

# Premier trimestre de 2011

## Résultats financiers

*5 mai 2011*



## Table des matières

---

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

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

### Comparaison des T1 de 2011 et 2010

| <i>(en millions)</i>   | T1 2011        | T1 2010         | Variation    |
|--|----------------|-----------------|--------------|
| <b>Produits d'exploitation</b>                                 | 2 753 \$       | 2 519 \$        | 234 \$       |
| <b>Perte d'exploitation</b>                                    | (66) \$        | (136) \$        | 70 \$        |
| <b>BAIIALA</b>   | 207 \$         | 150 \$          | 57 \$        |
| <b>Perte de la période</b>                                     | <b>(19) \$</b> | <b>(112) \$</b> | <b>93 \$</b> |
| <b>Marge d'exploitation</b>                                    | (2,4) %        | (5,4) %         | 3,0 PP       |
| <b>Marge BAIIALA</b>   | 7,5 %          | 6,0 %           | 1,5 PP       |
| <b>PESMO (en cents)</b>  | 17,4           | 17,1            | 1,5 %        |
| <b>CESMO (en cents)</b>  | 17,8           | 18,0            | (1,4) %      |
| <b>CESMO, excl. faite de la charge de carburant (en cents)</b> | 13,1           | 13,8            | (5,3) %      |
| <b>Prix économique du litre (en cents)</b>                     | 78,2           | 66,2            | 18,1 %       |

## Points saillants de nature financière – Situation financière et flux de trésorerie – Comparaison des T1 de 2011 et 2010

| <i>(en millions)</i>  | T1 2011  | T1 2010  | Variation |
|---|----------|----------|-----------|
| <b>Flux de trésorerie liés à l'exploitation</b>                                     | 252 \$   | 292 \$   | (40) \$   |
| <b>Achat d'immobilisations corporelles et incorporelles</b>                         | (62) \$  | (77) \$  | 15 \$     |
| <b>Flux de trésorerie disponibles</b>   | 190 \$   | 215 \$   | (25) \$   |
| <b>Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme au 31 mars</b> | 2 114 \$ | 1 621 \$ | 493 \$    |
| <b>Dettes nettes ajustées</b>   | 4,643 \$ | 5,254 \$ | (611) \$  |

Charges hors exploitation  
 Comparaison des T1 de 2011 et 2010

| <i>(en millions)</i>  | T1 2011      | T1 2010      | Variation    |
|---|--------------|--------------|--------------|
| <b>Gain de change</b>   | 104 \$       | 123 \$       | (19) \$      |
| <b>Intérêts créditeurs</b>  | 9 \$         | 2 \$         | 7 \$         |
| <b>Intérêts débiteurs</b>   | (84) \$      | (83) \$      | (1) \$       |
| <b>Coût financier net du passif au titre des avantages du personnel</b> | (4) \$       | (19) \$      | 15 \$        |
| <b>Gain sur instruments financiers constatés à la juste valeur</b>      | 27 \$        | 2 \$         | 25 \$        |
| <b>Autre</b>  | (5) \$       | (2) \$       | (3) \$       |
| <b>Total des charges hors exploitation</b>                              | <b>47 \$</b> | <b>23 \$</b> | <b>24 \$</b> |

## Comparaison des T1 de 2011 et 2010

|                                    | Produits (%)  | SMO (%)      | PMP (%)      | Coeff. d'occ. (PP) | Rendement unitaire (%) | PPSMO (%)    |
|------------------------------------|---------------|--------------|--------------|--------------------|------------------------|--------------|
| Lignes intérieures                 | ↑ 8,4         | ↓ 0,9        | ↓ 0,5        | ↑ 0,4              | ↑ 8,7                  | ↑ 9,2        |
| Lignes transfrontalières           | ↑ 14,5        | ↑ 10,8       | ↑ 11,5       | ↑ 0,4              | ↑ 2,5                  | ↑ 3,1        |
| Lignes transatlantiques            | ↑ 0,8         | ↑ 6,2        | ↓ 0,8        | ↓ 5,0              | ↑ 1,3                  | ↓ 5,4        |
| Lignes transpacifiques             | ↑ 17,0        | ↑ 21,5       | ↑ 16,0       | ↓ 4,0              | ↑ 0,7                  | ↓ 3,9        |
| Lignes d'Amérique latine et autres | ↑ 16,4        | ↑ 9,1        | ↑ 7,7        | ↓ 1,1              | ↑ 8,1                  | ↑ 6,7        |
| <b>Total</b>                       | <b>↑ 10,3</b> | <b>↑ 7,7</b> | <b>↑ 5,7</b> | <b>↓ 1,5</b>       | <b>↑ 4,2</b>           | <b>↑ 2,2</b> |

**Total des charges d'exploitation**      ↑ **6.0 %**

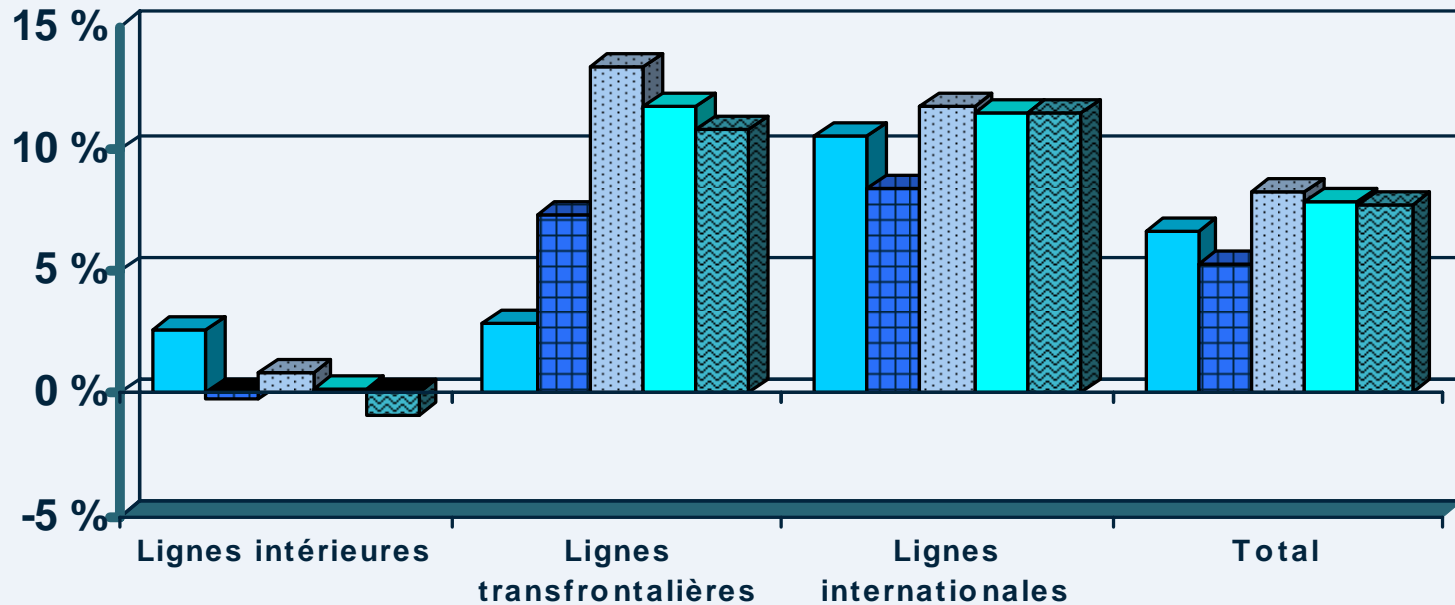
**Total des CESMO**      ↓ **1.4 %**

**Total des CESMO, excl, faite de la charge de carburant**      ↓ **5.3 %**

Augmentation de 7,7 % de la capacité réseau – Hausse de 21,5 % de la capacité transpacifique et de 11,3 % de celle des vols transfrontaliers et internationaux

