



Résultats financiers du quatrième trimestre et de fin de l'exercice 2009

10 février 2010

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 2009 et 2008

<i>(en millions)</i>	T4 2009	T4 2008	Variation
Produits d'exploitation	2 348 \$	2 498 \$	(150) \$
Perte d'exploitation	(83) \$	(146) \$	63 \$
BAIIALA	167 \$	108 \$	59 \$
Perte de la période	(56) \$	(727) \$	671 \$
Marge d'exploitation	(3,5) %	(5,8) %	2,3 PP
Marge BAIIALA	7,1 %	4,3 %	2,8 PP
PPSMO (en cents)	14,6	16,0	(8,8) %
CESMO (en cents)	17,6	19,5	(9,8) %
CESMO, excl. faite de la charge de carburant (en cents)	13,2	13,6	(3,2) %

Points saillants de nature financière – Résultats d'exploitation

Comparaison des exercices 2009 et 2008

<i>(en millions)</i>	2009	2008	Variation
Produits d'exploitation	9 739 \$	11 082 \$	(1 343) \$
Perte d'exploitation ⁽¹⁾	(316) \$	(39) \$	(277) \$
BAIALA ⁽¹⁾	679 \$	934 \$	(255) \$
Perte de la période	(24) \$	(1 025) \$	1 001 \$
Marge d'exploitation ⁽¹⁾	(3,2) %	(0,4) %	(2,8) PP
Marge BAIALA ⁽¹⁾	7,0 %	8,4 %	(1,4) PP
PPSMO (en cents)	14,3	15,6	(8,4) %
CESMO (en cents)	16,9	17,9	(5,4) %
CESMO, excl. faite de la charge de carburant (en cents)	12,8	12,4	3,3 %

⁽¹⁾ avant provision pour enquêtes sur le fret

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

Comparaison des T4 de 2009 et 2008

<i>(en millions)</i>	T4 2009	T4 2008	Variation
Flux de trésorerie liés à l'exploitation	(10) \$	(278) \$	268 \$
Nouvelles immobilisations corporelles	(42) \$	(150) \$	108 \$
Flux de trésorerie disponibles	(52) \$	(428) \$	376 \$
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme au 31 déc.	1 407 \$	1 005 \$	402 \$
Ratio emprunts/capitaux propres ajusté au 31 déc.	80,1 %	89,6%	(9,5) pp

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

Comparaison des exercices 2009 et 2008

<i>(en millions)</i>	2009	2008	Variation
Flux de trésorerie liés à l'exploitation	(167) \$	(102) \$	(65) \$
Nouvelles immobilisations corporelles	(232) \$	(883) \$	651 \$
Flux de trésorerie disponibles	(399) \$	(985) \$	586 \$
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme au 31 dec.	1 407 \$	1 005 \$	402 \$
Ratio emprunts/capitaux propres ajusté au 31 dec.	80,1 %	89,6%	(9.5) pp

Charges hors exploitation

Comparaison des T4 de 2009 et 2008

<i>(en millions)</i>	T4 2009	T4 2008	Variation
Intérêts débiteurs nets	(85) \$	(71) \$	(14) \$
Perte sur actifs immobilisés ⁽¹⁾	(25) \$	(5) \$	(20) \$
Gain sur instruments financiers	22 \$	32 \$	(10) \$
Autre	5 \$	- \$	5 \$
Total des produits (charges) hors exploitation	(83) \$	(44) \$	(39) \$

(1) Comprend une perte de 24 M\$ au quatrième trimestre de 2009 liée à la cession-bail de trois 777 de Boeing.

Charges hors exploitation

Comparaison des exercices 2009 et 2008

<i>(en millions)</i>	2009	2008	Variation
Intérêts débiteurs nets	(355) \$	(225) \$	(130) \$
Perte sur actifs immobilisés ⁽¹⁾	(95) \$	(34) \$	(61) \$
Gain sur instruments financiers	95 \$	92 \$	3 \$
Autre	- \$	(3) \$	3 \$
Total des produits (charges) hors exploitation	(355) \$	(170) \$	(185) \$

(1) L'exercice 2009 comprend une charge de dépréciation de 68 M\$ liée à Polaris ainsi qu'une perte de 24 M\$ liée à la cession-bail de trois 777 de Boeing.

Comparaison des T4 de 2009 et 2008

	Produits	SMO	PMP	Coeff. d'occ.	Rendement unitaire	PPSMO
Lignes intérieures	↓ 7,9 %	↓ 0,6 %	↓ 1,3 %	↓ 0,5 PP	↓ 6,7 %	↓ 7,3 %
Lignes transfrontalières	↓ 3,7 %	↓ 1,8 %	↓ 5,0 %	↓ 2,5 PP	↑ 1,4 %	↓ 1,9 %
Lignes transatlantiques	↓ 4,8 %	↑ 6,7 %	↑ 2,4 %	↓ 3,3 PP	↓ 7,0 %	↓ 10,8 %
Lignes transpacifiques	↓ 9,7 %	↑ 6,5 %	↑ 4,2 %	↓ 1,8 PP	↓ 13,4 %	↓ 15,2 %
Lignes d'Amérique latine et autres	↓ 10,8 %	↓ 0,1 %	↑ 3,3 %	↑ 2,6 PP	↓ 13,7 %	↓ 10,7 %
Total	↓ 7,0 %	↑ 2,0 %	↑ 0,4 %	↓ 1,3 PP	↓ 7,3 %	↓ 8,8 %

Total des charges d'exploitation ↓ 8,0 %

Total des CESMO ↓ 9,8 %

Total des CESMO, excl, faite de la charge de carburant ↓ 3,2 %

Comparaison des exercices 2009 et 2008

	Produits	SMO	PMP	Coeff. d'occ.	Rendement unitaire	PPSMO
Lignes intérieures	↓ 12,6 %	↓ 3,7 %	↓ 4,1 %	↓ 0,3 PP	↓ 8,7 %	↓ 9,1 %
Lignes transfrontalières	↓ 12,5 %	↓ 7,7 %	↓ 9,6 %	↓ 1,6 PP	↓ 3,2 %	↓ 5,1 %
Lignes transatlantiques	↓ 8,6 %	↑ 1,4 %	↓ 0,6 %	↓ 1,7 PP	↓ 8,0 %	↓ 9,9 %
Lignes transpacifiques	↓ 16,7 %	↓ 12,5 %	↓ 11,7 %	↑ 0,8 PP	↓ 5,7 %	↓ 4,8 %
Lignes d'Amérique latine et autres	↓ 15,8 %	↓ 1,7 %	↓ 2,3 %	↓ 0,5 PP	↓ 13,8 %	↓ 14,4 %
Total	↓ 12,5 %	↓ 4,4 %	↓ 5,2 %	↓ 0,7 PP	↓ 7,6 %	↓ 8,4 %

