

Résultats financiers du quatrième trimestre et de la fin de l'exercice 2008

Le 13 février 2009

Table des matières

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

Quatrième trimestre – BAIIALA de 108 M\$

<i>(en millions)</i>	T4 2008	T4 2007	Variation fav./ (non fav.)
Produits d'exploitation	2 498 \$	2 513 \$	(15) \$
Charges d'exploitation	2 644 \$	2 441 \$	(203) \$
Bénéfice d'exploitation	(146) \$	72 \$	(218) \$
BAIIALA	108 \$	274 \$	(166) \$

Hausse de 24 M\$ des intérêts débiteurs nets au T4

<i>(en millions)</i>	T4 2008	Variation fav./ (non fav.)
Intérêts débiteurs nets	(71) \$	(24) \$
Gain à la cession d'actifs	(5) \$	(5) \$
Autres produits (charges) hors exploitation	32 \$	37 \$
		<small>Ajustement de la juste valeur des instruments dérivés de 33 M\$</small>
Total des produits hors exploitation	(44) \$	8 \$

Quatrième trimestre de 2008

Exercice en cours – exercice précédent

	SMO	PMP	Coeff, d'occ,	Rendement unitaire	PPSMO	Produits
Lignes intérieures	↓ 4,3 %	↓ 3,3 %	↑ 0,9 PP	↑ 2,2 %	↑ 3,2 %	↓ 1,2 %
Lignes transfrontalières	↓ 15,0 %	↓ 12,8 %	↑ 2,0 PP	↑ 5,9 %	↑ 8,6 %	↓ 7,7 %
Lignes transatlantiques	↓ 7,2%	↓ 3,7 %	↑ 2,9 PP	↑ 9,5 %	↑ 13,5 %	↑ 5,3 %
Lignes transpacifiques	↓ 17,7 %	↓ 10,4 %	↑ 7,1 PP	↑ 17,4 %	↑ 27,9 %	↑ 5,2 %
Lignes d'Amérique latine et autres	↑ 10,2 %	↑ 7,3 %	↓ 2,0 PP	↓ 5,9 %	↓ 8,4 %	↑ 1,0 %
Lignes d'Amérique latine et autres*	↑ 10,2 %	↑ 7,3 %	↓ 2,0 PP	↑ 9,3 %	↑ 6,5 %	↑ 17,4 %
Total	↓ 7,8 %	↓ 5,3 %	↑ 2,1 PP	↑ 4,9 %	↑ 7,8 %	↓ 0,6 %
Total*	↓ 7,8 %	↓ 5,3 %	↑ 2,1 PP	↑ 6,2 %	↑ 9,1 %	↑ 0,5 %
				Total des charges	↑ 8,0 %	
				Total des CESMO	↑ 17,4 %	
				Total des CESMO, excl, faite de la charge de carburant	↑ 9,9 %	

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

2008

Exercice en cours – exercice précédent

	SMO	PMP	Coeff, d'occ,	Rendement unitaire	PPSMO	Produits
Lignes intérieures	↓ 0,2 %	↓ 0,4 %	↓ 0,2 PP	↑ 3,8 %	↑ 3,6 %	↑ 3,5 %
Lignes transfrontalières	↓ 7,4 %	↓ 7,5 %	↓ 0,1 PP	↑ 7,5 %	↑ 7,4 %	↓ 0,5 %
Lignes transatlantiques	↓ 2,5 %	↓ 0,4 %	↑ 1,8 PP	↑ 4,6 %	↑ 6,9 %	↑ 4,3 %
Lignes transpacifiques	↓ 4,4 %	↓ 2,1 %	↑ 2,0 PP	↑ 5,1 %	↑ 7,7 %	↑ 3,0 %
Lignes d'Amérique latine et autres	↑ 16,4 %	↑ 18,2 %	↑ 1,2 PP	↑ 2,5 %	↑ 4,1 %	↑ 21,2 %
Total	↓ 1,2 %	↓ 0,2 %	↑ 0,8 PP	↑ 4,3 %	↑ 5,3 %	↑ 4,1 %

Total des charges ↑ 9,0 %

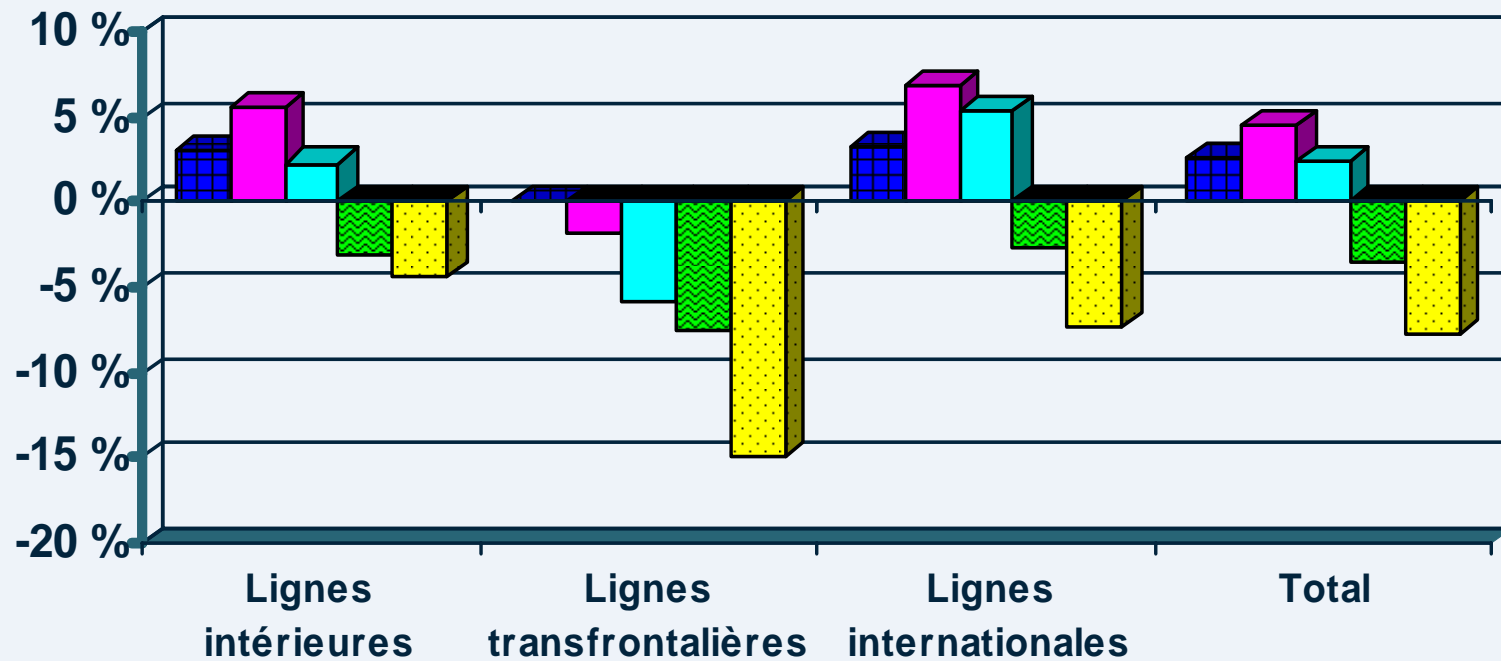
Total des CESMO ↑ 10,2 %

Total des CESMO,
excl, faite de la charge
de carburant ↑ 1,7 %

Réduction accrue de la capacité

(Variation de la capacité sur 12 mois)

