

Deuxième trimestre de 2009

Résultats financiers

Le 7 août 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>	T2 2009	T2 2008	Variation
Produits d'exploitation	2 330 \$	2 782 \$	(452) \$
Bénéfice (perte) d'exploitation	(113) \$	7 \$	(120) \$
BAIALA	135 \$	249 \$	(114) \$
Bénéfice de la période	155 \$	122 \$	33 \$
Marge d'exploitation	(4,8 %)	0,3 %	(5,1) PP
Marge BAIALA	5,8 %	9,0 %	(3,1) PP
PPSMO (en cents)	13,9	15,7	(11,3 %)
CESMO (en cents)	16,6	17,8	(7,0 %)
CESMO, excl. faite de la charge de carburant (en cents)	12,7	12,4	2,6 %

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

<i>(en millions)</i>	T2 2009	T2 2008	Variation
Flux de trésorerie liés à l'exploitation	(91) \$	214 \$	(305) \$
Flux de trésorerie disponibles	(140) \$	(11) \$	(129) \$
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	907 \$	1 497 \$	(590) \$
Ratio emprunts/capitaux propres ajusté	89,7 %	65,9 %	23,8 pp

Produits (charges) hors exploitation au T2

<i>(en millions)</i>	T2 2009	T2 2008	Variation
Intérêts débiteurs nets ⁽¹⁾	(88) \$	(55) \$	(33) \$
Gain (perte) sur actifs immobilisés ⁽²⁾	(71) \$	7 \$	(78) \$
Gain sur instruments financiers	79 \$	176 \$	(97) \$
Total des produits (charges) hors exploitation	(80) \$	128 \$	(208) \$

- (1) Le deuxième trimestre de 2009 comprend une charge de 9 M\$ liée à la résiliation du contrat de location-acquisition de deux A340 d'Airbus et à la vente subséquente de ces appareils.
- (2) Le deuxième trimestre de 2009 comprend une charge de dépréciation de 67 M\$ liée aux coûts du nouveau système de réservation POLARIS qui avaient auparavant été capitalisés.

Deuxième trimestre de 2009

Exercice en cours – exercice précédent

	SMO	PMP	Coeff. d'occ.	Rendement unitaire	PPSMO	Produits
Lignes intérieures	↓ 5,8 %	↓ 8,2 %	↓ 2,1 PP	↓ 9,5 %	↓ 11,9 %	↓ 17,0 %
Lignes transfrontalières	↓ 4,7 %	↓ 9,5 %	↓ 3,9 PP	↓ 5,4 %	↓ 10,2 %	↓ 14,4 %
Lignes transatlantiques	↓ 0,1 %	↓ 1,6 %	↓ 1,3 PP	↓ 9,7 %	↓ 11,0 %	↓ 11,1 %
Lignes transpacifiques	↓ 12,6 %	↓ 15,7 %	↓ 3,1 PP	↓ 4,9 %	↓ 8,3 %	↓ 19,8 %
Lignes d'Amérique latine et autres	↓ 6,6 %	↓ 8,0 %	↓ 1,2 PP	↓ 16,7 %	↓ 17,9 %	↓ 23,3 %
Total	↓ 5,4 %	↓ 7,9 %	↓ 2,2 PP	↓ 8,9 %	↓ 11,3 %	↓ 16,1 %

Total des charges d'exploitation ↓ 12,0 %

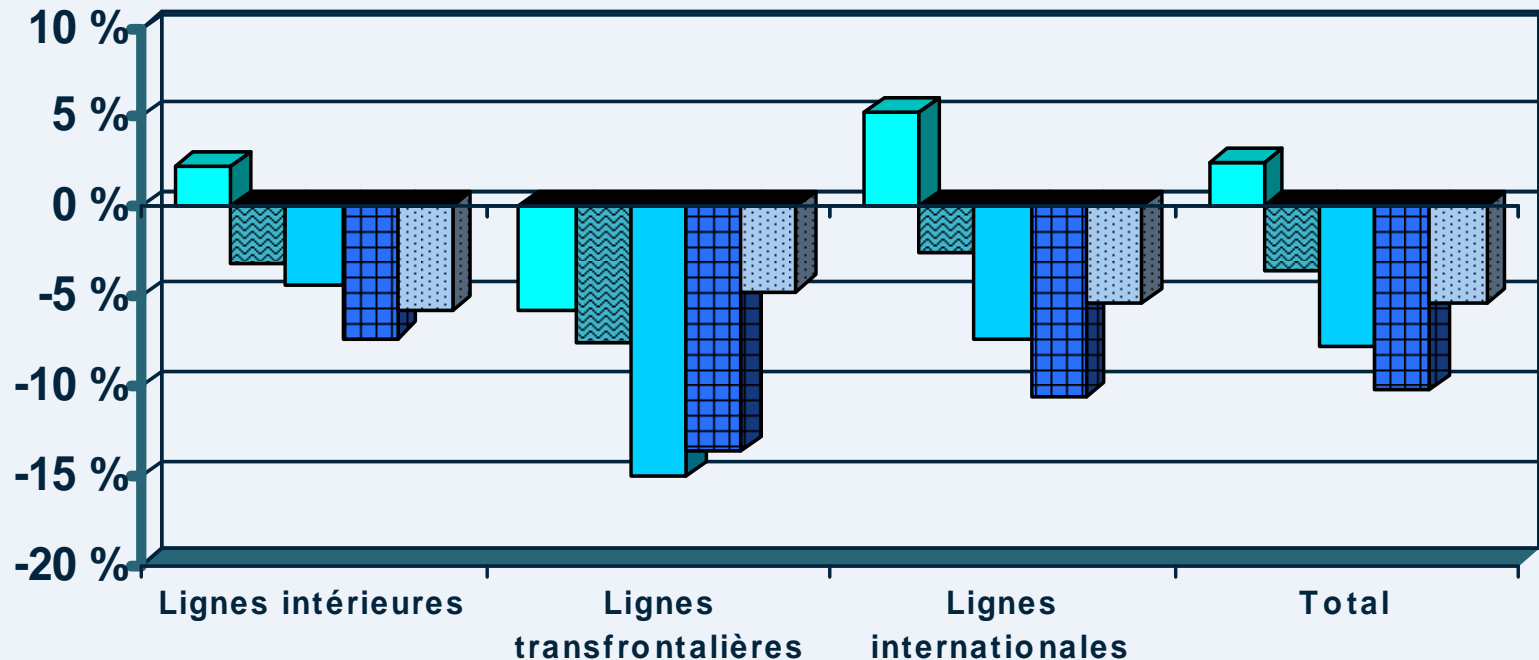
Total des CESMO ↓ 7,0 %

Total des CESMO, excl. faite de la charge de carburant ↑ 2,6 %

Réduction de la capacité réseau de 5,4 % en fonction de la demande passagers

(Variation de la capacité sur 12 mois)

Variation des SMO (%)

