

**Troisième trimestre de 2010**

**Résultats financiers**

*4 novembre 2010*



# Table des matières

---

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

# Points saillants de nature financière – Résultats d'exploitation

## Comparaison des T3 de 2010 et 2009

<i>(en millions)</i>	T3 2010	T3 2009	Variation
<b>Produits d'exploitation</b>	3 026 \$	2 670 \$	356 \$
<b>Bénéfice d'exploitation</b>	327 \$	68 \$	259 \$
<b>BAIALA</b>	581 \$	320 \$	261 \$
<b>Bénéfice de la période</b>	<b>261 \$</b>	<b>277 \$</b>	<b>(16) \$</b>
<b>Marge d'exploitation</b>	10,8 %	2,5 %	8,3 PP
<b>Marge BAIALA</b>	19,2 %	12,0 %	7,2 PP
<b>PPSMO (en cents)</b>	14,8	14,1	4,7 %
<b>CESMO (en cents)</b>	14,7	15,4	(4,1) %
<b>CESMO, excl. faite de la charge de carburant (en cents)</b>	10,7	11,3	(5,3) %

Nota : Le bénéfice net au troisième trimestre de 2010 comprend un gain de change de 90 M\$.

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

## Comparaison des T3 de 2010 et 2009

<i>(en millions)</i>	T3 2010	T3 2009	Variation
Flux de trésorerie liés à l'exploitation <sup>(1)</sup>	137 \$	(234) \$	371 \$
Nouvelles immobilisations corporelles	(25) \$	(34) \$	9 \$
Flux de trésorerie disponibles	112 \$	(268) \$	380 \$
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme au 30 septembre	2 173 \$	1 209 \$	964 \$
Ratio emprunts/capitaux propres ajusté au 30 septembre	77,1 %	84,7 %	(7,6) pp

(1) Comprend des liquidités consacrées aux règlements de couverture sur le carburant, aux résiliations et aux primes, aux dépôts de garantie sur couvertures liées au carburant (montant net), à l'excédent de la capitalisation des régimes d'avantages sociaux sur la charge constatée et à la variation du fonds de roulement.

# Charges hors exploitation

## Comparaison des T3 de 2010 et 2009

<i>(en millions)</i>	T3 2010	T3 2009	Variation
Intérêts débiteurs nets	(82) \$	(84) \$	2 \$
Gain sur actifs immobilisés	2 \$	1 \$	1 \$
Gain sur instruments financiers	5 \$	4 \$	1 \$
Autre	- \$	(4) \$	4 \$
<b>Total des produits (charges) hors exploitation</b>	<b>(75) \$</b>	<b>(83) \$</b>	<b>8 \$</b>

# Comparaison des T3 de 2010 et 2009

	Produits (%)	SMO (%)	PMP (%)	Coeff. d'occ. (PP)	Rendement unitaire (%)	PPSMO (%)
Lignes intérieures	↑ 5,9	↑ 0,8	↑ 1,7	↑ 0,7	↑ 4,1	↑ 5,0
Lignes transfrontalières	↑ 10,4	↑ 13,3	↑ 12,8	↓ 0,3	↓ 2,3	↓ 2,7
Lignes transatlantiques	↑ 16,3	↑ 12,3	↑ 12,3	-	↑ 3,5	↑ 3,4
Lignes transpacifiques	↑ 37,7	↑ 10,9	↑ 17,1	↑ 4,8	↑ 17,5	↑ 24,1
Lignes d'Amérique latine et autres	↑ 18,2	↑ 10,7	↑ 13,8	↑ 2,3	↑ 3,7	↑ 6,7
<b>Total</b>	<b>↑ 13,4</b>	<b>↑ 8,2</b>	<b>↑ 9,7</b>	<b>↑ 1,2</b>	<b>↑ 3,2</b>	<b>↑ 4,7</b>