Variation des SMO (%)

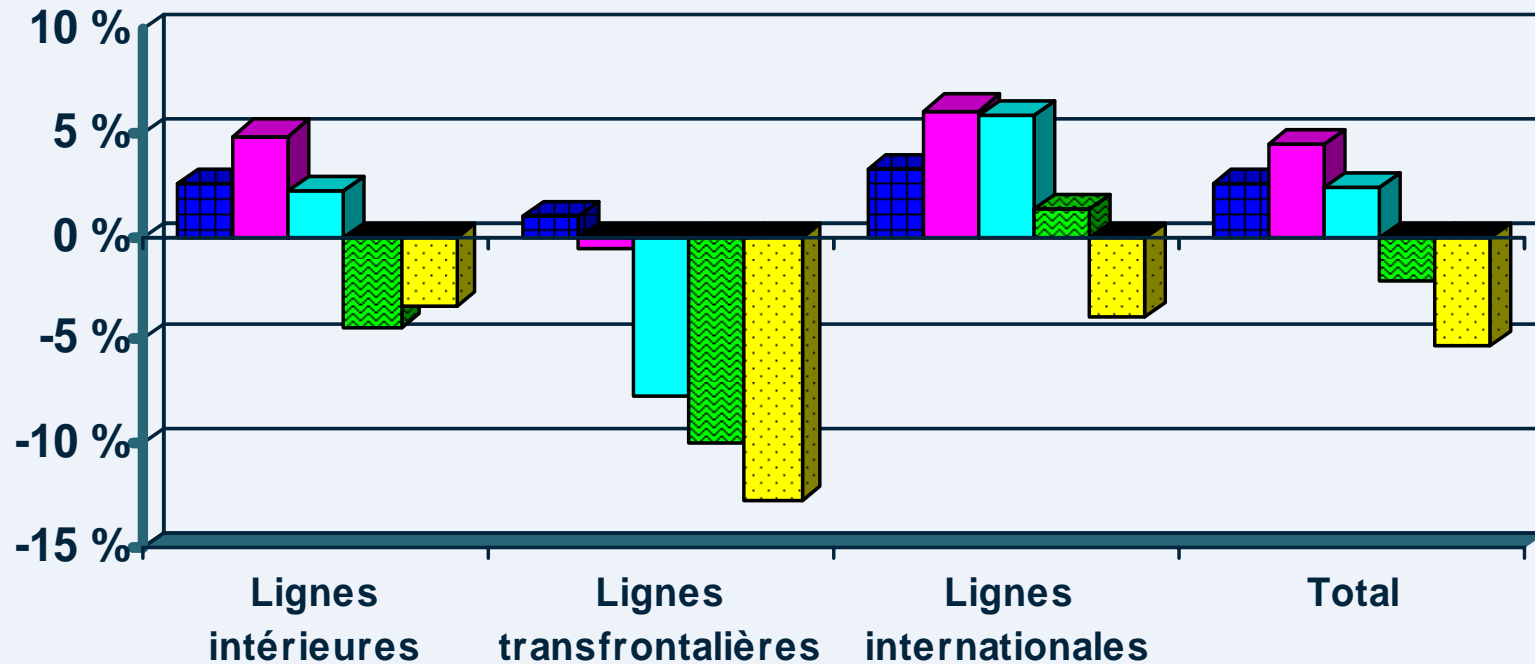


■ T4 2007/2006 ■ T1 2008/2007 ■ T2 2008/2007 ■ T3 2008/2007 ■ T4 2008/2007

Diminution du trafic moins importante que la réduction de capacité

(Variation du trafic sur 12 mois)

Variation des PMP (%)

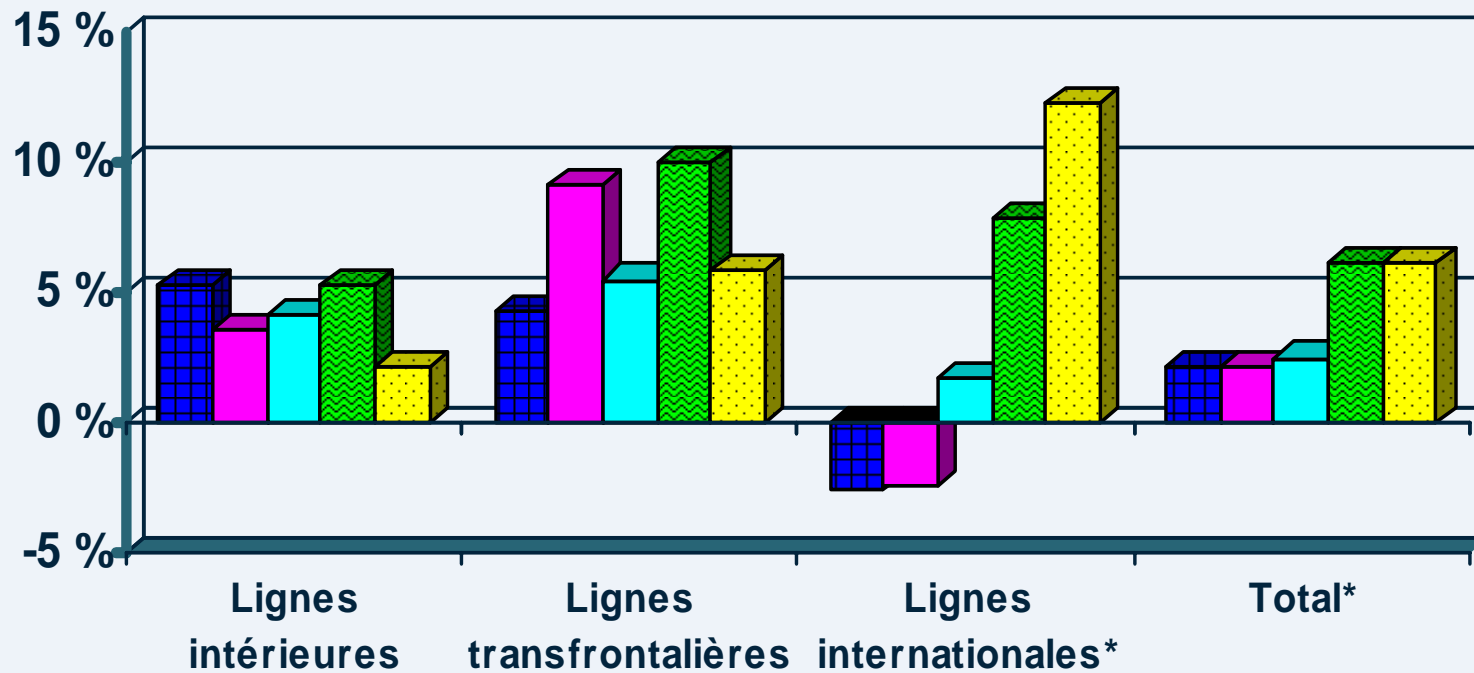


■ T4 2007/2006 ■ T1 2008/2007 ■ T2 2008/2007 ■ T3 2008/2007 ■ T4 2008/2007

Augmentation du rendement pour toutes les lignes

(Variation du rendement unitaire sur 12 mois)

Variation du rendement unitaire (%)