Total des charges d'exploitation ↓ 10,0 %

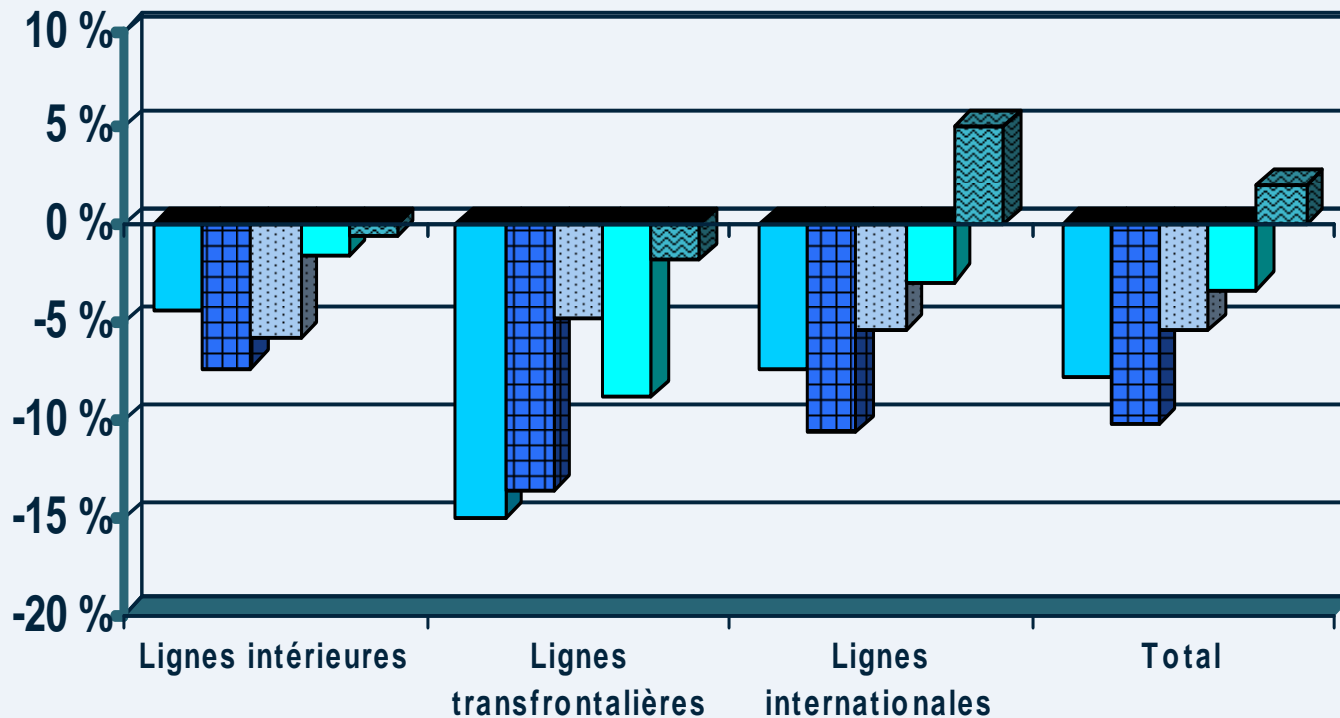
Total des CESMO ↓ 5,4 %

Total des CESMO, excl. faite de la charge de carburant ↑ 3,3 %

Augmentation de la capacité réseau de 2,0 % au T4 2009

(Variation de la capacité sur 12 mois)

Variation des SMO (%)

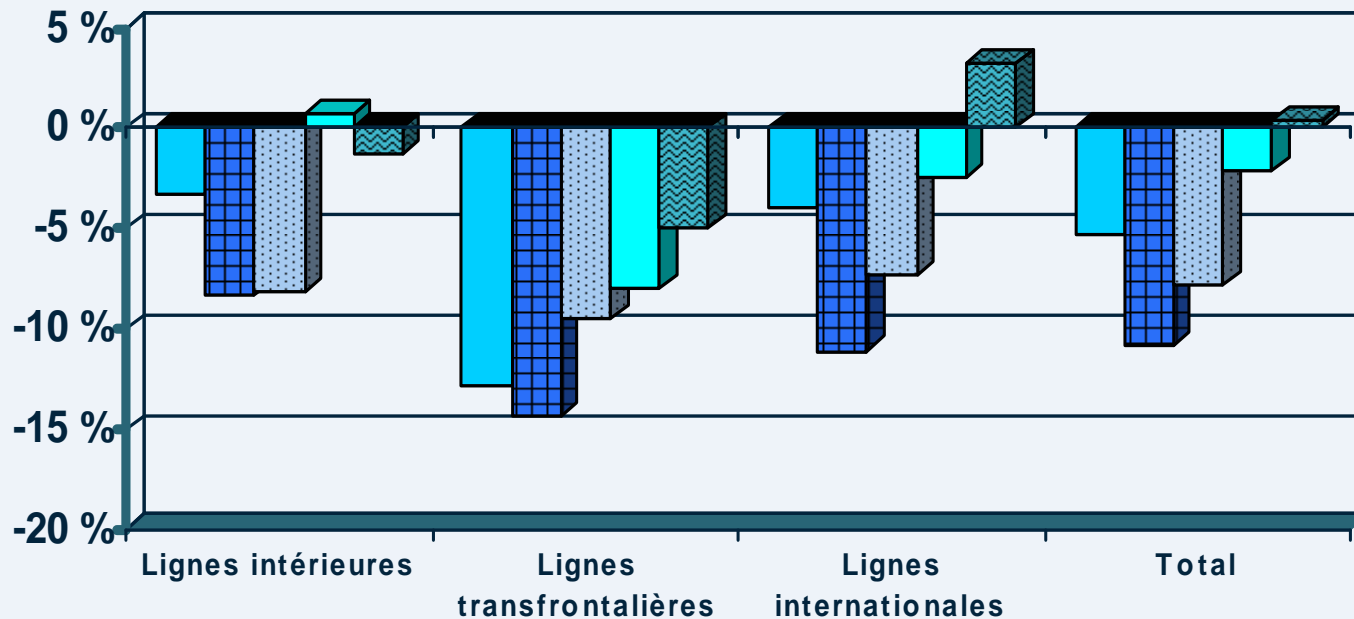


■ T4 2008/2007 ■ T1 2009/2008 ■ T2 2009/2008 ■ T3 2009/2008 ■ T4 2009/2008

Hausse du trafic réseau de 0,4 % au T4 2009

(Variation du trafic sur 12 mois)

Variation des PMP (%)

