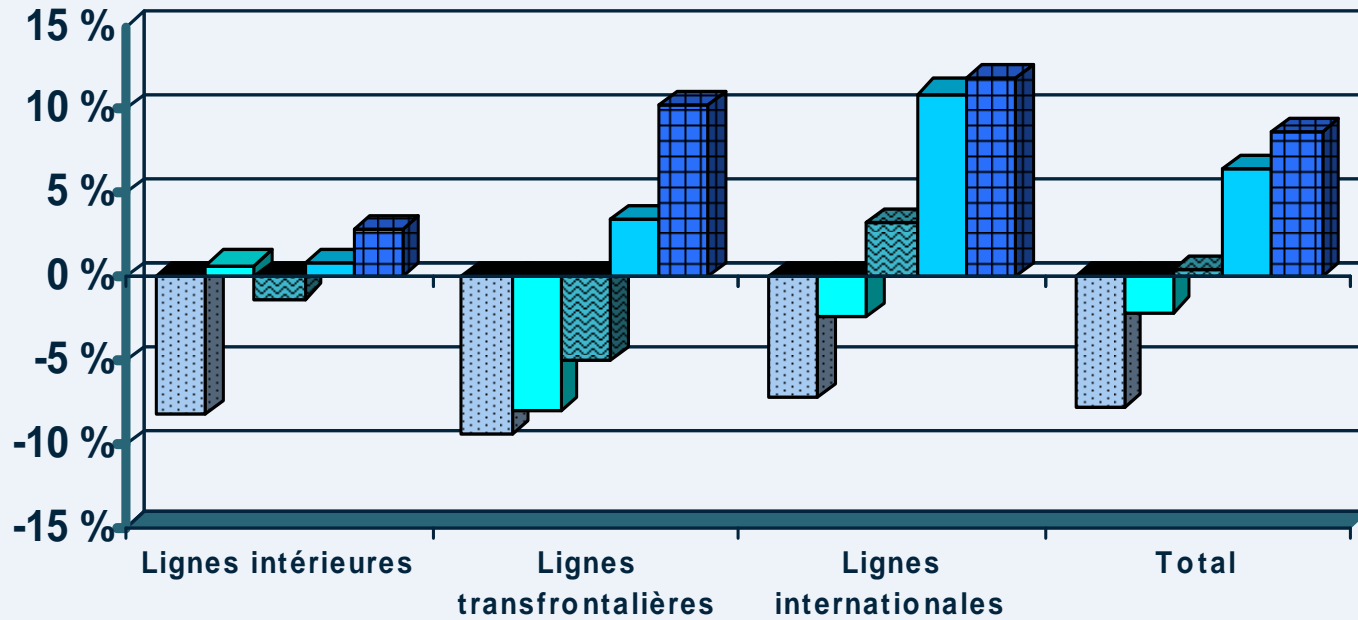


■ T2 2009/2008 ■ T3 2009/2008 ■ T4 2009/2008 ■ T1 2010/2009 ■ T2 2010/2009

# Hausse de 8,7 % du trafic réseau, en regard d'une croissance de 5,3 % de la capacité

(Variation du trafic sur 12 mois)

Variation des PMP (%)

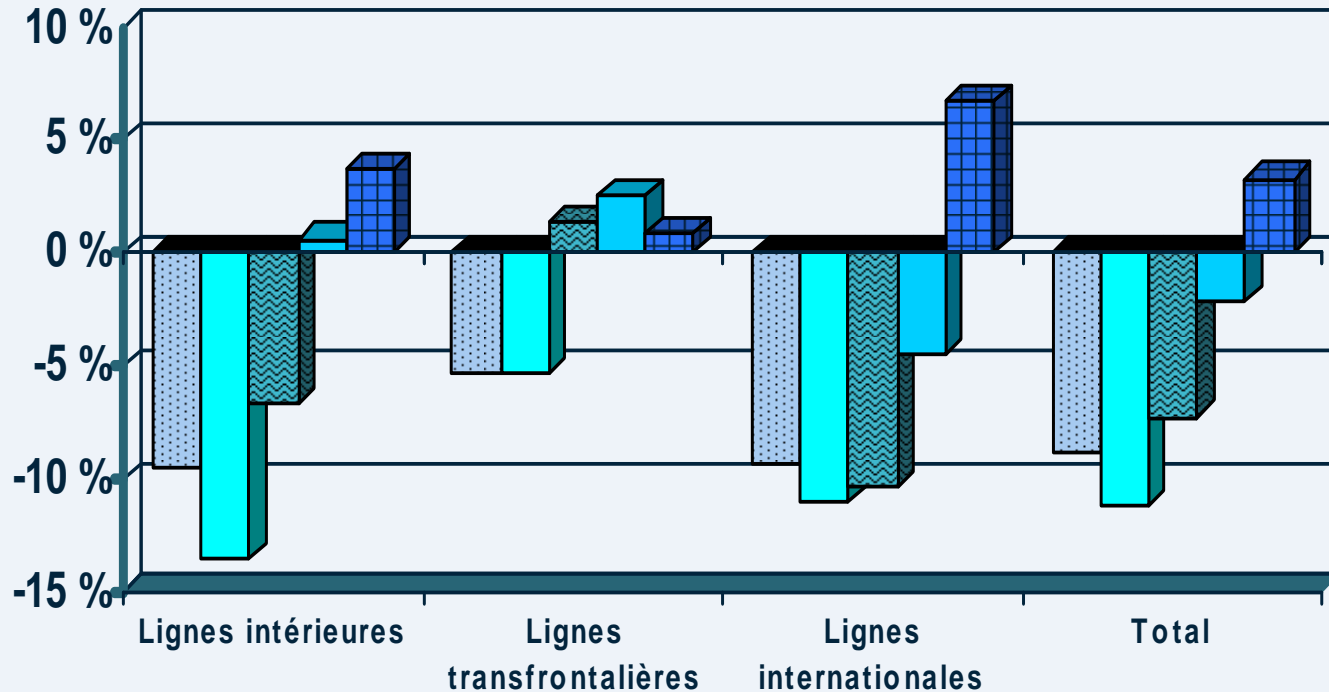


■ T2 2009/2008 ■ T3 2009/2008 ■ T4 2009/2008 ■ T1 2010/2009 ■ T2 2010/2009

# Rendement unitaire en hausse de 3,3 %, en raison de la modeste amélioration de la conjoncture économique comparativement au T2 2009

(Variation du rendement unitaire sur 12 mois)

Variation du rendement unitaire (%)