**Total des charges d'exploitation**      ↑ 3,7%

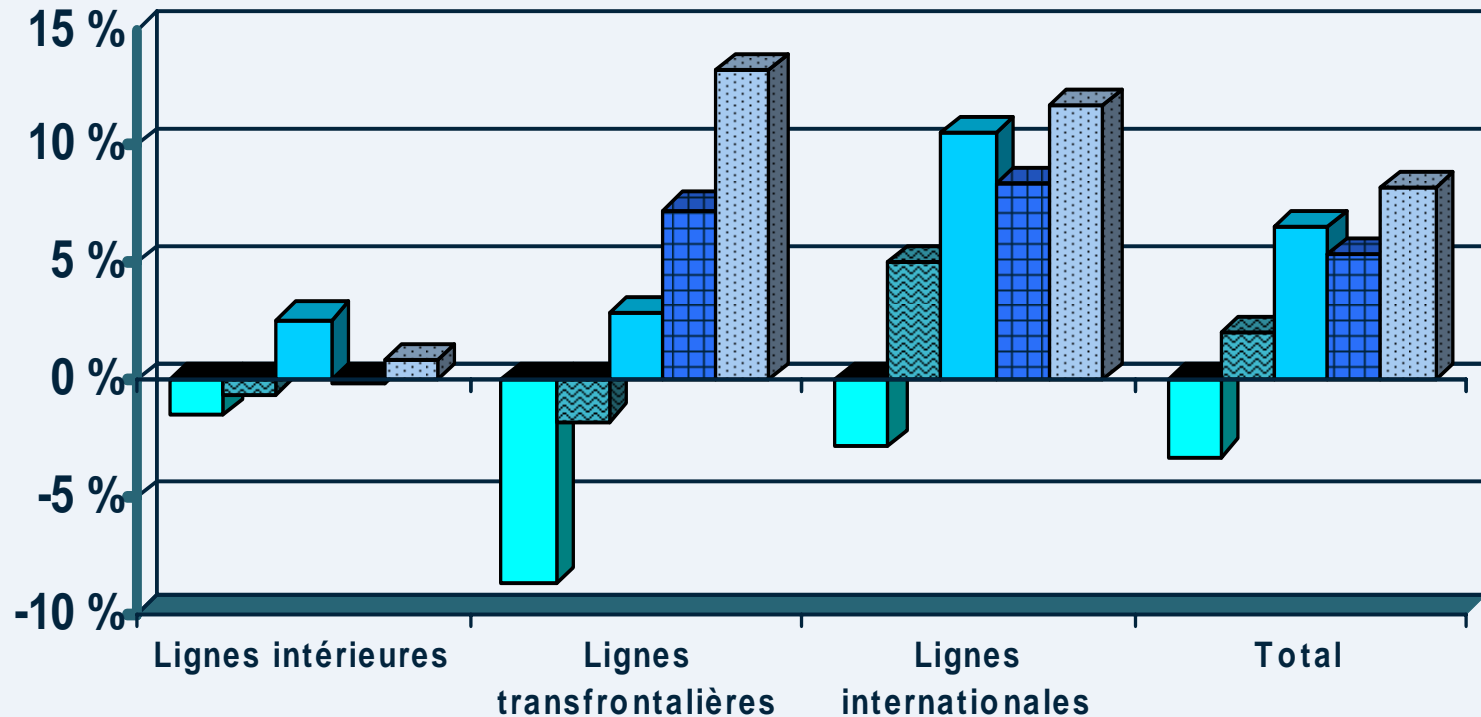
**Total des CESMO**      ↓ 4,1 %

**Total des CESMO, excl, faite de la charge de carburant**      ↓ 5,3 %

# Augmentation de la capacité réseau de 8,2 % – Hausse de la capacité des vols intérieurs de 0,8 % et de celles des vols transfrontaliers et internationaux de 12,0 % chacune

(Variation de la capacité sur 12 mois)

Variation des SMO (%)

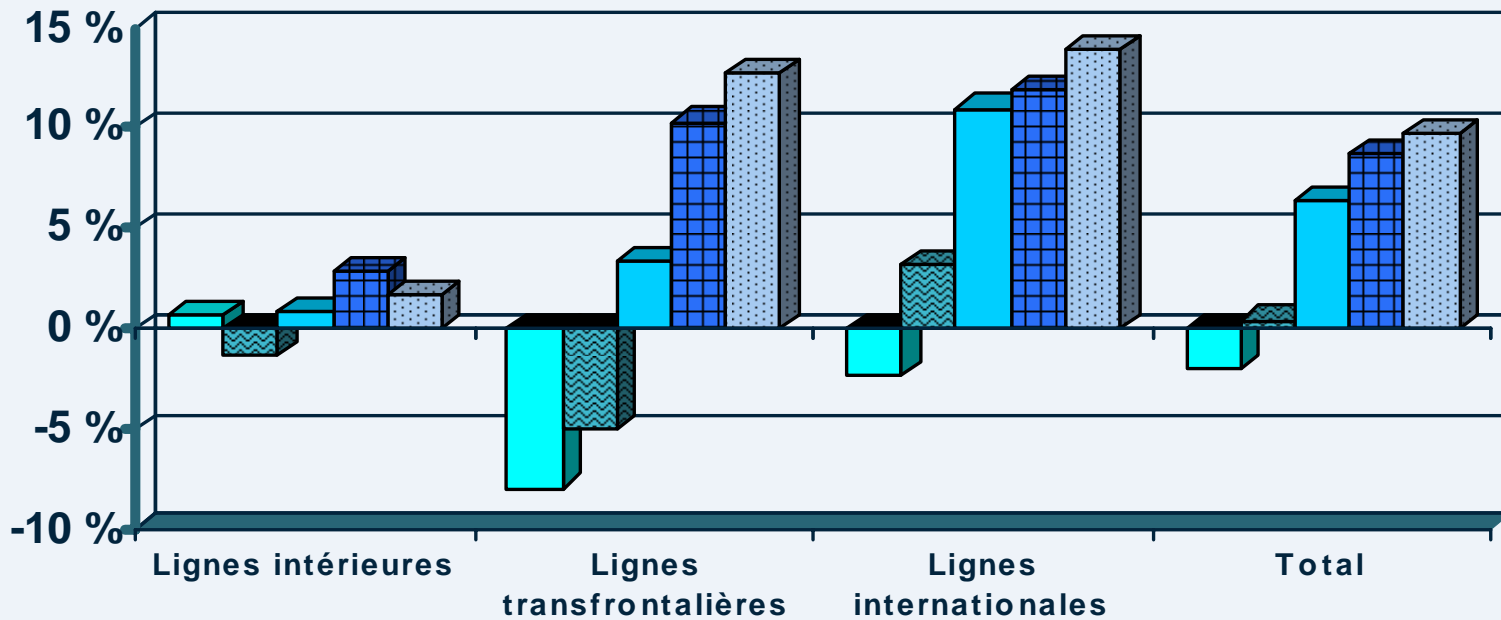


■ T3 2009/2008 ■ T4 2009/2008 ■ T1 2010/2009 ■ T2 2010/2009 ■ T3 2010/2009

# Hausse de 9,7 % du trafic réseau, en regard d'une croissance de 8,2 % de la capacité

(Variation du trafic sur 12 mois)

Variation des PMP (%)



