

Premier trimestre de 2010

Résultats financiers

Le 6 mai 2010



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 2010 et 2009

<i>(en millions)</i>	T1 2010	T1 2009	Variation
Produits d'exploitation	2 519 \$	2 391 \$	128 \$
Perte d'exploitation	(126) \$	(188) \$	62 \$
BAIIALA	138 \$	57 \$	81 \$
Perte de la période	(85) \$	(400)\$	315 \$
Marge d'exploitation	(5,0) %	(7,9) %	2,9 PP
Marge BAIIALA	5,5 %	2,4 %	3,1 PP
PPSMO (en cents)	14,2	14,5	(2,3) %
CESMO (en cents)	18,0	18,7	(3,7) %
CESMO, excl. faite de la charge de carburant (en cents)	13,8	14,4	(4,2) %

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

Comparaison des T1 de 2010 et 2009

(en millions)

	T1 2010	T1 2009	Variation
Flux de trésorerie liés à l'exploitation ⁽¹⁾	259 \$	168 \$	91 \$
Nouvelles immobilisations corporelles	(44) \$	(107) \$	63 \$
Flux de trésorerie disponibles	215 \$	61 \$	154 \$
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme au 31 mars	1 621 \$	1 087 \$	534 \$
Ratio emprunts/capitaux propres ajusté au 31 mars	79,3%	93,3 %	(14,0) pp

Charges hors exploitation

Comparaison des T1 de 2010 et 2009

<i>(en millions)</i>	T1 2010	T1 2009	Variation
Intérêts débiteurs nets ⁽¹⁾	(76) \$	(98) \$	22 \$
Perte sur actifs immobilisés	(1) \$	- \$	(1) \$
Gain (perte) sur instruments financiers	2 \$	(10) \$	12 \$
Autre	- \$	(1) \$	1 \$
Total des produits (charges) hors exploitation	(75) \$	(109) \$	34 \$

(1) Le premier trimestre de 2009 comprend une charge de 17 M\$ liée à la cession-bail d'un 777 de Boeing.

Comparaison des T1 de 2010 et 2009

	Produits (%)	SMO (%)	PMP (%)	Coeff. d'occ. (PP)	Rendement unitaire (%)	PPSMO (%)
Lignes intérieures	↑ 1,5	↑ 2,6	↑ 0,8	↓ 1,4	↑ 0,6	↓ 1,1
Lignes transfrontalières	↑ 6,0	↑ 2,8	↑ 3,4	↑ 0,5	↑ 2,5	↑ 3,1
Lignes transatlantiques	↑ 6,5	↑ 6,2	↑ 5,8	↓ 0,3	↑ 0,5	↑ 0,1
Lignes transpacifiques	↑ 14,5	↑ 25,6	↑ 23,6	↓ 1,4	↓ 7,4	↓ 8,8
Lignes d'Amérique latine et autres	↓ 0,5	↑ 4,3	↑ 6,6	↑ 1,7	↓ 6,6	↓ 4,6
Total	↑ 4,2	↑ 6,6	↑ 6,4	↓ 0,1	↓ 2,2	↓ 2,3

Total des charges d'exploitation **↑ 3,0 %**

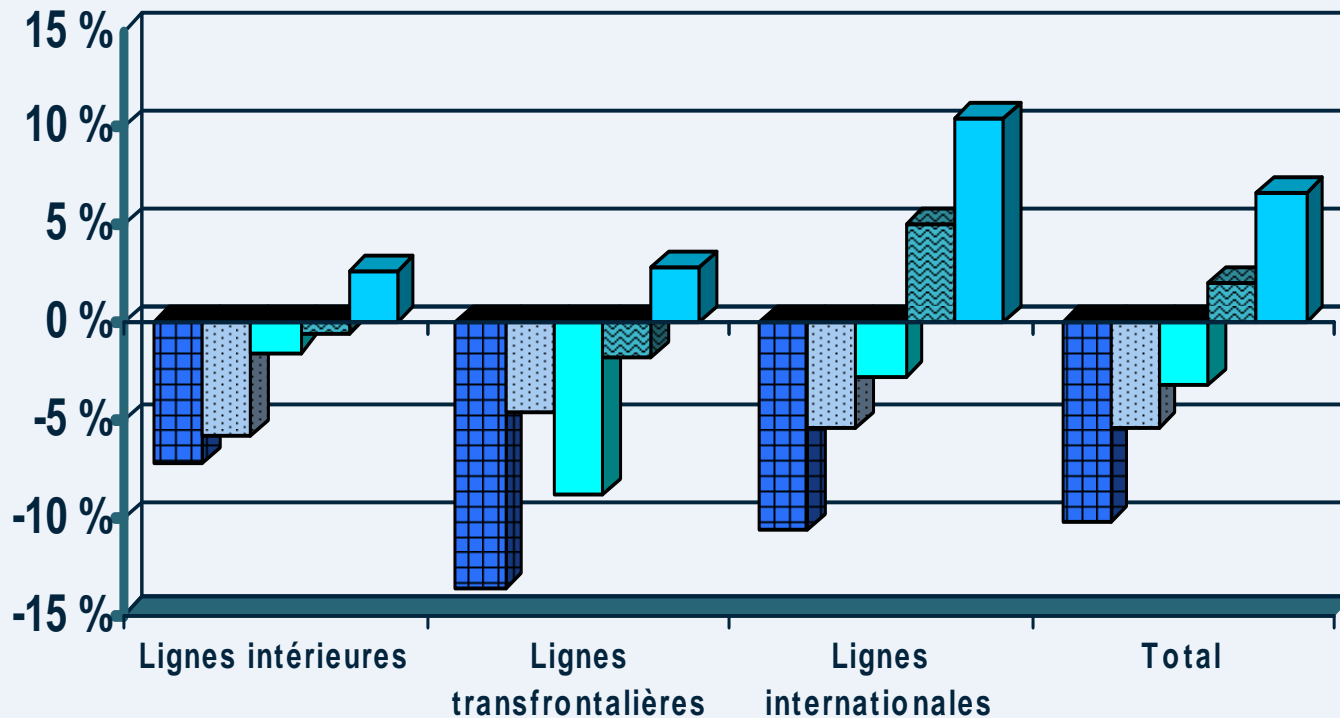
Total des CESMO **↓ 3,7 %**

Total des CESMO, excl, faite de la charge de carburant **↓ 4,2 %**

Augmentation de la capacité réseau de 6,6 %

(Variation de la capacité sur 12 mois)

Variation des SMO (%)