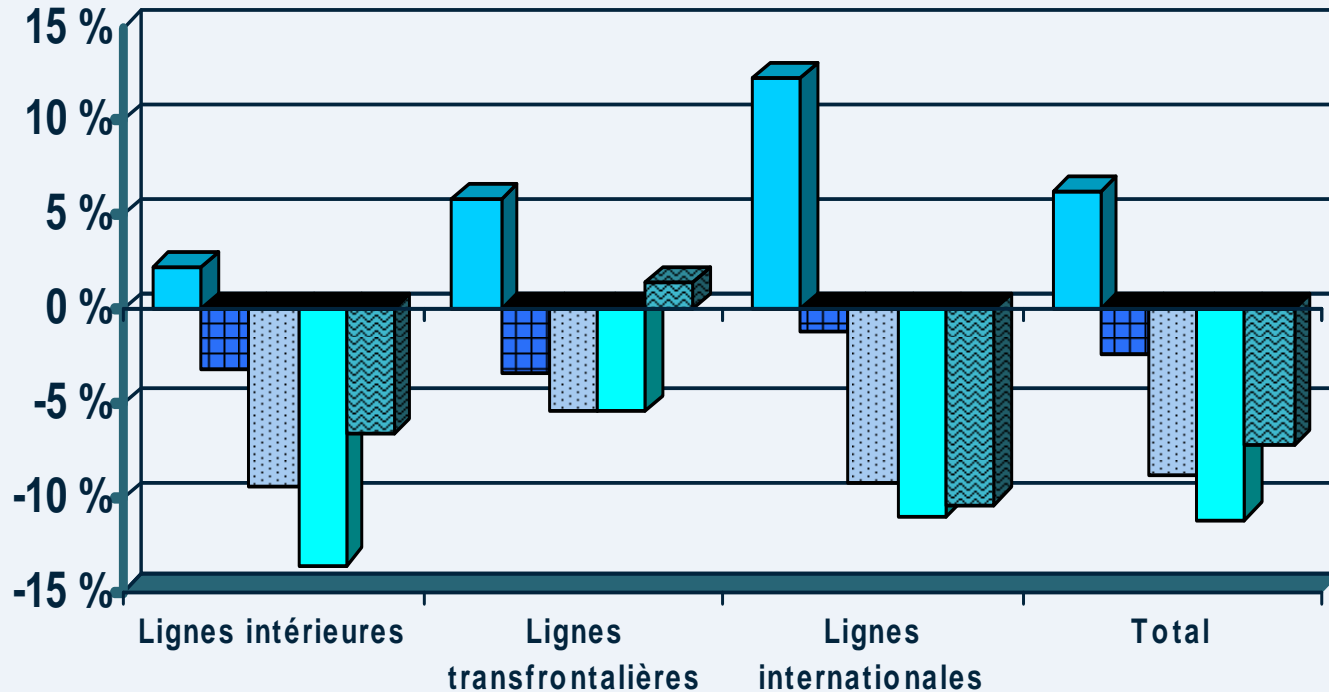


■ T4 2008/2007 ■ T1 2009/2008 ■ T2 2009/2008 ■ T3 2009/2008 ■ T4 2009/2008

Baisse du rendement unitaire de 7,3 % en glissement annuel au T4 de 2009 – Amélioration par rapport aux trimestres précédents

(Variation du rendement unitaire sur 12 mois)

Variation du rendement unitaire (%)

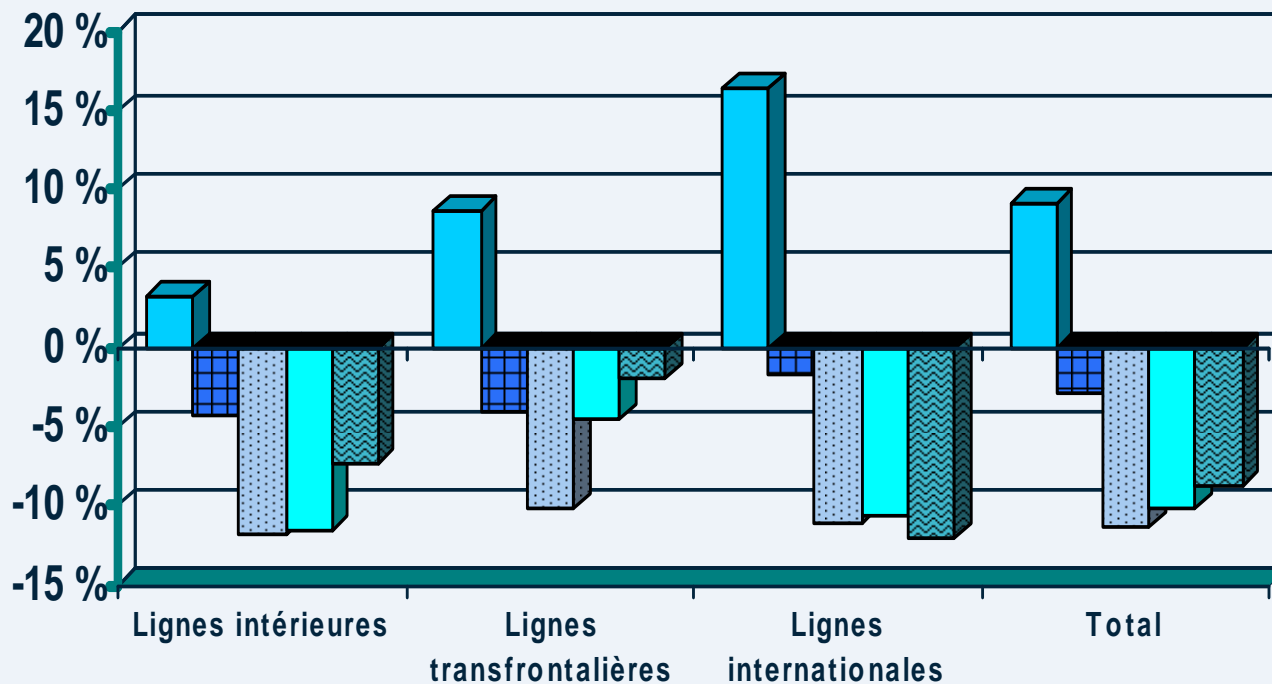


■ T4 2008/2007 ■ T1 2009/2008 ■ T2 2009/2008 ■ T3 2009/2008 ■ T4 2009/2008

Recul des PPSMO réseau de 8,8 % au T4 de 2009 en raison d'une diminution du rendement unitaire de 7,3 % et de la baisse du coefficient d'occupation de 1,3 point

(Variation des PPSMO sur 12 mois)

Variation des PPSMO (%)

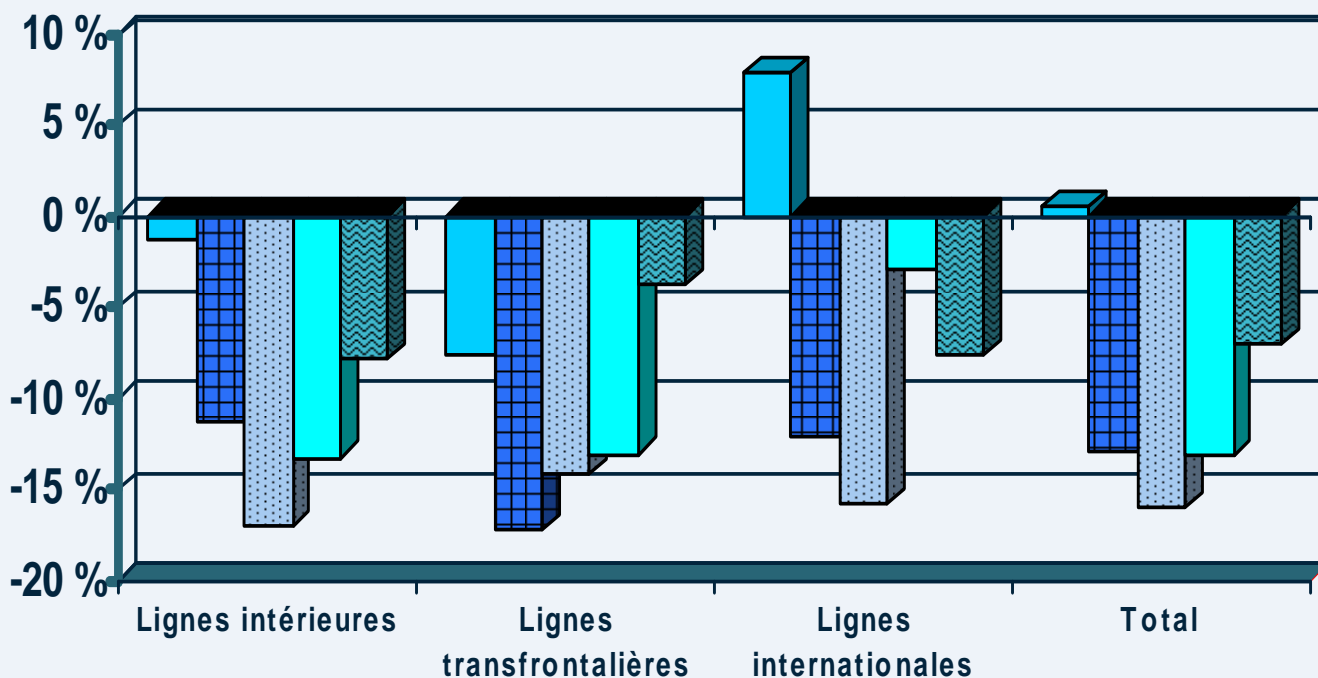


■ T4 2008/2007 ■ T1 2009/2008 ■ T2 2009/2008 ■ T3 2009/2008 ■ T4 2009/2008

Déclin des produits en raison du fléchissement des tarifs moyens et de la réduction du supplément carburant en glissement annuel au T4 de 2009