**(Variation de la capacité sur 12 mois)**

**Variation des SMO (%)**

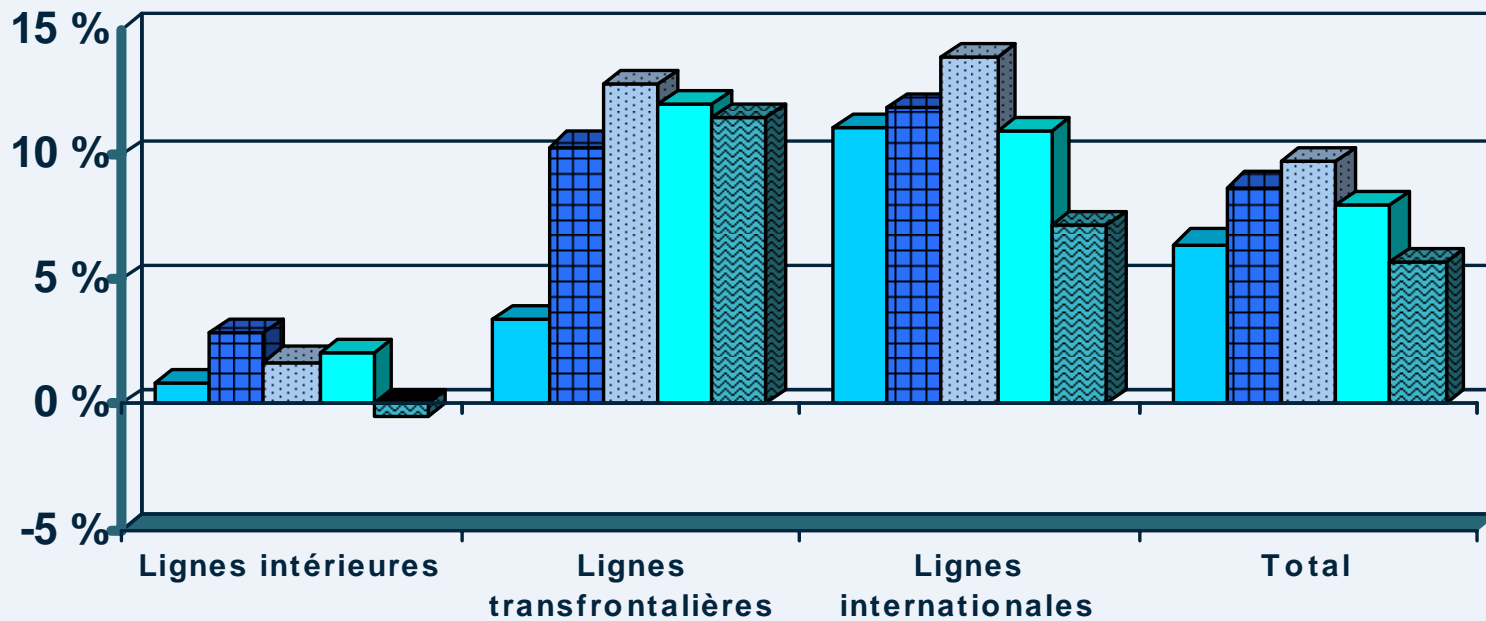


■ T1 2010/2009 ■ T2 2010/2009 ■ T3 2010/2009 ■ T4 2010/2009 ■ T1 2011/2010

Hausse de 5,7 % du trafic réseau – Accroissement de 11,5 % et de 16,0 % du trafic transfrontalier et transpacifique, respectivement

## (Variation du trafic sur 12 mois)

### Variation des PMP (%)

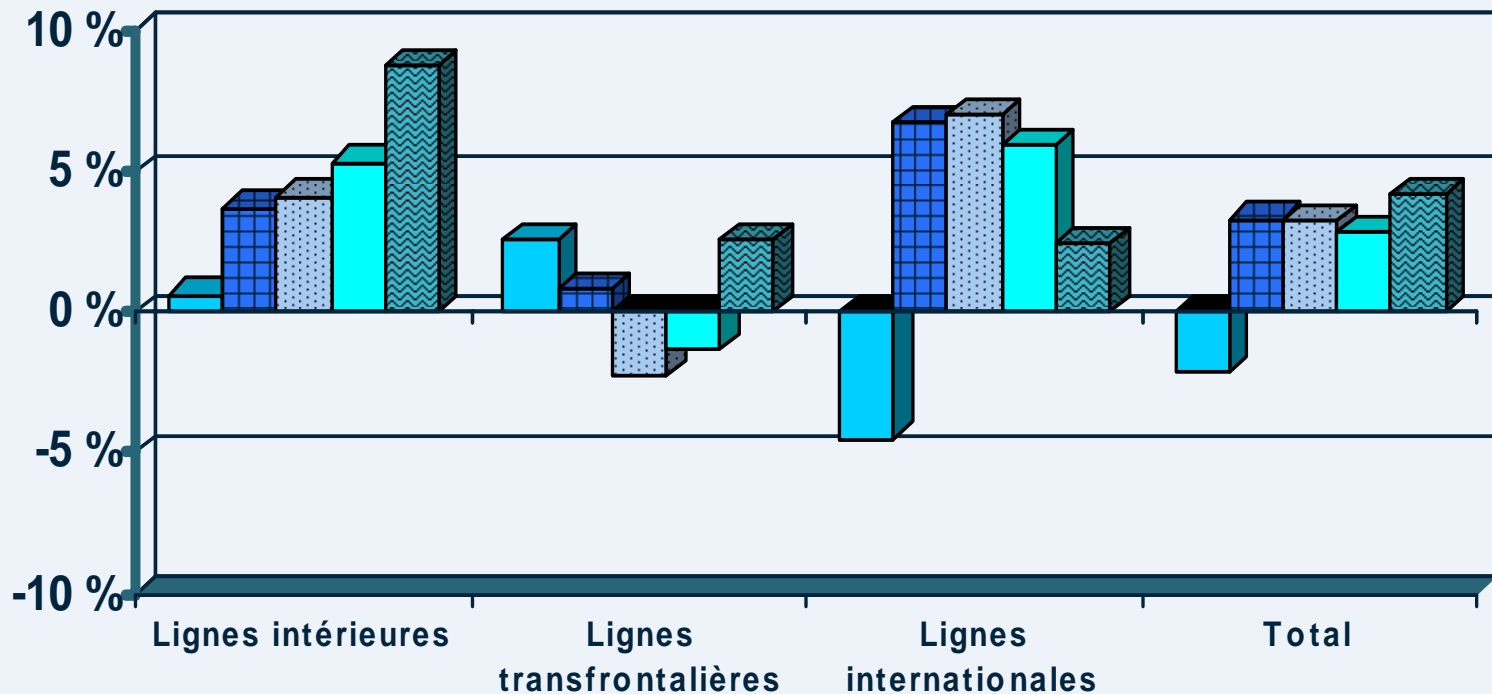


■ T1 2010/2009 ■ T2 2010/2009 ■ T3 2010/2009 ■ T4 2010/2009 ■ T1 2011/2010

Amélioration de 4,2 % du rendement unitaire, surtout attribuable à une majoration des tarifs et des suppléments carburant