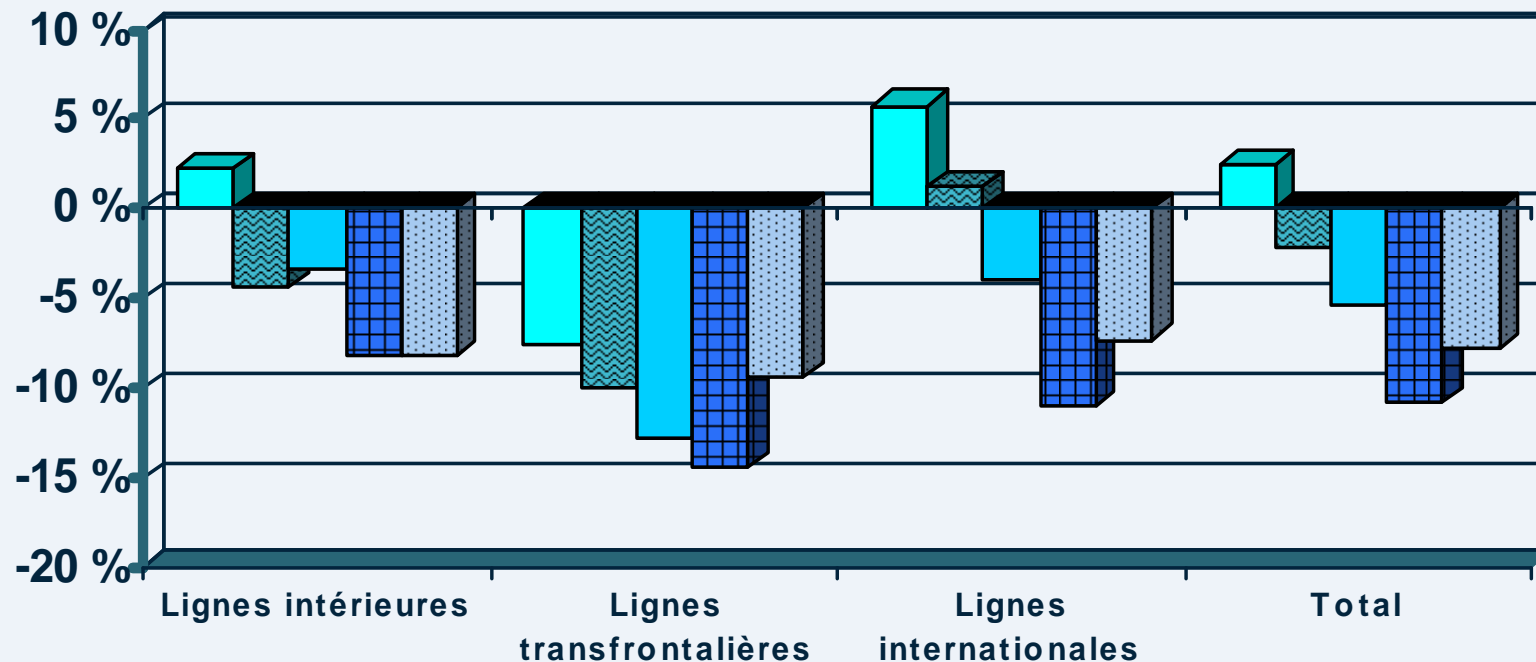


■ T2 2008/2007 ■ T3 2008/2007 ■ T4 2008/2007 ■ T1 2009/2008 ■ T2 2009/2008

Baisse du trafic de 7,9 %, soit un taux supérieur à la réduction de la capacité

(Variation du trafic sur 12 mois)

Variation des PMP (%)

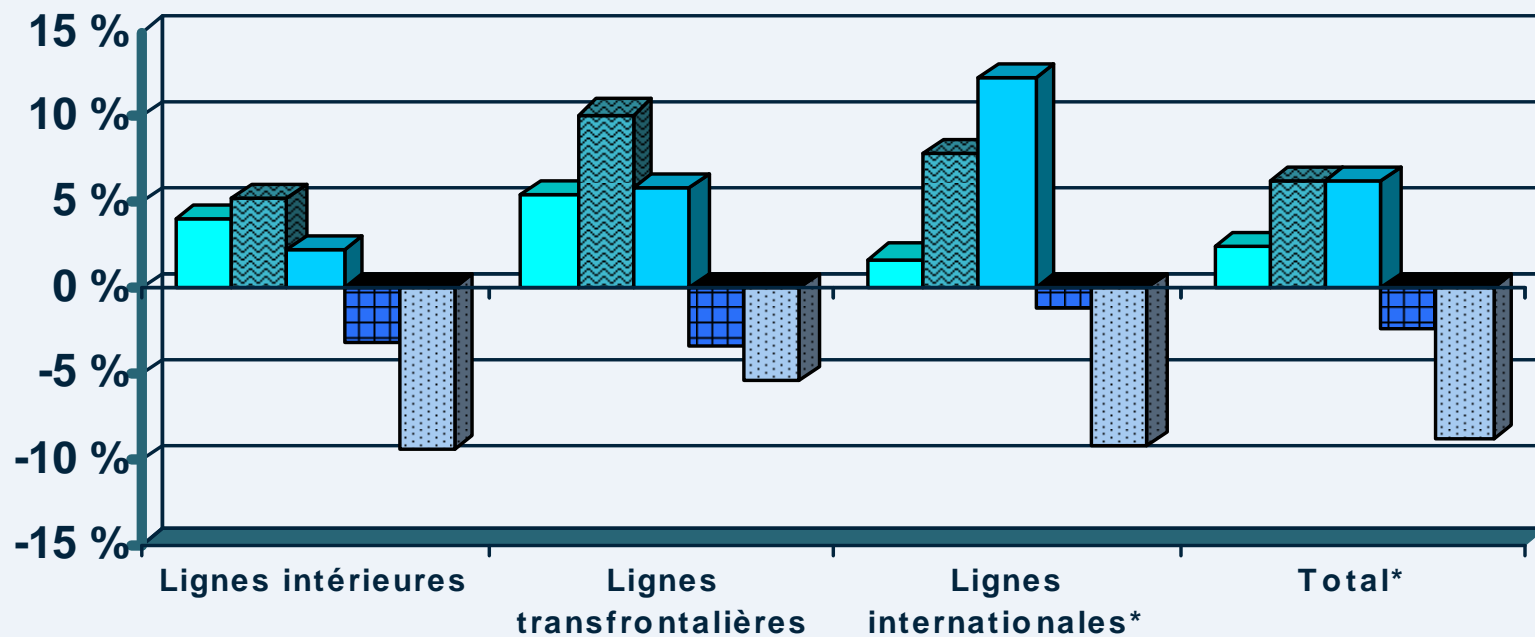


■ T2 2008/2007 ■ T3 2008/2007 ■ T4 2008/2007 ■ T1 2009/2008 ■ T2 2009/2008

Diminution du rendement de 8,9 % en raison du ralentissement économique

(Variation du rendement unitaire sur 12 mois)

Variation du rendement unitaire (%)