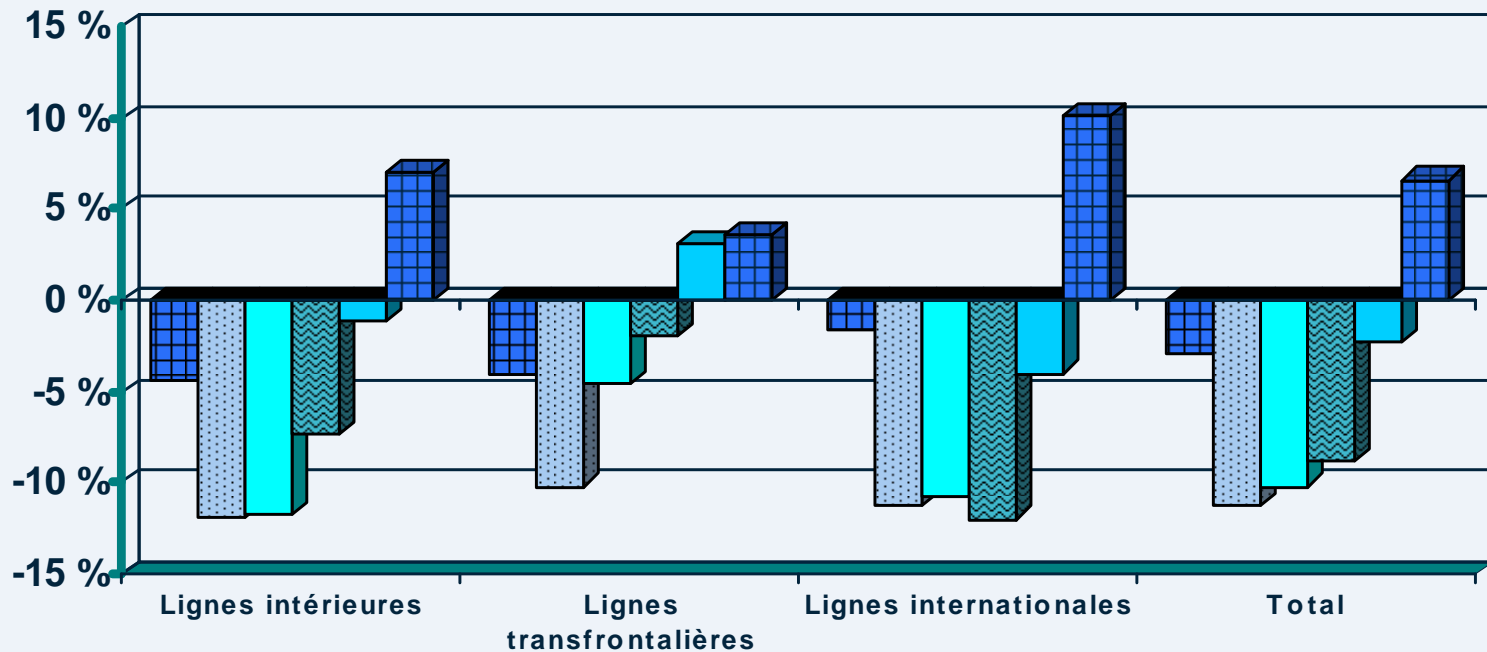


■ T2 2009/2008 ■ T3 2009/2008 ■ T4 2009/2008 ■ T1 2010/2009 ■ T2 2010/2009

# Accroissement de 6,6 % des PPSMO réseau, attribuable à une hausse de 3,3 % du rendement unitaire et à un gain de 2,6 points du coefficient d'occupation

(Variation des PPSMO sur 12 mois)

*Variation des PPSMO (%)*

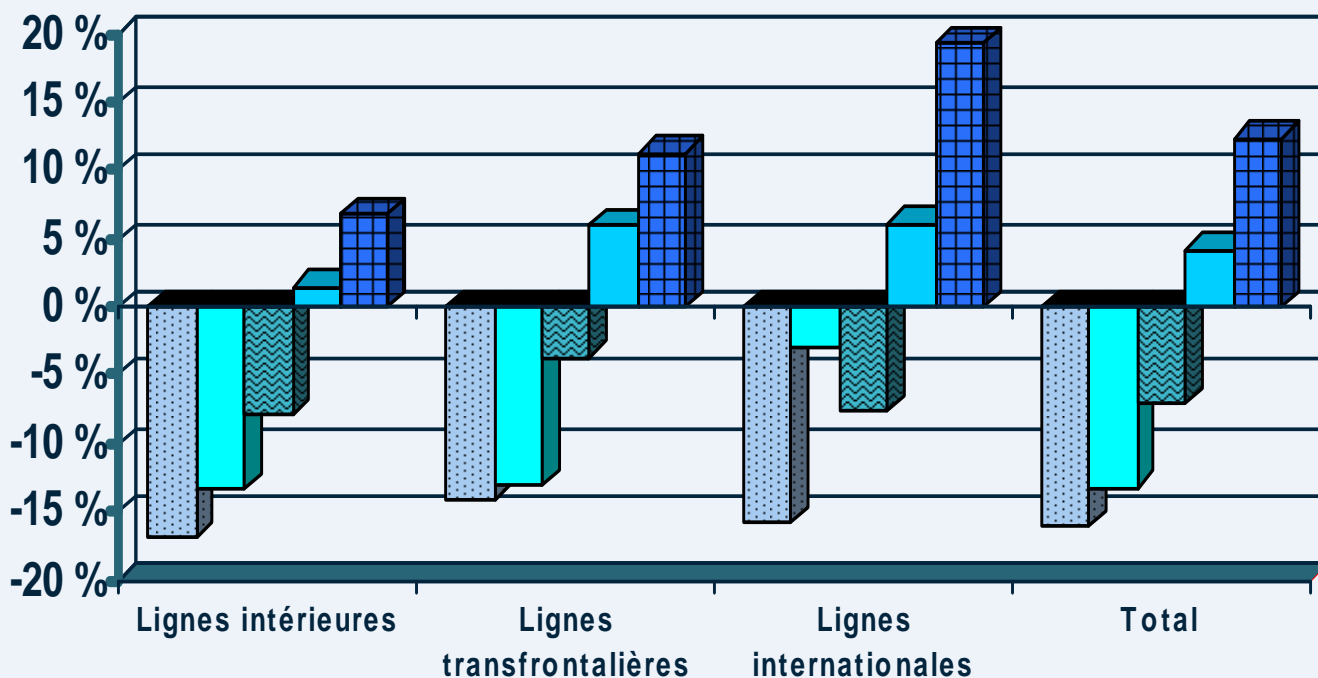


■ T1 2009/2008 ■ T2 2009/2008 ■ T3 2009/2008 ■ T4 2009/2008 ■ T1 2010/2009 ■ T2 2010/2009

# Augmentation de 12,4 % des produits passages réseau, attribuable à une hausse de 8,7 % du trafic ainsi qu'à une amélioration de 3,3 % du rendement unitaire