(Variation des produits passages sur 12 mois)

Variation des produits (%)

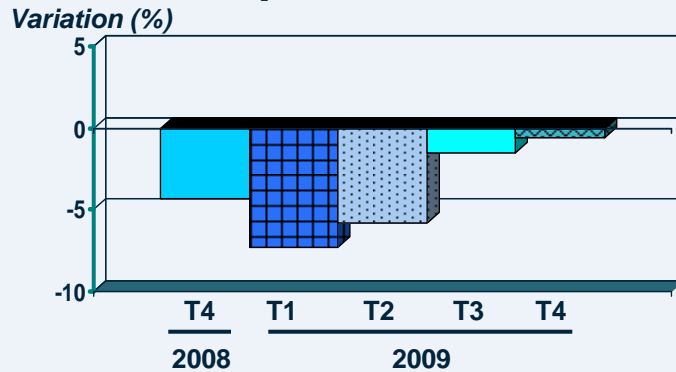


■ T4 2008/2007 ■ T1 2009/2008 ■ T2 2009/2008 ■ T3 2009/2008 ■ T4 2009/2008

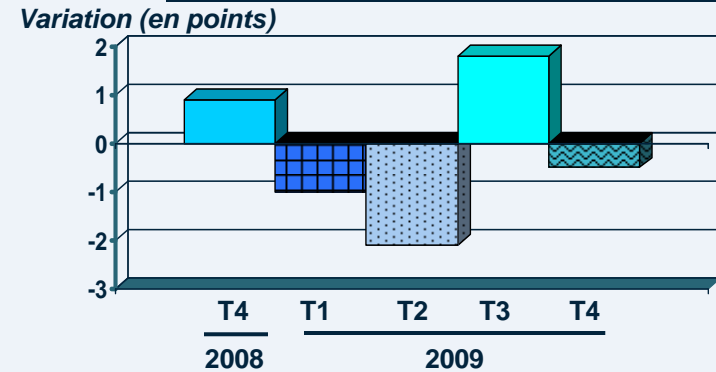
Lignes intérieures – Baisse de 7,3 % des PPSMO au T4 2009 en raison surtout d'une diminution du rendement

Variation sur 12 mois

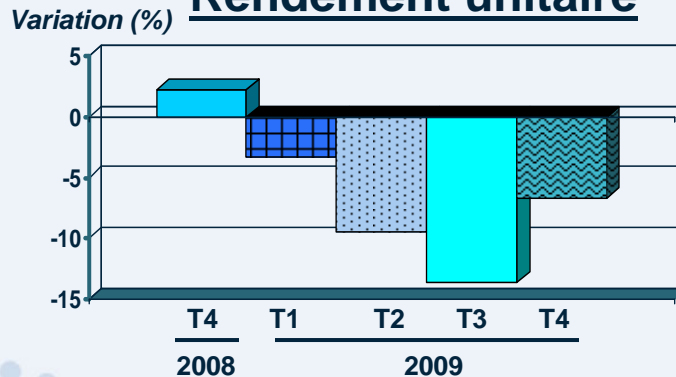
Capacité (en SMO)



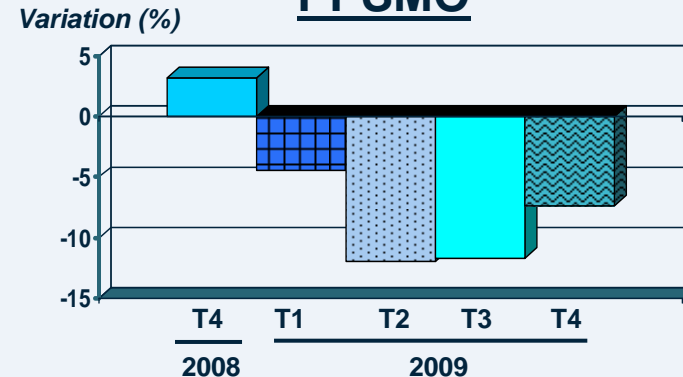
Coefficient d'occupation



Rendement unitaire



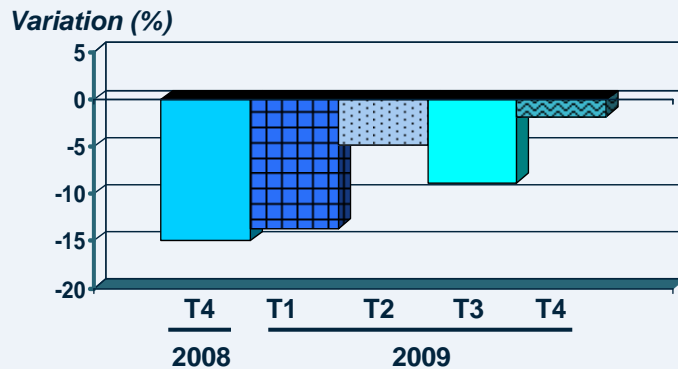
PPSMO



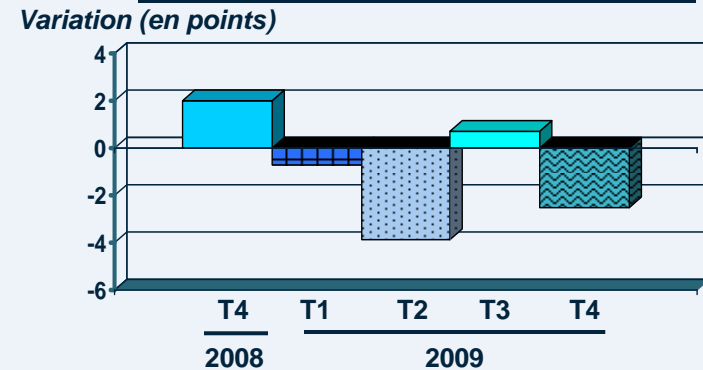
Lignes transfrontalières – Recul de 1,9 % des PPSMO au T4 2009 par suite de la diminution du coefficient d'occupation alors que le rendement unitaire est en hausse de 1,4 %

Variation sur 12 mois

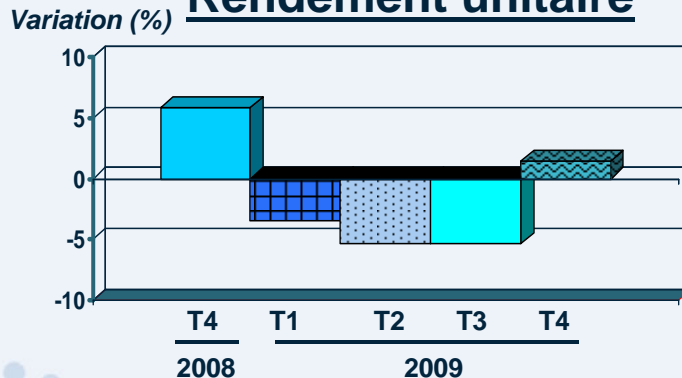
Capacité (en SMO)



