

Résultats financiers du quatrième trimestre et de l'ensemble de l'exercice 2010

10 février 2011



Table des matières

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

Points saillants de nature financière – Résultats d'exploitation

Comparaison des T4 de 2010 et 2009

<i>(en millions)</i>	T4 2010	T4 2009	Variation
Produits d'exploitation	2 616 \$	2 348 \$	268 \$
Bénéfice (perte) d'exploitation⁽¹⁾	85 \$	(83) \$	168 \$
BAIALA⁽¹⁾	334 \$	167 \$	167 \$
Bénéfice (perte) de la période	134 \$	(56) \$	190 \$
Marge d'exploitation⁽¹⁾	3,2 %	(3,5) %	6,7 PP
Marge BAIALA⁽¹⁾	12,8 %	7,1 %	5,7 PP
PESMO (en cents)⁽²⁾	17,3	17,0	1,8 %
CESMO (en cents)	17,0	17,6	(3,4) %
CESMO, excl. faite de la charge de carburant (en cents)	12,7	13,2	(4,1) %

(1) Avant une réduction nette de 46 M\$ à une provision pour enquêtes sur le fret au T4.

(2) Exclusion faite de l'incidence de l'ajustement favorable de 40 M\$ enregistré au T4 2010

Points saillants de nature financière – Résultats d'exploitation

Comparaison des exercices 2010 et 2009

<i>(en millions)</i>	2010	2009	Variation
Produits d'exploitation	10 786 \$	9 739 \$	1 047 \$
Bénéfice (perte) d'exploitation⁽¹⁾	361 \$	(316) \$	677 \$
BAIALA⁽¹⁾	1 386 \$	679 \$	707 \$
Bénéfice (perte) de la période	107 \$	(24) \$	131 \$
Marge d'exploitation⁽¹⁾	3,3 %	(3,2) %	6,5 PP
Marge BAIALA⁽¹⁾	12,9 %	7,0 %	5,9 PP
PESMO (en cents)	17,0	16,4	3,5 %
CESMO (en cents)	16,4	16,9	(3,1) %
CESMO, excl. faite de la charge de carburant (en cents)	12,2	12,8	(4,5) %

(1) Avant une réduction nette de 46 M\$ à une provision pour enquêtes sur le fret au T4.

Points saillants de nature financière – Situation financière et flux de trésorerie – Comparaison des T4 de 2010 et 2009

<i>(en millions)</i>	T4 2010	T4 2009	Variation
Flux de trésorerie liés à l'exploitation	148 \$	(10) \$	158 \$
Nouvelles immobilisations corporelles	(26) \$	(42) \$	16 \$
Flux de trésorerie disponibles	122 \$	(52) \$	174 \$
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme au 31 décembre	2 192 \$	1 407 \$	785 \$
Ratio emprunts/capitaux propres ajusté au 31 décembre	74,3 %	80,1 %	(5,8) pp

Points saillants de nature financière – Situation financière et flux de trésorerie – Comparaison des exercices 2010 et 2009

<i>(en millions)</i>	2010	2009	Variation
Flux de trésorerie liés à l'exploitation	864 \$	(167) \$	1 031 \$
Nouvelles immobilisations corporelles	(118) \$	(232) \$	114 \$
Flux de trésorerie disponibles	746 \$	(399) \$	1 145 \$
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme au 31 décembre	2 192 \$	1 407 \$	785 \$
Ratio emprunts/capitaux propres ajusté au 31 décembre	74,3 %	80,1 %	(5,8) pp

Charges hors exploitation Comparaison des T4 de 2010 et 2009

<i>(en millions)</i>	T4 2010	T4 2009	Variation
Intérêts débiteurs nets	(71) \$	(85) \$	14 \$
Perte sur actifs immobilisés	(8) \$	(25) \$	17 \$
Gain sur instruments financiers	8 \$	22 \$	(14) \$
Autre	(20) \$	5 \$	(25) \$
Total des produits (charges) hors exploitation	(91) \$	(83) \$	(8) \$

Charges hors exploitation

Comparaison des exercices 2010 et 2009

<i>(en millions)</i>	2010	2009	Variation
Intérêts débiteurs nets	(358) \$	(355) \$	(3) \$
Perte sur actifs immobilisés	(7) \$	(95) \$	88 \$
Gain (perte) sur instruments financiers	(3) \$	95 \$	(98) \$
Autre	(20) \$	- \$	(20) \$
Total des produits (charges) hors exploitation	(388) \$	(355) \$	(33) \$

Comparaison des T4 de 2010 et 2009

	Produits (%)	SMO (%)	PMP (%)	Coeff. d'occ. (PP)	Rendement unitaire (%)	PPSMO (%)
Lignes intérieures	↑ 7,5	↑ 0,2	↑ 2,0	↑ 1,4	↑ 5,3	↑ 7,1
Lignes transfrontalières	↑ 10,7	↑ 11,7	↑ 12,0	↑ 0,2	↓ 1,3	↓ 1,0
Lignes transatlantiques	↑ 7,5	↑ 5,5	↑ 2,5	↓ 2,8	↑ 4,7	↑ 1,7
Lignes transpacifiques	↑ 31,7	↑ 23,0	↑ 22,9	↓ 0,1	↑ 7,2	↑ 7,0
Lignes d'Amérique latine et autres	↑ 15,4	↑ 7,2	↑ 9,4	↑ 1,6	↑ 5,4	↑ 7,5
Total	↑ 11,2	↑ 7,8	↑ 8,0	↑ 0,2	↑ 2,8	↑ 3,0

Total des charges d'exploitation ↑ 4,1%

Total des CESMO ↓ 3,4 %

Total des CESMO, excl, faite de la charge de carburant ↓ 4,1%

* Le tableau ci-dessus ne comprend pas l'incidence de l'ajustement favorable de 40 M\$ enregistré au T4 2010.

Comparaison des exercices 2010 et 2009

	Produits (%)	SMO (%)	PMP (%)	Coeff. d'occ. (PP)	Rendement unitaire (%)	PPSMO (%)
Lignes intérieures	↑ 5,5	↑ 0,8	↑ 1,9	↑ 0,8	↑ 3,5	↑ 4,6
Lignes transfrontalières	↑ 9,5	↑ 8,5	↑ 9,3	↑ 0,6	-	↑ 0,8
Lignes transatlantiques	↑ 14,0	↑ 7,1	↑ 6,7	↓ 0,3	↑ 6,7	↑ 6,3
Lignes transpacifiques	↑ 31,1	↑ 18,4	↑ 22,3	↑ 2,8	↑ 7,2	↑ 10,7
Lignes d'Amérique latine et autres	↑ 10,4	↑ 7,6	↑ 10,1	↑ 1,8	↑ 0,2	↑ 2,5
Total	↑ 10,9	↑ 7,0	↑ 8,3	↑ 1,0	↑ 2,3	↑ 3,6