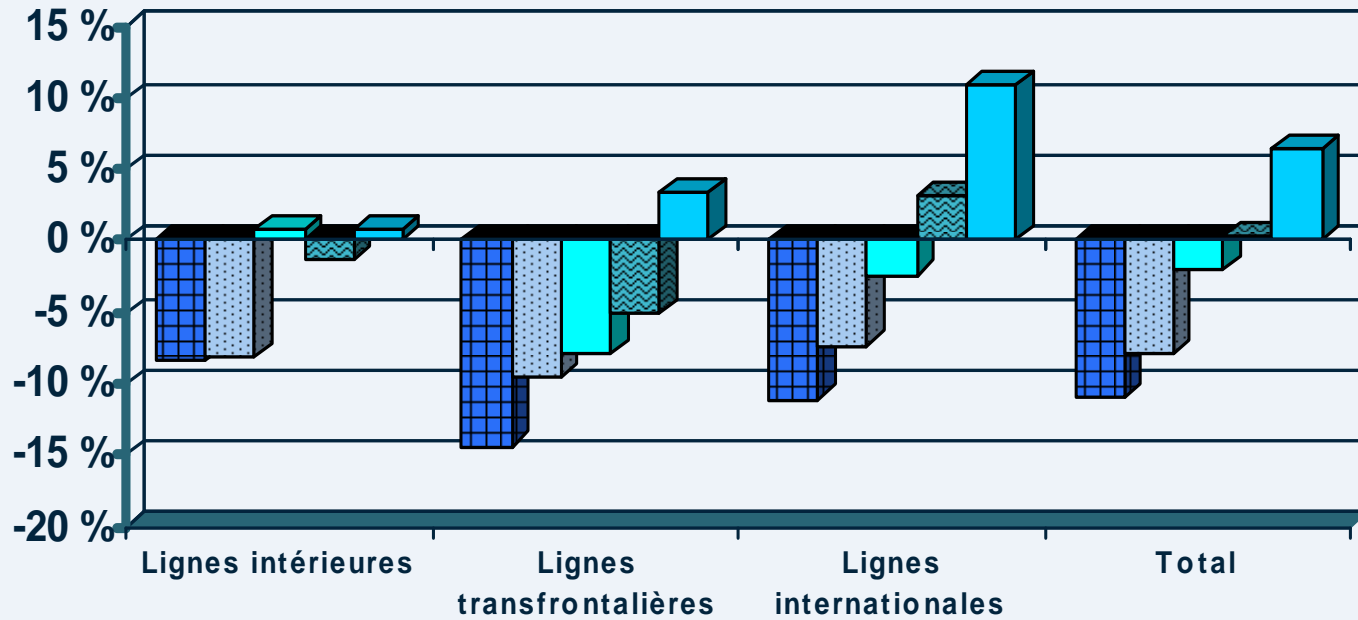


■ T1 2009/2008 ■ T2 2009/2008 ■ T3 2009/2008 ■ T4 2009/2008 ■ T1 2010/2009

Hausse du trafic réseau de 6,4 %

(Variation du trafic sur 12 mois)

Variation des PMP (%)

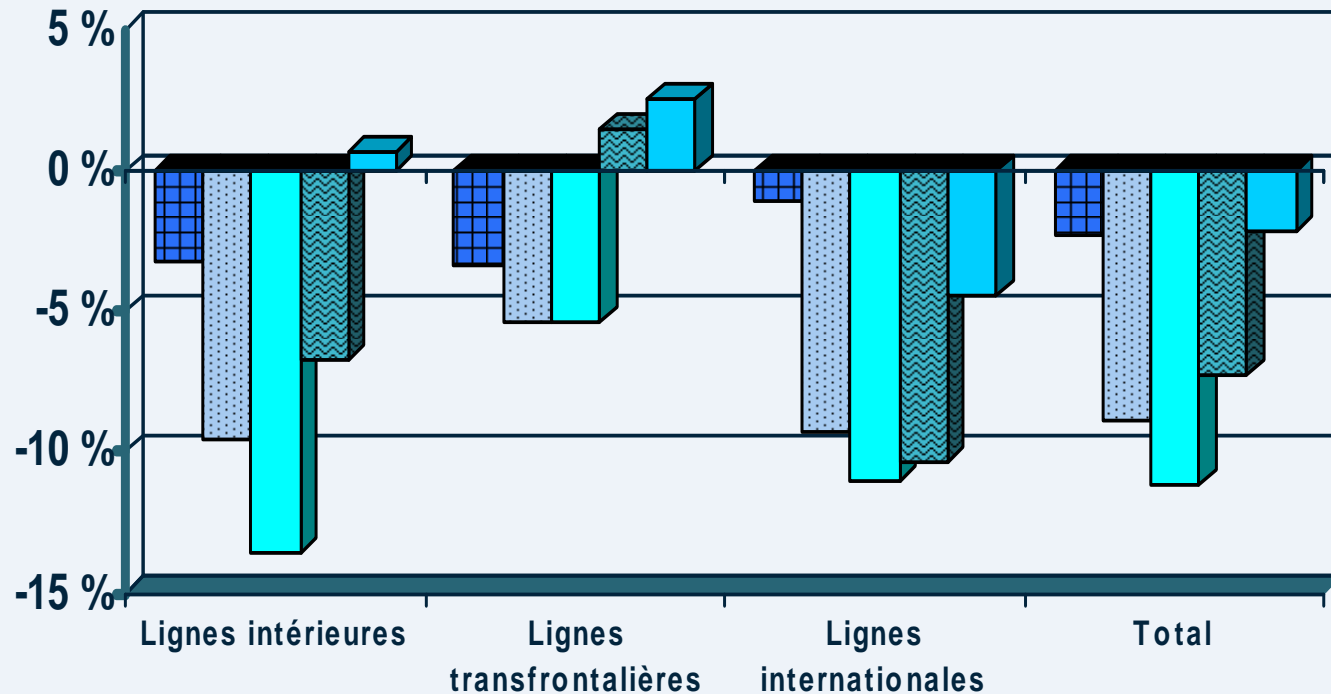


■ T1 2009/2008 ■ T2 2009/2008 ■ T3 2009/2008 ■ T4 2009/2008 ■ T1 2010/2009

Baisse du rendement unitaire de 2,2 % en glissement annuel attribuable à l'écart de charge défavorable, à la diminution du supplément carburant et à une réduction accrue des tarifs en vue de stimuler le trafic

(Variation du rendement unitaire sur 12 mois)

Variation du rendement unitaire (%)