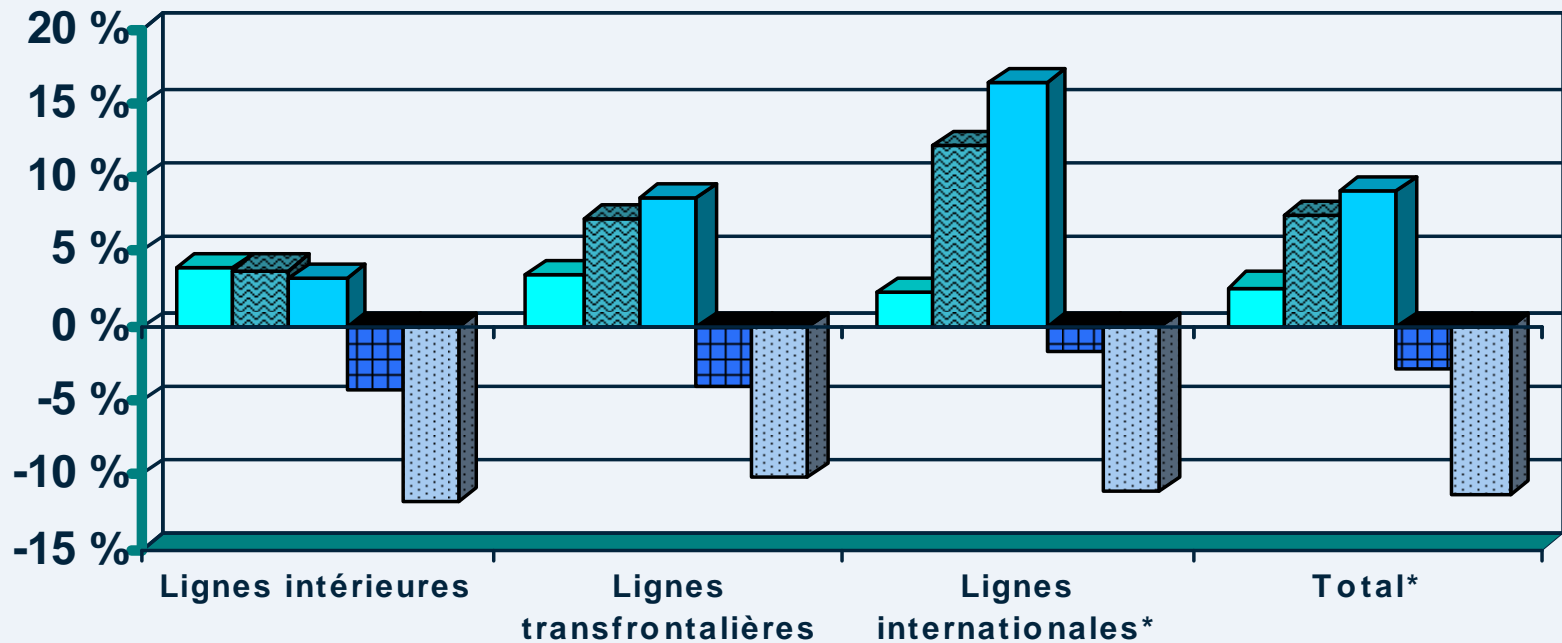
■ T2 2008/2007 ■ T3 2008/2007 ■ T4 2008/2007 ■ T1 2009/2008 ■ T2 2009/2008

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

Recul des PPSMO réseau de 11,3 % en raison surtout d'une diminution du rendement

(Variation des PPSMO sur 12 mois)

Variation des PPSMO (%)



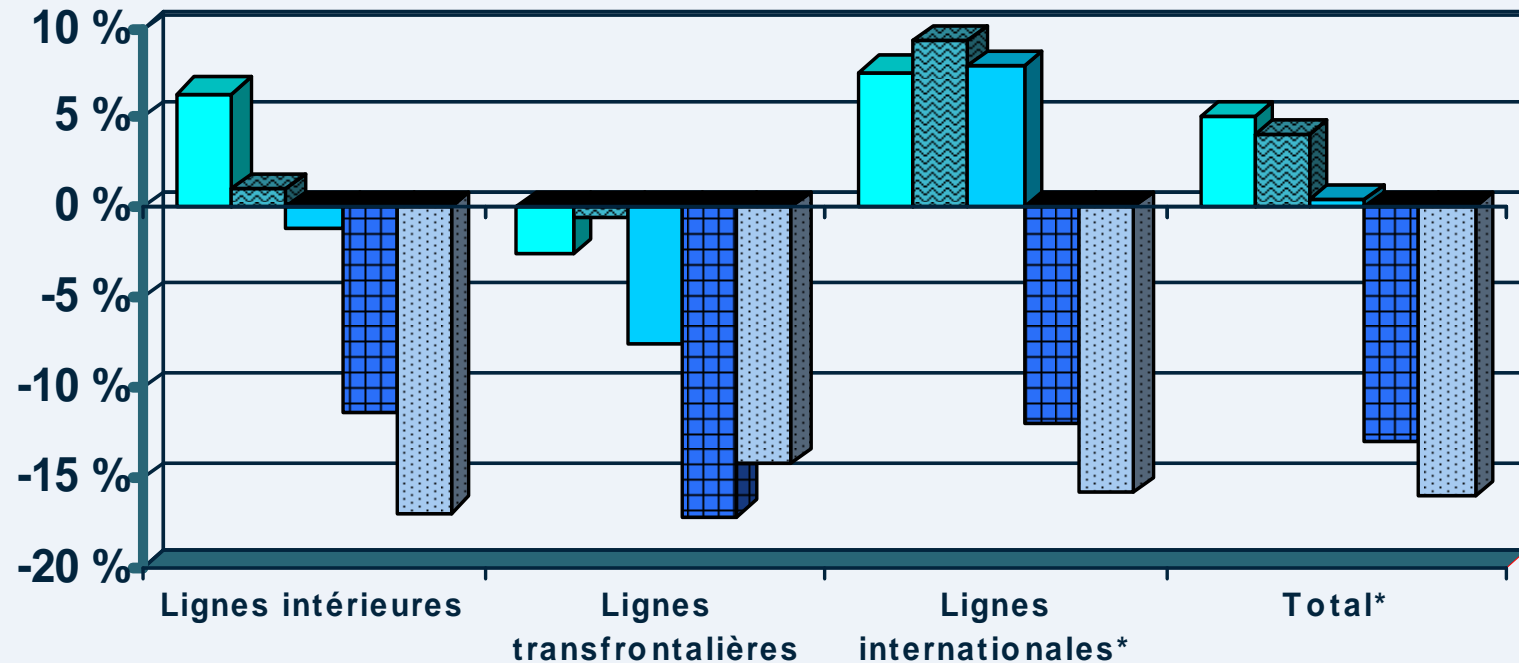
■ T2 2008/2007 ■ T3 2008/2007 ■ T4 2008/2007 ■ T1 2009/2008 ■ T2 2009/2008

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

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

(Variation des produits passages sur 12 mois)

Variation des produits (%)



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

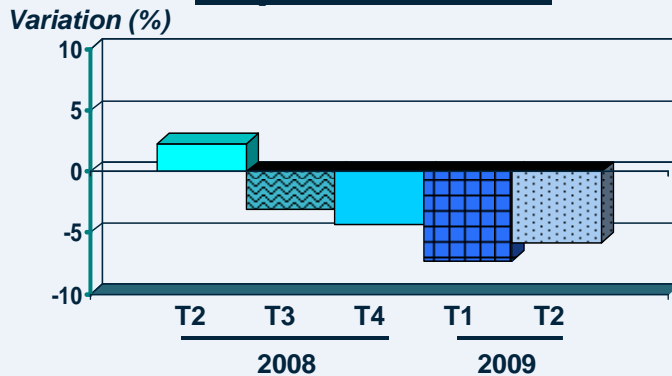
* Compte tenu d'un ajustement favorable de 26 M\$ sorti des produits constatés au quatrième trimestre de 2007