Total des charges d'exploitation ↑ 3,7%

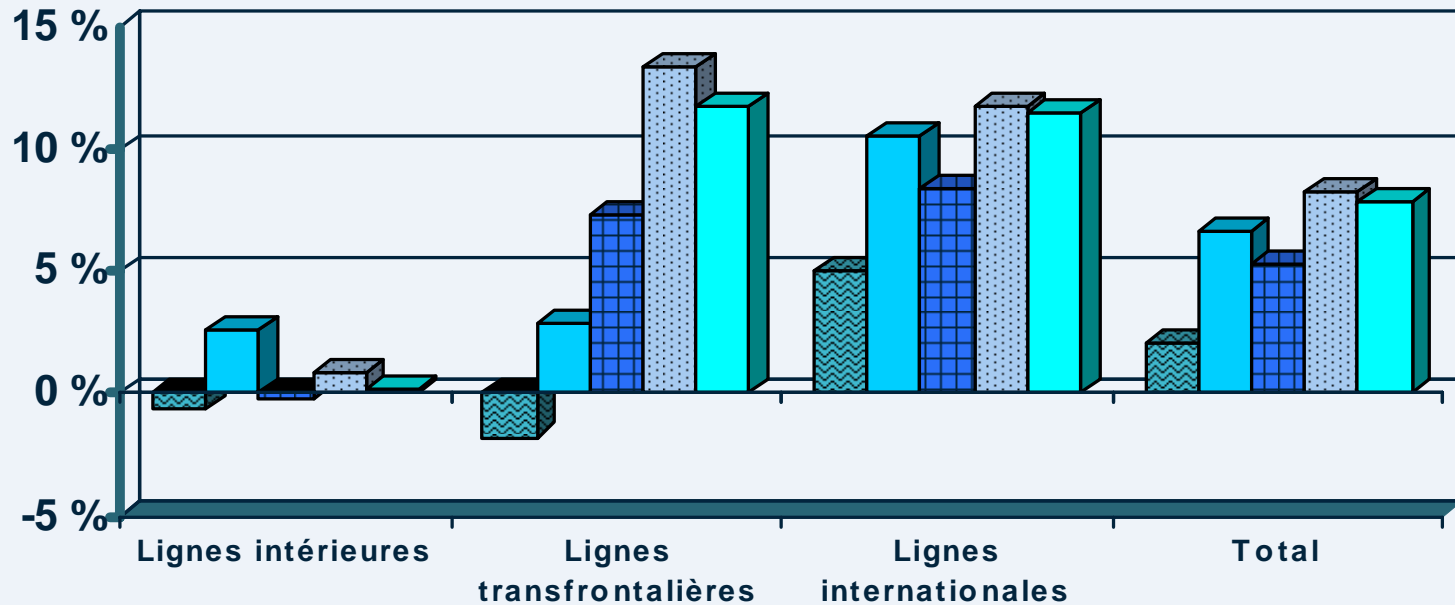
Total des CESMO ↓ 3,1 %

Total des CESMO, excl, faite de la charge de carburant ↓ 4,5%

Augmentation de 7,8 % de la capacité réseau – Hausse de 0,2 % de la capacité des vols intérieurs et de 11,2 % de celle des vols transfrontaliers et internationaux

(Variation de la capacité sur 12 mois)

Variation des SMO (%)

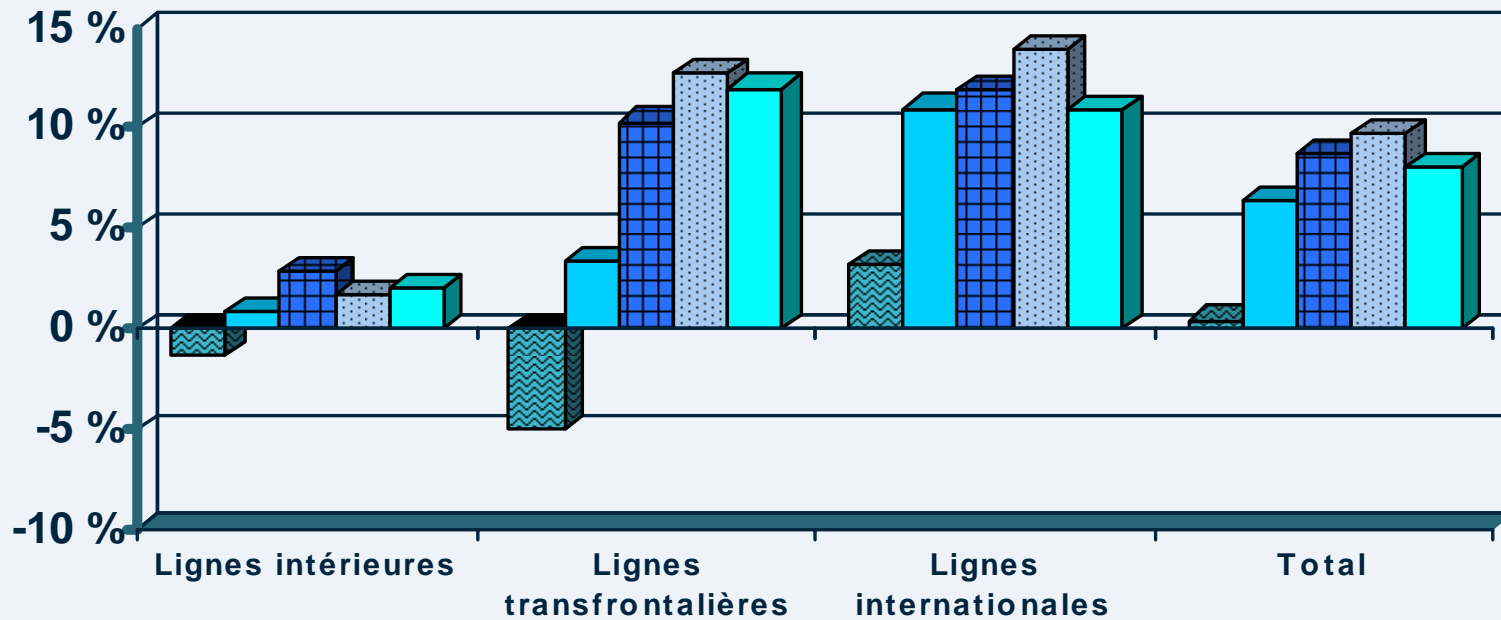


■ T4 2009/2008 ■ T1 2010/2009 ■ T2 2010/2009 ■ T3 2010/2009 ■ T4 2010/2009

Hausse de 8,0 % du trafic réseau, en regard d'une croissance de 7,8 % de la capacité

(Variation du trafic sur 12 mois)

Variation des PMP (%)