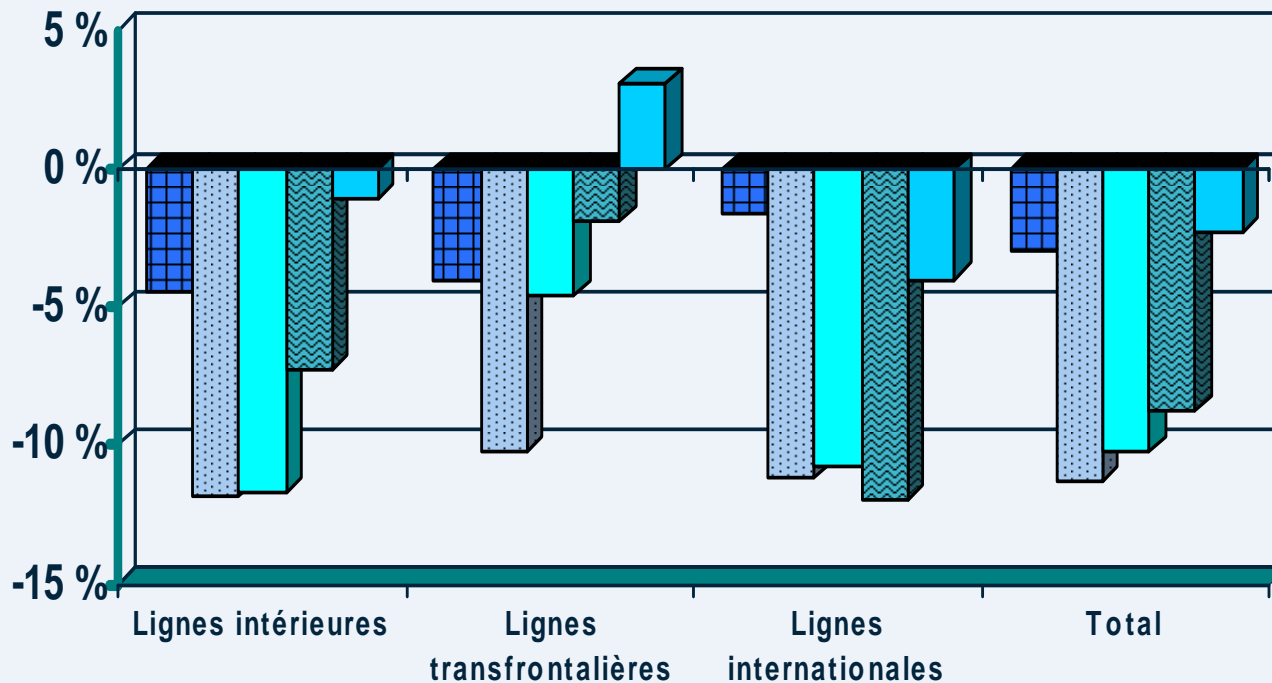


■ T1 2009/2008 ■ T2 2009/2008 ■ T3 2009/2008 ■ T4 2009/2008 ■ T1 2010/2009

Recul des PPSMO de 2,3 % surtout en raison d'une baisse du rendement unitaire de 2,2 %

(Variation des PPSMO sur 12 mois)

Variation des PPSMO (%)

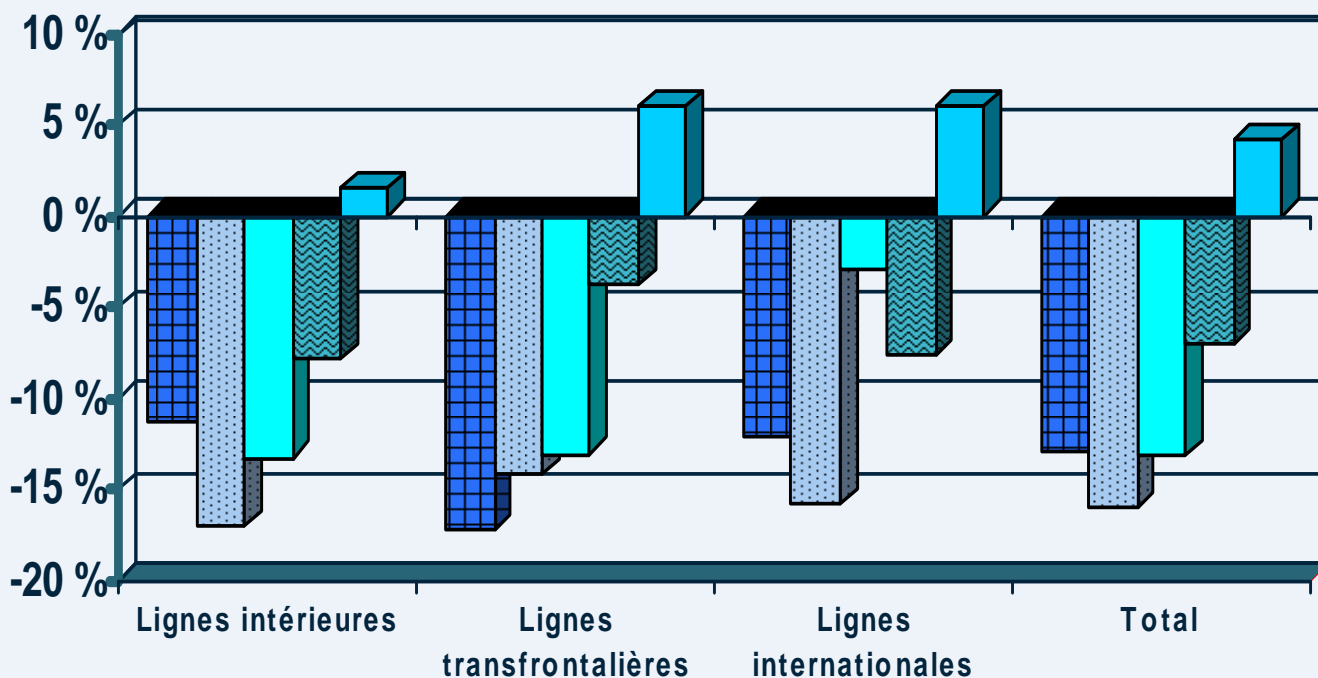


■ T1 2009/2008 ■ T2 2009/2008 ■ T3 2009/2008 ■ T4 2009/2008 ■ T1 2010/2009

Augmentation des produits de 4,2 % attribuable à la hausse du trafic – En partie compensée par une baisse du rendement unitaire

(Variation des produits passages sur 12 mois)

Variation des produits (%)



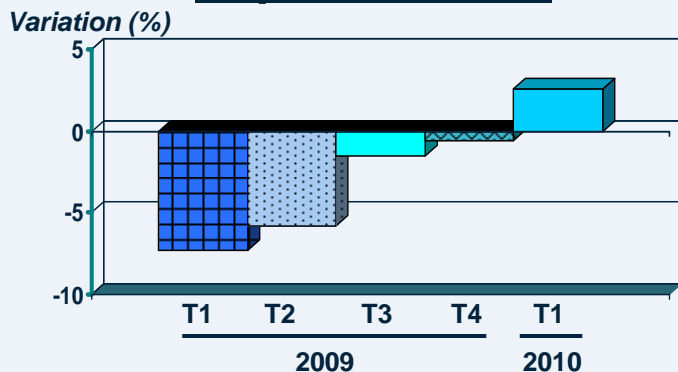
■ T1 2009/2008 ■ T2 2009/2008 ■ T3 2009/2008 ■ T4 2009/2008 ■ T1 2010/2009

Canada –

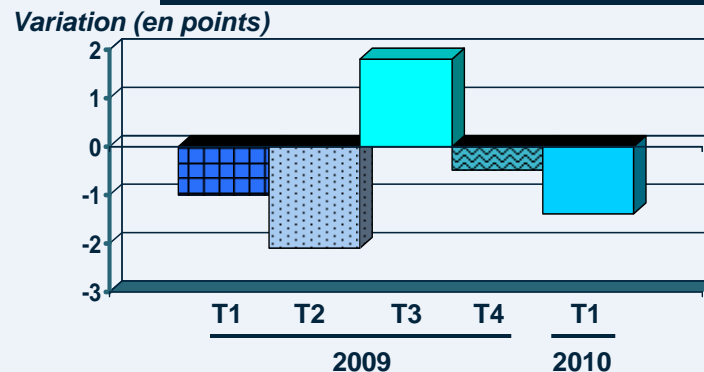
Recul de 1,1 % des PPSMO par suite de la diminution du coefficient d'occupation alors que le rendement unitaire est en hausse de 0,6 %