**(Variation du rendement unitaire sur 12 mois)**

*Variation du rendement unitaire (%)*



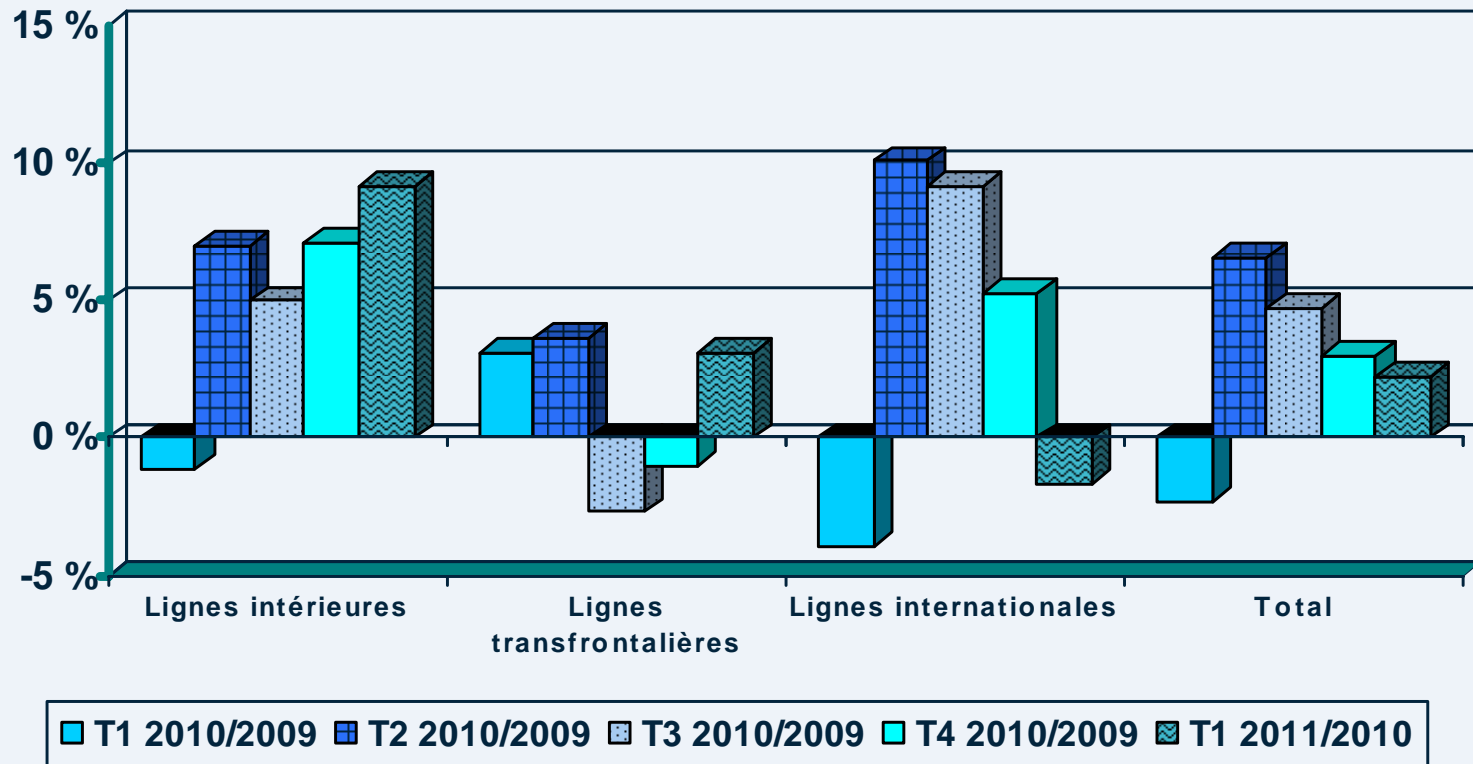
■ T1 2010/2009 ■ T2 2010/2009 ■ T3 2010/2009 ■ T4 2010/2009 ■ T1 2011/2010

Accroissement de 2,2 % des PPSMO réseau, en raison d'une hausse de 4,2 % du rendement unitaire, en partie compensée par une baisse de 1,5 point du coefficient d'occupation