(Variation des produits passages sur 12 mois)

*Variation des produits (%)*



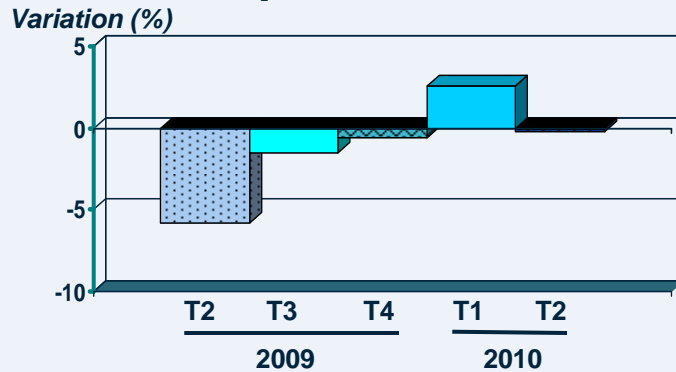
■ T2 2009/2008 ■ T3 2009/2008 ■ T4 2009/2008 ■ T1 2010/2009 ■ T2 2010/2009

# Lignes intérieures –

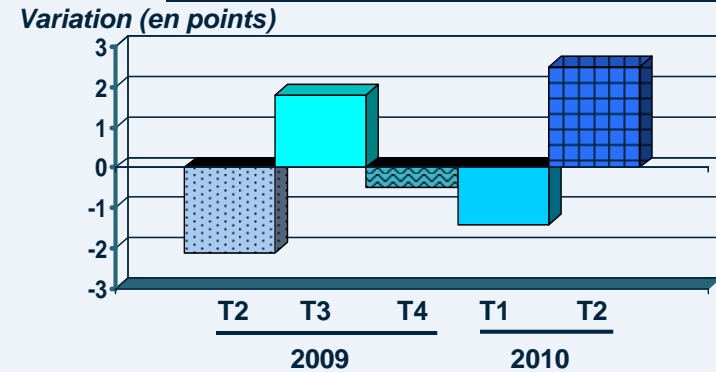
Hausse de 7,0 % des PPSMO, en raison d'une croissance de 3,7 % du rendement unitaire et d'un gain de 2,5 points du coefficient d'occupation

## Variation sur 12 mois

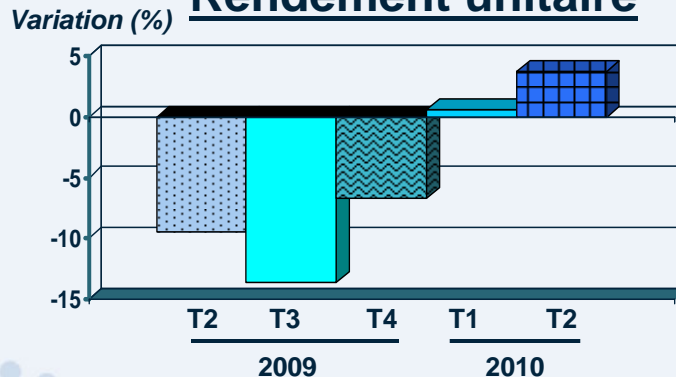
### Capacité (en SMO)



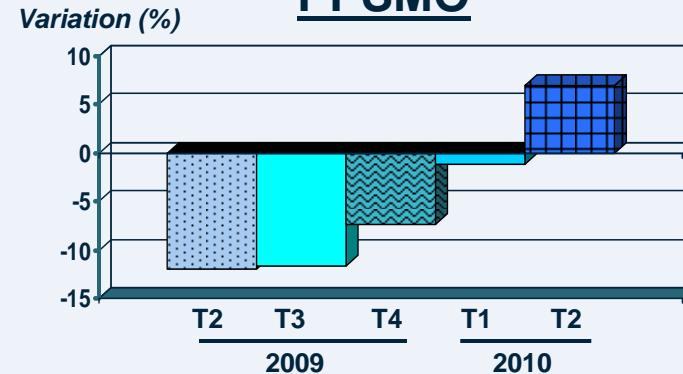
### Coefficient d'occupation



### Rendement unitaire



### PPSMO

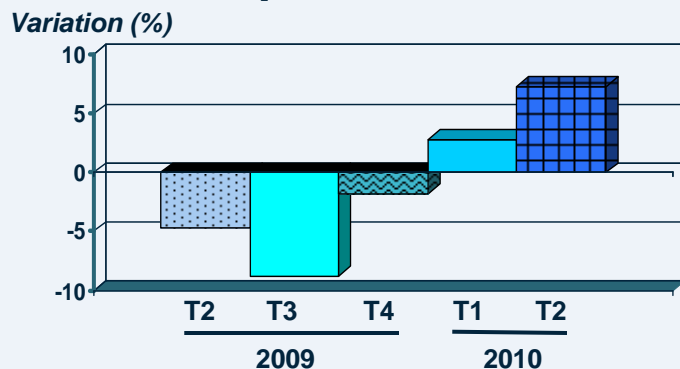


# Lignes transfrontalières –

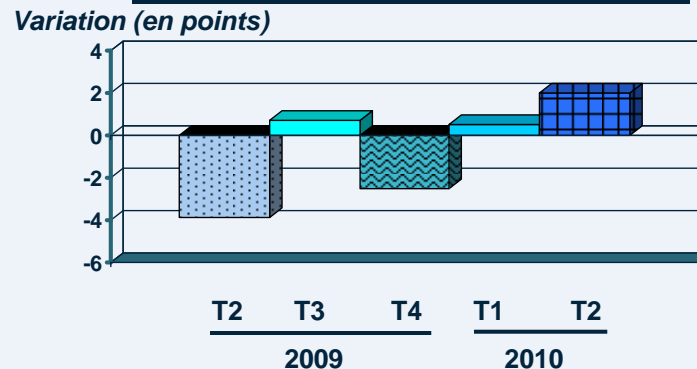
Hausse de 3,6 % des PPSMO, en raison surtout d'un gain de 2,0 points du coefficient d'occupation, mais aussi d'une augmentation de 0,8 % du rendement unitaire