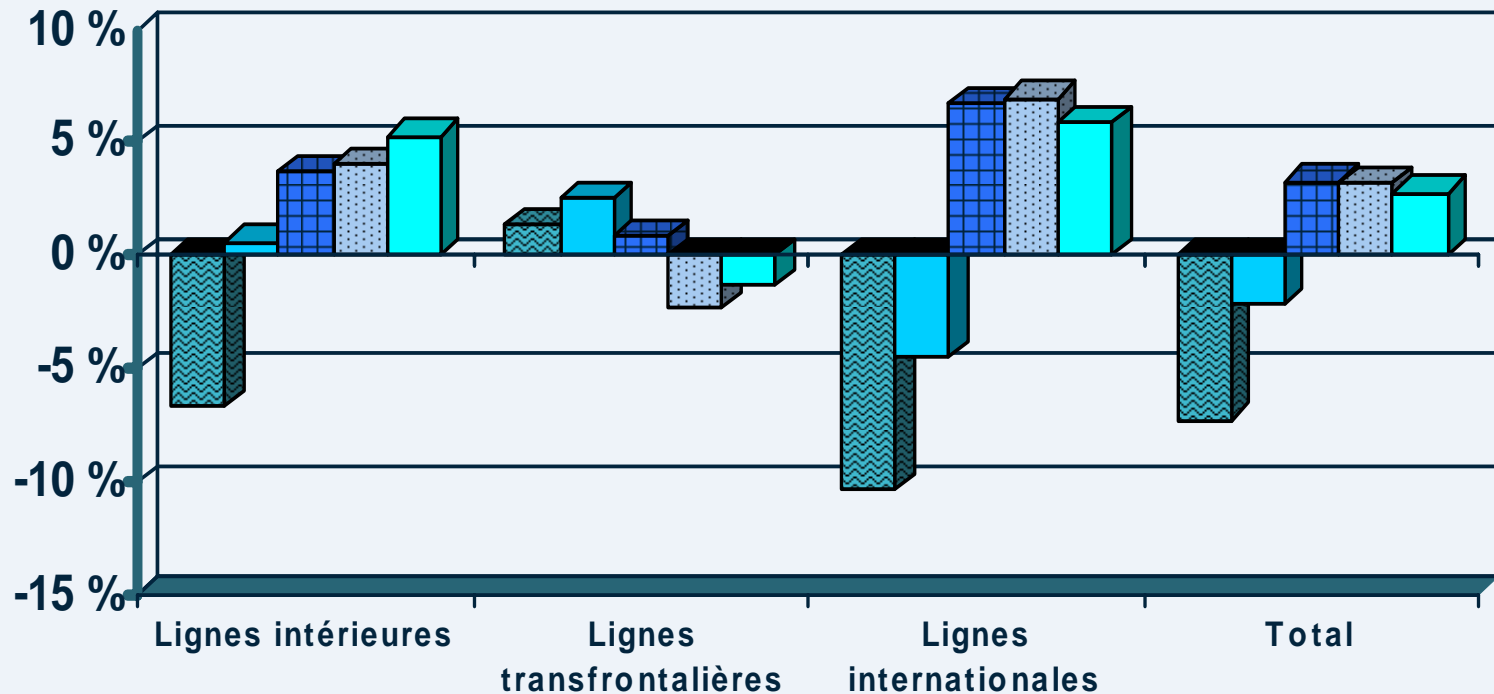


■ T4 2009/2008 ■ T1 2010/2009 ■ T2 2010/2009 ■ T3 2010/2009 ■ T4 2010/2009

Une attention renouvelée à la qualité des rentrées et aux services de la classe Affaires a contribué à une amélioration de 2,8 % du rendement unitaire

(Variation du rendement unitaire sur 12 mois)

Variation du rendement unitaire (%)

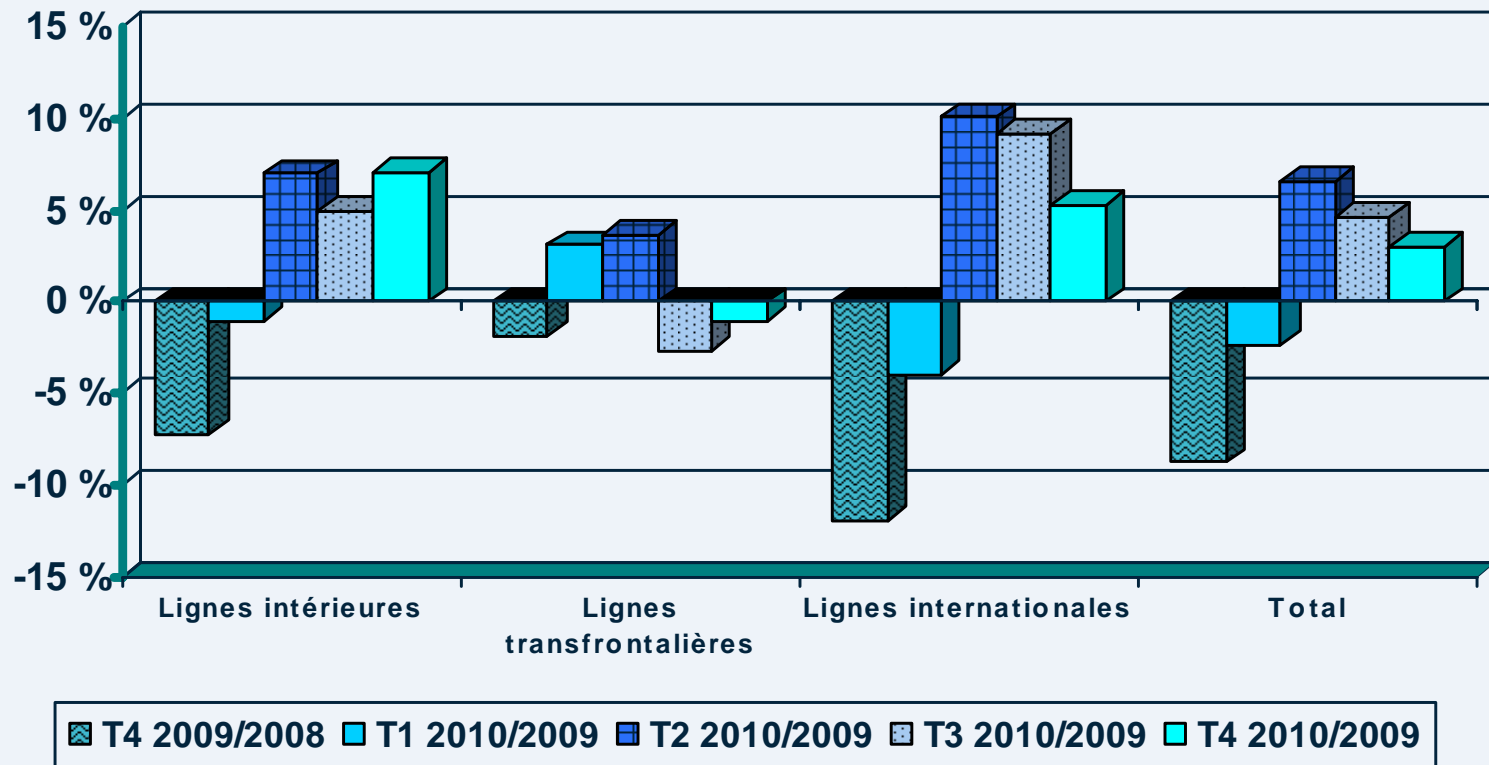


■ T4 2009/2008 ■ T1 2010/2009 ■ T2 2010/2009 ■ T3 2010/2009 ■ T4 2010/2009

Accroissement de 3,0 % des PPSMO réseau, principalement attribuable à une hausse de 2,8 % du rendement unitaire

(Variation des PPSMO sur 12 mois)

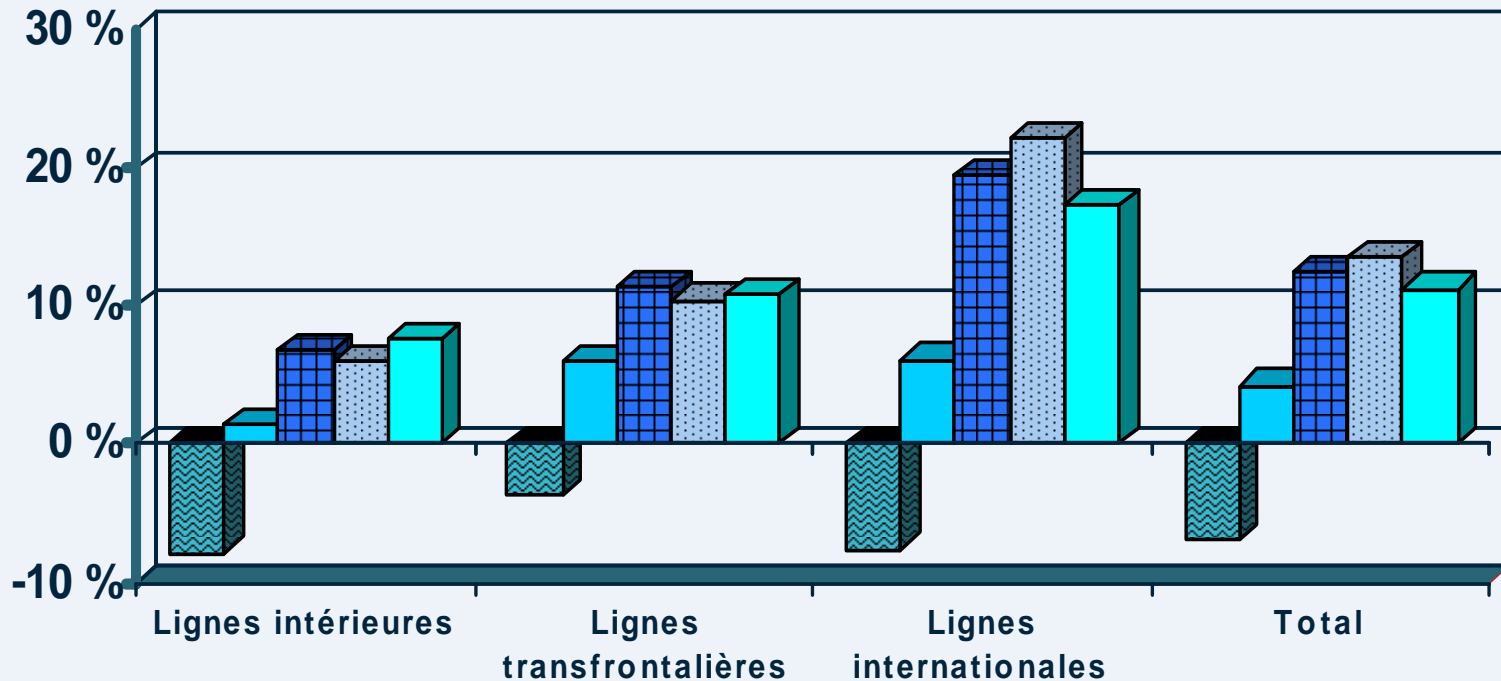
Variation des PPSMO (%)