---

## (Variation des PPSMO sur 12 mois)

### Variation des PPSMO (%)

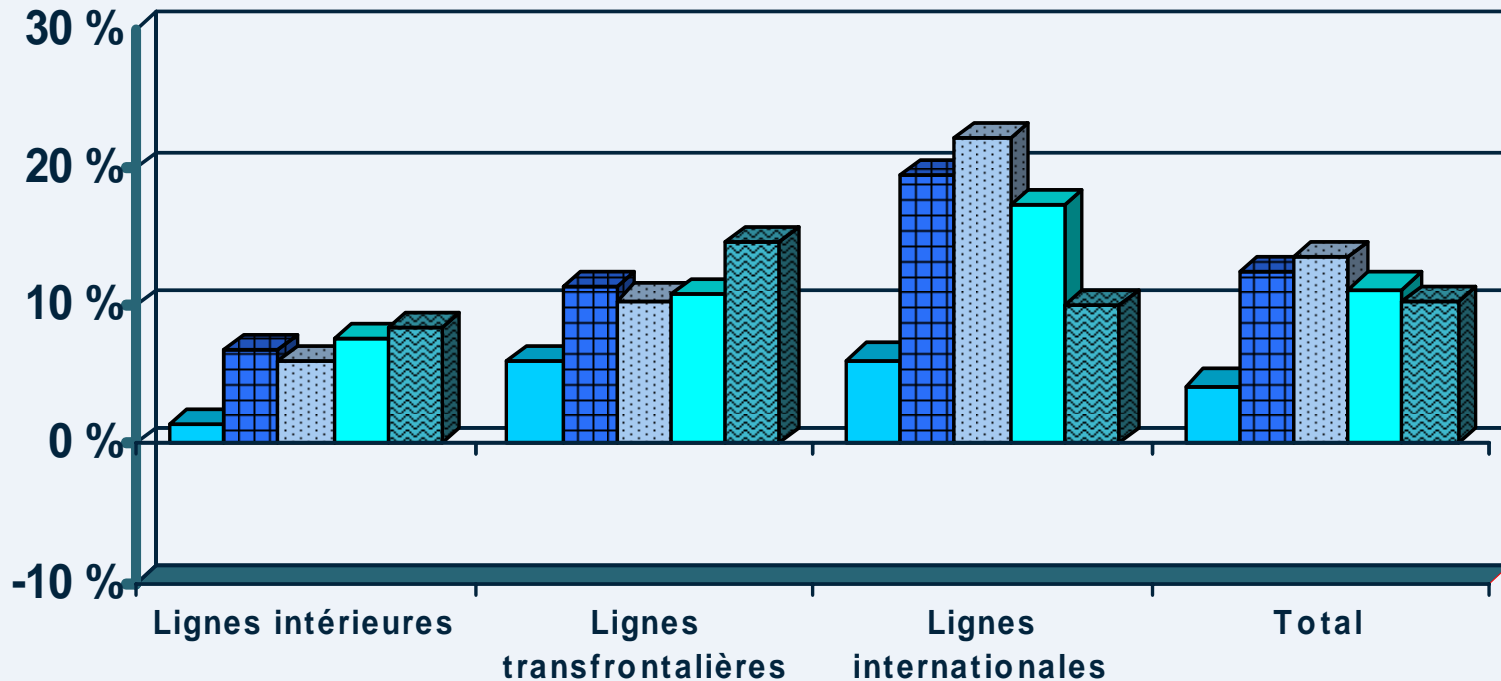


Augmentation de 10,3 % des produits passages réseau, attribuable à une hausse de 5,7 % du trafic ainsi qu'à une amélioration de 4,2 % du rendement unitaire

---

## (Variation des produits passages sur 12 mois)

*Variation des produits (%)*



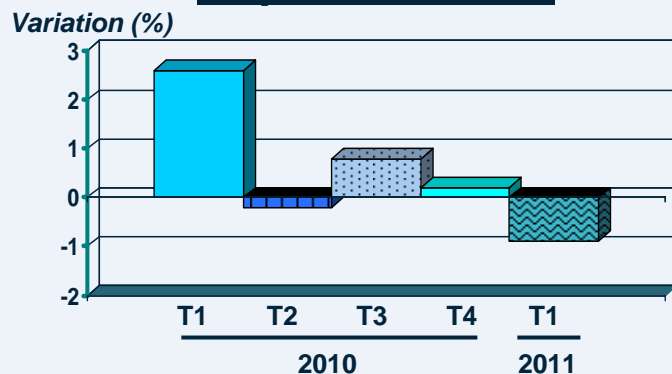
■ T1 2010/2009 ■ T2 2010/2009 ■ T3 2010/2009 ■ T4 2010/2009 ■ T1 2011/2010

# Lignes intérieures

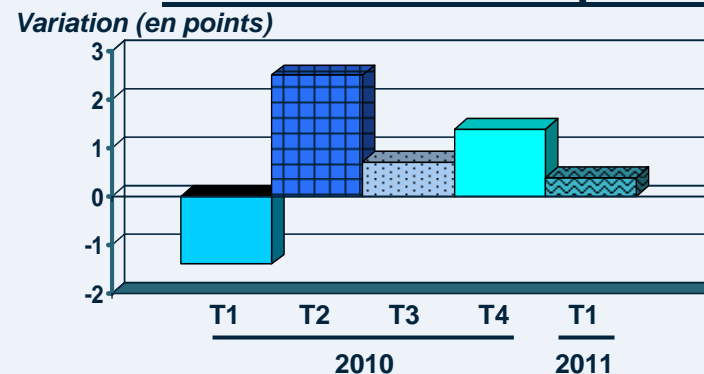
Accroissement de 9,2 % des PPSMO, principalement attribuable à une hausse de 8,7 % du rendement unitaire

## Variation sur 12 mois

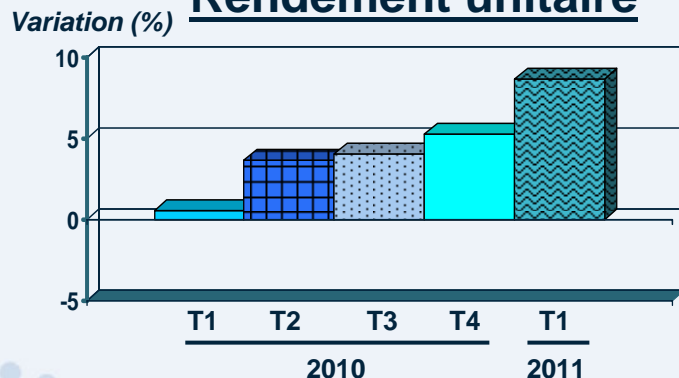
### Capacité (en SMO)



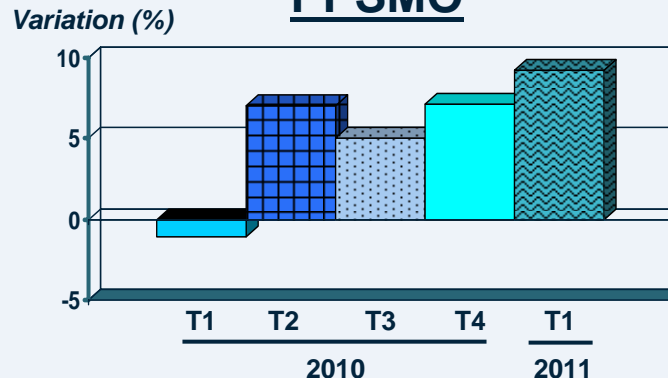
### Coefficient d'occupation



### Rendement unitaire



### PPSMO



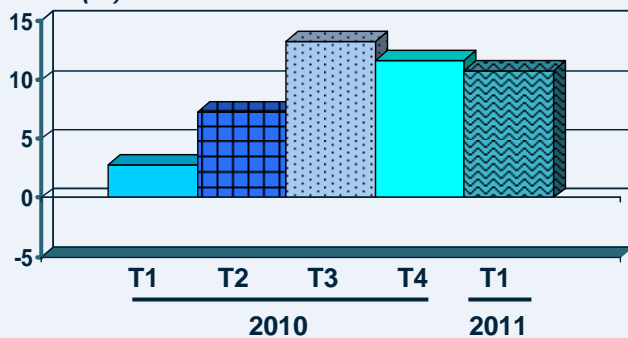
# Lignes transfrontalières

Augmentation de 3,1 % des PPSMO, surtout en raison d'un accroissement de 2,5 % du rendement unitaire

## Variation sur 12 mois

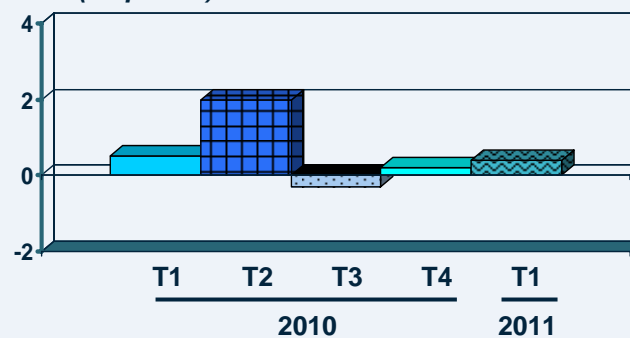
### Capacité (en SMO)

Variation (%)