Variation sur 12 mois

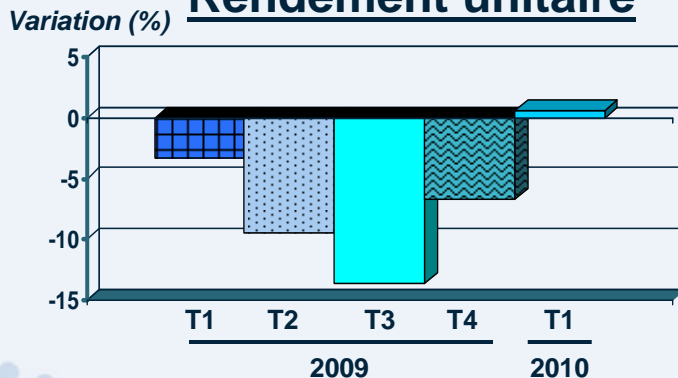
Capacité (en SMO)



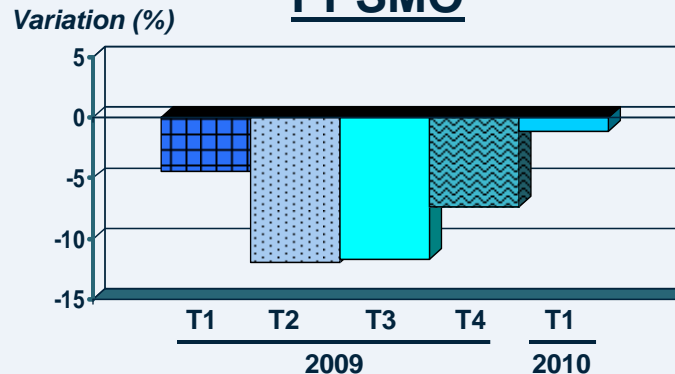
Coefficient d'occupation



Rendement unitaire



PPSMO

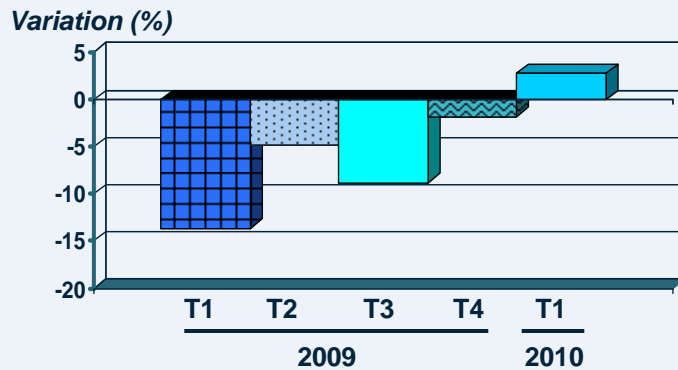


Lignes transfrontalières –

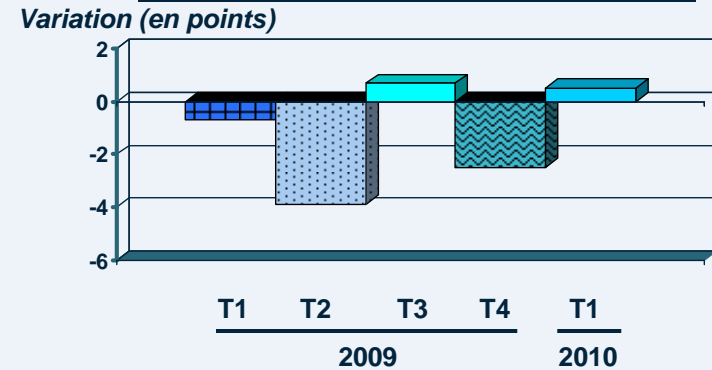
Hausse de 3,1 % des PPSMO en raison surtout de l'augmentation du rendement unitaire, mais aussi du coefficient d'occupation

Variation sur 12 mois

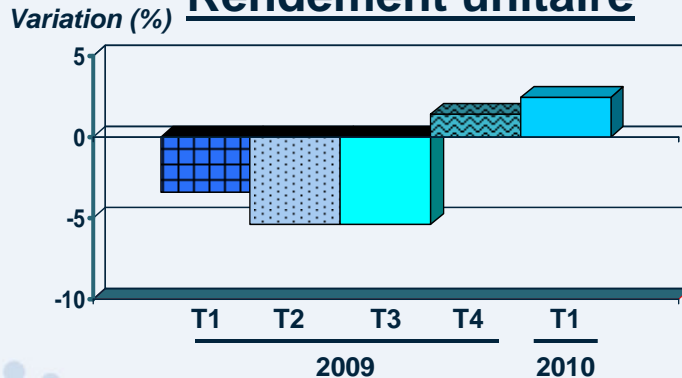
Capacité (en SMO)



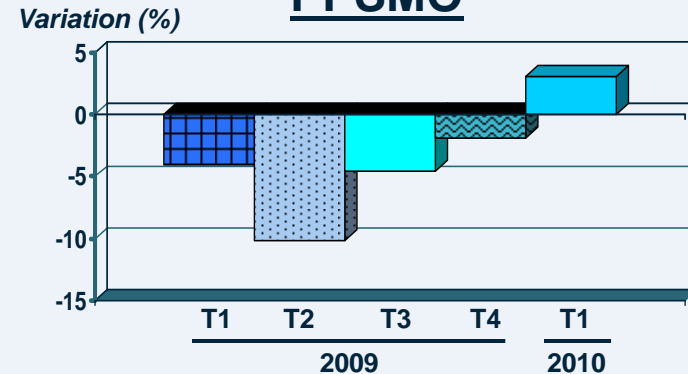
Coefficient d'occupation



Rendement unitaire



PPSMO

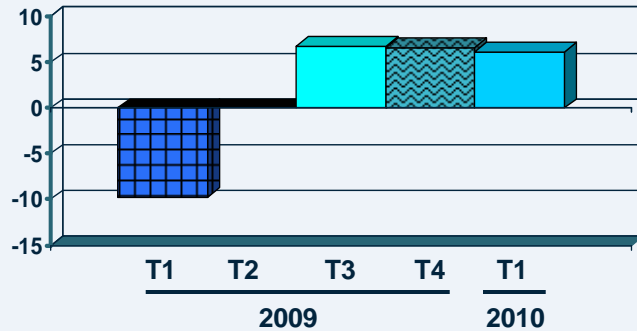


Lignes transatlantiques – Hausse de 0,1 % des PPSMO

Variation sur 12 mois

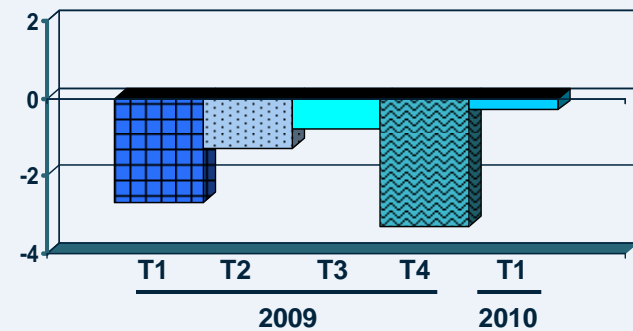
Capacité (en SMO)

Variation (%)