## Variation sur 12 mois

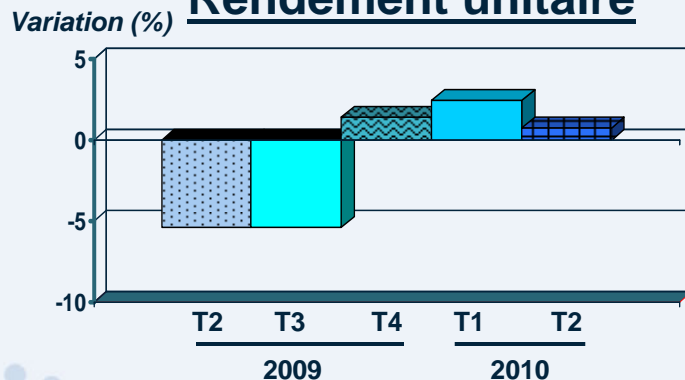
### Capacité (en SMO)



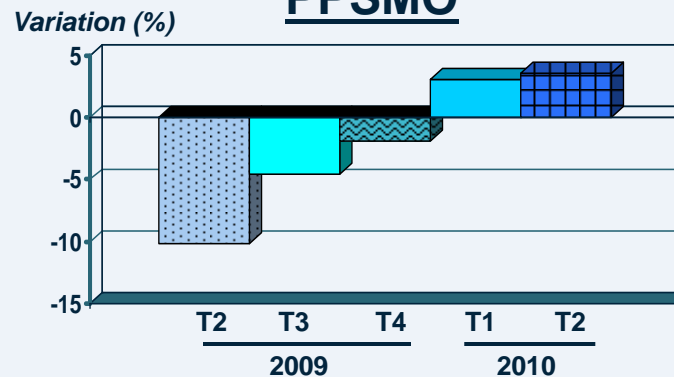
### Coefficient d'occupation



### Rendement unitaire



### PPSMO

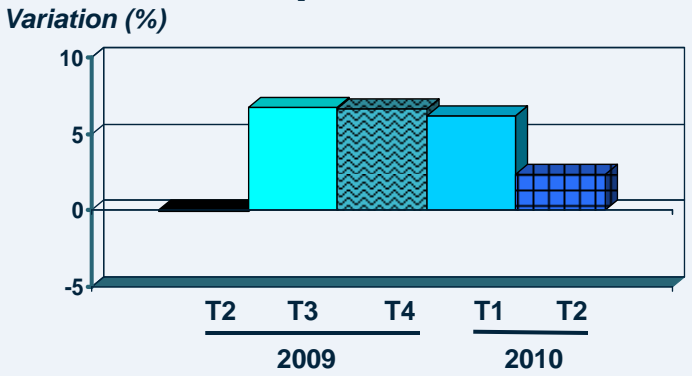


# Lignes transatlantiques –

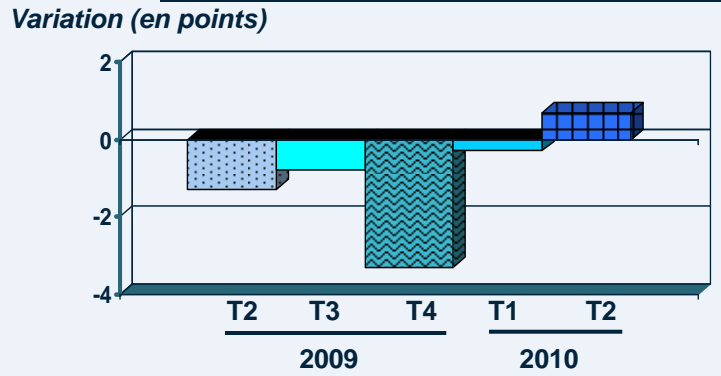
Augmentation de 10,0 % des PPSMO, attribuable surtout à une amélioration de 9,2 % du rendement unitaire, mais aussi à un gain de 0,7 point du coefficient d'occupation

## Variation sur 12 mois

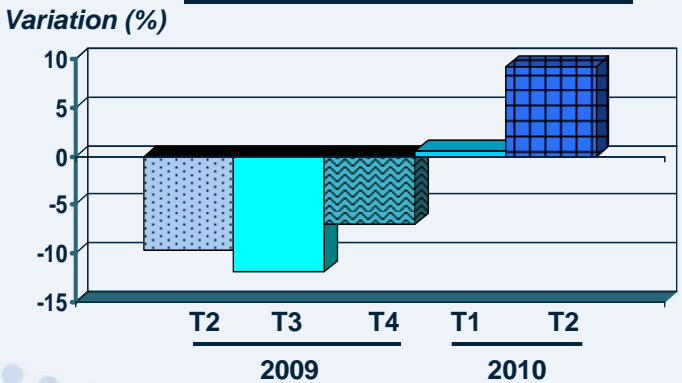
### Capacité (en SMO)



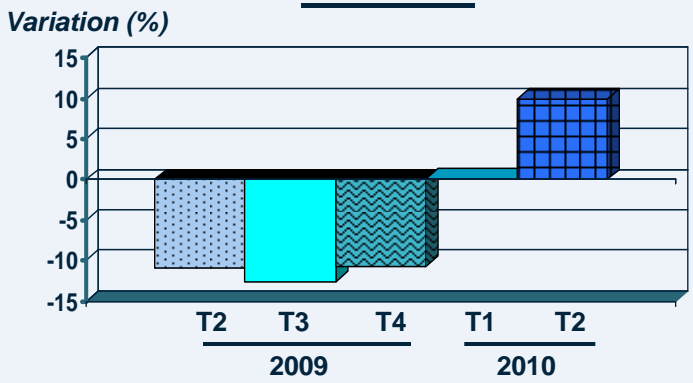
### Coefficient d'occupation



### Rendement unitaire



### PPSMO

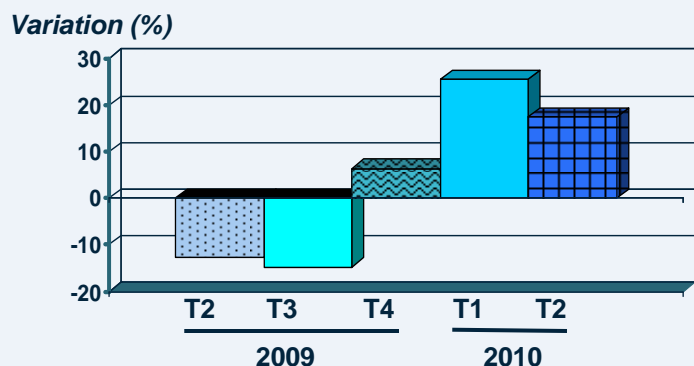


# Lignes transpacifiques –

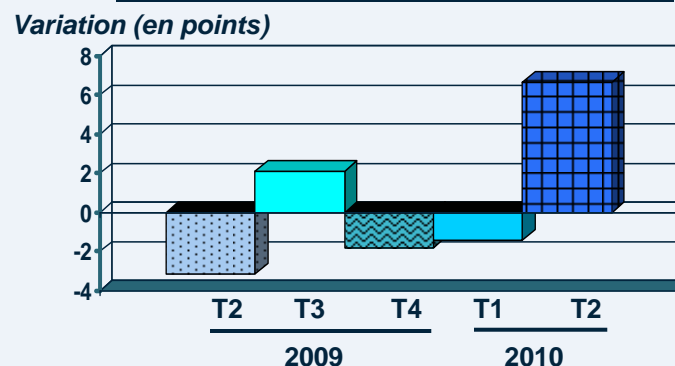
Croissance de 16,9 % des PPSMO, par suite d'une hausse de 8,1 % du rendement unitaire et d'un gain de 6,7 points du coefficient d'occupation