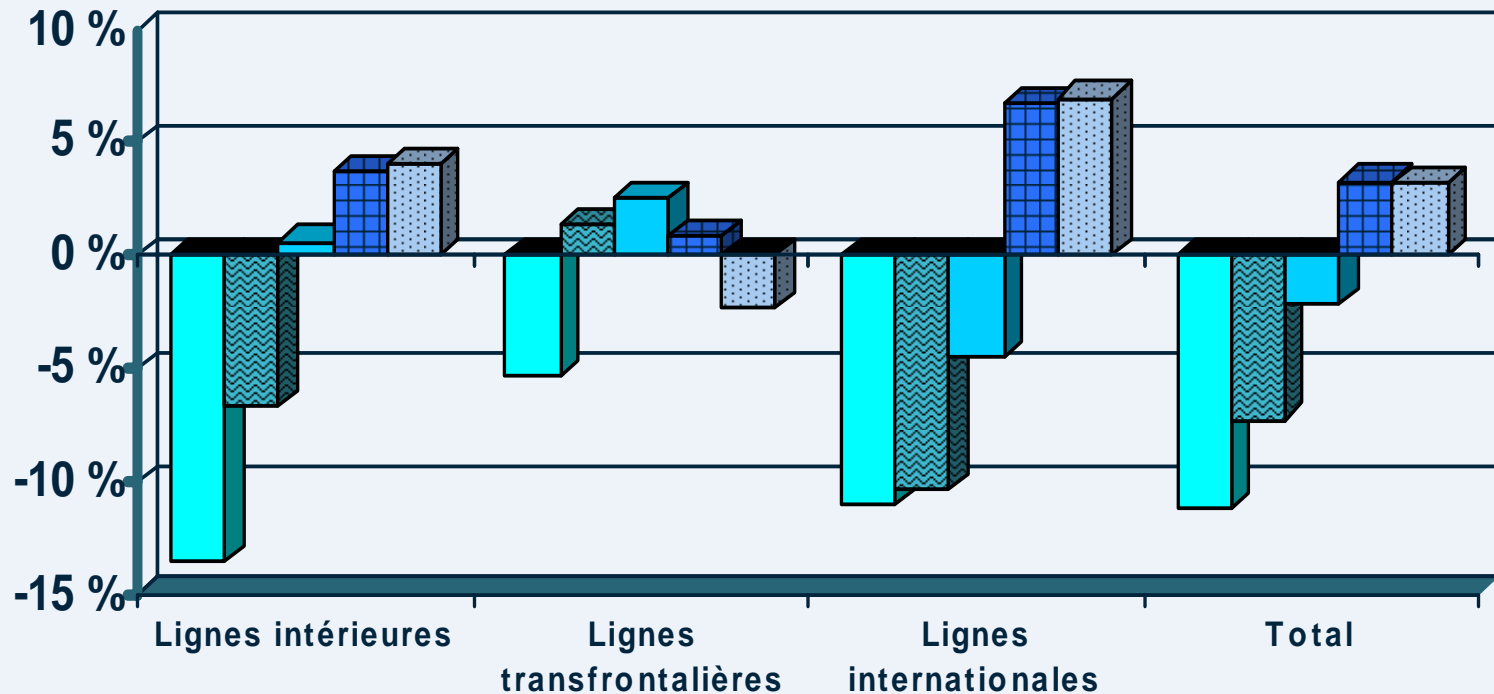
■ T3 2009/2008 ■ T4 2009/2008 ■ T1 2010/2009 ■ T2 2010/2009 ■ T3 2010/2009



# Augmentation du rendement unitaire de 3,2 % malgré l'effet défavorable des devises

(Variation du rendement unitaire sur 12 mois)

Variation du rendement unitaire (%)

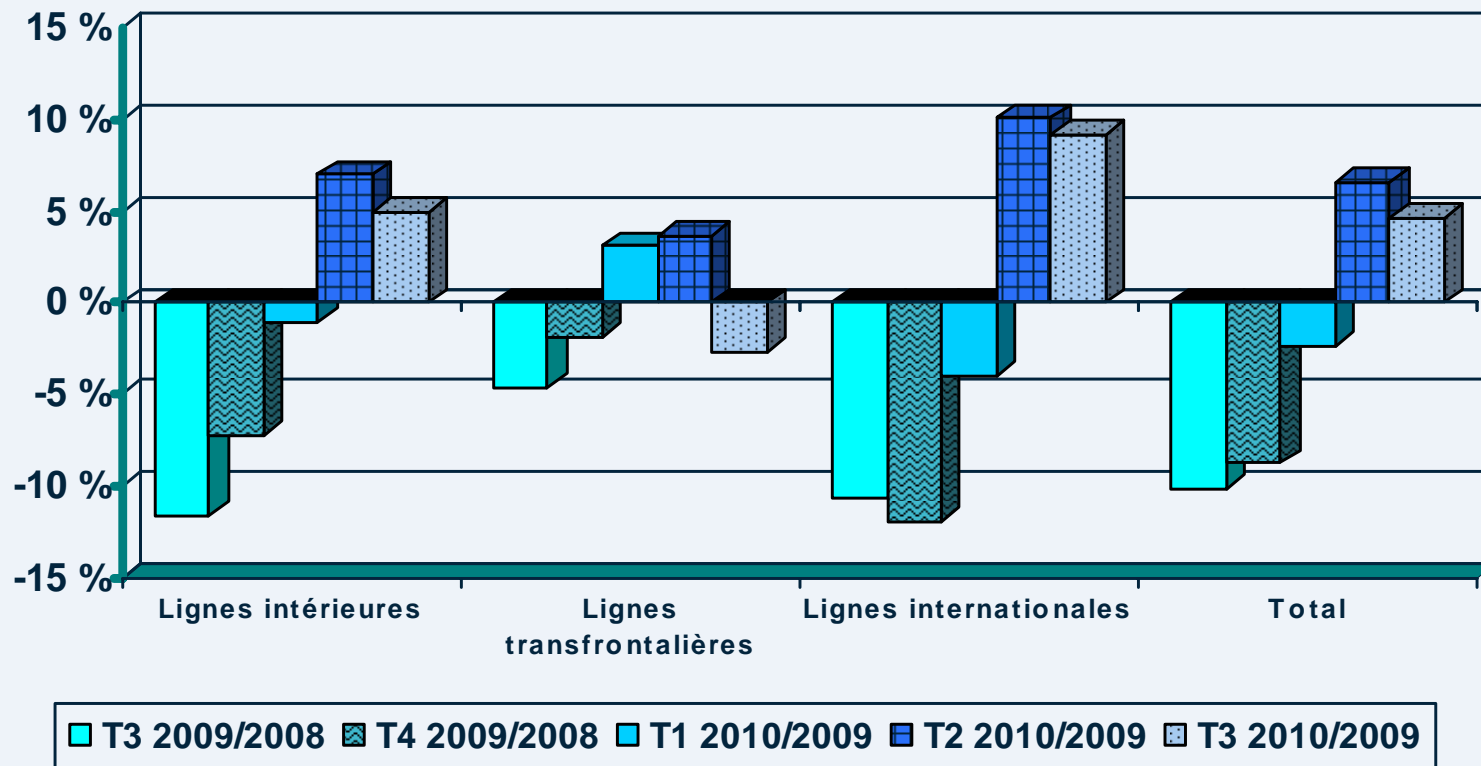


■ T3 2009/2008 ■ T4 2009/2008 ■ T1 2010/2009 ■ T2 2010/2009 ■ T3 2010/2009

# Accroissement de 4,7 % des PPSMO réseau, attribuable à une hausse de 3,2 % du rendement unitaire et à un gain de 1,2 point du coefficient d'occupation – Lignes transpacifiques : augmentation importante de 24 % en glissement annuel