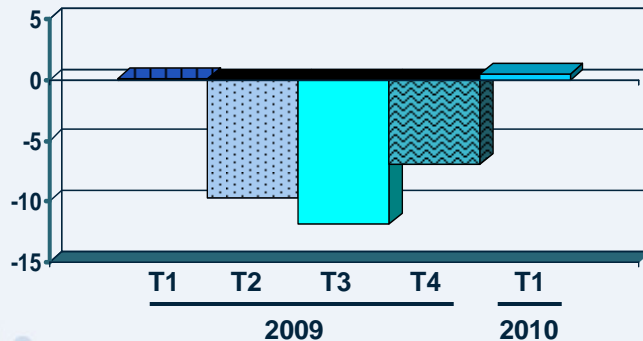
Coefficient d'occupation

Variation (en points)



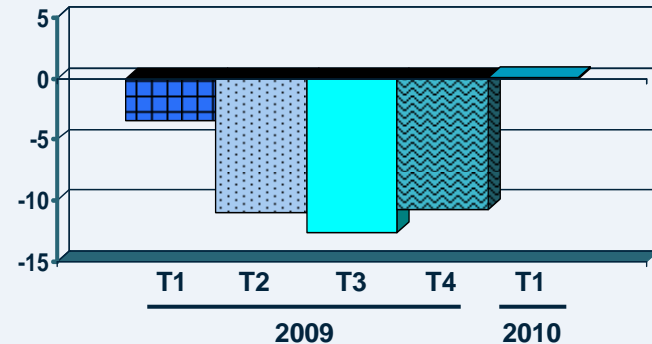
Rendement unitaire

Variation (%)



PPSMO

Variation (%)

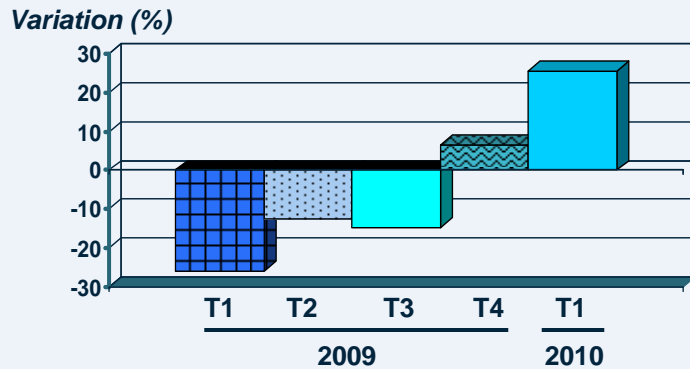


Lignes transpacifiques –

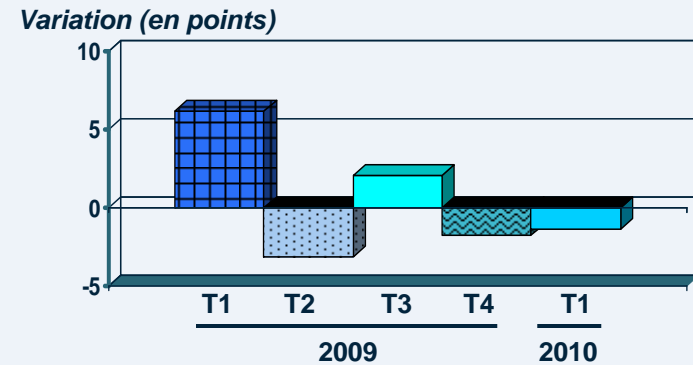
Réduction de 8,8 % des PPSMO attribuable surtout à une diminution du rendement unitaire de 7,4 %, mais aussi au repli du coefficient d'occupation

Variation sur 12 mois

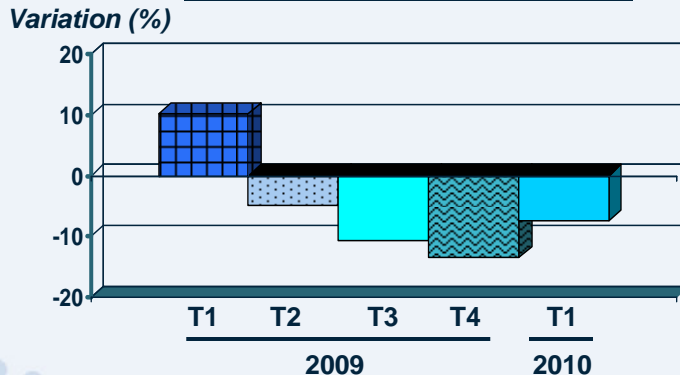
Capacité (en SMO)



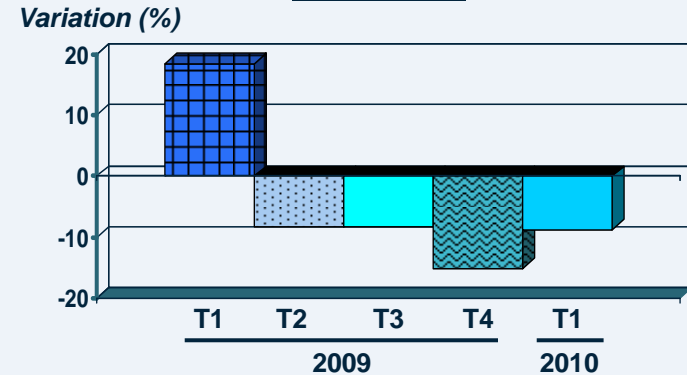
Coefficient d'occupation



Rendement unitaire



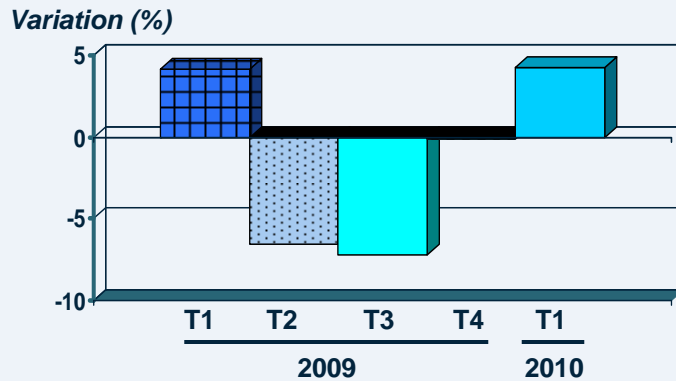
PPSMO



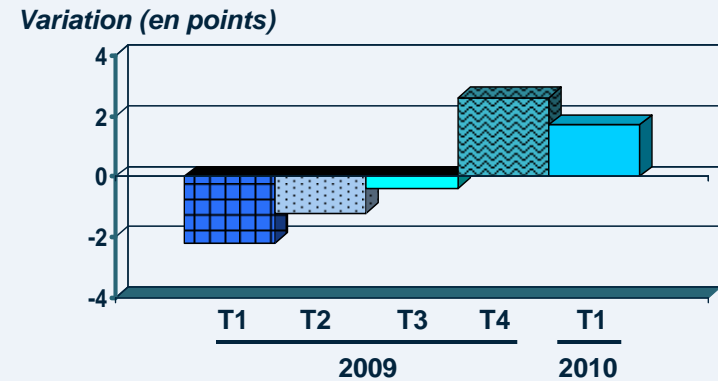
**Pacifique Sud, Antilles, Mexique et Amérique du Sud (Autres) –
Diminution des PPSMO de 4,6 % en raison d'une baisse du rendement
unitaire alors que le coefficient d'occupation augmente de 1,7 point**