## Variation sur 12 mois

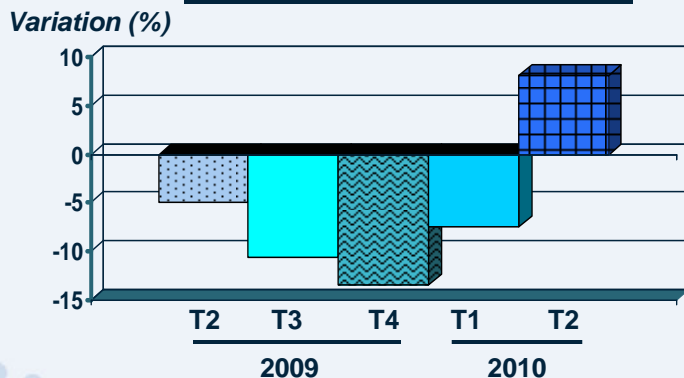
### Capacité (en SMO)



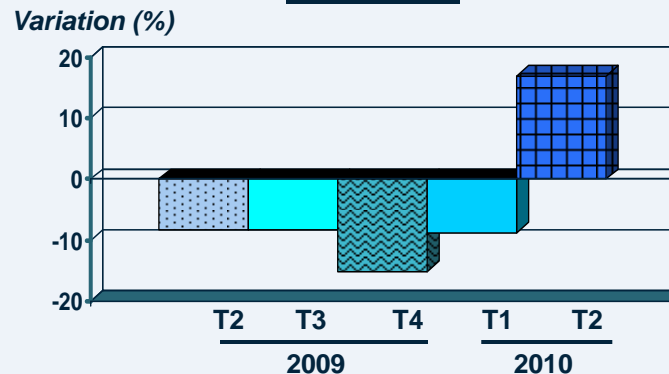
### Coefficient d'occupation



### Rendement unitaire



### PPSMO



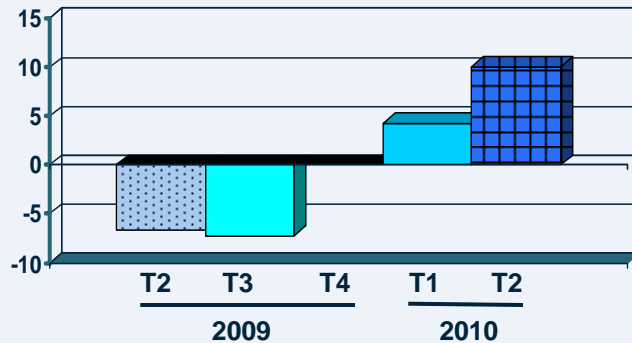
# Australie, Antilles, Mexique et Amérique du Sud (Autres) –

Augmentation de 4,5 % des PPSMO, en raison d'une hausse de 2,2 % du rendement unitaire et d'un gain de 1,8 point du coefficient d'occupation

## Variation sur 12 mois

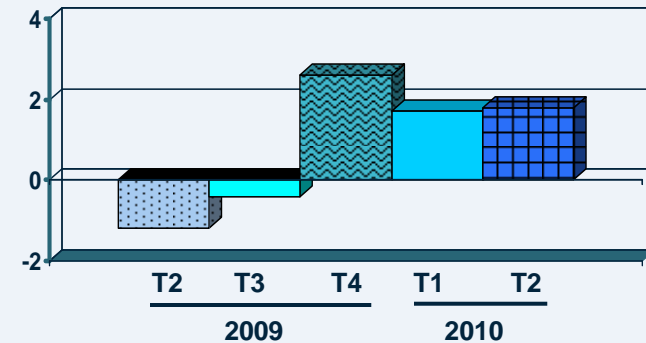
### Capacité (en SMO)

Variation (%)



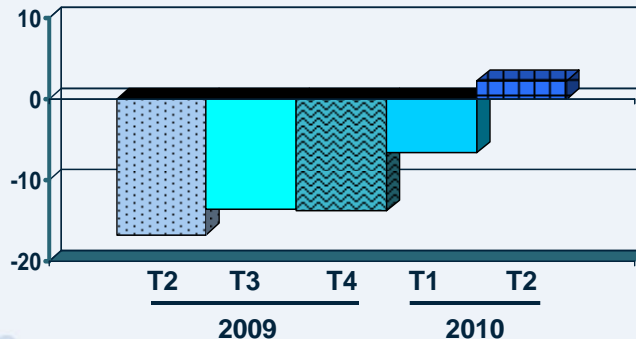
### Coefficient d'occupation

Variation (en points)



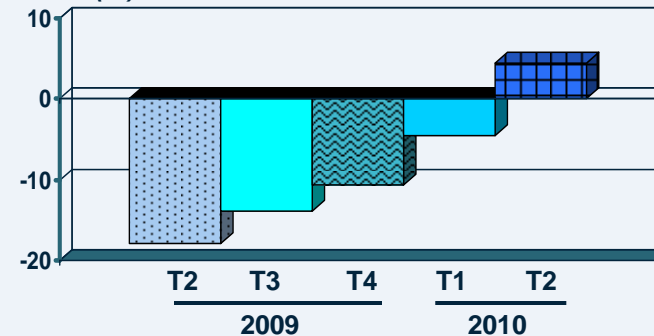
### Rendement unitaire

Variation (%)



### PPSMO

Variation (%)