(Variation des PPSMO sur 12 mois)

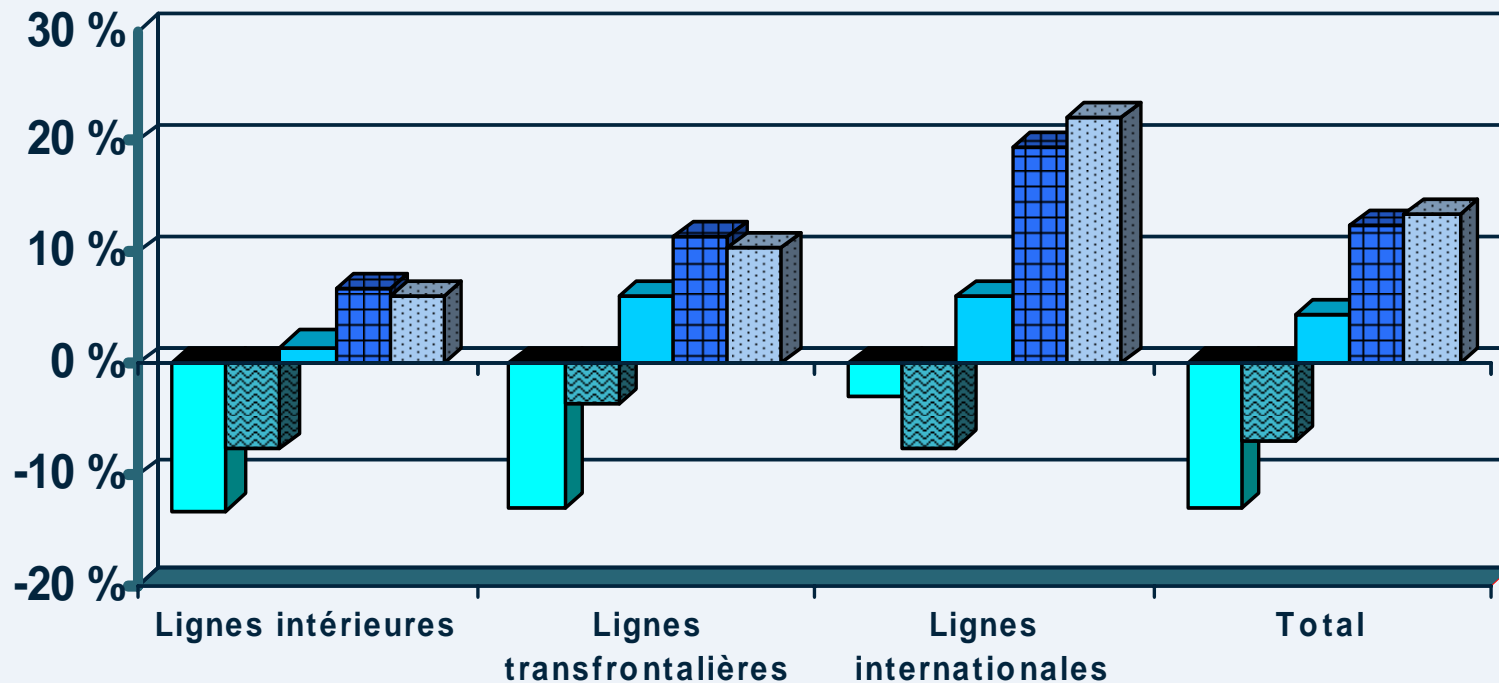
*Variation des PPSMO (%)*



# Augmentation de 13,4 % des produits passages réseau, attribuable à une hausse de 9,7 % du trafic ainsi qu'à une amélioration de 3,2 % du rendement unitaire

(Variation des produits passages sur 12 mois)

*Variation des produits (%)*



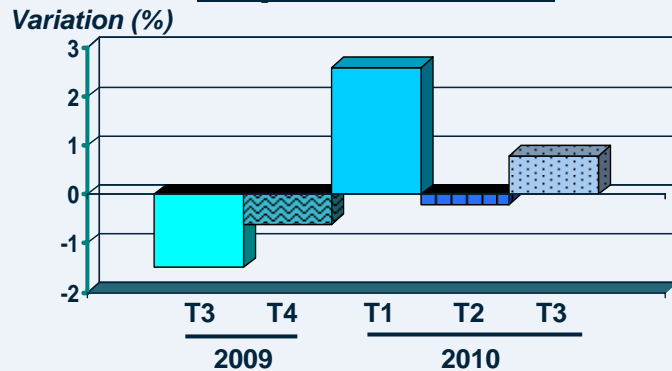
■ T3 2009/2008 ■ T4 2009/2008 ■ T1 2010/2009 ■ T2 2010/2009 ■ T3 2010/2009

# Lignes intérieures –

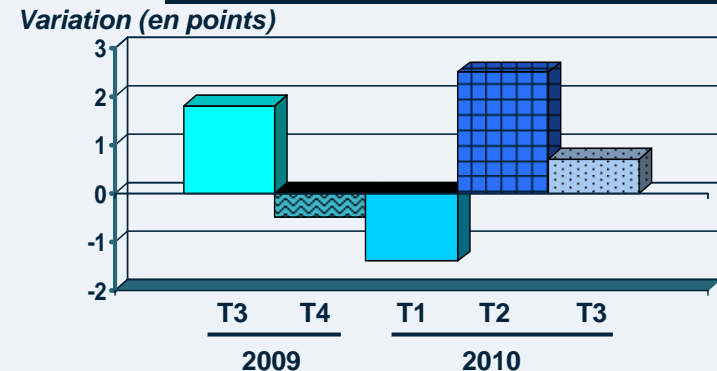
Hausse de 5,0 % des PPSMO, en raison surtout d'une croissance de 4,1 % du rendement unitaire