Augmentation de 11,2 % des produits passages réseau, attribuable à une hausse de 8,0 % du trafic ainsi qu'à une amélioration de 2,8 % du rendement unitaire

(Variation des produits passages sur 12 mois)

Variation des produits (%)



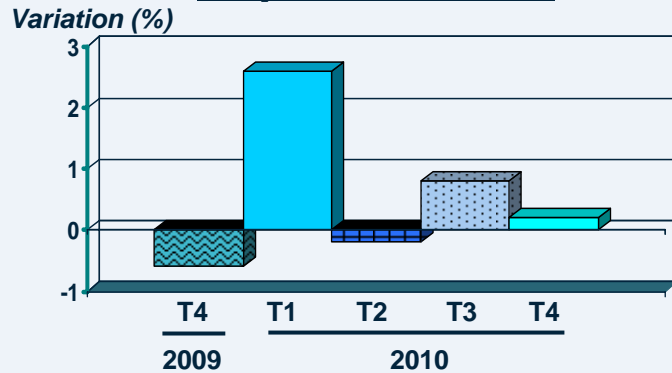
■ T4 2009/2008 ■ T1 2010/2009 ■ T2 2010/2009 ■ T3 2010/2009 ■ T4 2010/2009

Lignes intérieures

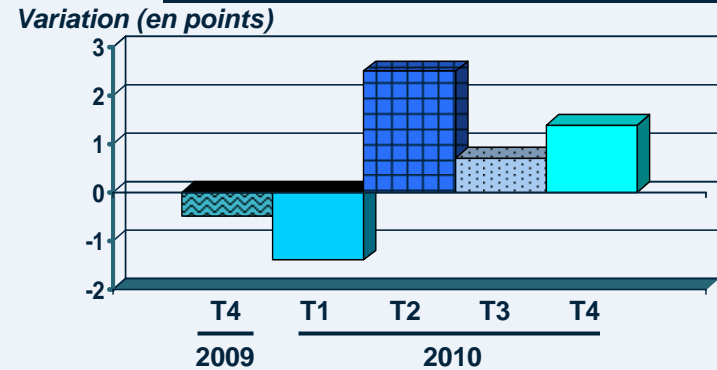
Croissance de 7,1 % des PPSMO, en raison surtout d'une hausse de 5,3 % du rendement unitaire et d'un gain de 1,4 point du coefficient d'occupation

Variation sur 12 mois

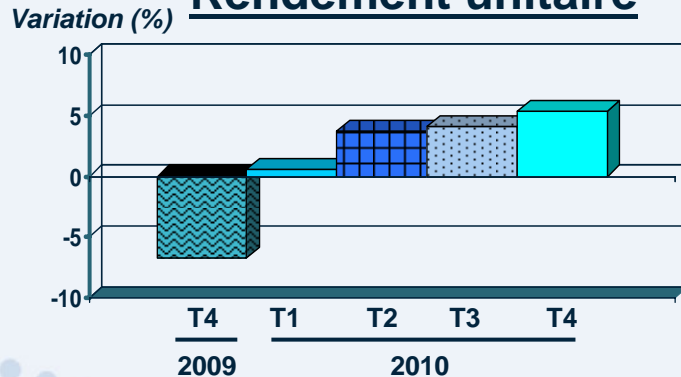
Capacité (en SMO)



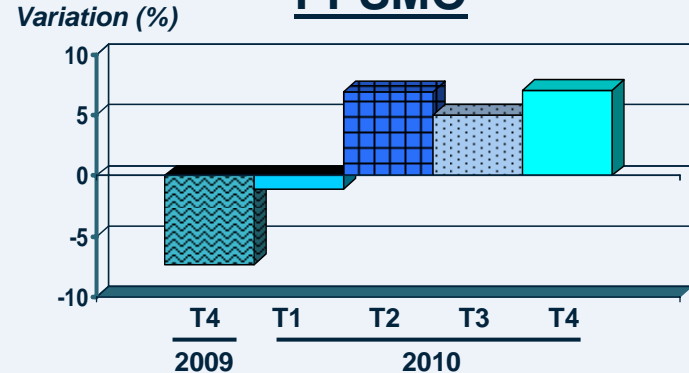
Coefficient d'occupation



Rendement unitaire



PPSMO



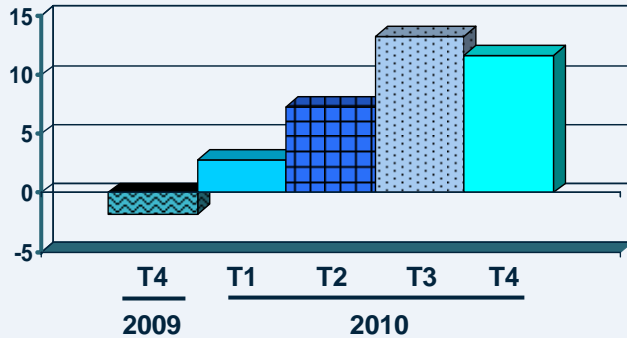
Lignes transfrontalières

Recul de 1,0 % des PPSMO par suite d'une diminution de 1,3 % du rendement unitaire

Variation sur 12 mois

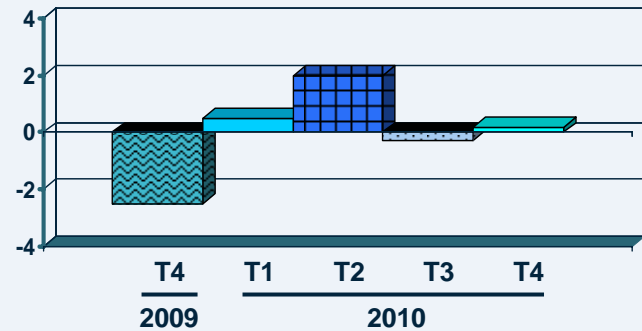
Capacité (en SMO)

Variation (%)



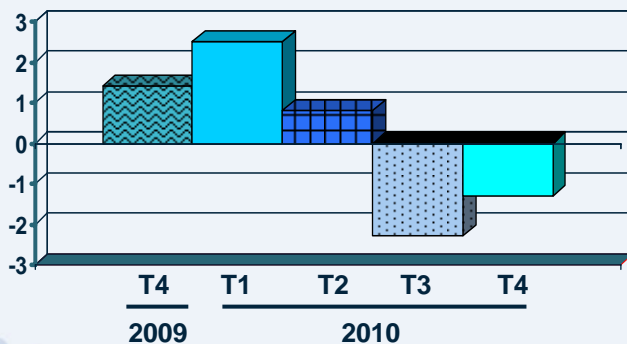
Coefficient d'occupation

Variation (en points)