Lignes intérieures –

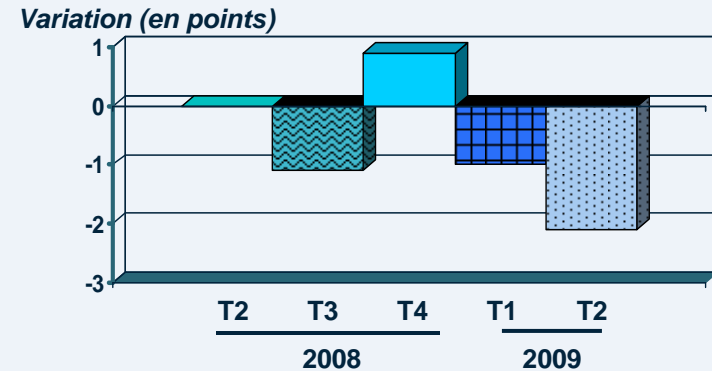
Baisse de 11,9 % des PPSMO au T2 en raison surtout d'une diminution du rendement

Variation sur 12 mois

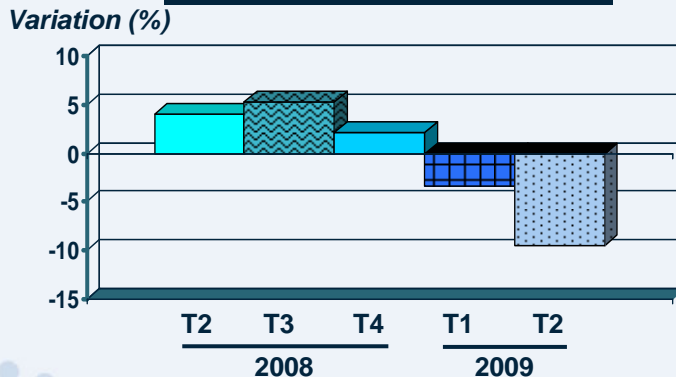
Capacité (en SMO)



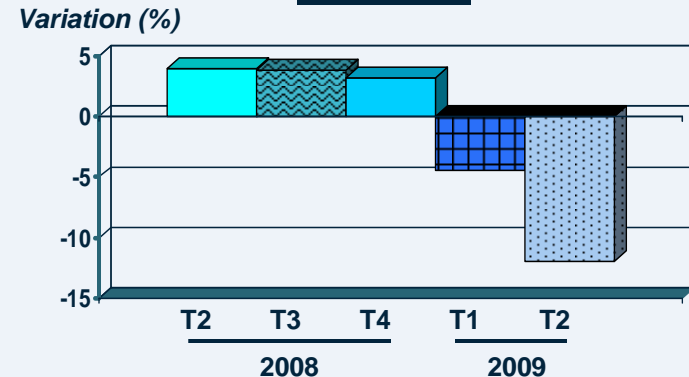
Coefficient d'occupation



Rendement unitaire



PPSMO

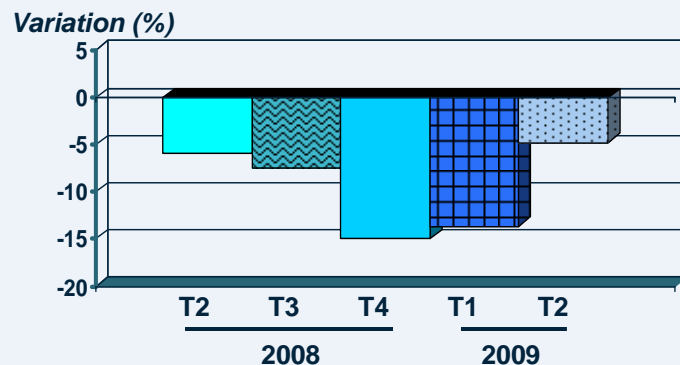


Lignes transfrontalières –

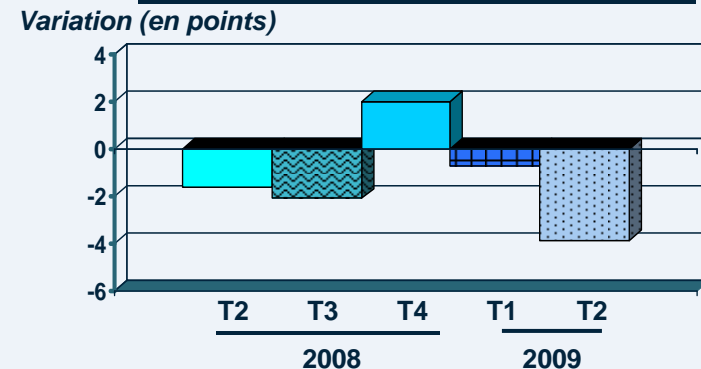
Recul de 10,2 % des PPSMO par suite de la baisse du rendement et du coefficient d'occupation

Variation sur 12 mois

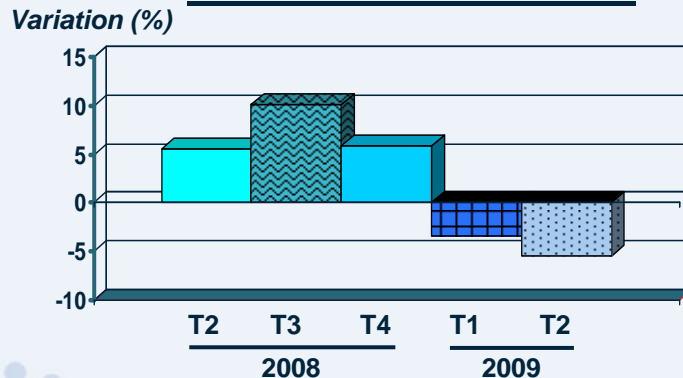
Capacité (en SMO)



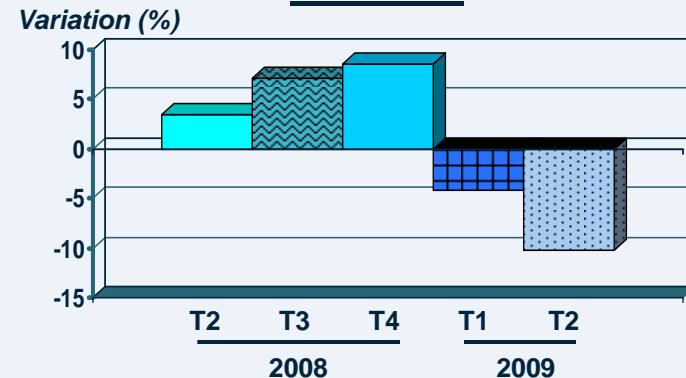
Coefficient d'occupation



Rendement unitaire



PPSMO



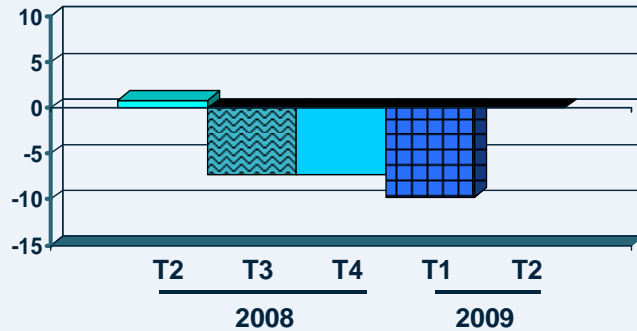
Lignes transatlantiques –

Diminution des PPSMO de 11,0 % en raison surtout d'une diminution du rendement

Variation sur 12 mois

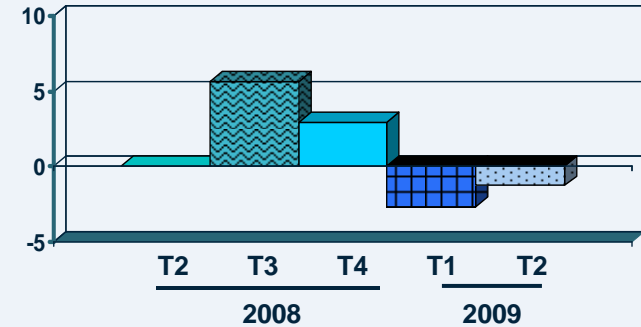
Capacité (en SMO)