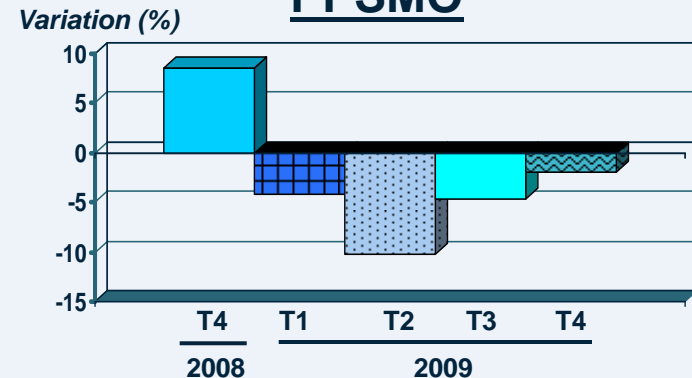
Coefficient d'occupation



Rendement unitaire



PPSMO

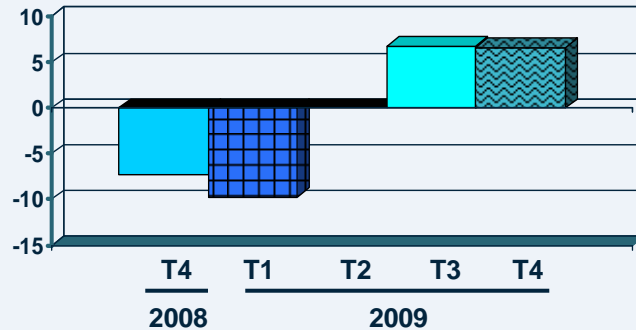


Lignes transatlantiques – Diminution des PPSMO de 10,8 % au T4 2009 en raison d'une baisse du rendement unitaire et du coefficient d'occupation

Variation sur 12 mois

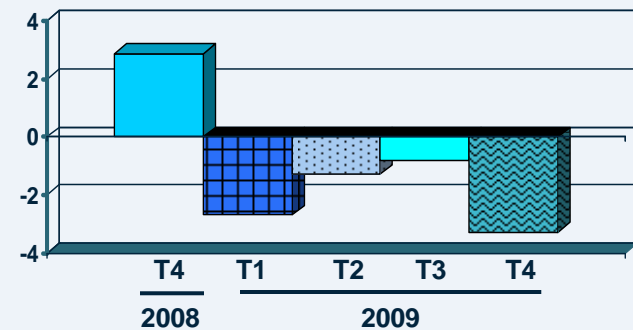
Capacité (en SMO)

Variation (%)



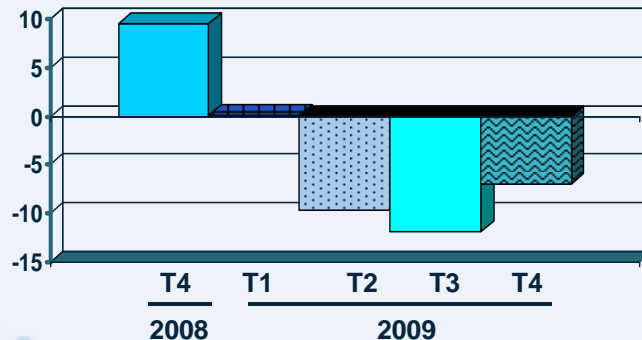
Coefficient d'occupation

Variation (en points)



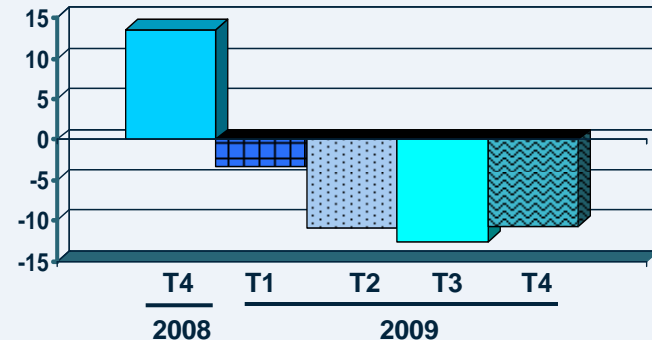
Rendement unitaire

Variation (%)



PPSMO

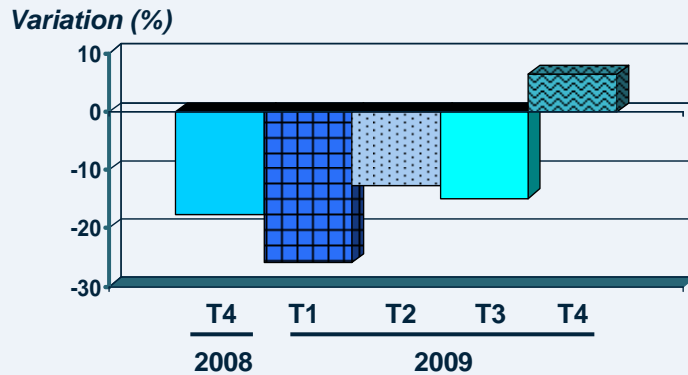
Variation (%)



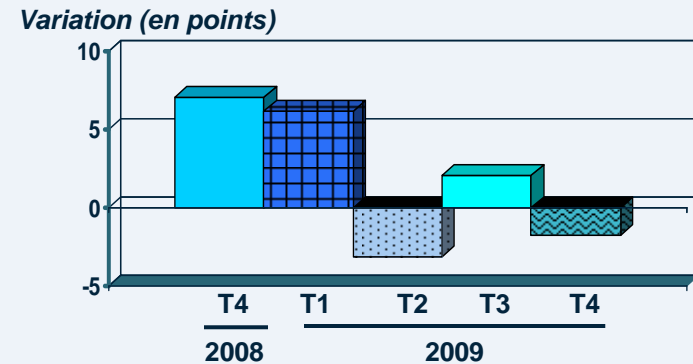
Lignes transpacifiques – Réduction de 15,2 % des PPSMO au T4 2009 en raison surtout d'une diminution du rendement unitaire, mais aussi du coefficient d'occupation

Variation sur 12 mois

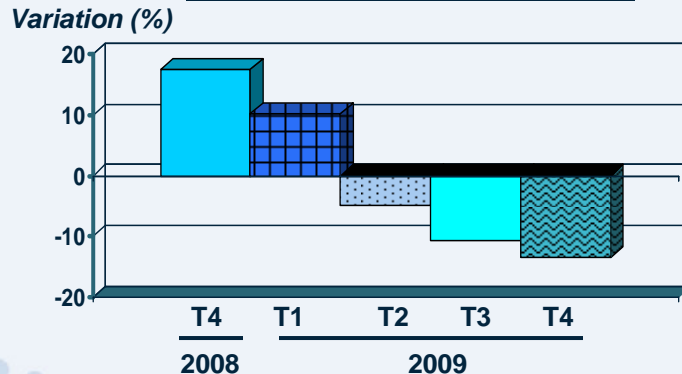
Capacité (en SMO)