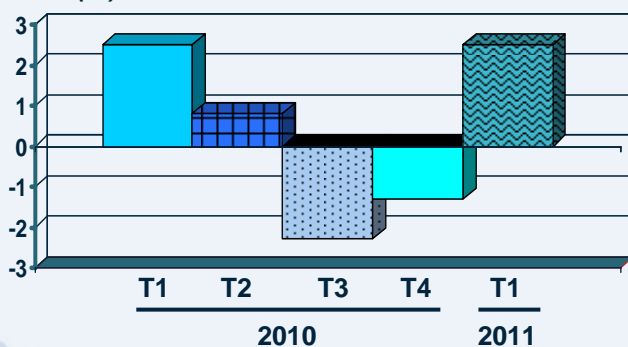
### Coefficient d'occupation

Variation (en points)



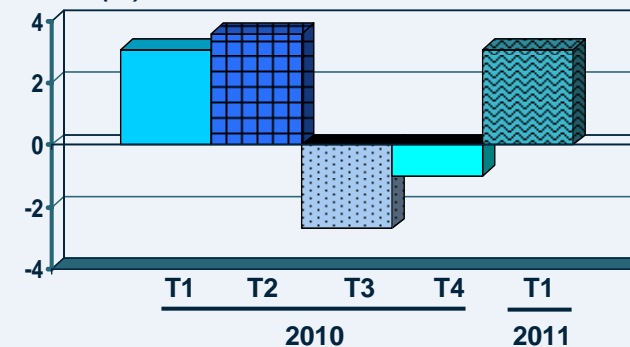
### Rendement unitaire

Variation (%)



### PPSMO

Variation (%)



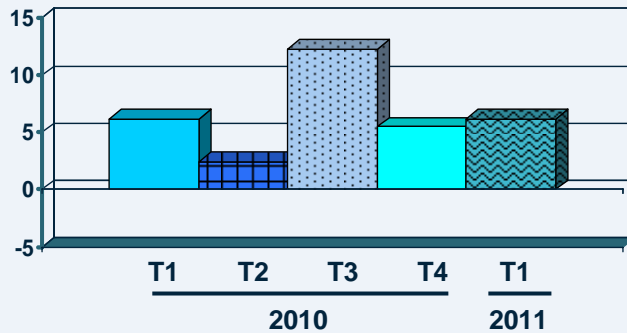
# Lignes transatlantiques

Diminution de 5,4 % des PPSMO attribuable à une baisse de 5 points du coefficient d'occupation – En partie annulée par une hausse de 1,3 % du rendement unitaire

## Variation sur 12 mois

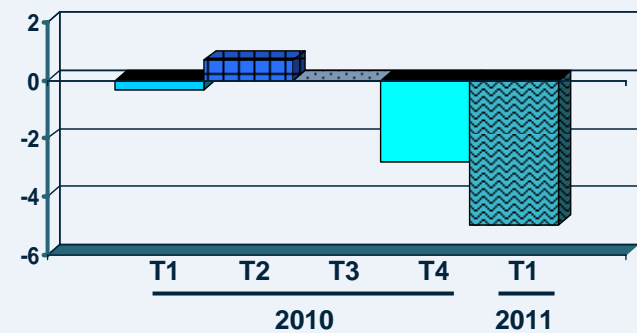
### Capacité (en SMO)

Variation (%)



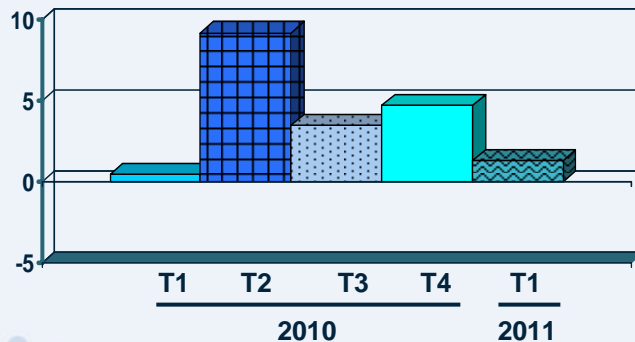
### Coefficient d'occupation

Variation (en points)



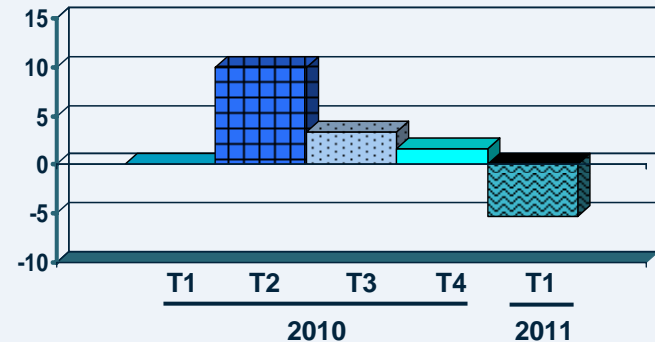
### Rendement unitaire

Variation (%)



### PPSMO

Variation (%)

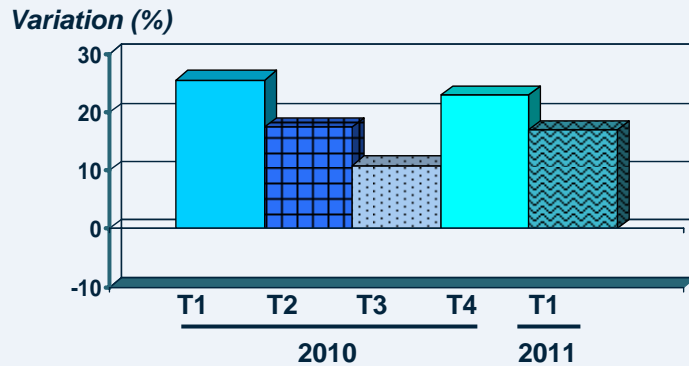


# Lignes transpacifiques

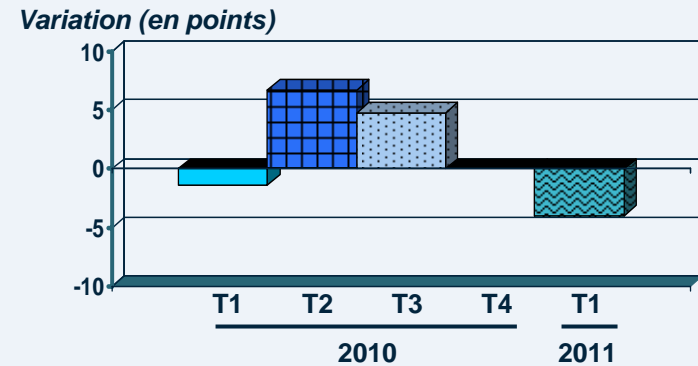
Diminution de 3,9 % des PPSMO, principalement en raison d'un recul de 4 points du coefficient d'occupation