■ T4 2007/2006 ■ T1 2008/2007 ■ T2 2008/2007 ■ T3 2008/2007 ■ T4 2008/2007

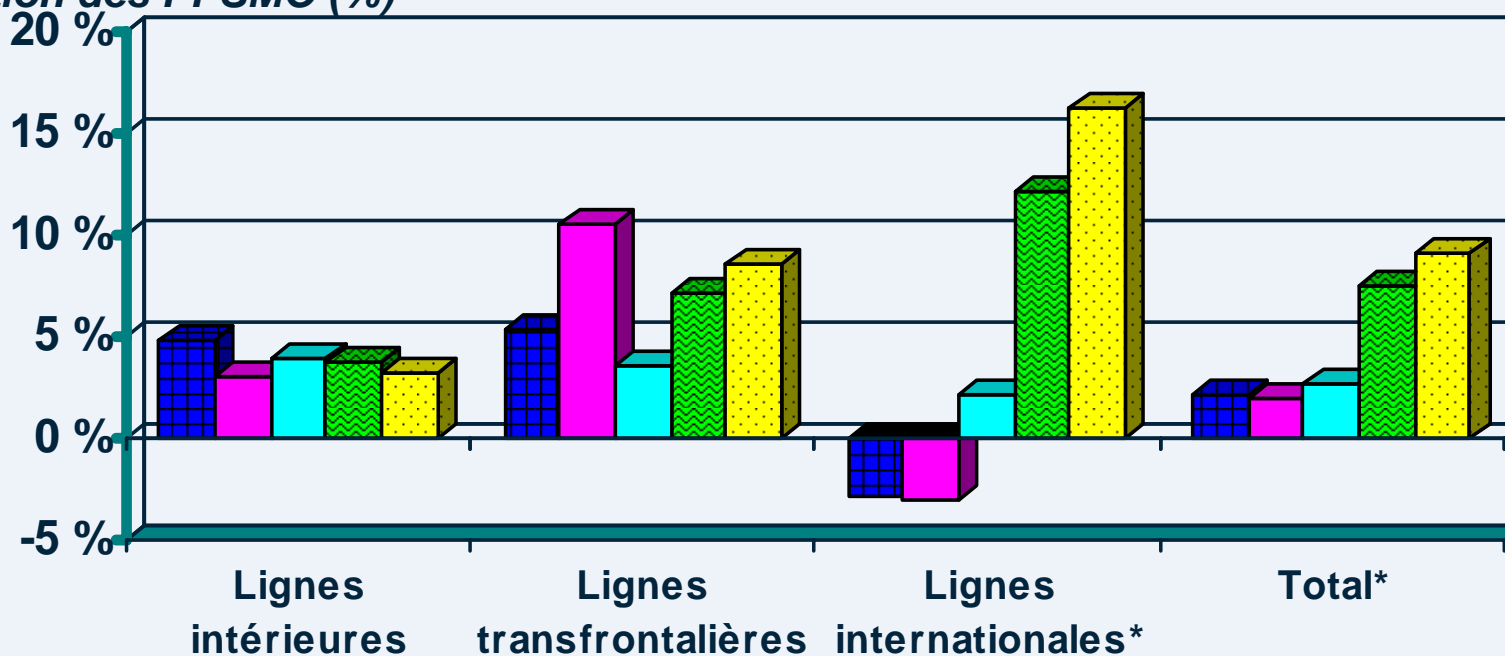
* Compte tenu d'un ajustement favorable de 26 M\$ sorti des produits constatés au quatrième trimestre de 2007

AIR CANADA 

Excellents PPSMO pour toutes les lignes

(Variation des PPSMO sur 12 mois)

Variation des PPSMO (%)



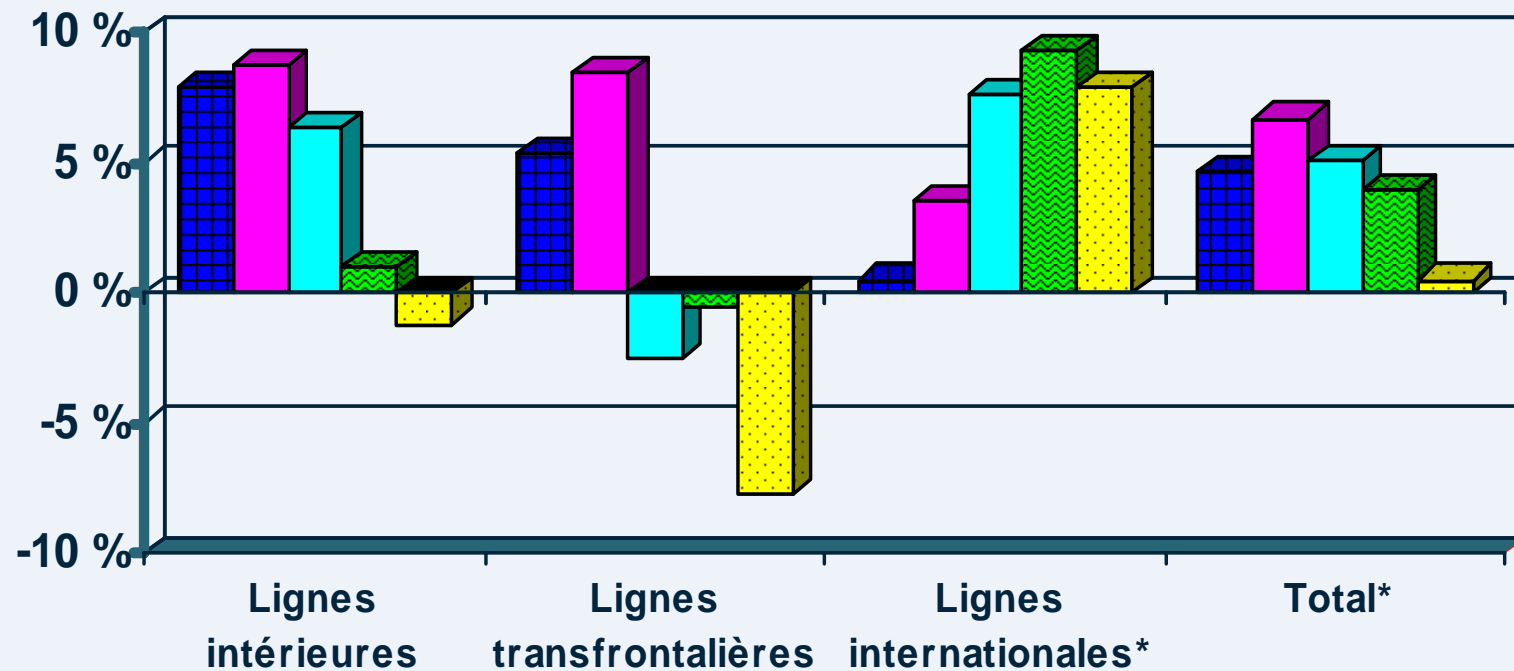
■ T4 2007/2006 ■ T1 2008/2007 ■ T2 2008/2007 ■ T3 2008/2007 ■ T4 2008/2007

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

Produits internationaux élevés – Baisse des produits intérieurs et transfrontaliers

(Variation des produits passages sur 12 mois)

Variation des produits (%)