Variation (%)



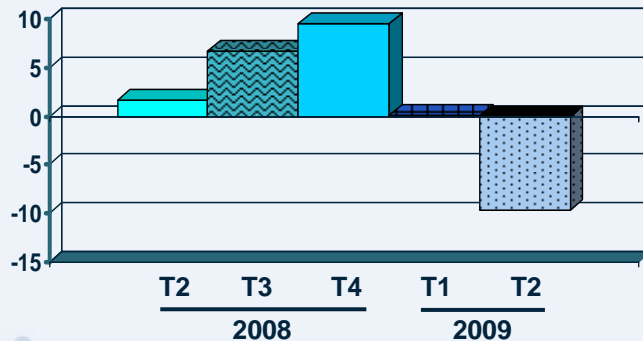
Coefficient d'occupation

Variation (en points)



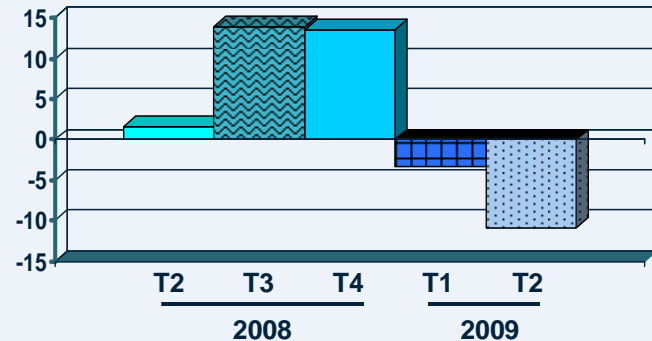
Rendement unitaire

Variation (%)



PPSMO

Variation (%)

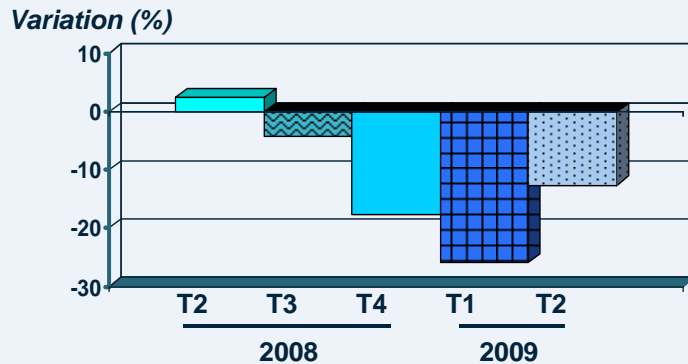


Lignes transpacifiques –

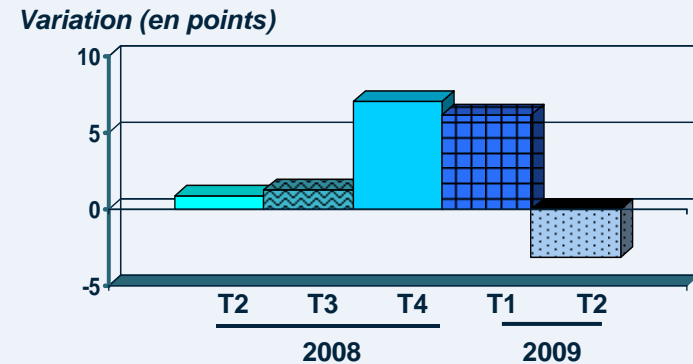
Diminution des PPSMO de 8,3 % par suite d'une baisse du rendement et du coefficient d'occupation

Variation sur 12 mois

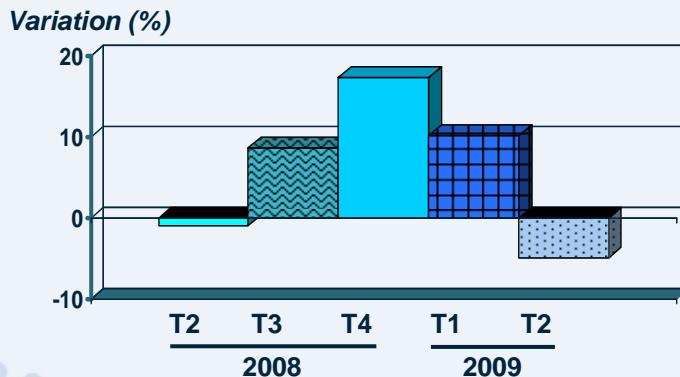
Capacité (en SMO)



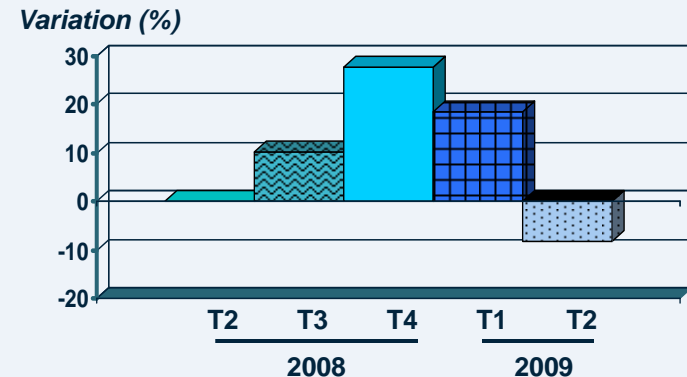
Coefficient d'occupation



Rendement unitaire



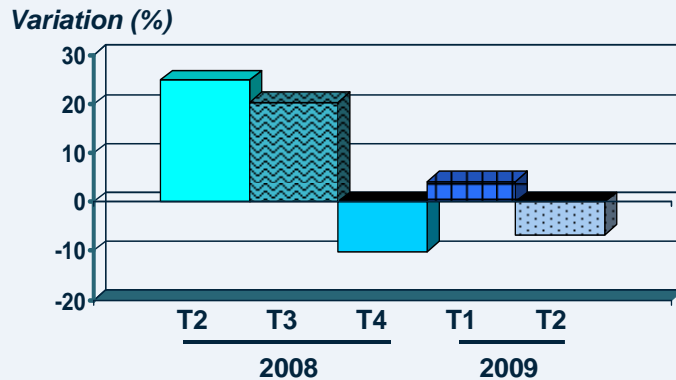
PPSMO



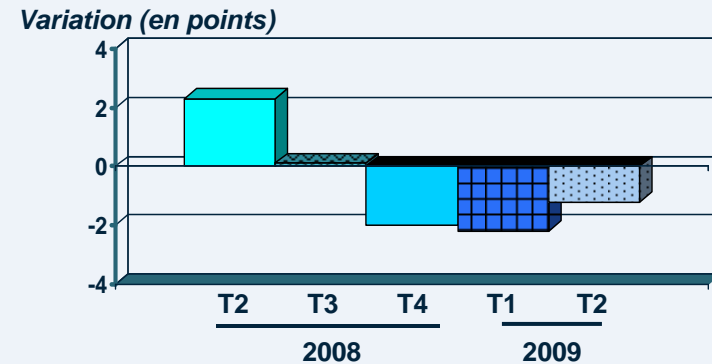
Antilles, Amérique latine et Australie – Réduction de 17,9 % des PPSMO attribuable surtout à la baisse du rendement