## Variation sur 12 mois

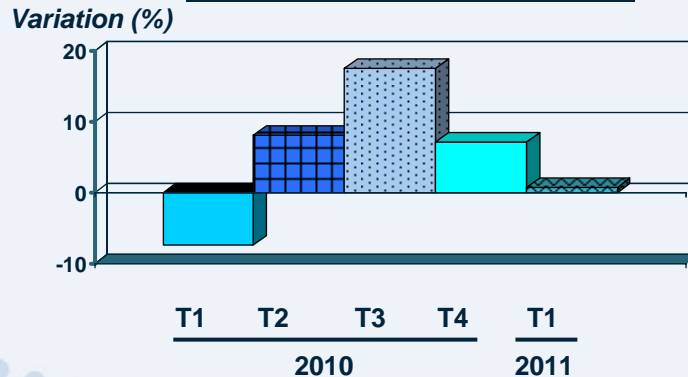
### Capacité (en SMO)



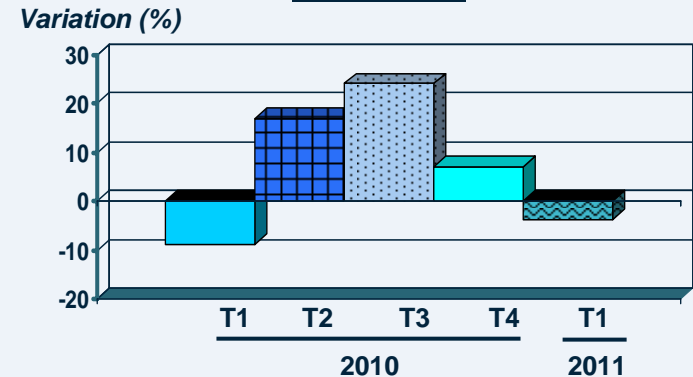
### Coefficient d'occupation



### Rendement unitaire



### PPSMO



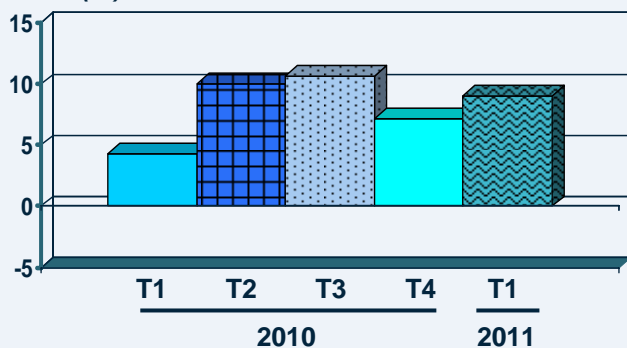
## Australie, Antilles, Mexique et Amérique du Sud (Autres)

Augmentation de 6,7 % des PPSMO, en raison d'une hausse de 8,1 % du rendement unitaire en partie compensée par une baisse de 1,1 point du coefficient d'occupation

### Variation sur 12 mois

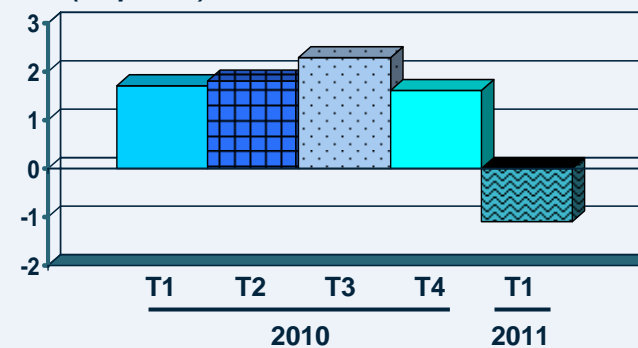
#### Capacité (en SMO)

Variation (%)



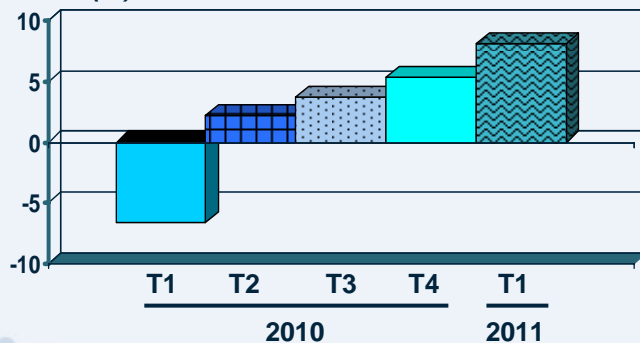
#### Coefficient d'occupation

Variation (en points)



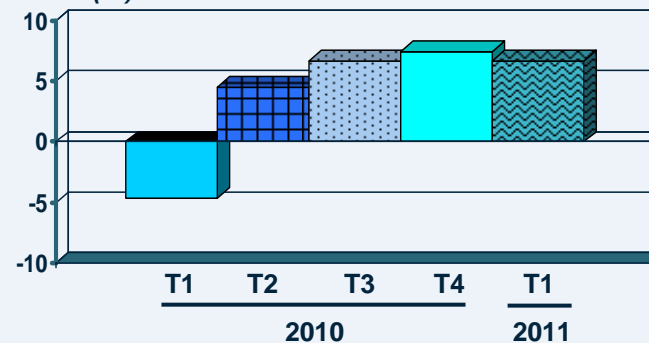
#### Rendement unitaire

Variation (%)



#### PPSMO

Variation (%)

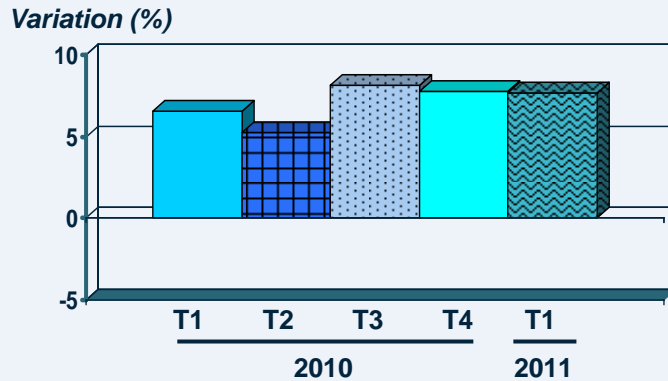


# Réseau

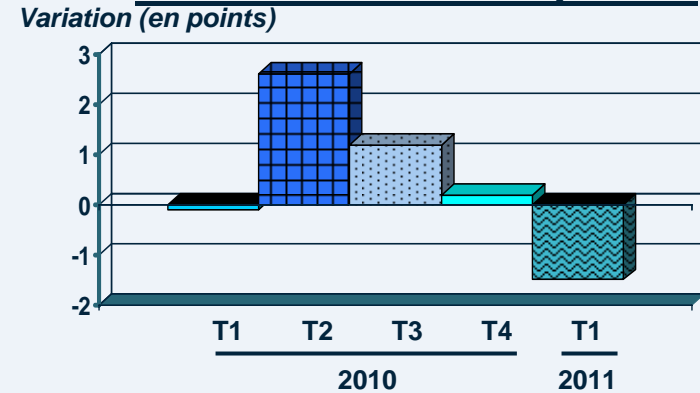
Hausse de 2,2 % des PPSMO, principalement attribuable à un accroissement de 4,2 % du rendement unitaire, en partie compensé par une baisse de 1,5 point du coefficient d'occupation