Variation sur 12 mois

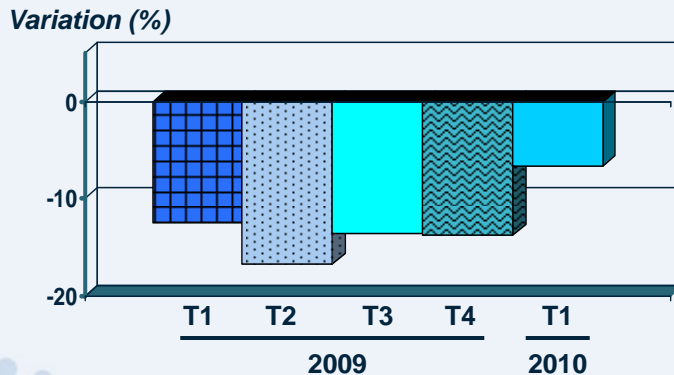
Capacité (en SMO)



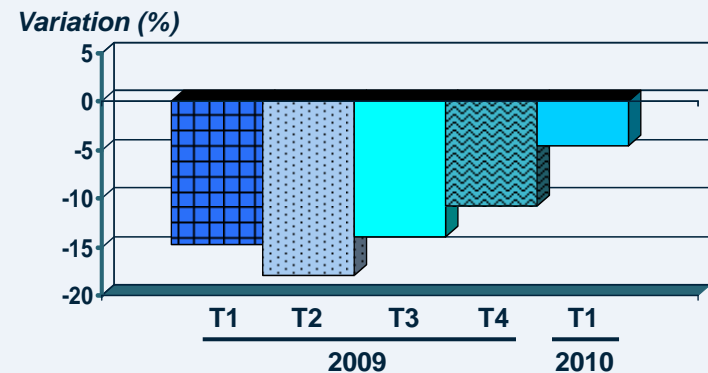
Coefficient d'occupation



Rendement unitaire



PPSMO

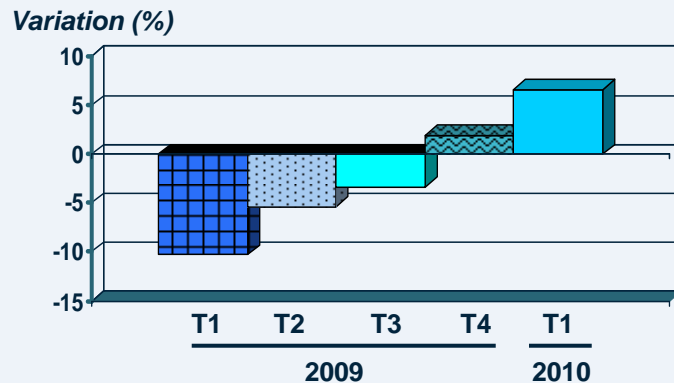


Total –

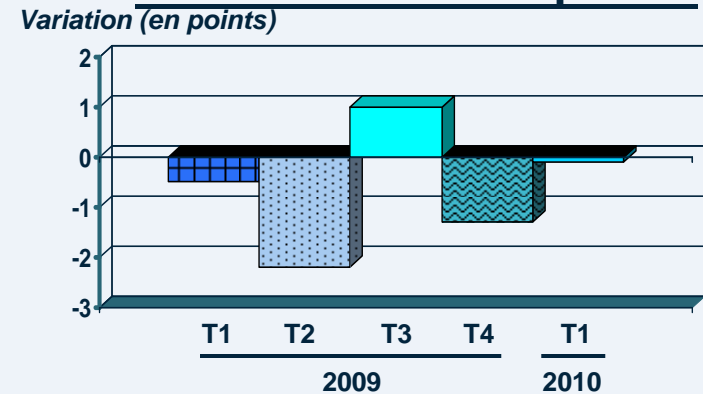
Réduction des PPSMO de 2,3 % en raison surtout d'une diminution du rendement unitaire

Variation sur 12 mois

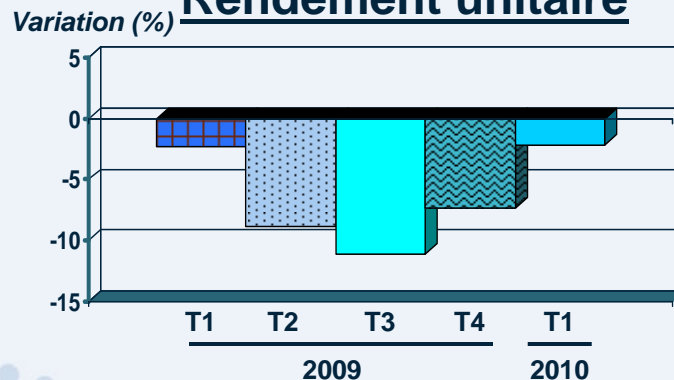
Capacité (en SMO)