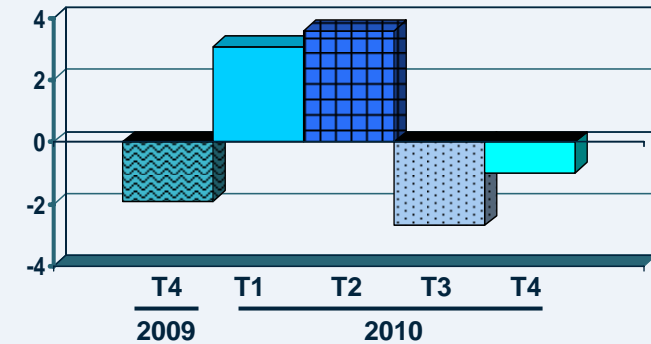
Rendement unitaire

Variation (%)



PPSMO

Variation (%)



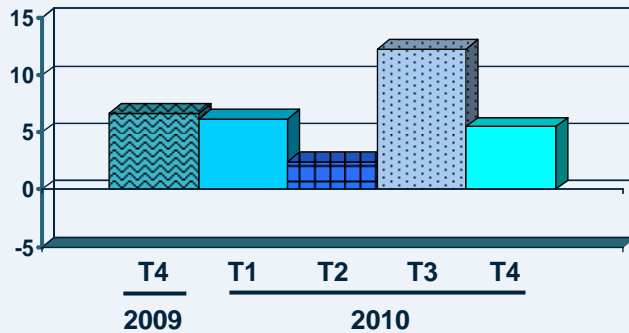
Lignes transatlantiques

Hausse de 1,7 % des PPSMO, en raison d'une croissance de 4,7 % du rendement unitaire – En partie annulée par une réduction de 2,8 points du coefficient d'occupation

Variation sur 12 mois

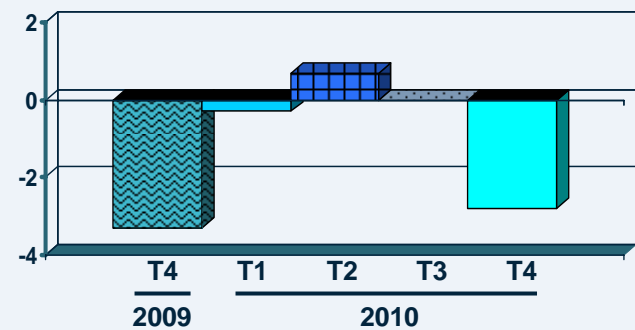
Capacité (en SMO)

Variation (%)



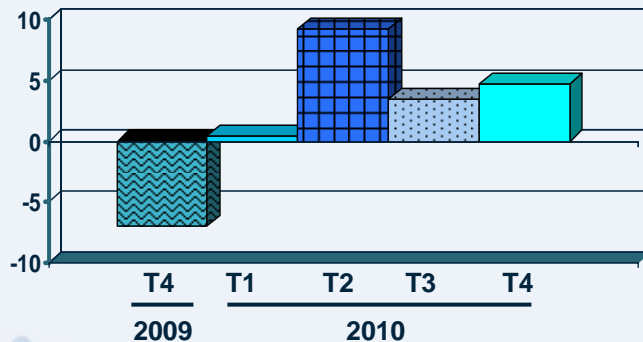
Coefficient d'occupation

Variation (en points)



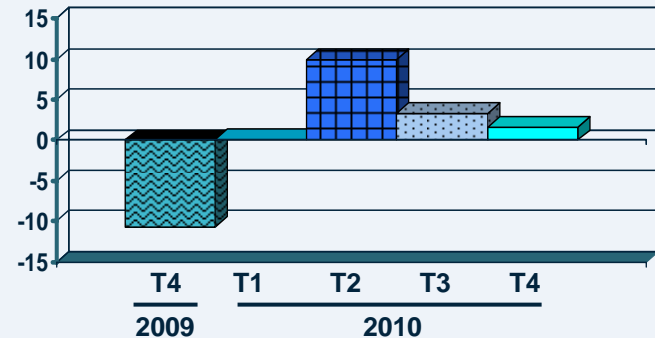
Rendement unitaire

Variation (%)



PPSMO

Variation (%)

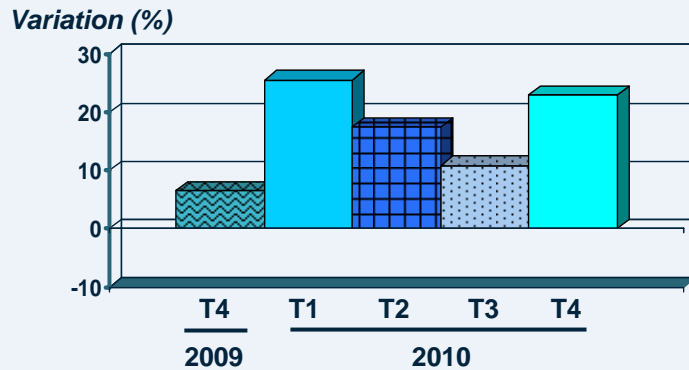


Lignes transpacifiques

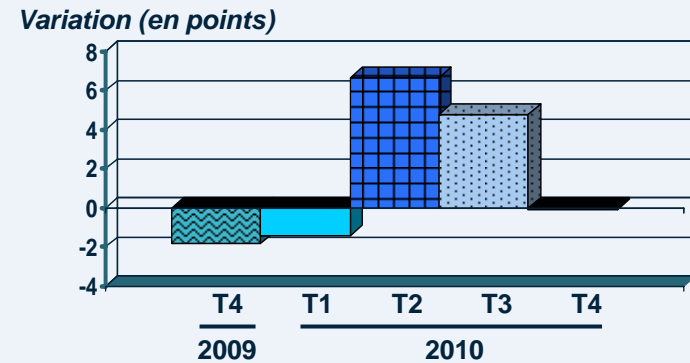
Croissance de 7,0 % des PPSMO, par suite d'une hausse de 7,2 % du rendement unitaire

Variation sur 12 mois

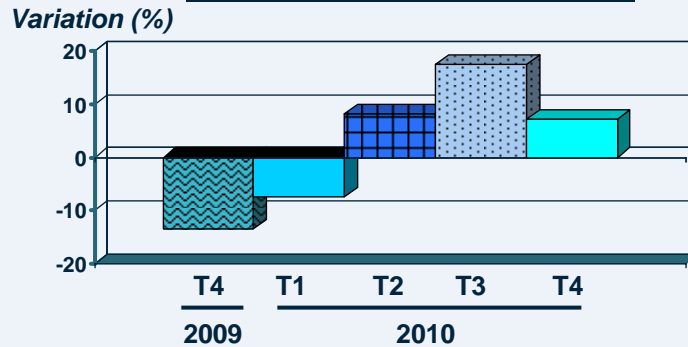
Capacité (en SMO)