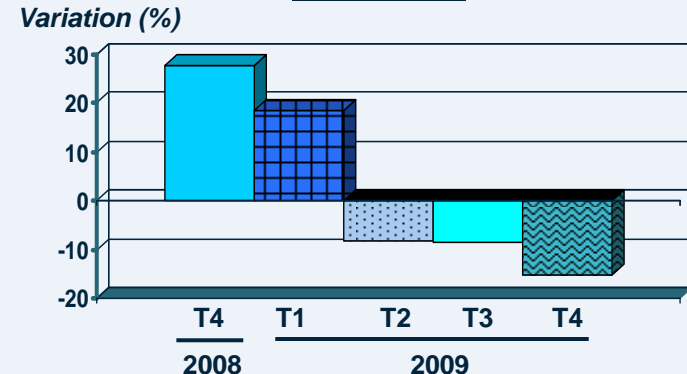
Coefficient d'occupation



Rendement unitaire



PPSMO



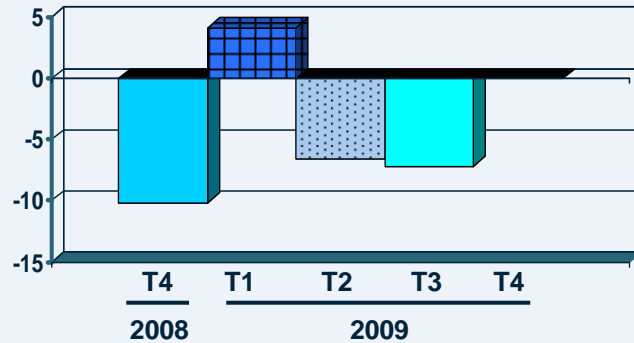
Antilles, Amérique latine et Australie (« Autres ») –

Réduction de 10,7 % des PPSMO au T4 2009 attribuable à la baisse du rendement unitaire tandis que le coefficient d'occupation est en hausse de 2,6 points

Variation sur 12 mois

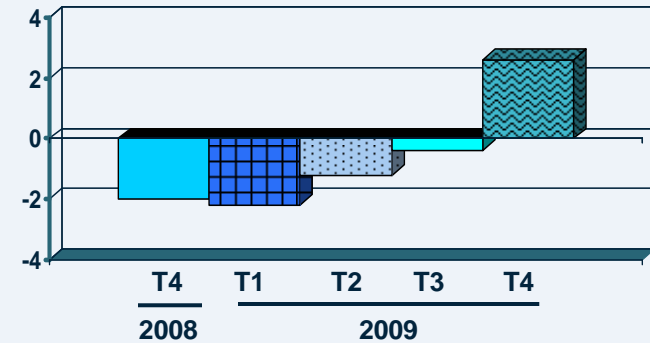
Capacité (en SMO)

Variation (%)



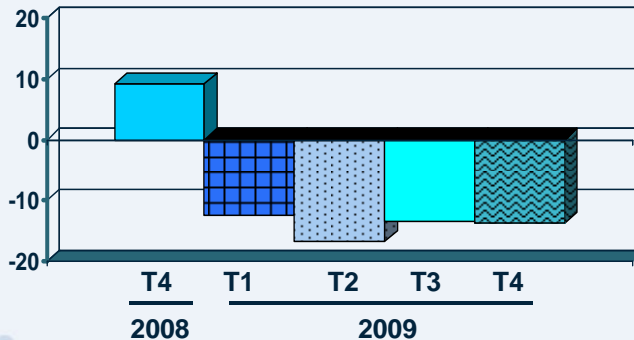
Coefficient d'occupation

Variation (en points)



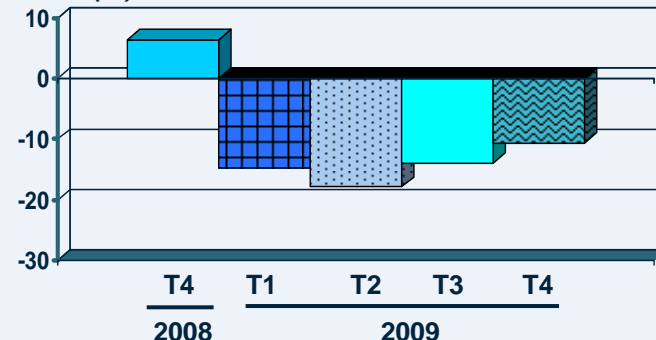
Rendement unitaire

Variation (%)



PPSMO

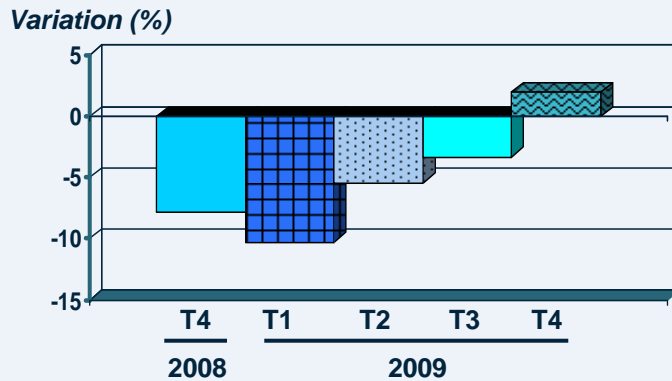
Variation (%)



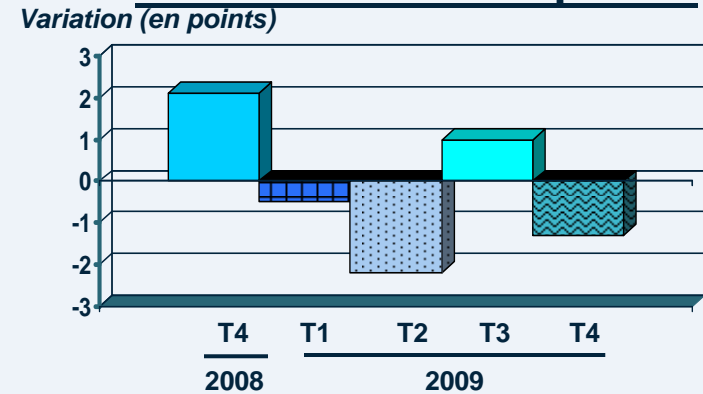
Total – Baisse de 8,8 % des PPSMO au T4 2009 en raison surtout d'une diminution du rendement unitaire, mais aussi du coefficient d'occupation

Variation sur 12 mois

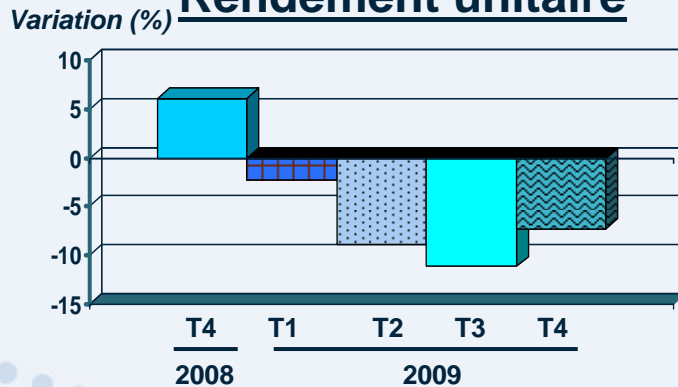
Capacité (en SMO)