## Variation sur 12 mois

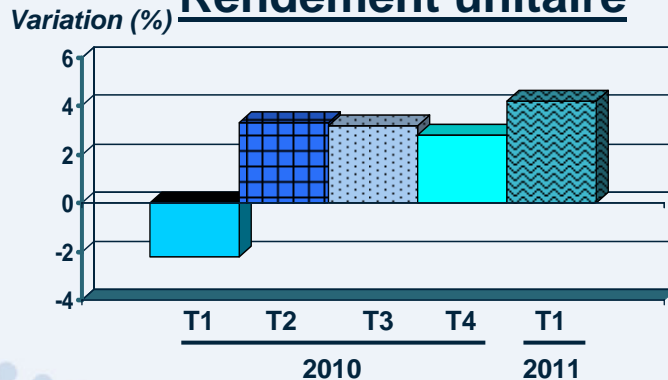
### Capacité (en SMO)



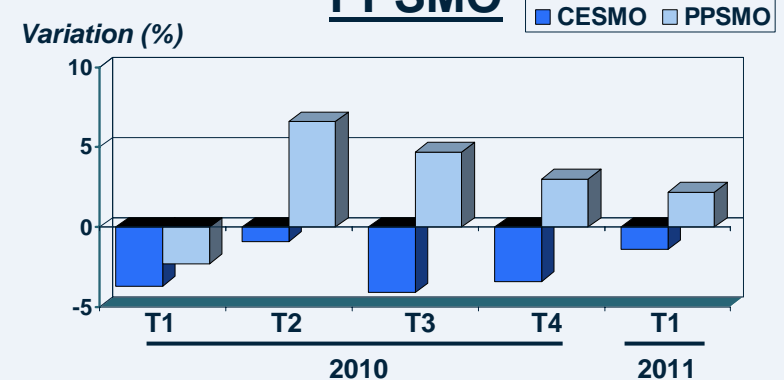
### Coefficient d'occupation



### Rendement unitaire



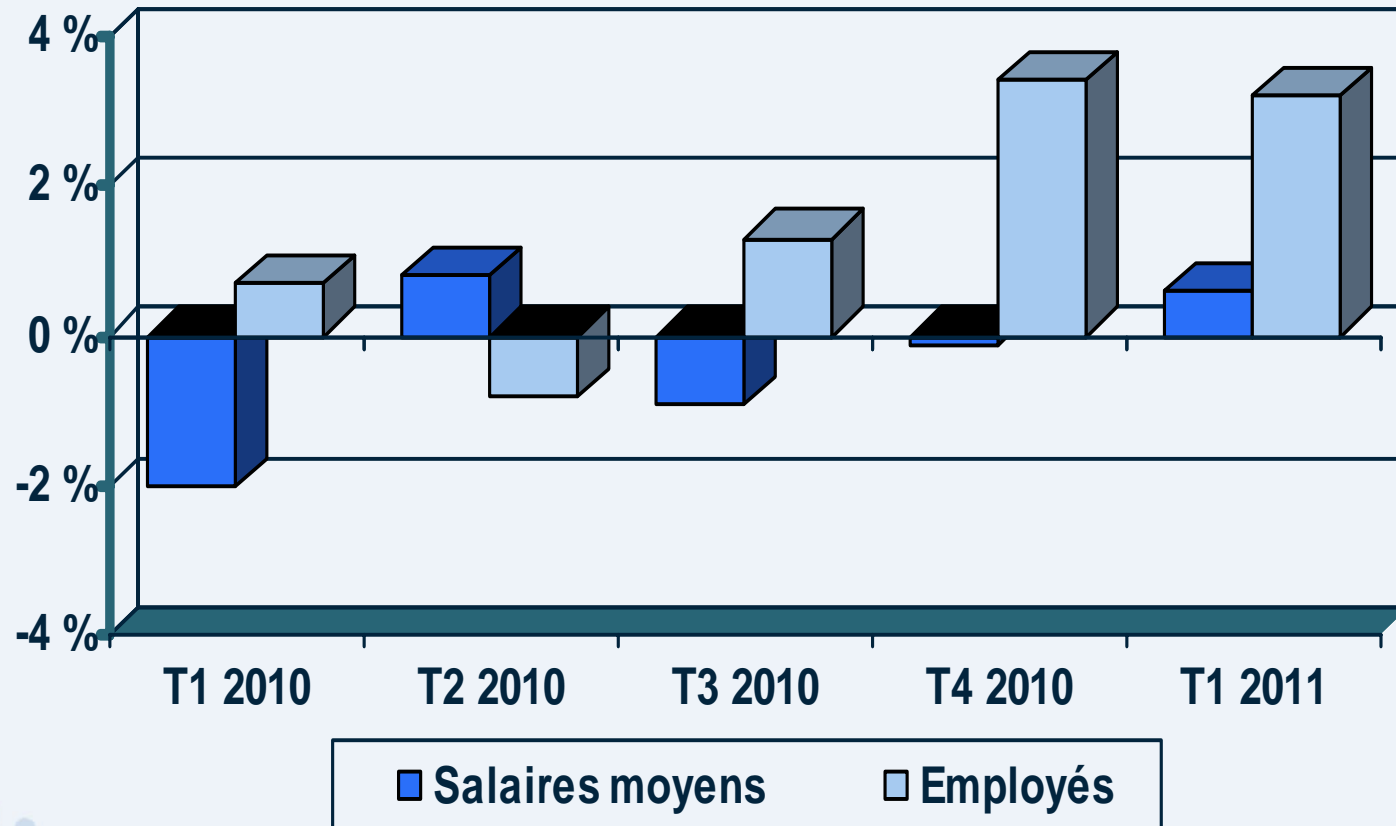
### PPSMO



Hausse de 7,0 % de la charge salariale, imputable en grande partie à la hausse de la charge de retraite et des avantages complémentaires de retraite – Augmentation de 4,4 % de la productivité des employés par rapport à l'année précédente