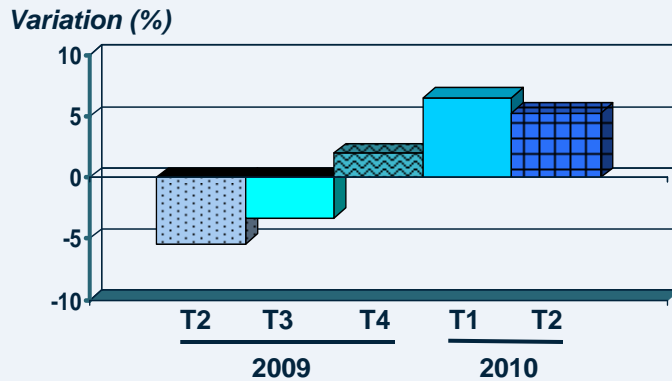


# Total –

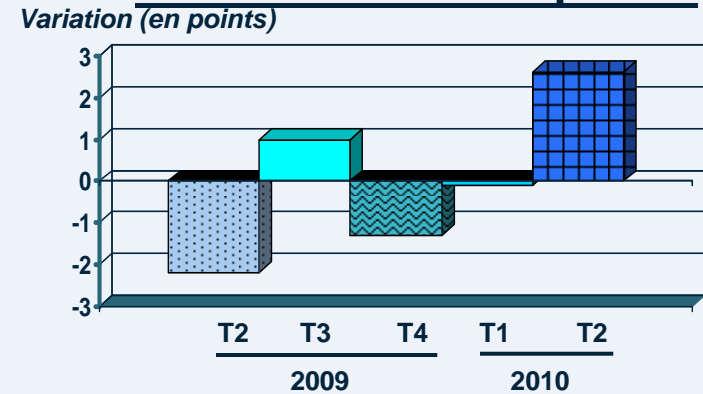
Hausse de 6,6 % des PPSMO, en raison d'une croissance de 3,3 % du rendement unitaire et d'un gain de 2,6 points du coefficient d'occupation

## Variation sur 12 mois

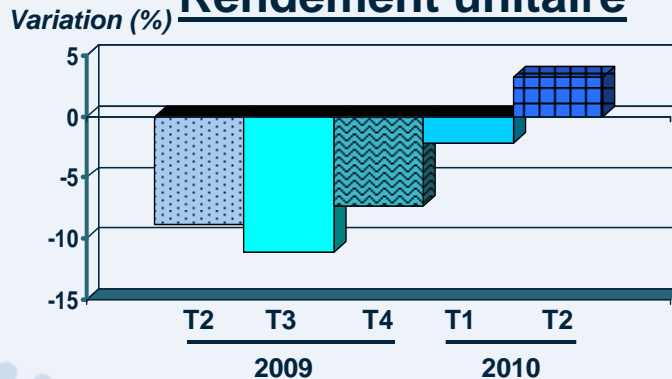
### Capacité (en SMO)



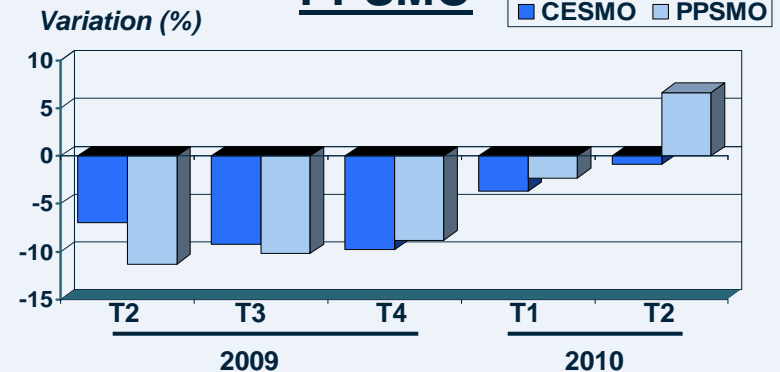
### Coefficient d'occupation



### Rendement unitaire



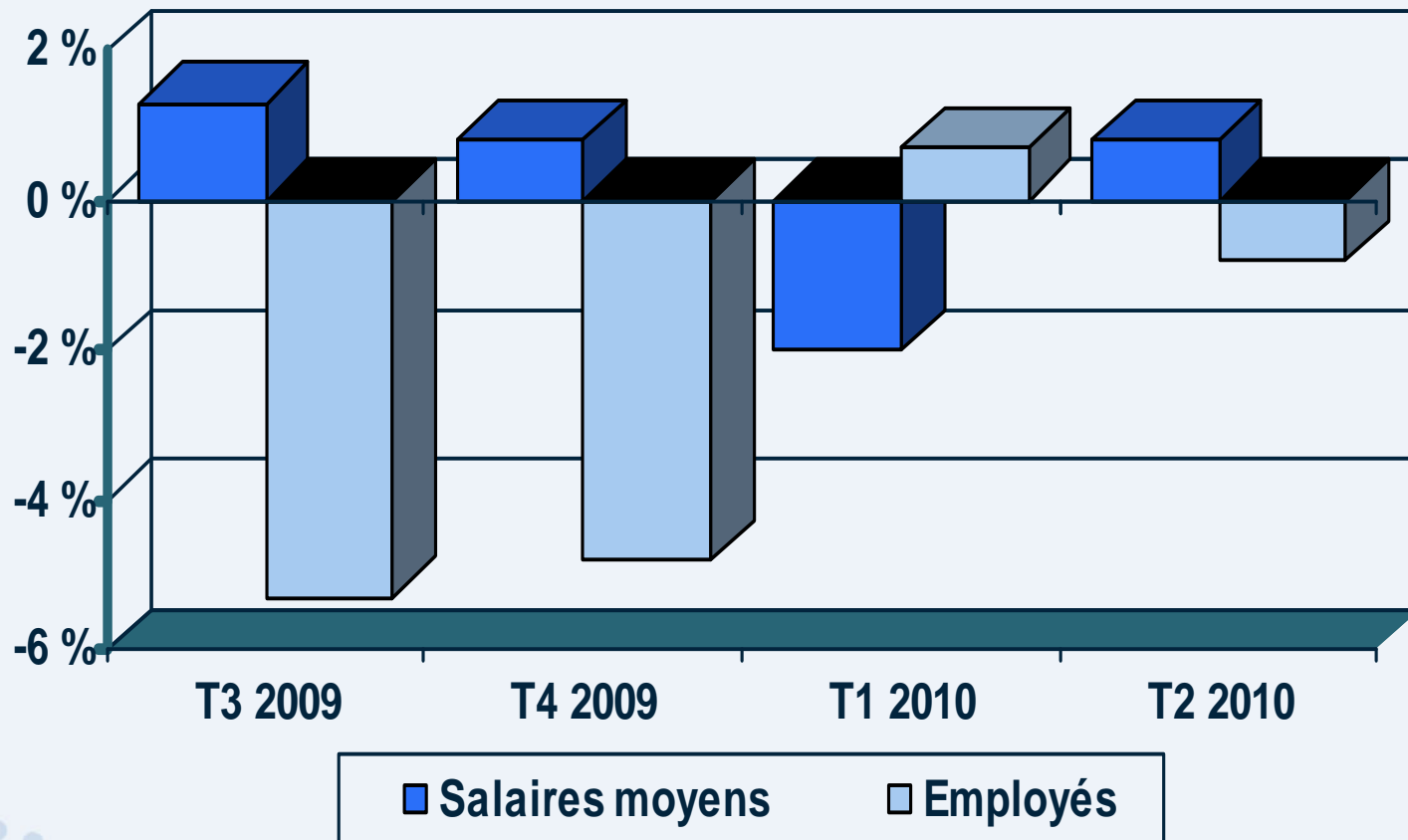
### PPSMO



# Hausse de 8,0% de la charge salariale, en raison d'une charge de retraite plus importante – Effectif en baisse de 0,8 %