## Variation sur 12 mois

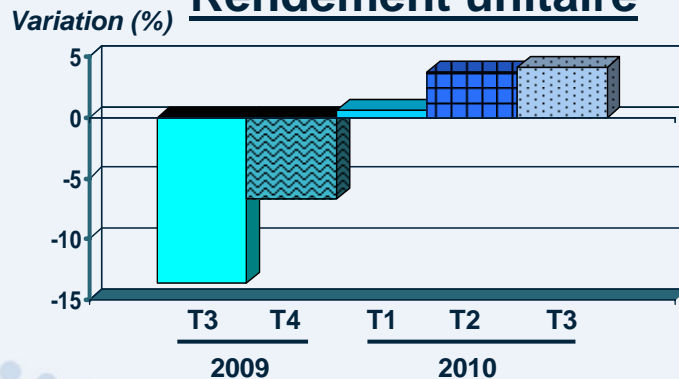
### Capacité (en SMO)



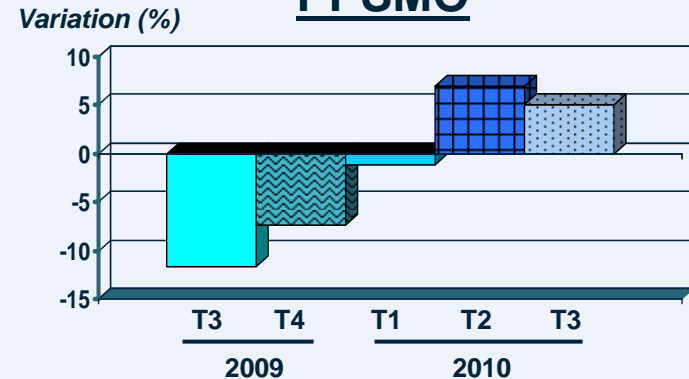
### Coefficient d'occupation



### Rendement unitaire



### PPSMO



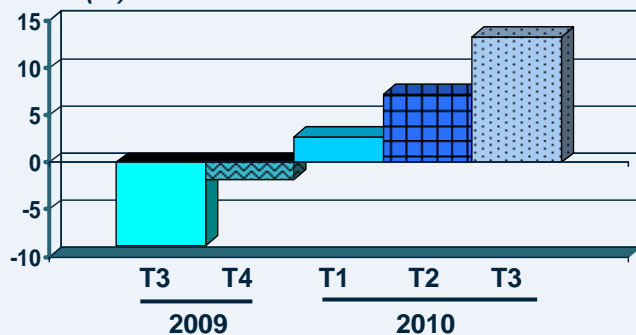
# Lignes transfrontalières –

Recul de 2,7 % des PPSMO en raison surtout d'une diminution de 2,3 % du rendement unitaire

## Variation sur 12 mois

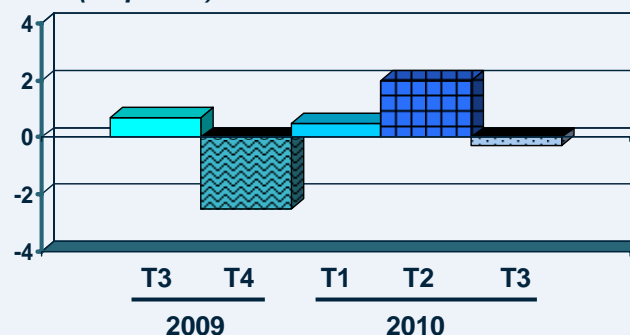
### Capacité (en SMO)

Variation (%)



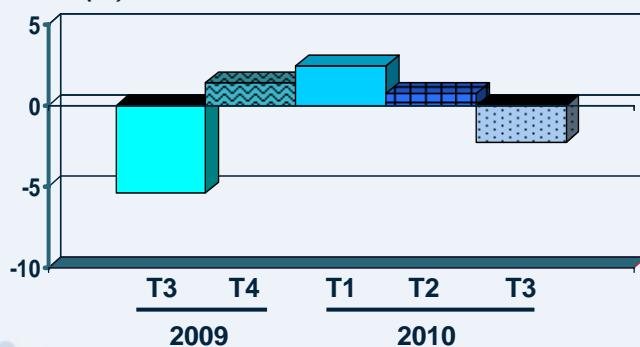
### Coefficient d'occupation

Variation (en points)



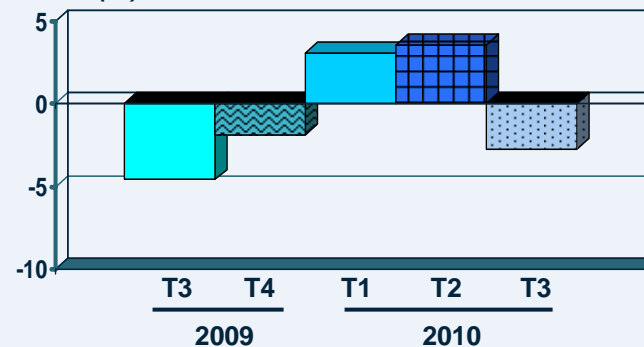
### Rendement unitaire

Variation (%)



### PPSMO

Variation (%)



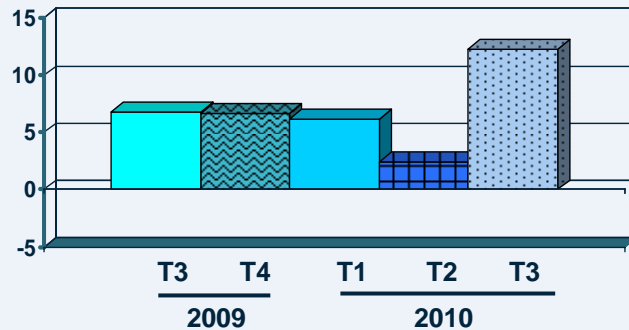
# Lignes transatlantiques –

Augmentation des PPSMO de 3,4 % en raison d'une hausse de 3,5 % du rendement unitaire