■ T4 2007/2006 ■ T1 2008/2007 ■ T2 2008/2007 ■ T3 2008/2007 ■ T4 2008/2007

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

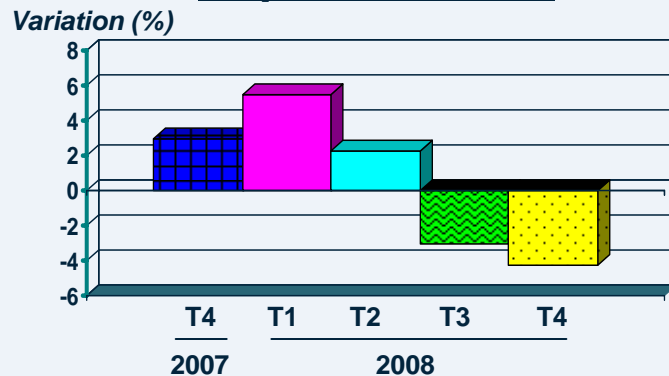
AIR CANADA 

Lignes intérieures –

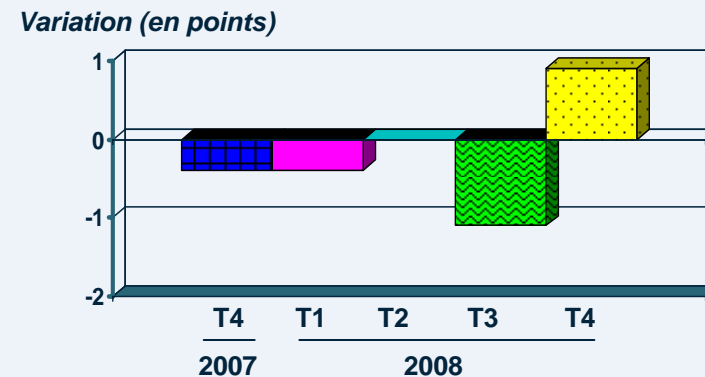
Amélioration de 3,2 % des PPSMO au T4 par suite de l'augmentation du rendement et du coefficient d'occupation

Variation sur 12 mois

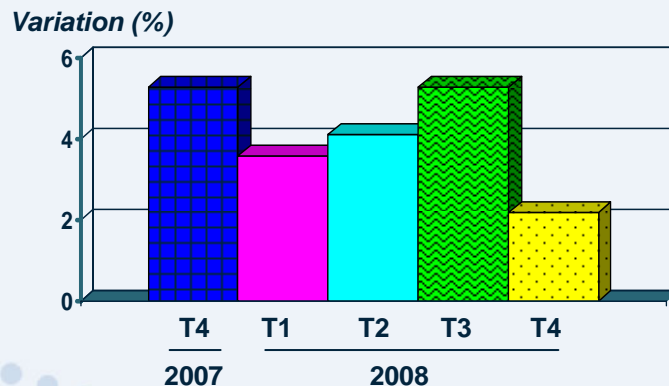
Capacité (en SMO)



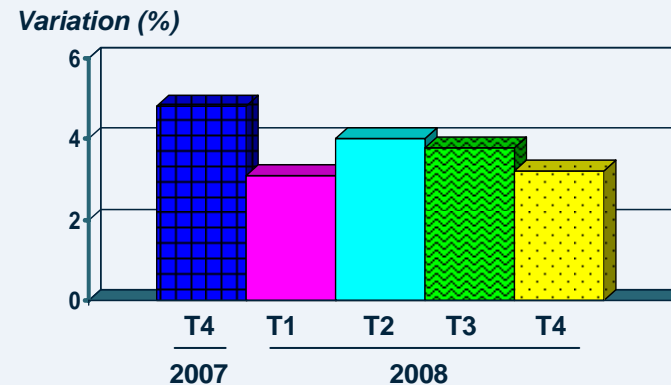
Coefficient d'occupation



Rendement unitaire



PPSMO

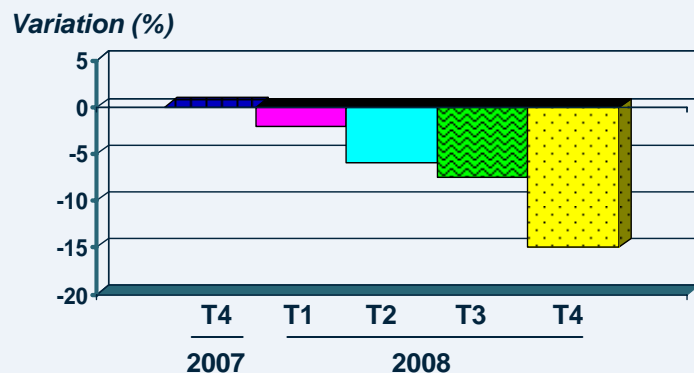


Lignes transfrontalières –

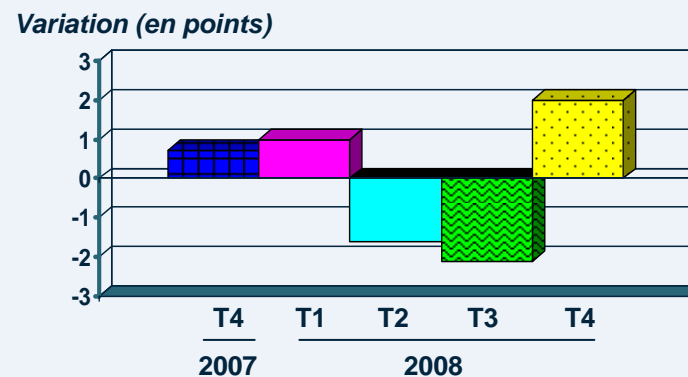
Hausse de 8,6 % des PPSMO par suite de l'augmentation du rendement et du coefficient d'occupation

Variation sur 12 mois

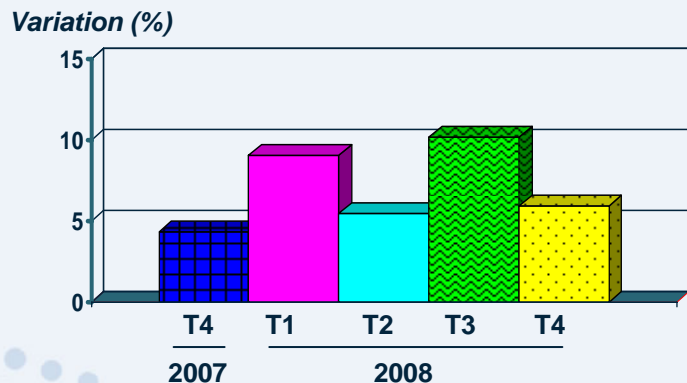
Capacité (en SMO)



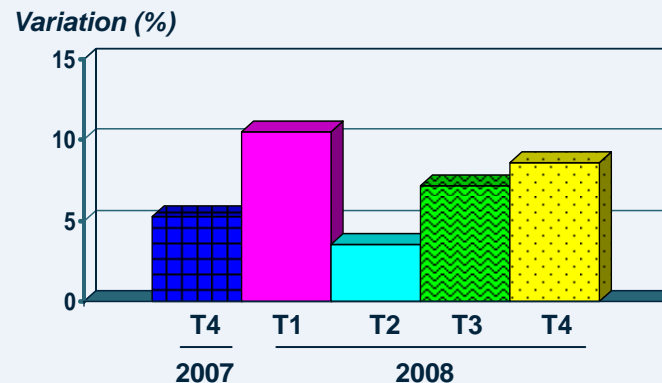
Coefficient d'occupation



Rendement unitaire



PPSMO



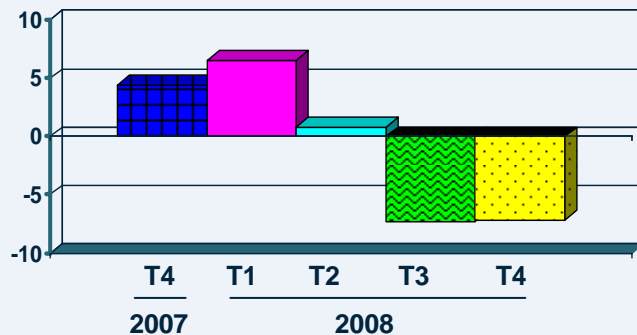
Lignes transatlantiques –

La capacité limitée améliore le coefficient d'occupation et le rendement –
PPSMO en hausse de 13,5 %