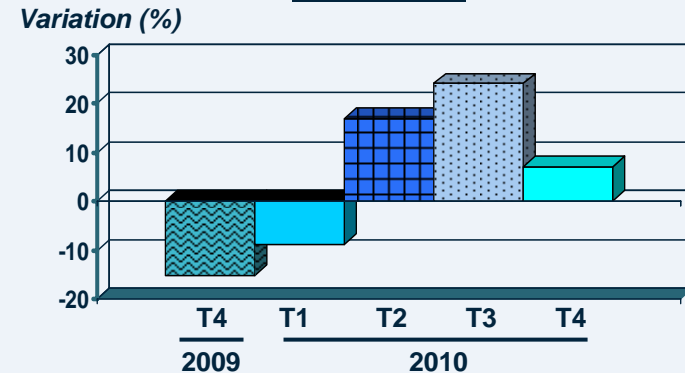
Coefficient d'occupation



Rendement unitaire



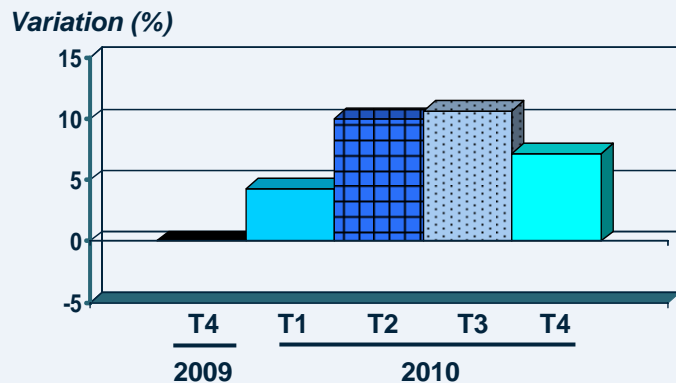
PPSMO



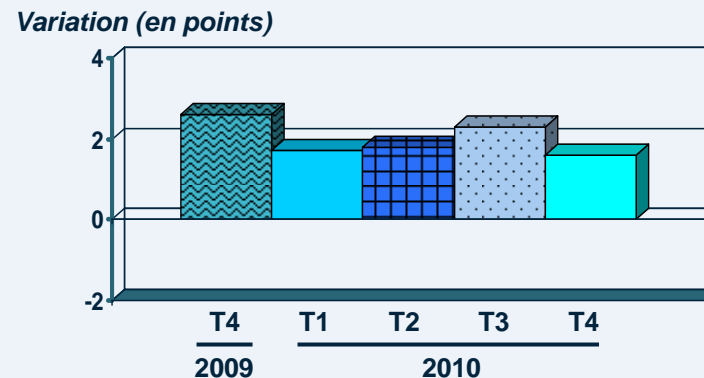
Australie, Antilles, Mexique et Amérique du Sud (Autres)
 Augmentation de 7,5 % des PPSMO, en raison d'une hausse de 5,4 % du rendement unitaire et d'un gain de 1,6 point du coefficient d'occupation

Variation sur 12 mois

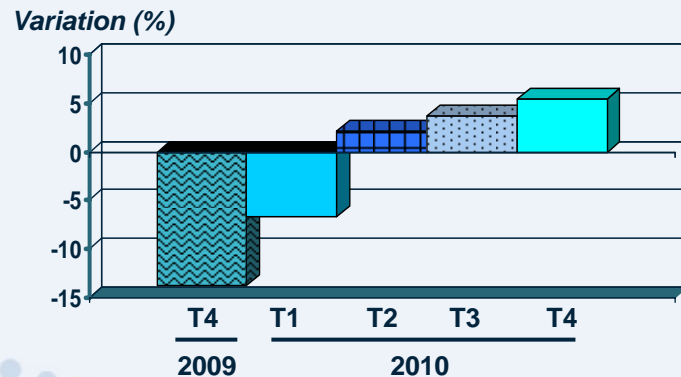
Capacité (en SMO)



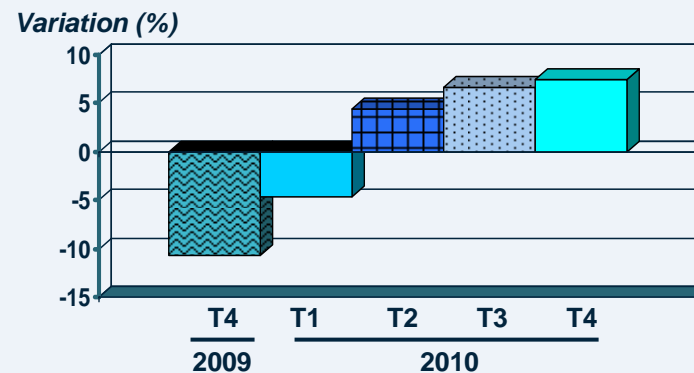
Coefficient d'occupation



Rendement unitaire



PPSMO

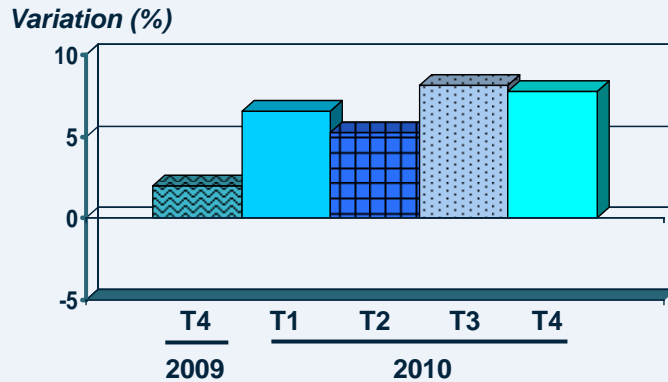


Total

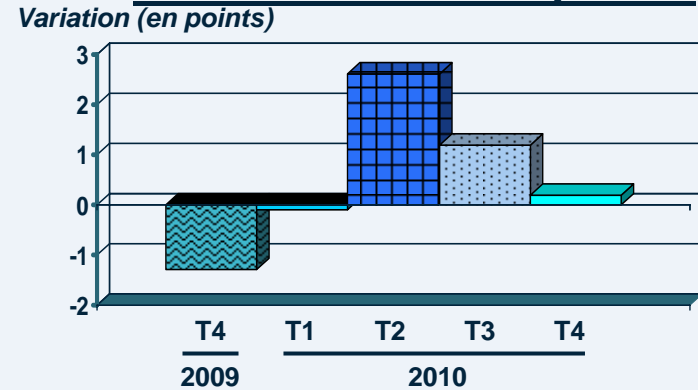
Accroissement de 3,0 % des PPSMO réseau, principalement attribuable à une hausse de 2,8 % du rendement unitaire

Variation sur 12 mois

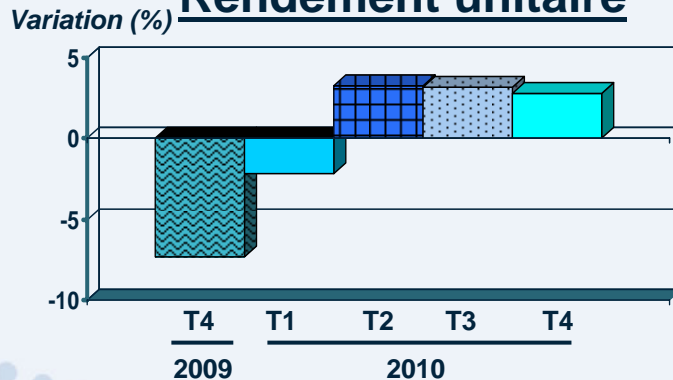
Capacité (en SMO)