(Variation sur 12 mois – Salaires moyens et employés)

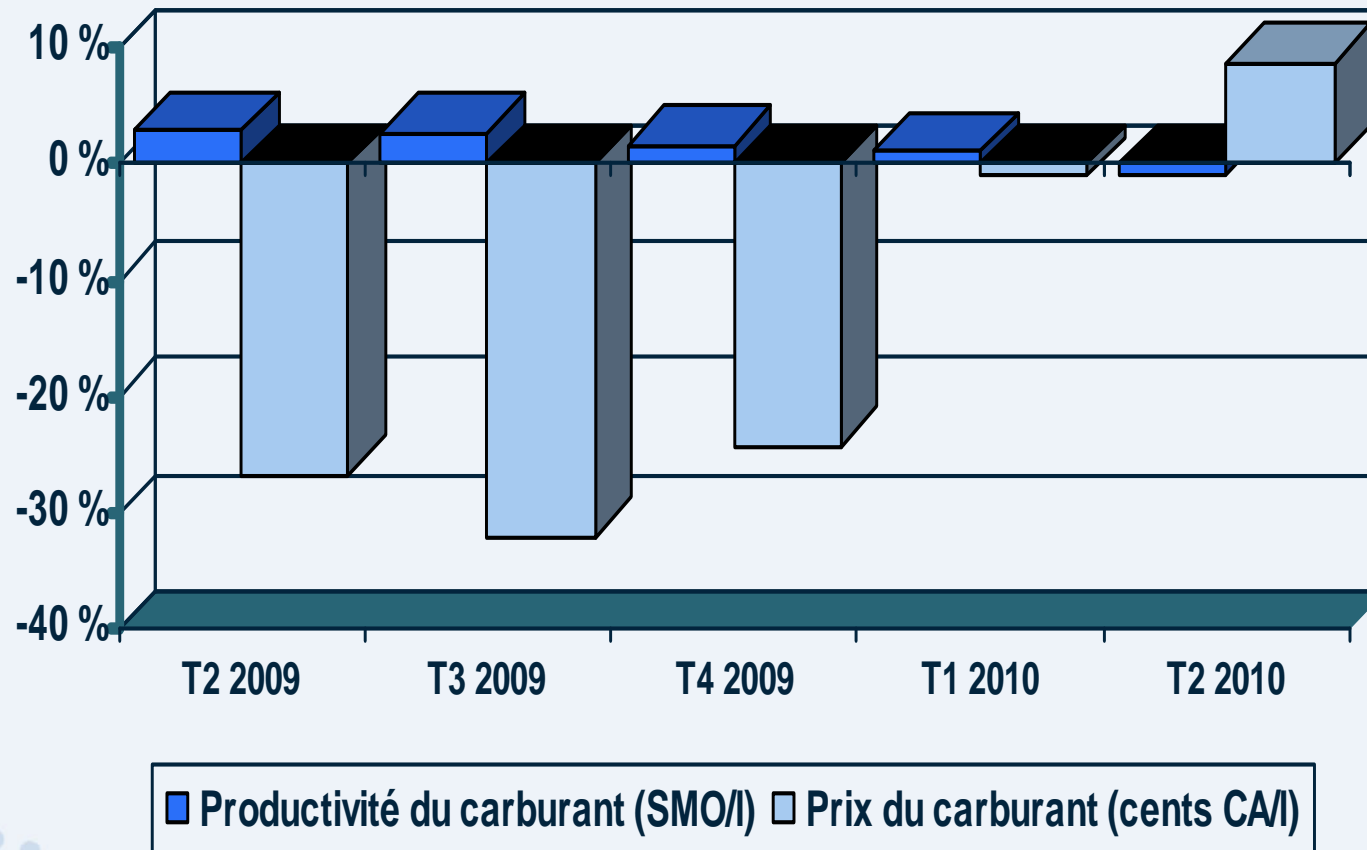
Variation sur 12 mois (%)



# Augmentation de 8,7 % du coût du litre de carburant – Baisse de 0,9 % de la productivité – Hausse de 24 % du coût économique du litre de carburant