## Variation sur 12 mois

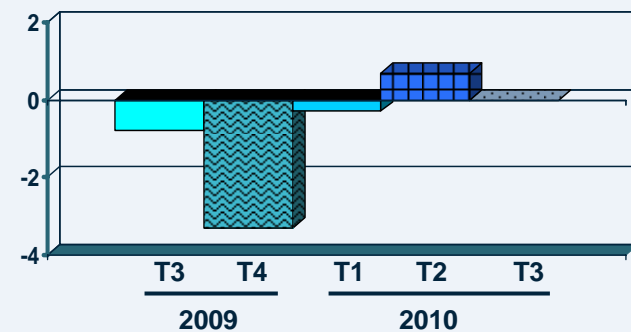
### Capacité (en SMO)

Variation (%)



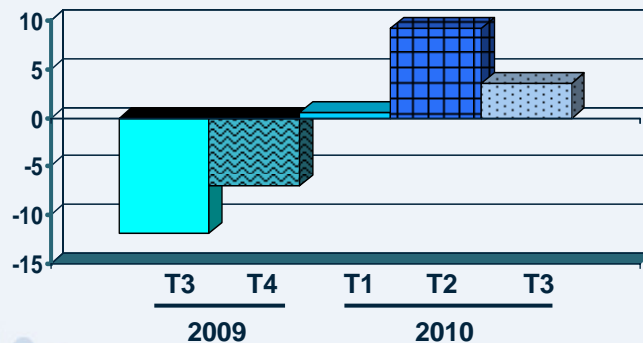
### Coefficient d'occupation

Variation (en points)



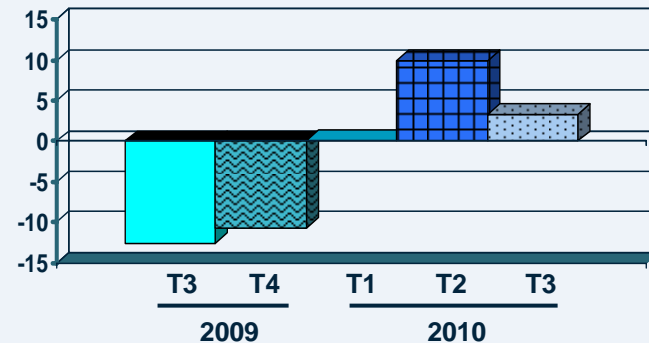
### Rendement unitaire

Variation (%)



### PPSMO

Variation (%)

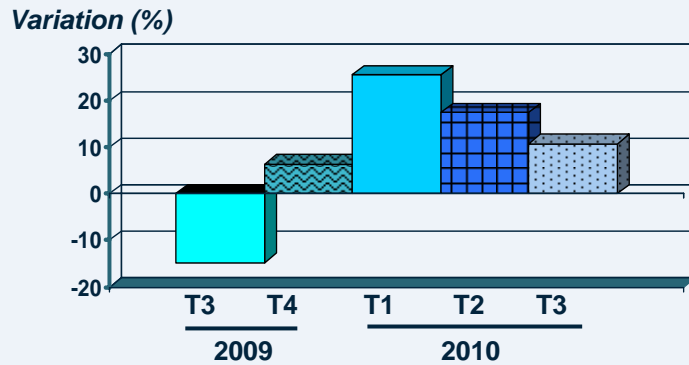


# Lignes transpacifiques –

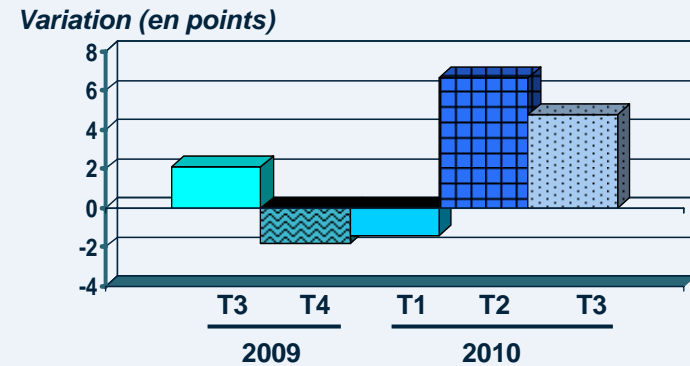
Croissance de 24,1 % des PPSMO, par suite d'une hausse de 17,5 % du rendement unitaire et d'un gain de 4,8 points du coefficient d'occupation

## Variation sur 12 mois

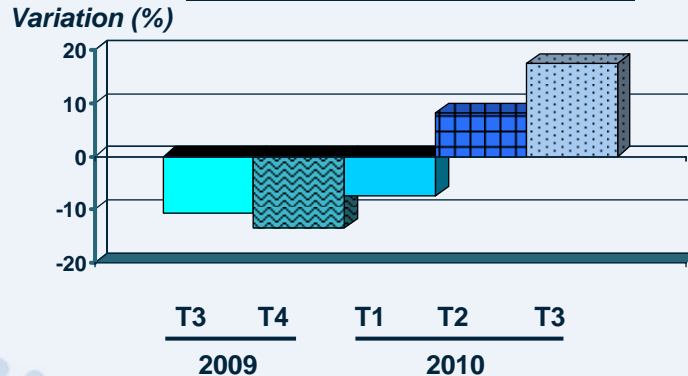
### Capacité (en SMO)