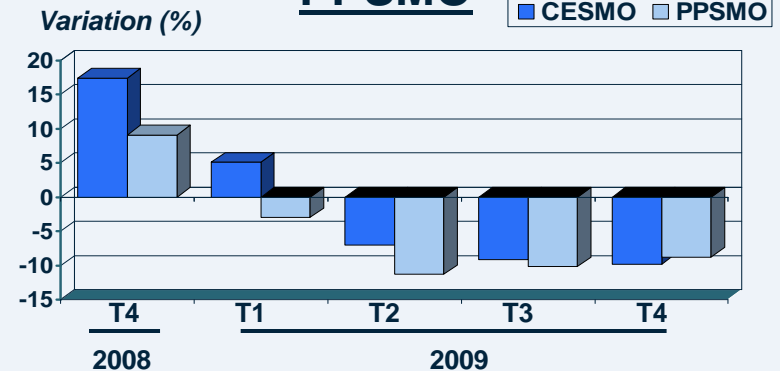
Coefficient d'occupation



Rendement unitaire



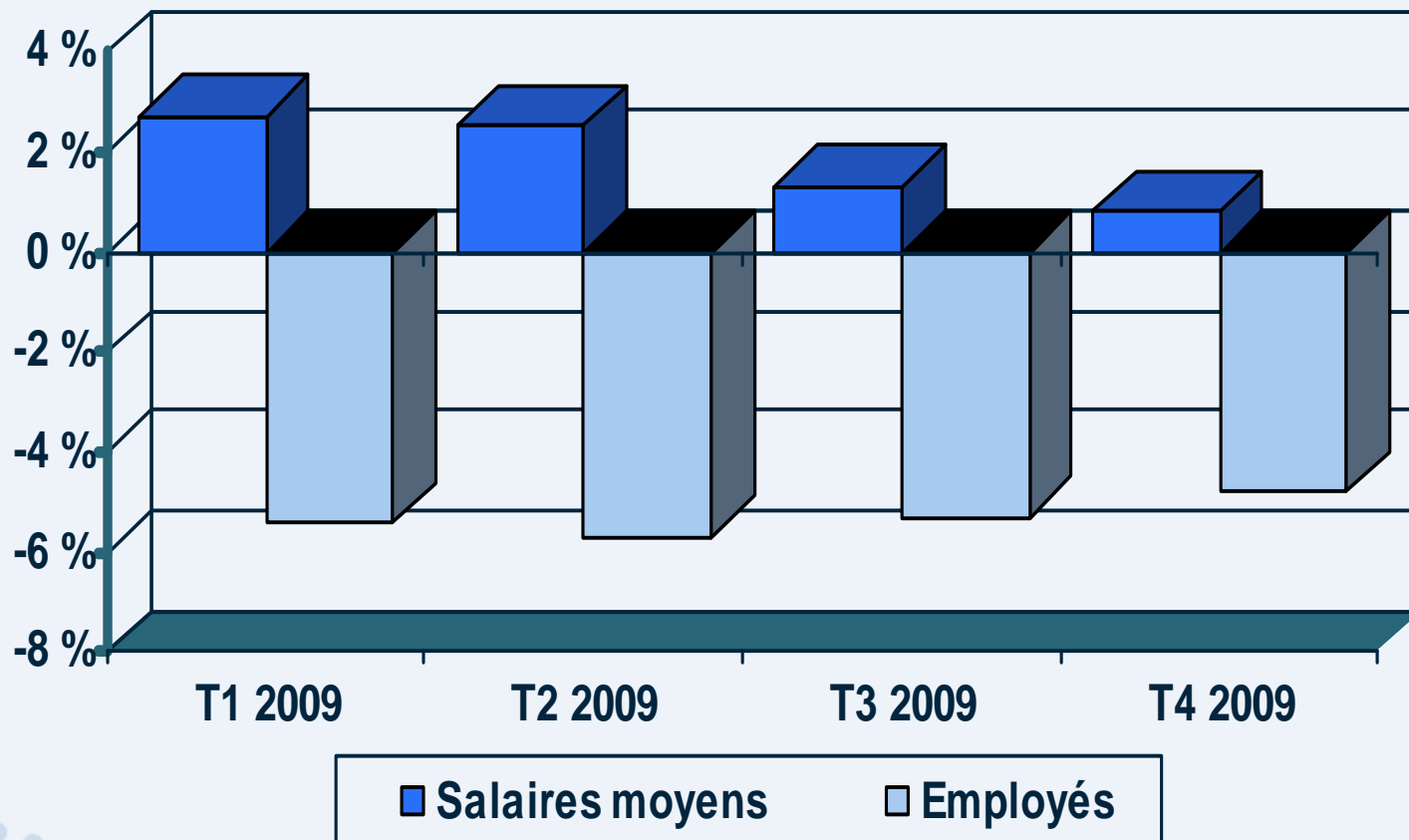
PPSMO



Effectif en baisse de 4,8 % au T4 2009 – Salaires moyens en hausse de 0,8 %

(Variation sur 12 mois – Salaires moyens et employés)

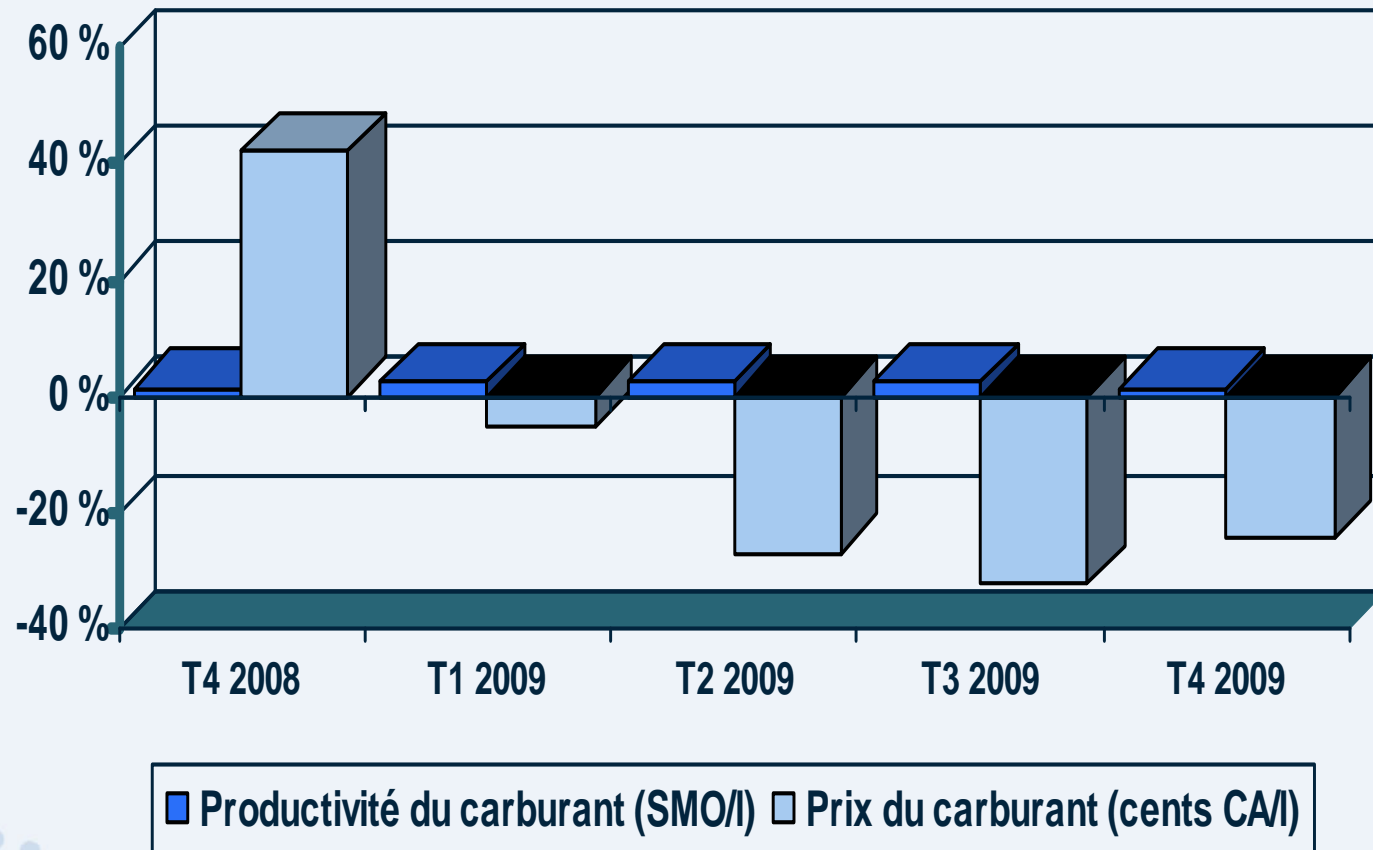
Variation sur 12 mois (%)