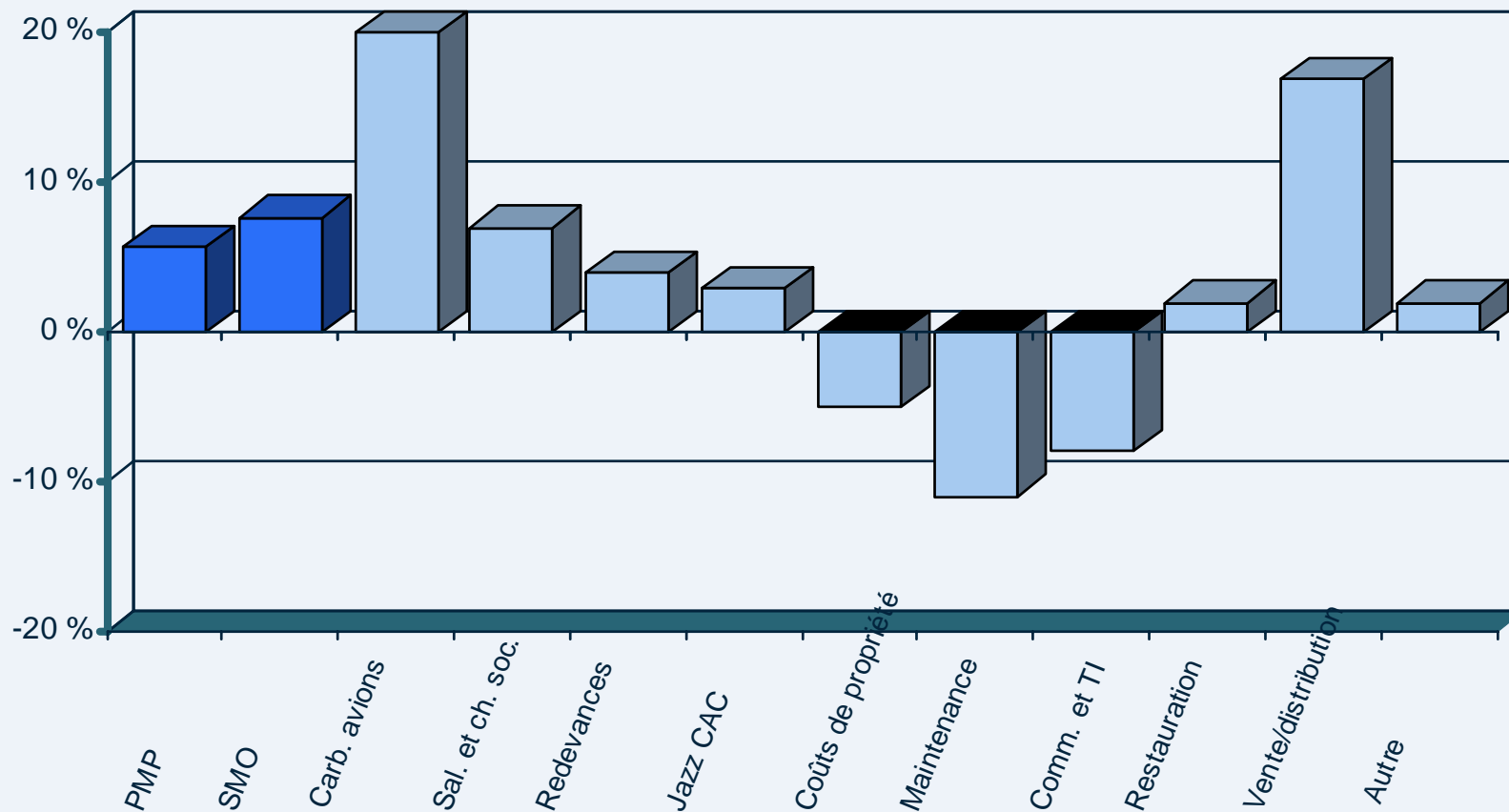
## (Variation sur 12 mois – Salaires moyens et employés)

*Variation sur 12 mois (%)*



Augmentation de 164 M\$ des charges d'exploitation, largement attribuable à l'accroissement de 7,7 % 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 ainsi qu'une diminution de la charge de maintenance avions et des coûts de propriété

### Variation sur 12 mois (%)

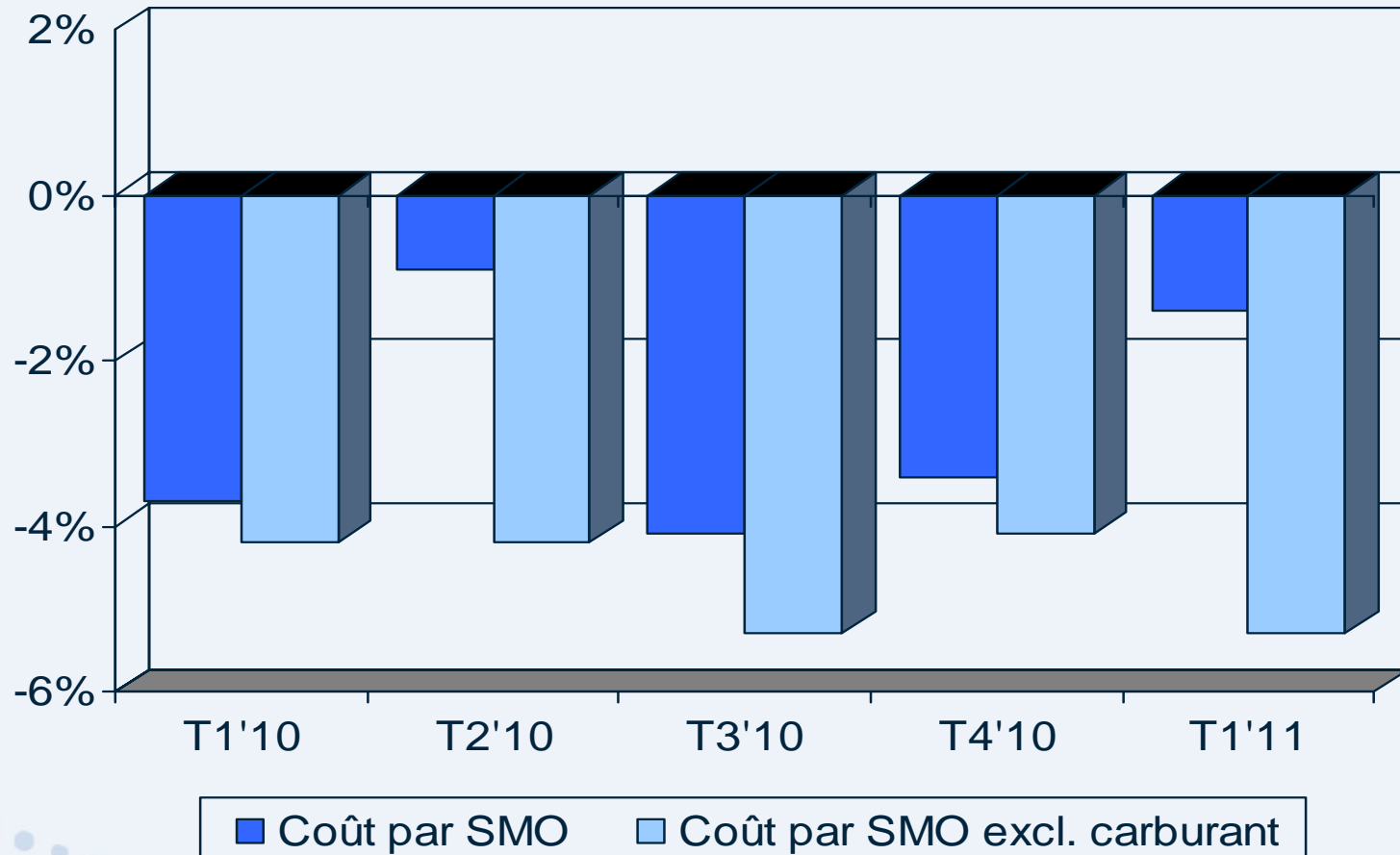


T1 2011/2010

Recul de 1,4 % du coût unitaire; diminution de 5,3 %, exclusion faite du carburant – Croissance de la capacité, écart de change favorable, réduction de la charge de maintenance avions et des coûts de propriété

## (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 30 mars 2011 ainsi que le Rapport de gestion du premier trimestre de 2011 d'Air Canada daté du 5 mai 2011, consulter le site d'Air Canada au **[aircanada.com](http://aircanada.com)** ou celui de SEDAR au **[www.sedar.com](http://www.sedar.com)**.