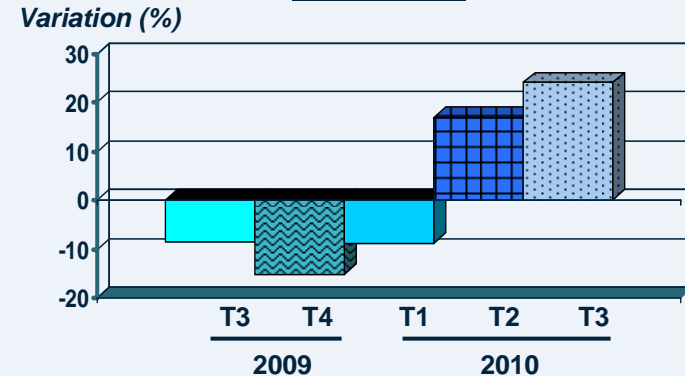
### Coefficient d'occupation



### Rendement unitaire



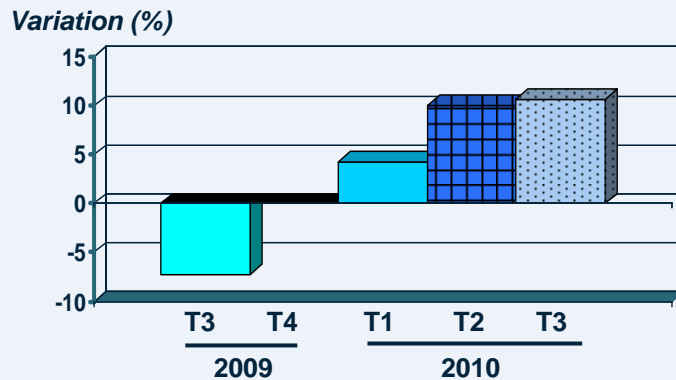
### PPSMO



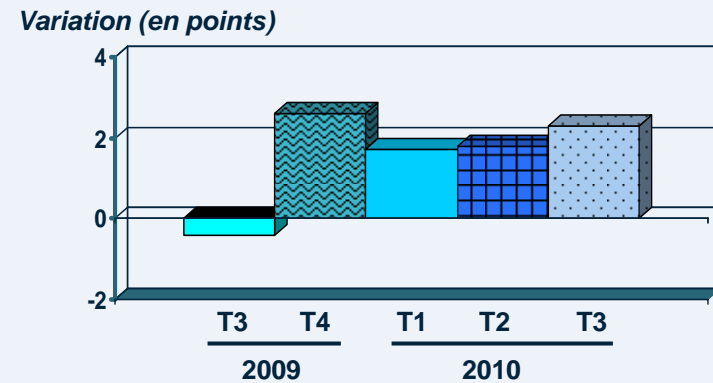
# Australie, Antilles, Mexique et Amérique du Sud (Autres) – Augmentation de 6,7 % des PPSMO, en raison d'une hausse de 3,7 % du rendement unitaire et d'un gain de 2,3 points du coefficient d'occupation

## Variation sur 12 mois

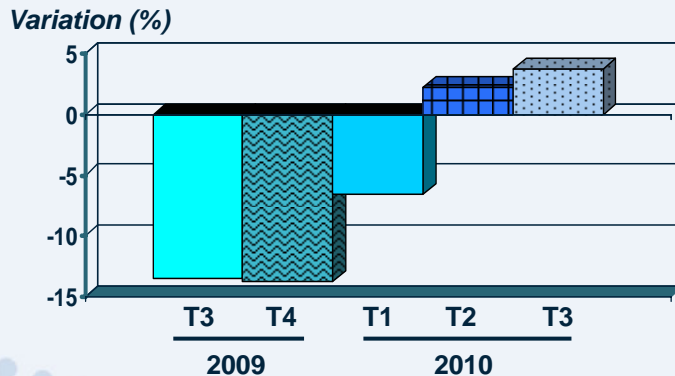
### Capacité (en SMO)



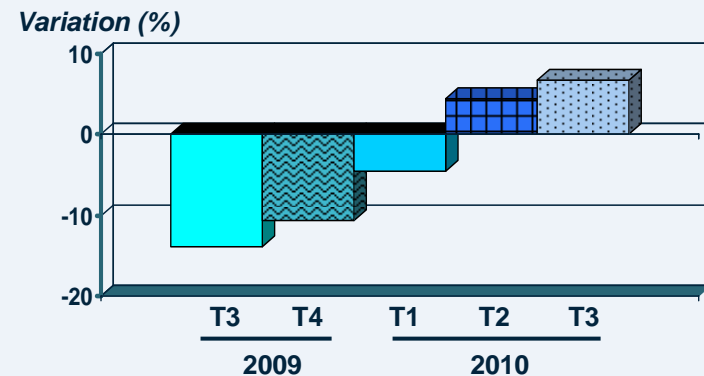
### Coefficient d'occupation



### Rendement unitaire



### PPSMO



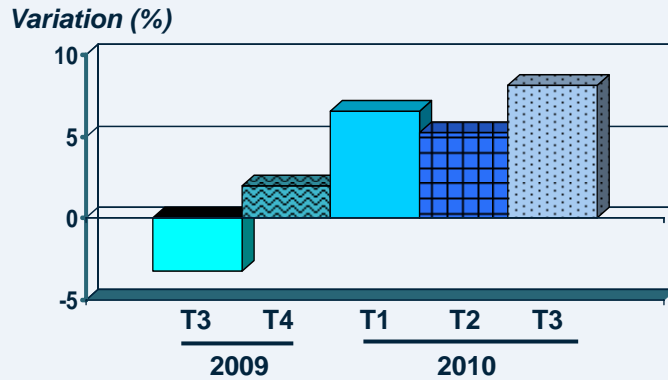


# Total –

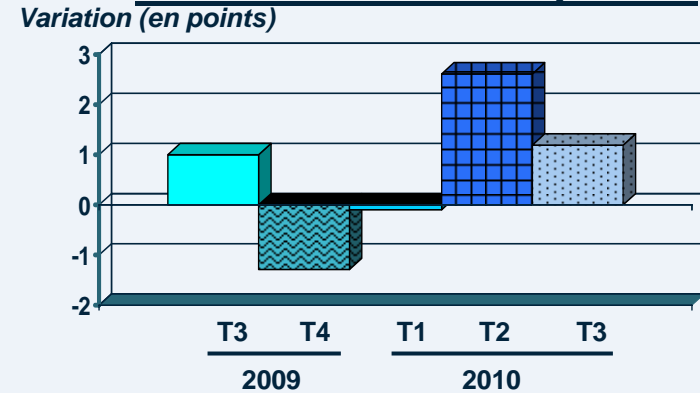
Hausse de 4,7 % des PPSMO, en raison d'une croissance de 3,2 % du rendement unitaire et d'un gain de 1,2 point du coefficient d'occupation