Variation sur 12 mois

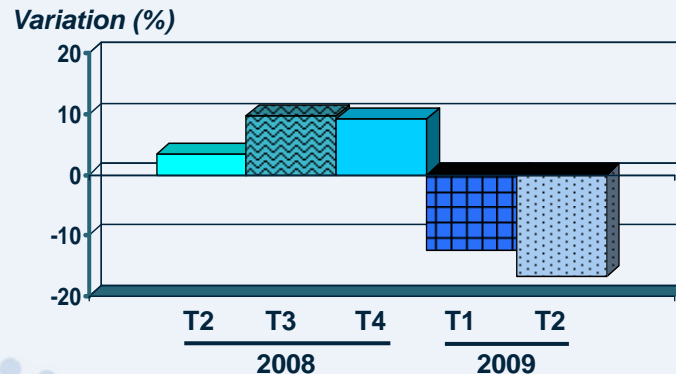
Capacité (en SMO)



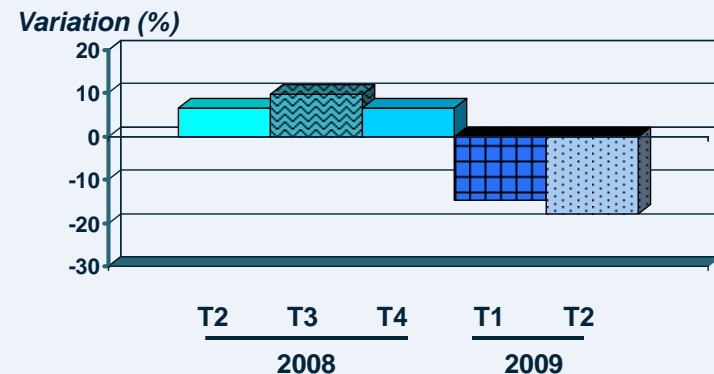
Coefficient d'occupation



Rendement unitaire



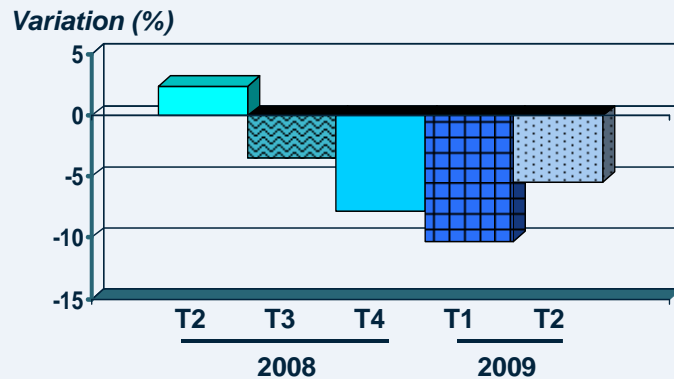
PPSMO



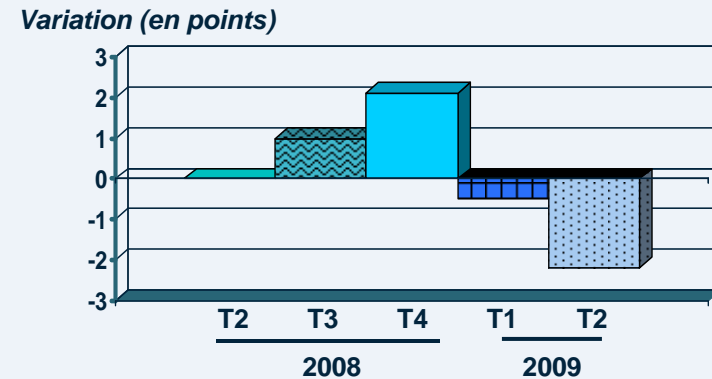
Total – Diminution de 11,3 % des PPSMO attribuable au recul du rendement et du coefficient d'occupation; baisse du total des CESMO de 7,0 %; montée de 2,6 % des CESMO, excl. faite de la charge de carburant; l'écart de change défavorable est un facteur déterminant

Variation sur 12 mois

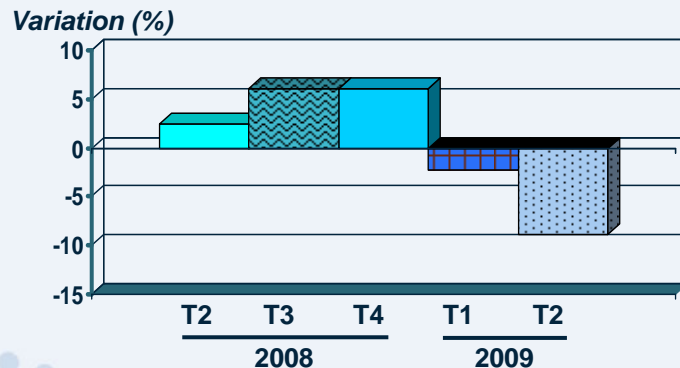
Capacité (en SMO)