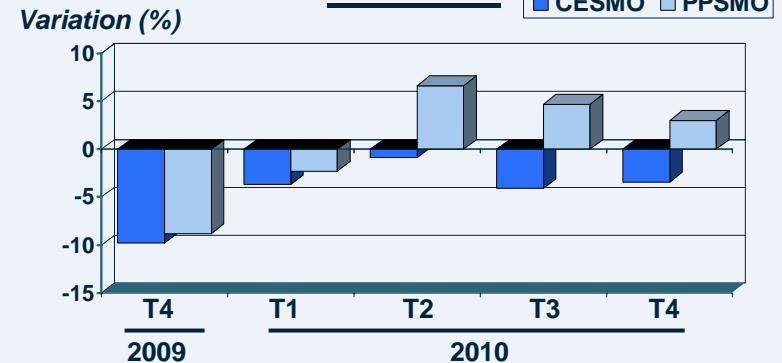
Coefficient d'occupation



Rendement unitaire



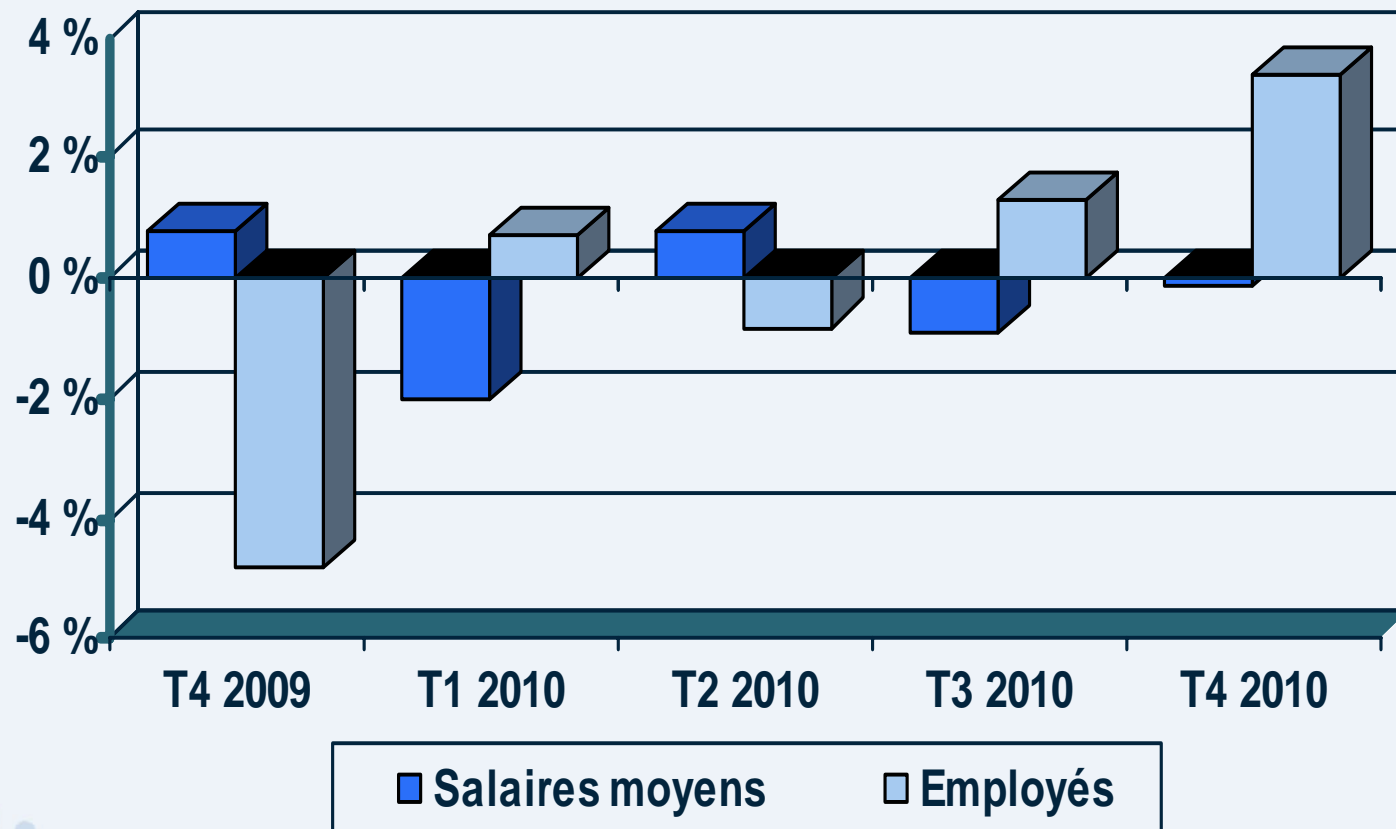
PPSMO



Hausse de 12 % de la charge salariale, surtout en raison d'une rémunération au rendement et d'une charge de retraite plus importantes

(Variation sur 12 mois – Salaires moyens et employés)

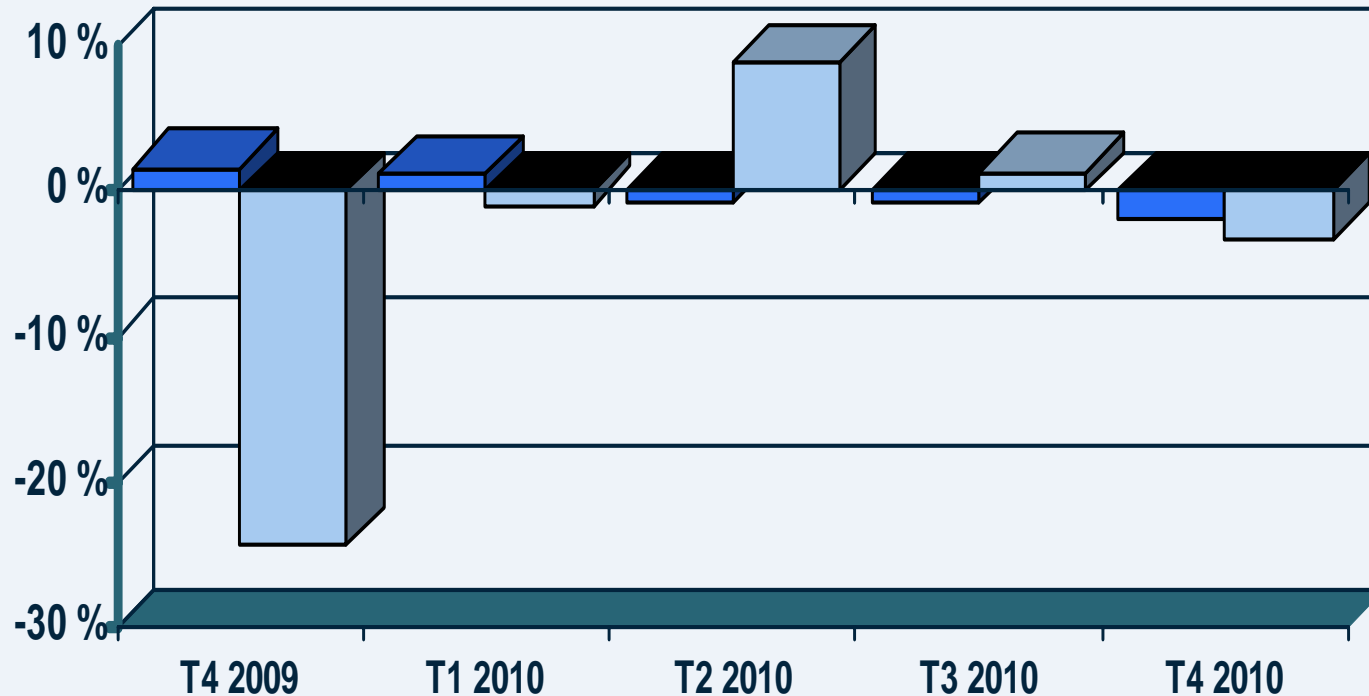
Variation sur 12 mois (%)



Diminution de 3,3 % du coût du litre de carburant – Baisse de 1,9 % de la productivité – Hausse de 6,0 % du coût économique du litre de carburant

(Productivité du carburant consommé et coût par litre)

Variation sur 12 mois (%)