Baisse de 24,2 % du coût du litre de carburant au T4 2009 et gain de productivité de 1,6 %

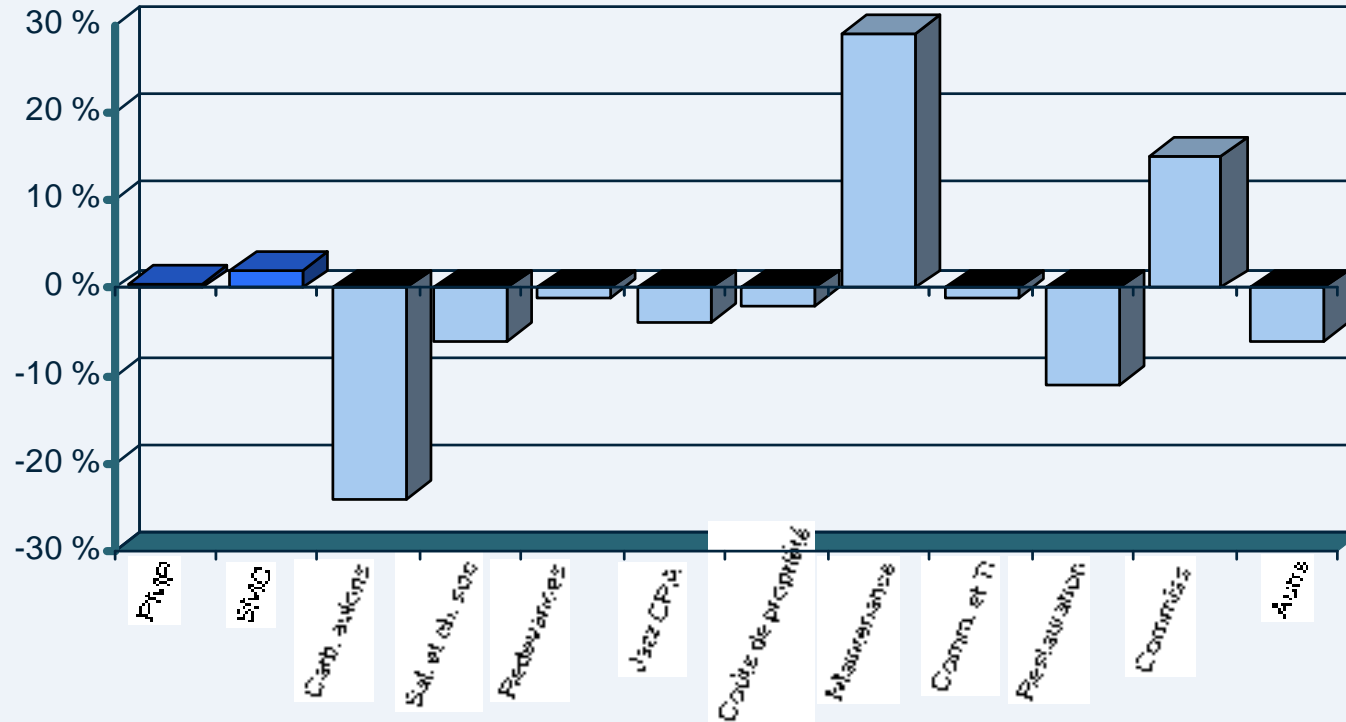
(Productivité du carburant consommé et coût par litre)

Variation sur 12 mois (%)



Charges d'exploitation en baisse de 213 M\$ – Écart de change favorable de 105 M\$ – Diminution de la charge de carburant de 191 M\$ au T4 2009

Variation sur 12 mois (%)

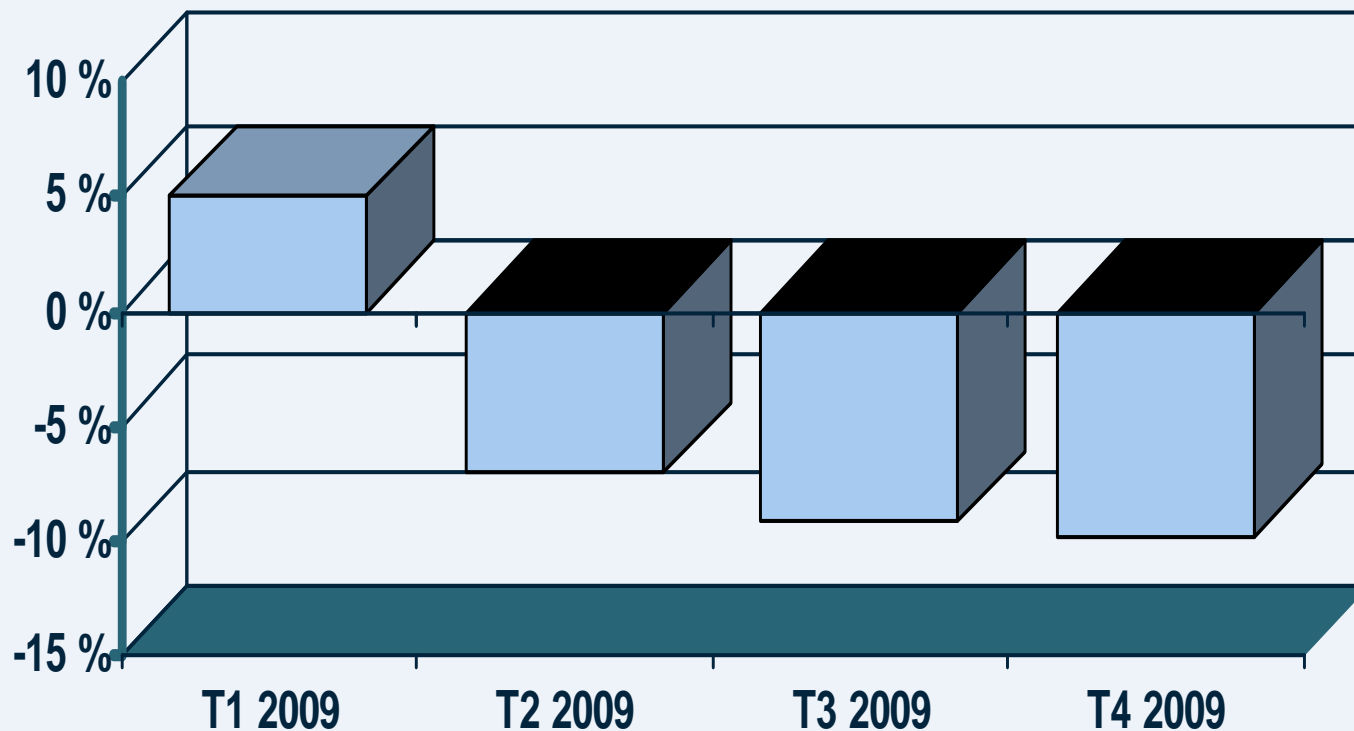


T4 2009/2008

Recul du coût unitaire de 9,8 % au T4 2009 en raison de la baisse des prix du carburant et de l'écart de change favorable

(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 de l'exercice 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010, il y a lieu de consulter le site de SEDAR au **sedar.com** ou celui d'Air Canada au **aircanada.ca**.