Variation sur 12 mois

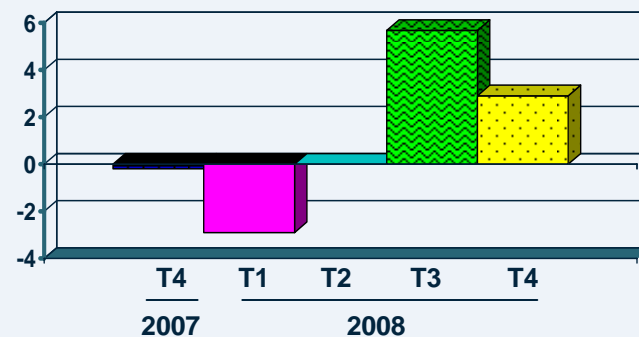
Capacité (en SMO)

Variation (%)



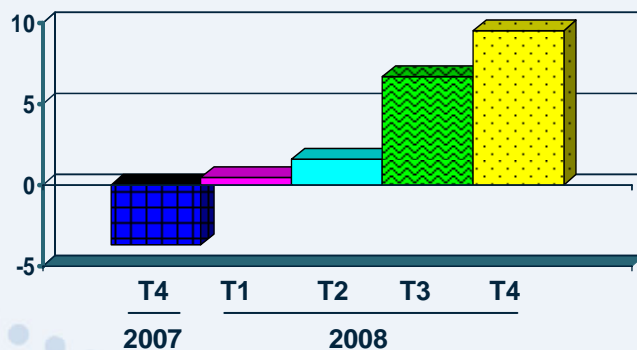
Coefficient d'occupation

Variation (en points)



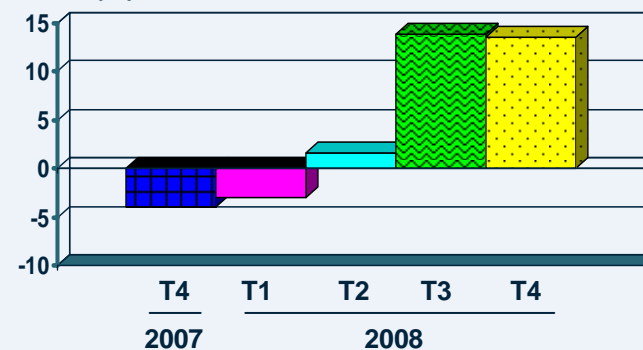
Rendement unitaire

Variation (%)



PPSMO

Variation (%)



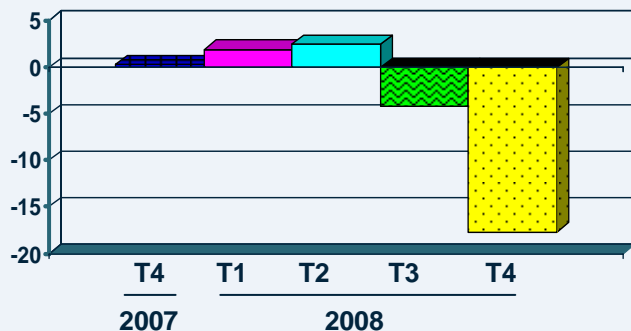
Lignes transpacifiques –

Bond de 27,9 % des PPSMO attribuable à l'excellent rendement alors que la capacité est réduite

Variation sur 12 mois

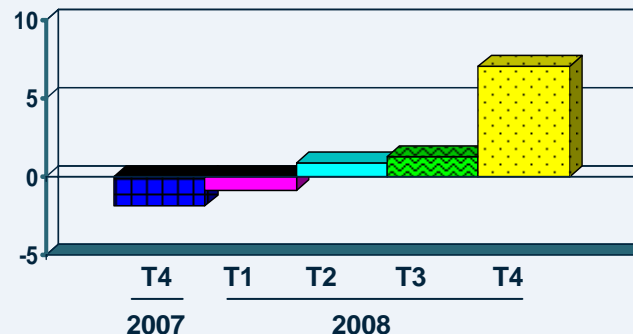
Capacité (en SMO)

Variation (%)



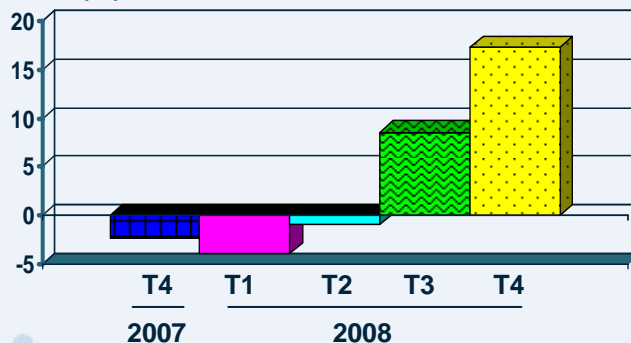
Coefficient d'occupation

Variation (en points)



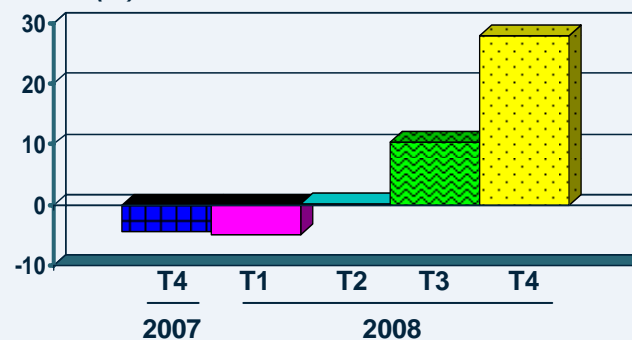
Rendement unitaire

Variation (%)



PPSMO

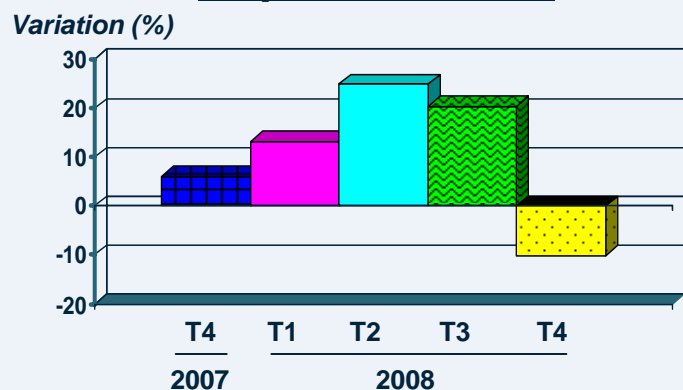
Variation (%)