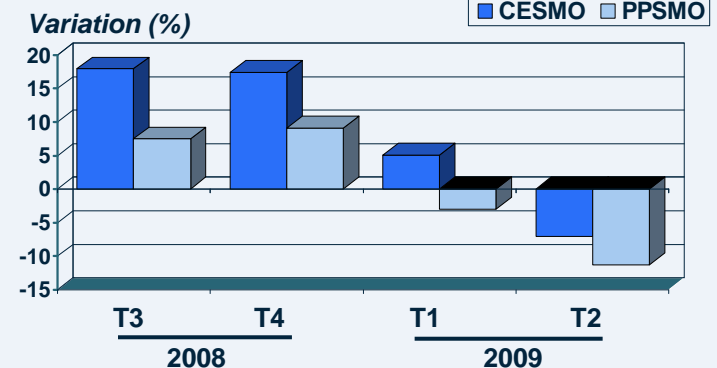
Coefficient d'occupation



Rendement unitaire



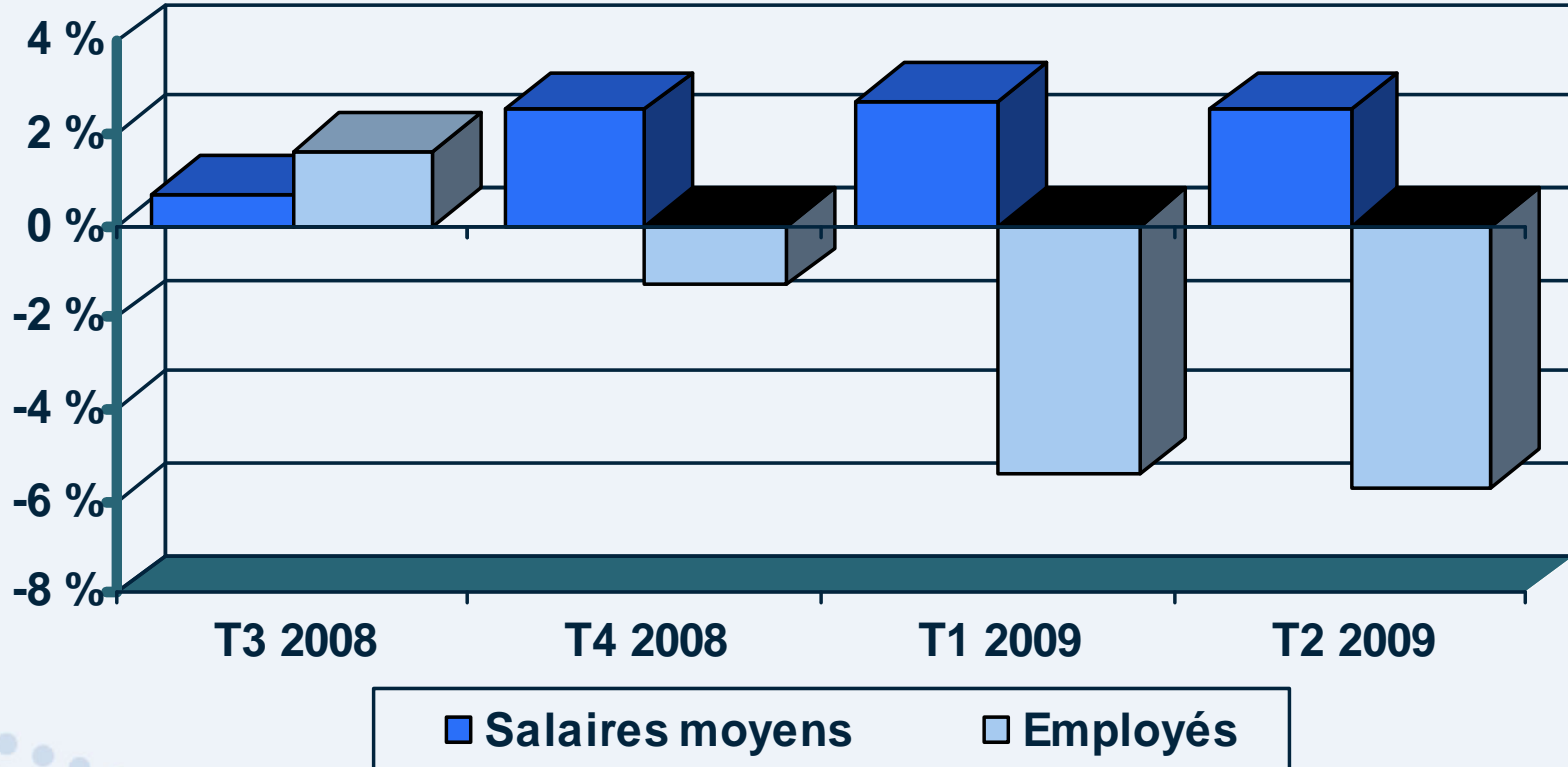
PPSMO



Effectif en baisse de 1 400 ETP en raison de la capacité réduite; salaires moyens en hausse de 2,5 % en raison surtout d'obligations contractuelles

(Variation sur 12 mois – Salaires moyens et employés)

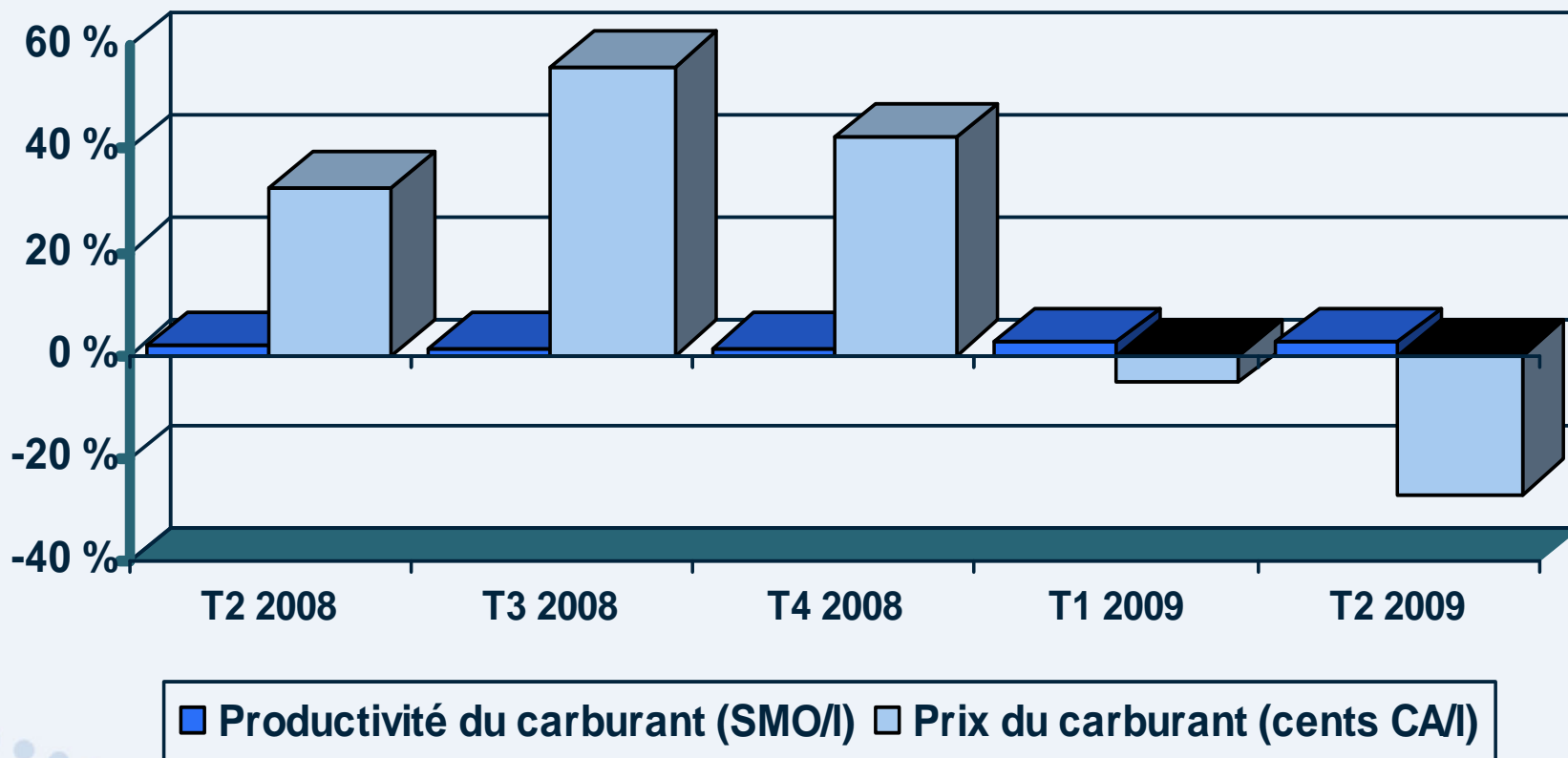
Variation sur 12 mois (%)



Baisse de 26,7 % du coût par litre du carburant, mais gain de productivité de 2,8 % – Chute de 47 % du coût par litre du carburant, excl. faite des couvertures de carburant (mesure hors PCGR)