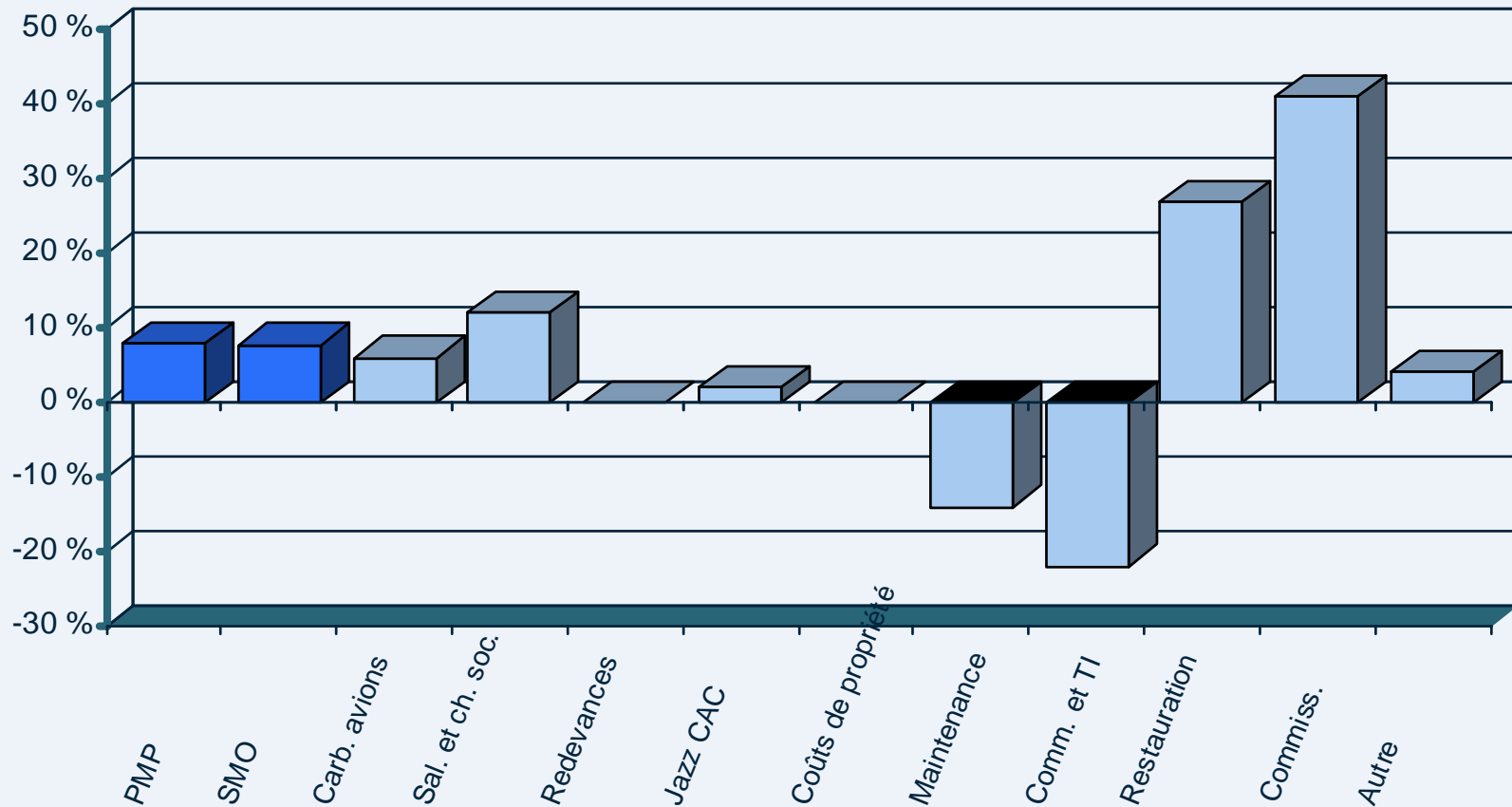


■ Productivité du carburant (SMO/l)

■ Prix du carburant (cents CA/l)

Augmentation de 100 M\$ des charges d'exploitation, largement attribuable à l'accroissement de 7,8 % des SMO ainsi qu'à la hausse du prix du carburant, des commissions et de la charge salariale – En partie compensée par un écart de change favorable et une diminution de la charge de maintenance avions

Variation sur 12 mois (%)

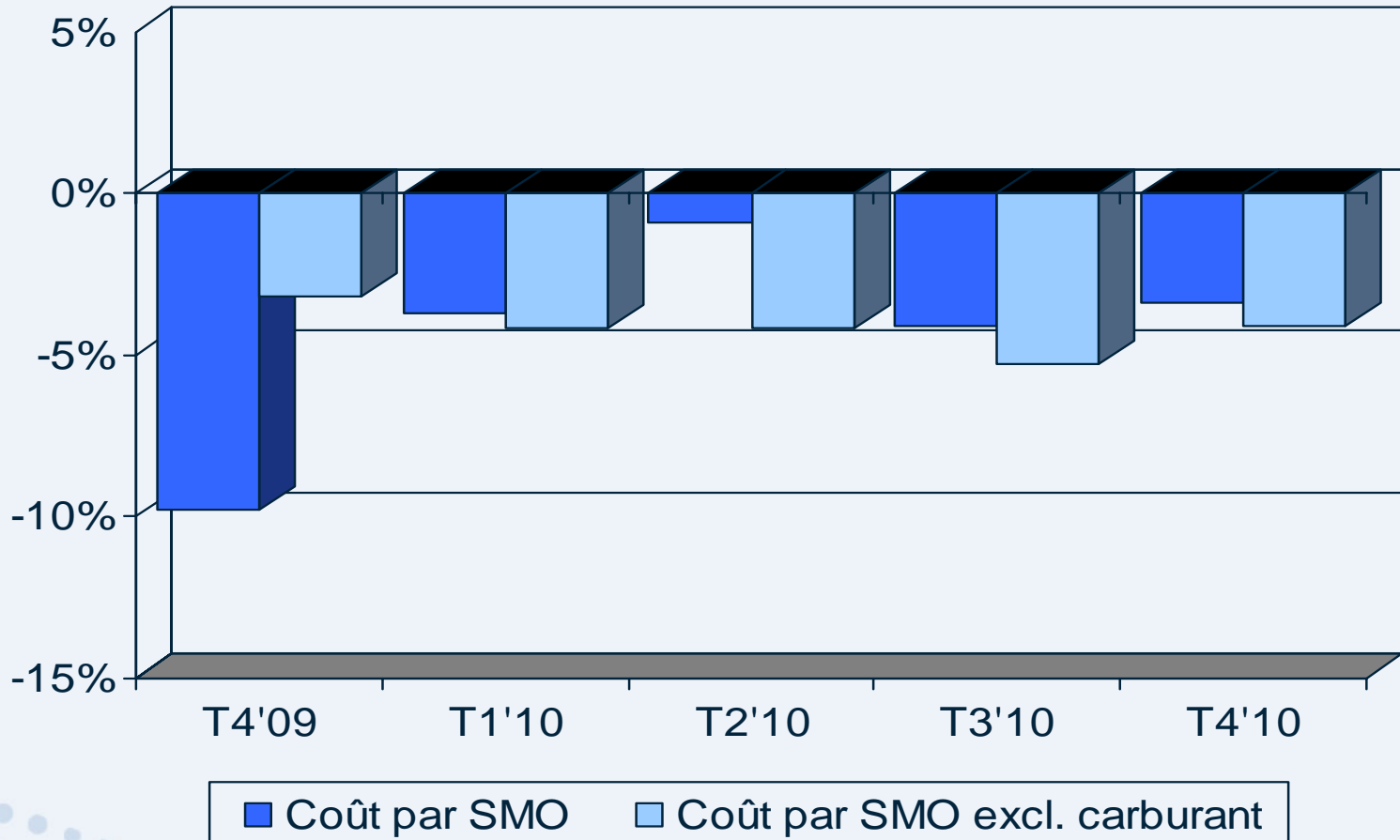


T4 2010/2009

Recul de 3,4 % du coût unitaire – Diminution de 4,1 %, exclusion faite du carburant, l'écart de change favorable, la croissance de la capacité et les initiatives du Programme de transformation des coûts constituant les facteurs les plus déterminants

(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 datée du 26 mars 2010 ainsi que le Rapport de gestion du quatrième trimestre de 2010 d'Air Canada daté du 10 février 2011, consulter le site d'Air Canada au **aircanada.com** ou celui de SEDAR au **www.sedar.com**.