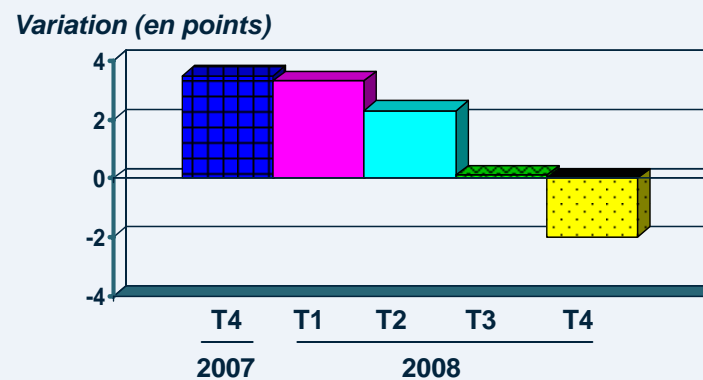
Antilles, Amérique latine et Australie – Croissance de 6,5 % des PPSMO grâce à un rendement élevé

Variation sur 12 mois

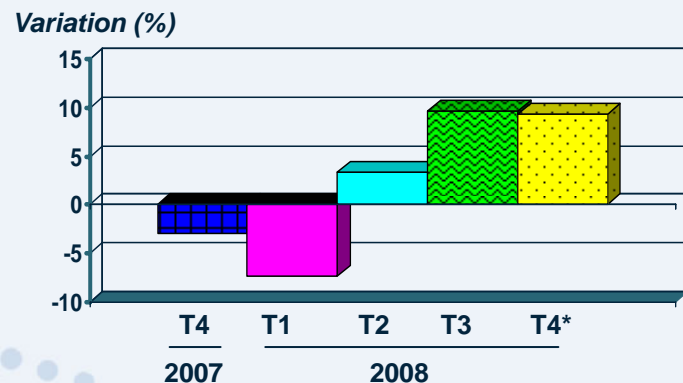
Capacité (en SMO)



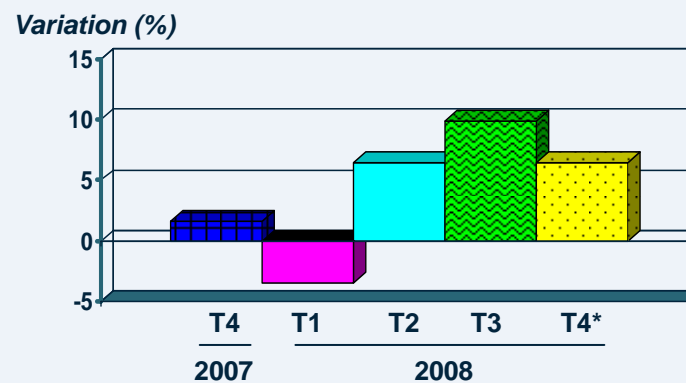
Coefficient d'occupation



Rendement unitaire



PPSMO

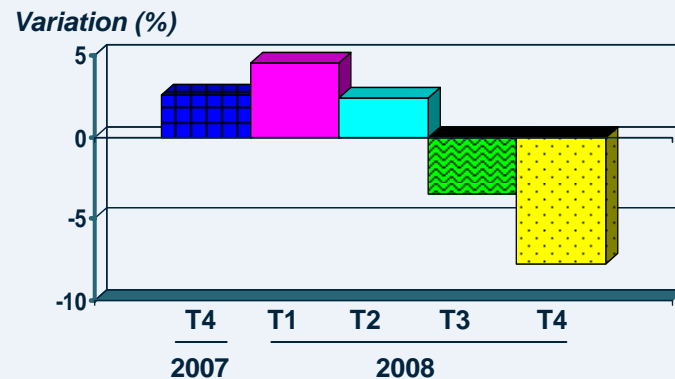


* Compte tenu d'un ajustement favorable de 26 M\$ sorti des produits constatés au quatrième trimestre de 2007

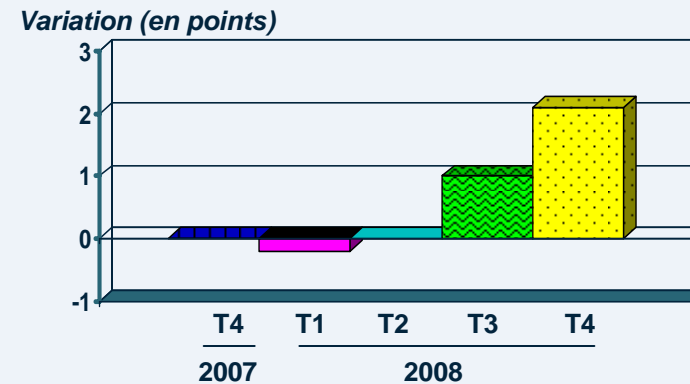
Total – Progression de 9,1 % des PPSMO réseau attribuable surtout à un meilleur rendement; hausse du total des CESMO de 17,4 %; montée de 9,9 % des CESMO, exclusion faite de la charge de carburant

Variation sur 12 mois

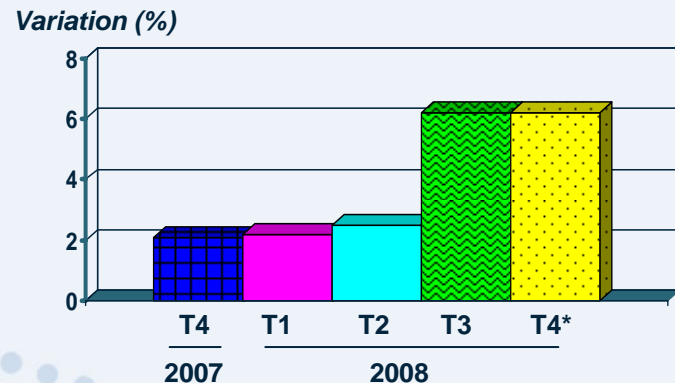
Capacité (en SMO)