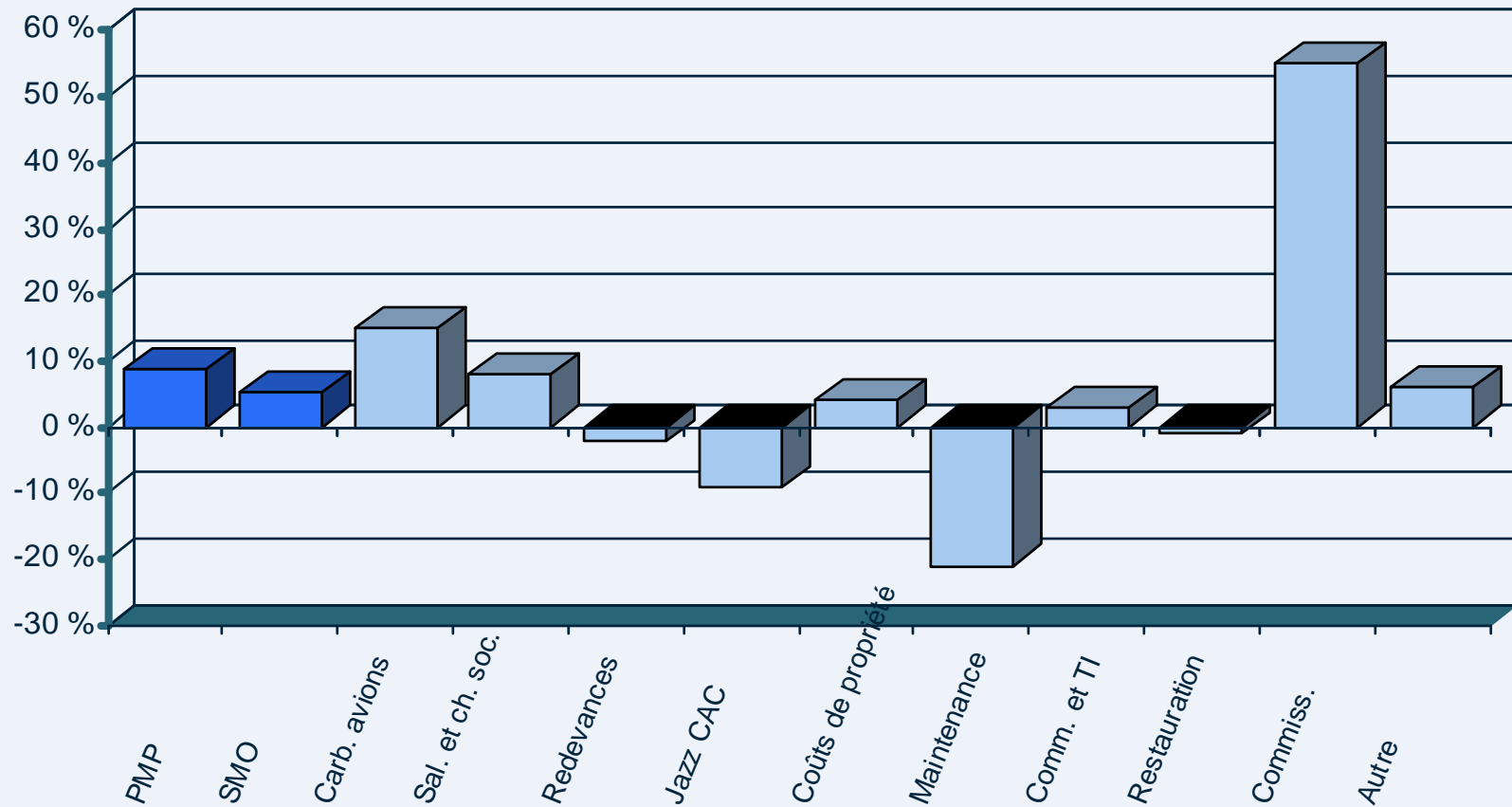
(Productivité du carburant consommé et coût par litre)

Variation sur 12 mois (%)



# Augmentation de 107 M\$ des charges d'exploitation, largement attribuable à l'accroissement de 5,3 % de la capacité et à la hausse du prix du carburant – En partie compensée par une diminution des charges de maintenance

Variation sur 12 mois (%)

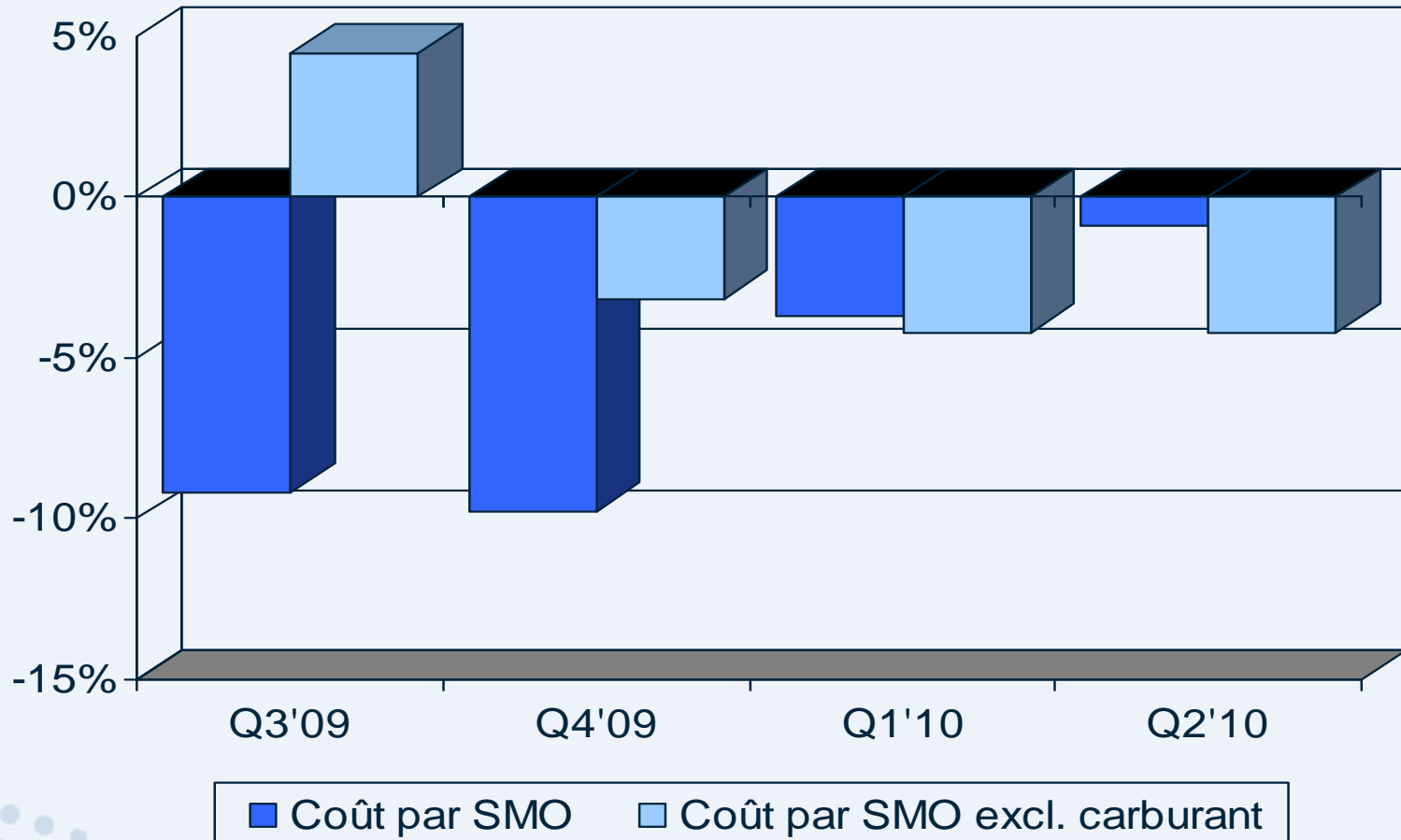


T2 2010/2009

# Recul de 0,9 % du coût unitaire – Diminution de 4,2 %, exclusion faite du carburant, l'écart de change favorable constituant le facteur le plus déterminant

(Coût par SMO)

Variation sur 12 mois (%)



## Complément d'information

---

Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa notice annuelle ainsi que le Rapport de gestion du deuxième trimestre de 2010 d'Air Canada daté du 5 août 2010, consulter le site d'Air Canada au **[aircanada.com](http://aircanada.com)** ou celui de SEDAR au **[www.sedar.com](http://www.sedar.com)**.