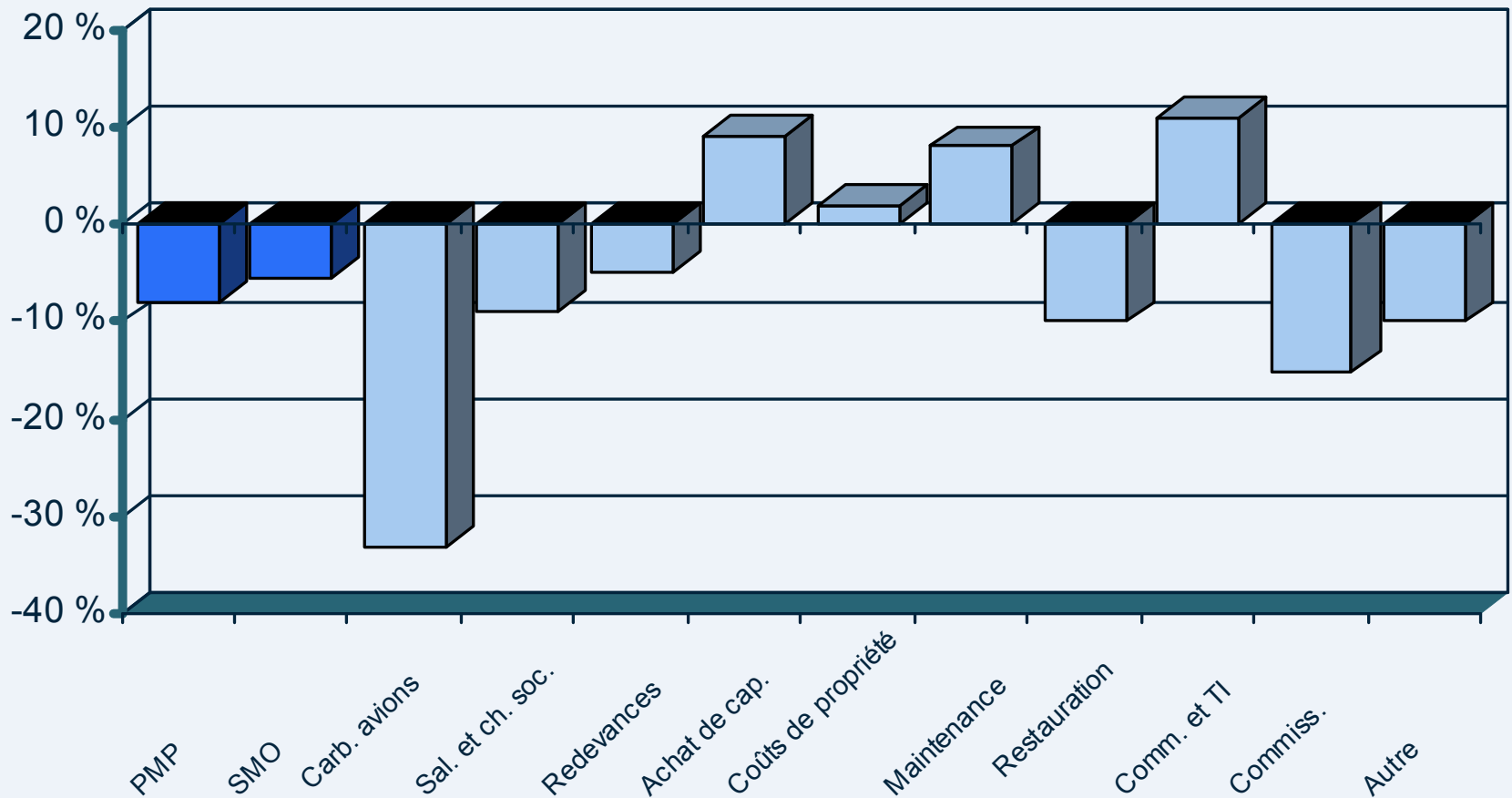
(Productivité du carburant consommé et coût unitaire)

Variation sur 12 mois (%)



Réduction des charges d'exploitation de 332 M\$ malgré un supplément de charges de 105 M\$ attribuable à l'écart de change défavorable – Diminution de la charge de carburant de 276 M\$

Variation sur 12 mois (%)

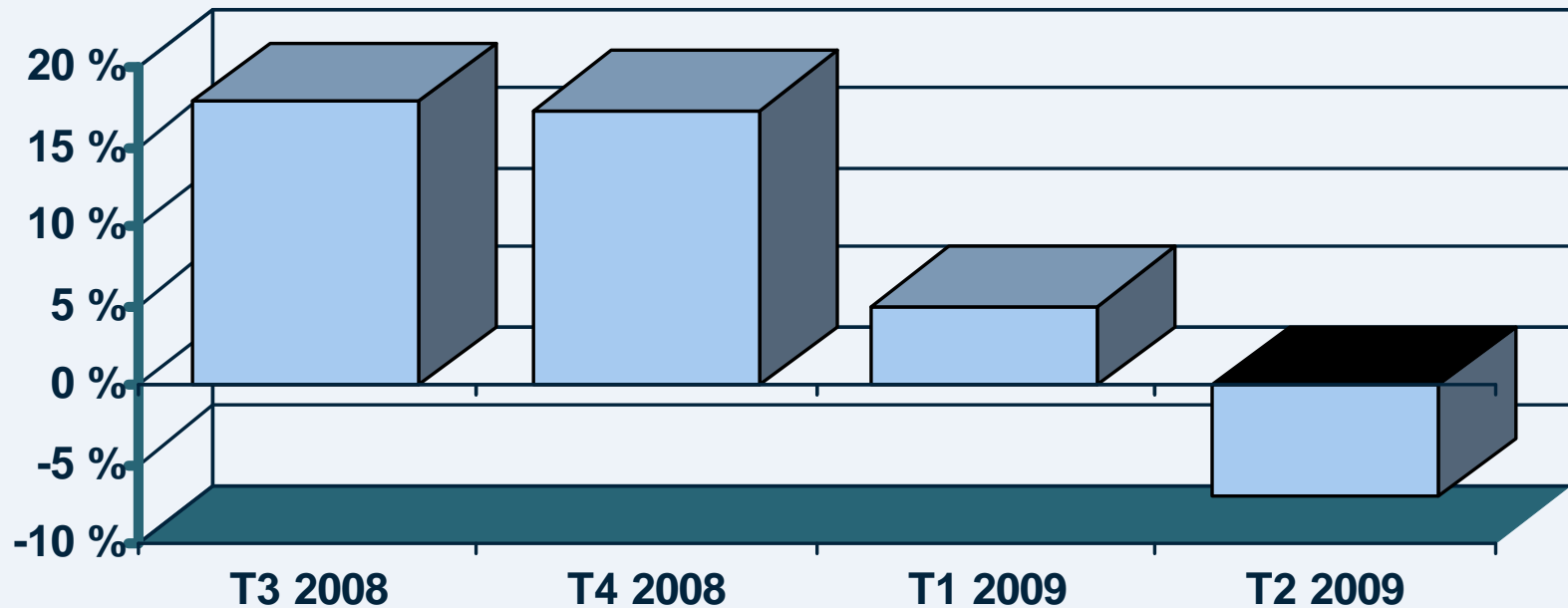


T2 2009/2008

Recul du coût unitaire de 7,0 % 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 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 », « 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, ils sont sujets à d'importants 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 et à la rubrique 15 du Rapport de gestion du deuxième trimestre de 2009 d'Air Canada daté du 7 août 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 en valeurs mobilières applicable.

AIR CANADA 