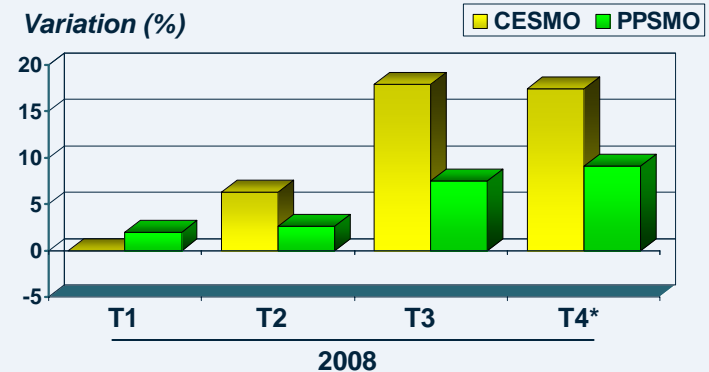
Coefficient d'occupation



Rendement unitaire



PPSMO

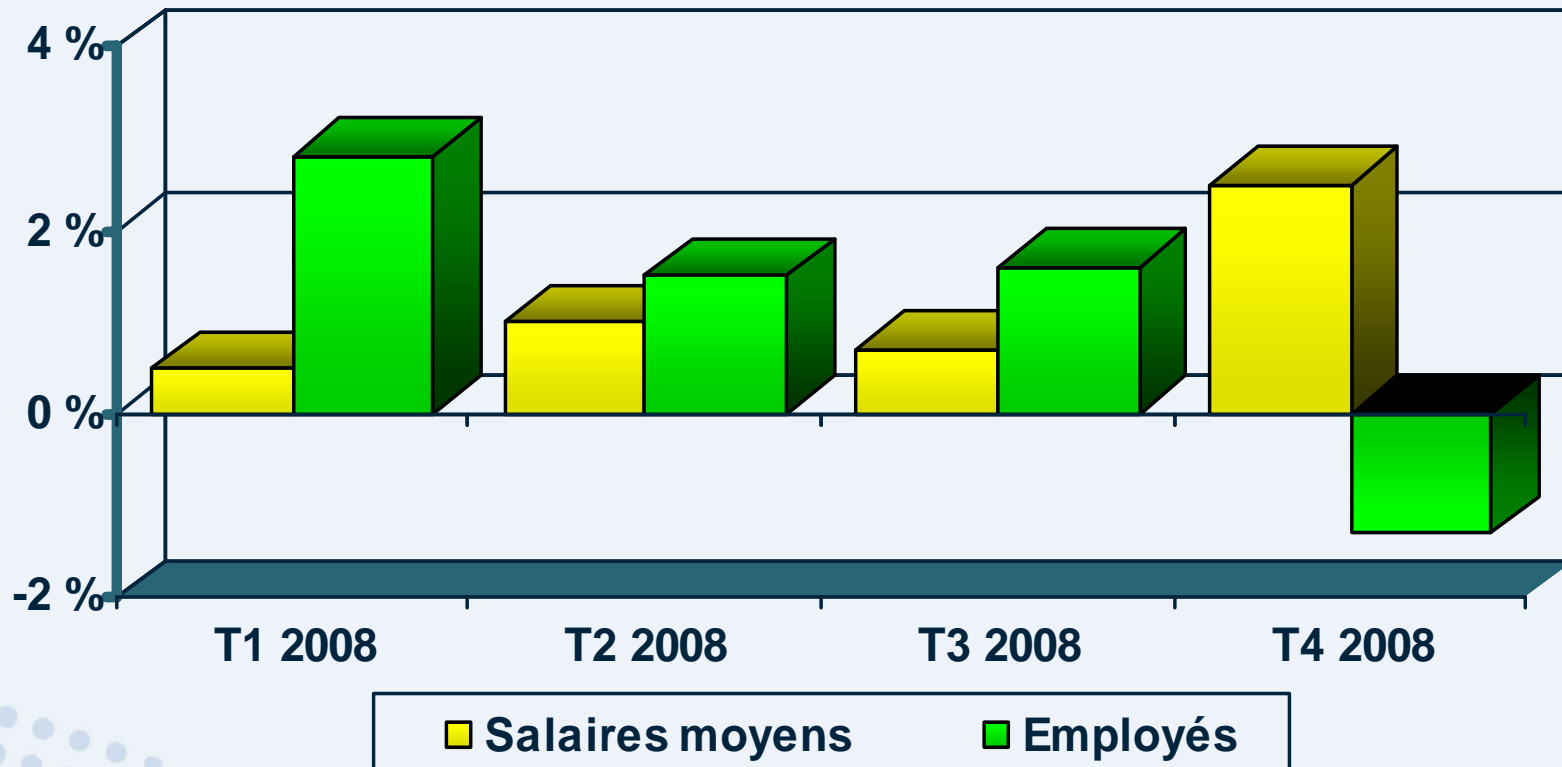


* Compte tenu d'un ajustement favorable de 26 M\$ sorti des produits constatés au quatrième trimestre de 2007

Salaires moyens en hausse de 2,5 %; effectif en baisse de 1,3 % ou 319

(Variation sur 12 mois – Salaires moyens et employés)

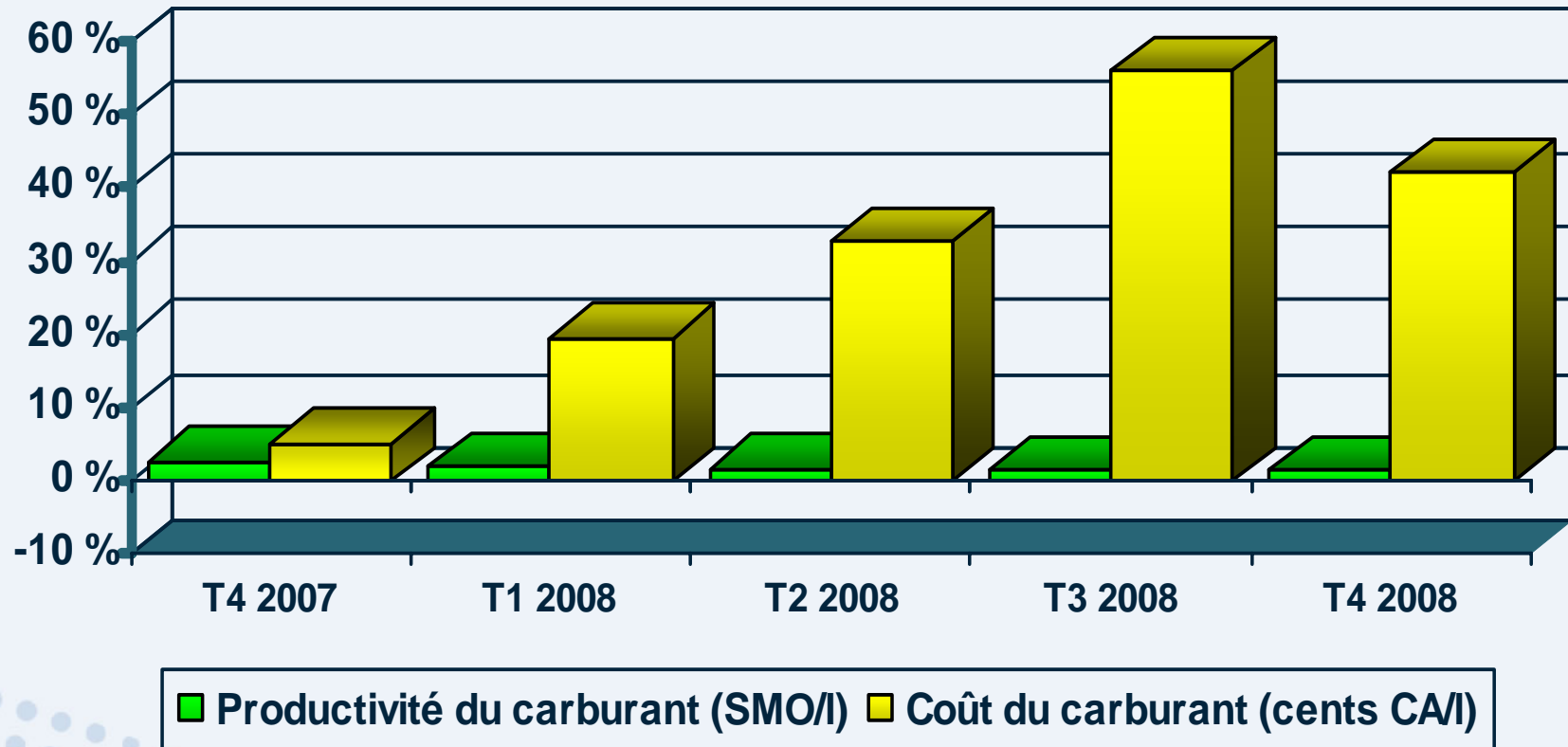
Variation sur 12 mois (%)



Accroissement de 42 % du coût par litre de carburant, mais gain de productivité de 1,6 % attribuable aux nouveaux 777 et au retrait d'un avion tout-cargo