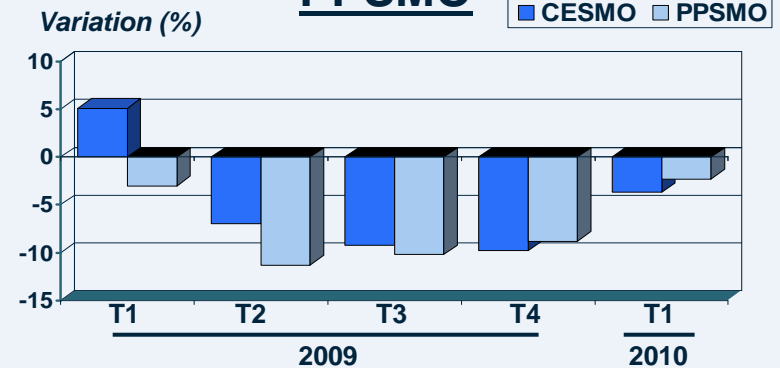
Coefficient d'occupation



Rendement unitaire



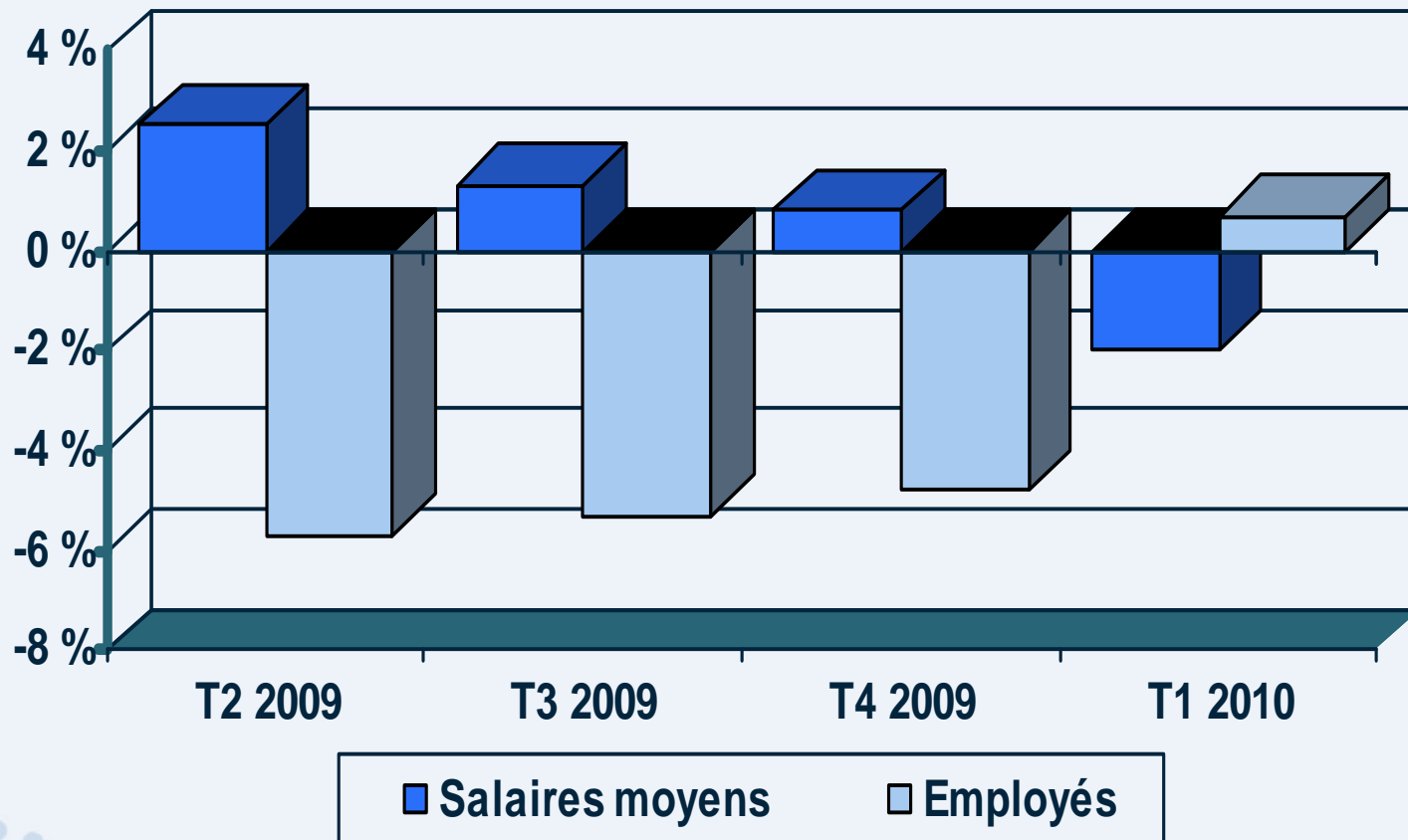
PPSMO



Recul de la charge salariale en raison de la diminution des charges liées aux programmes de réduction de l'effectif – Effectif en hausse de 0,7 %

(Variation sur 12 mois – Salaires moyens et employés)

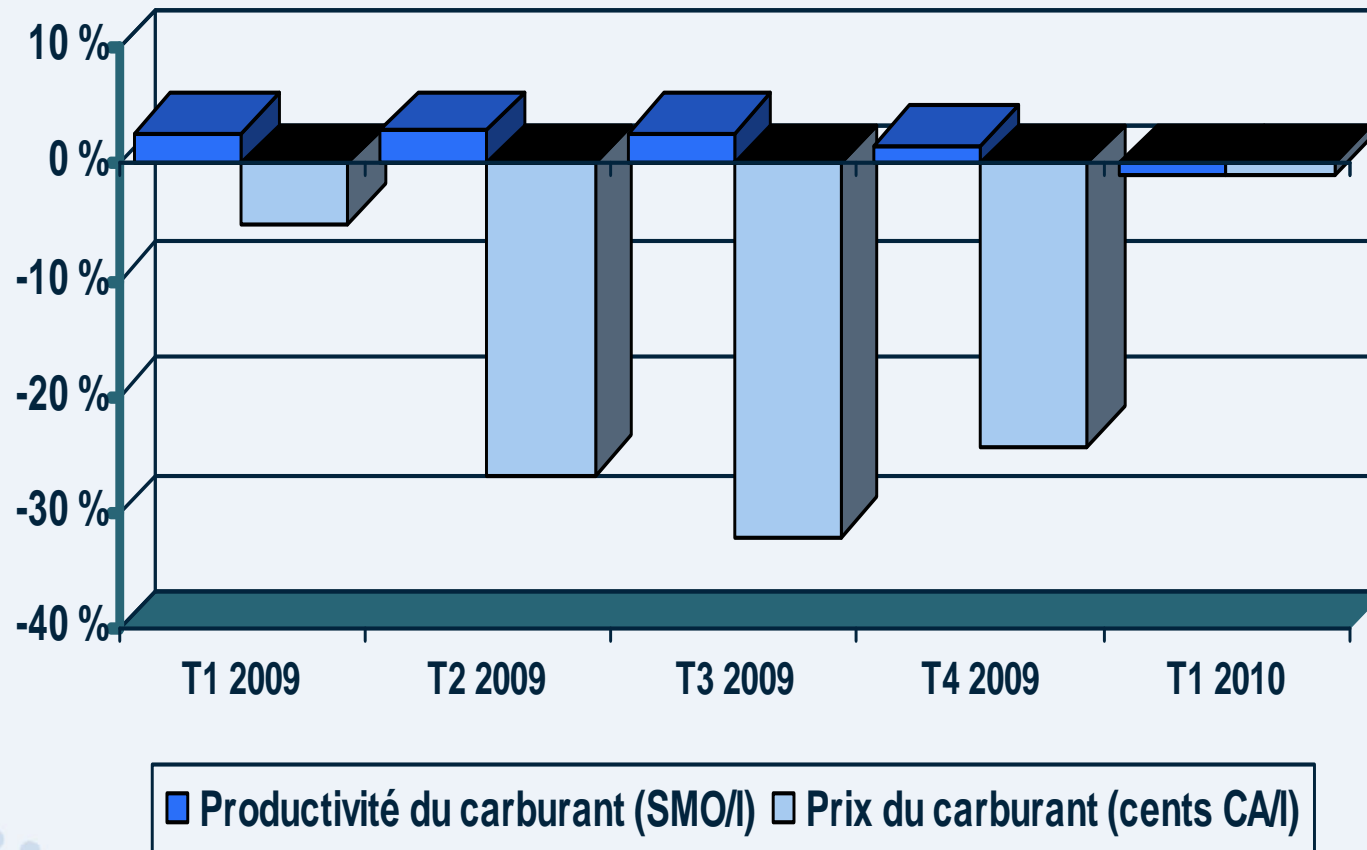
Variation sur 12 mois (%)



Diminution de 1 % du coût du litre de carburant et baisse de productivité de 1,1 % – Hausse de 6,8 % du coût économique du carburant