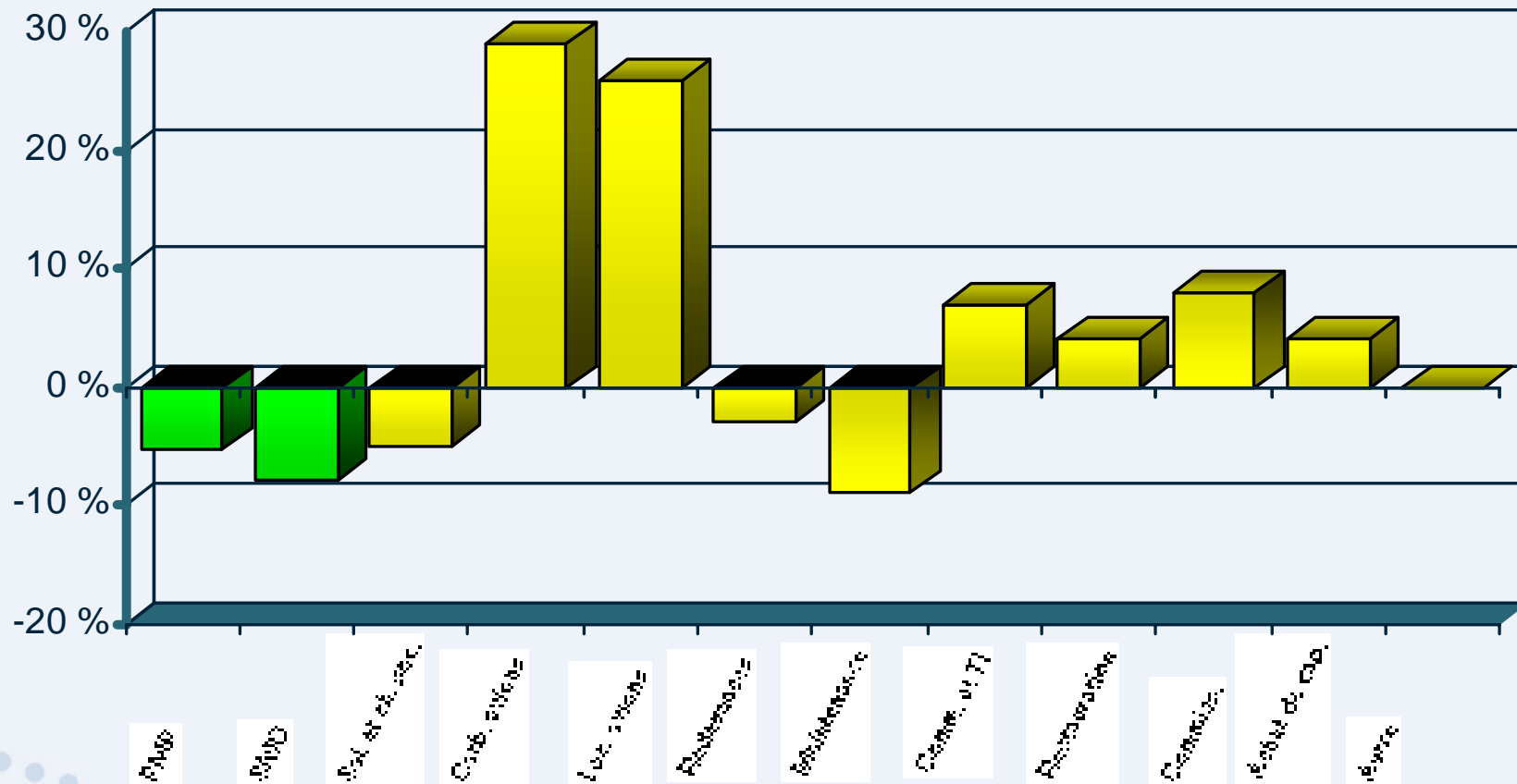
(Productivité du carburant consommé et coût unitaire)

Variation sur 12 mois (%)



Les résultats de la catégorie « Autres » demeurent les mêmes en raison de l'augmentation des coûts liés aux forfaits terrestres de Vacances Air Canada, et les frais liés aux services d'escale sont annulés par une diminution des charges dans plusieurs catégories

Variation sur 12 mois (%)

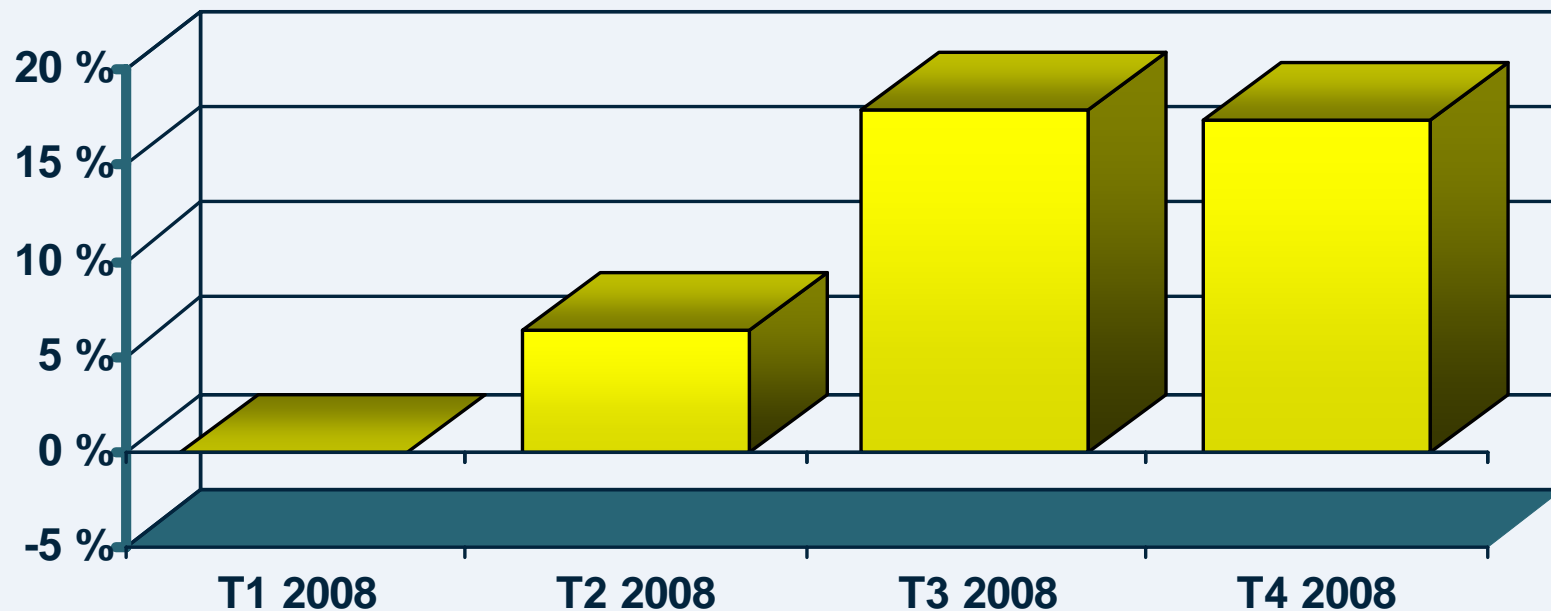


T4 2008 – 2007

Hausse du coût unitaire de 17,4 % attribuable à la flambée des prix du carburant; augmentation de 9,9% du coût unitaire, exclusion faite de la charge de carburant, en raison de l'écart de change, de la hausse des coûts de propriété et des 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*, *croire*, *pouvoir*, *estimer*, *projeter* et *planifier*, 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 soumis à de grands 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 celui-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.