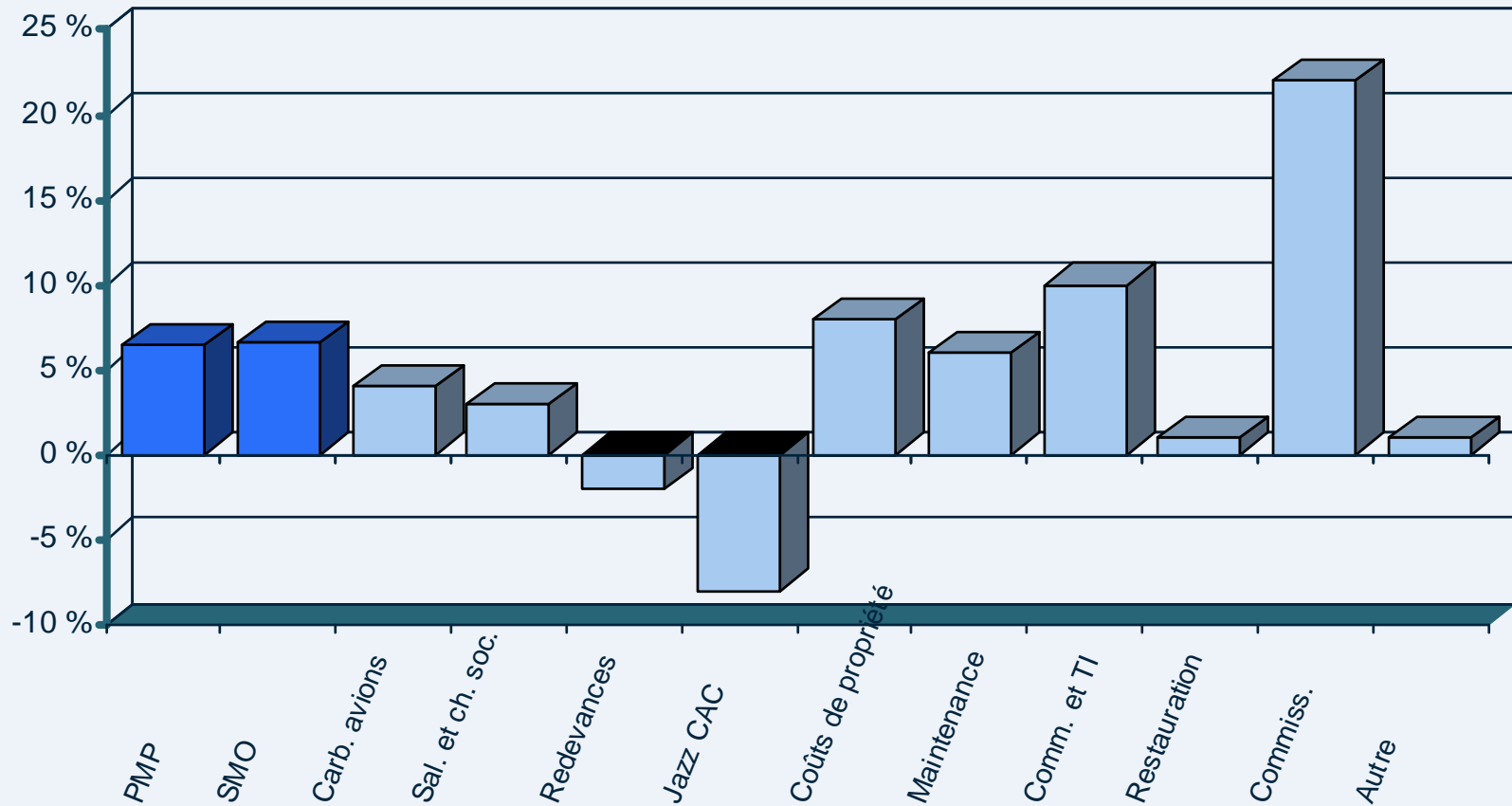
(Productivité du carburant consommé et coût par litre)

Variation sur 12 mois (%)



Augmentation de 66 M\$ des charges d'exploitation en regard d'un accroissement de 6,6 % de la capacité et de la hausse du prix du carburant en glissement annuel – En partie compensée par l'écart de change favorable et l'incidence des initiatives du Programme de transformation des coûts

Variation sur 12 mois (%)

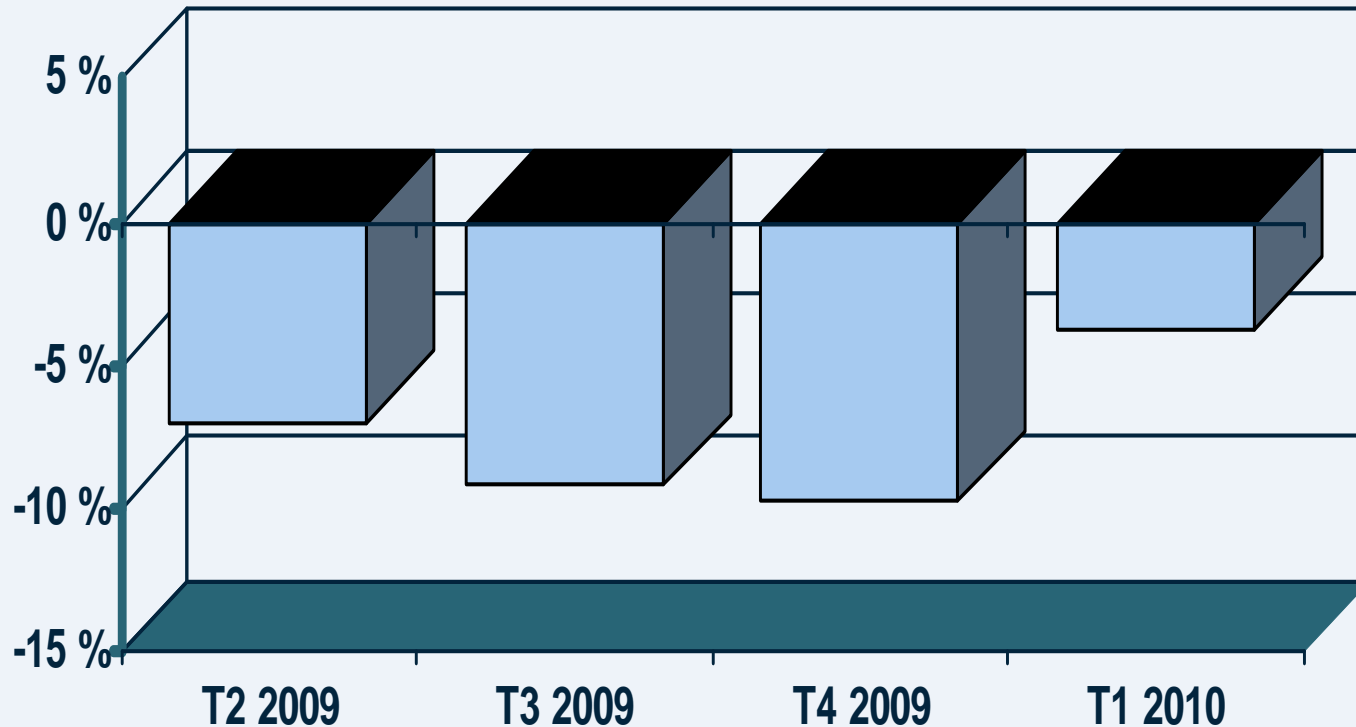


T1 2010/2009

Recul du coût unitaire de 3,7 % – L'écart de change favorable étant le plus grand facteur

(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 d'Air Canada au **aircanada.com** ou celui de SEDAR au **sedar.com**