## Variation sur 12 mois

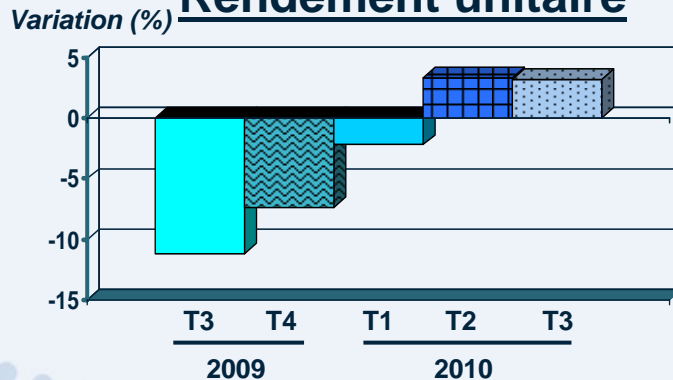
### Capacité (en SMO)



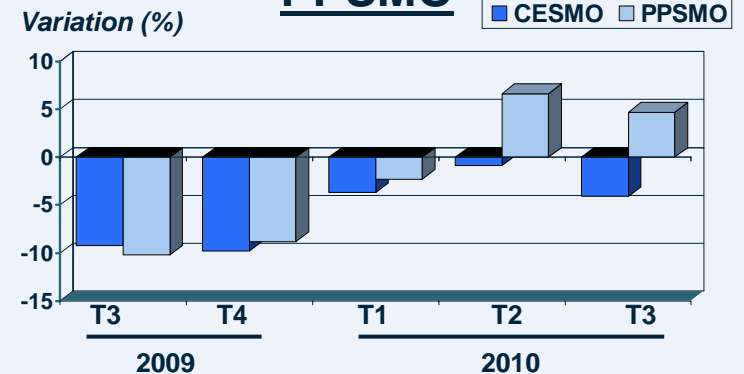
### Coefficient d'occupation



### Rendement unitaire



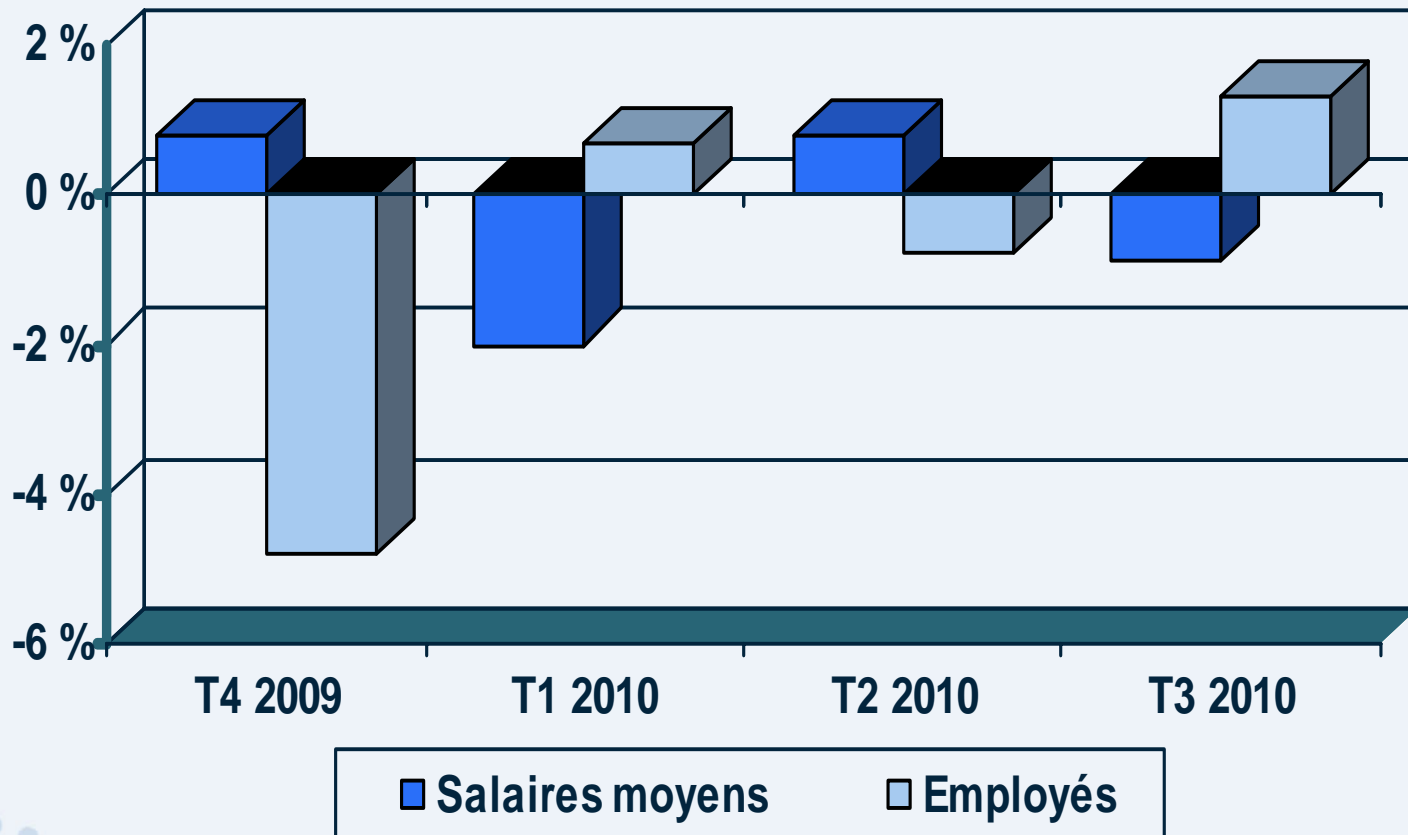
### PPSMO



# Hausse de 8,0 % de la charge salariale, en raison d'une charge de retraite plus importante – Effectif en hausse de 1,3 %

(Variation sur 12 mois – Salaires moyens et employés)

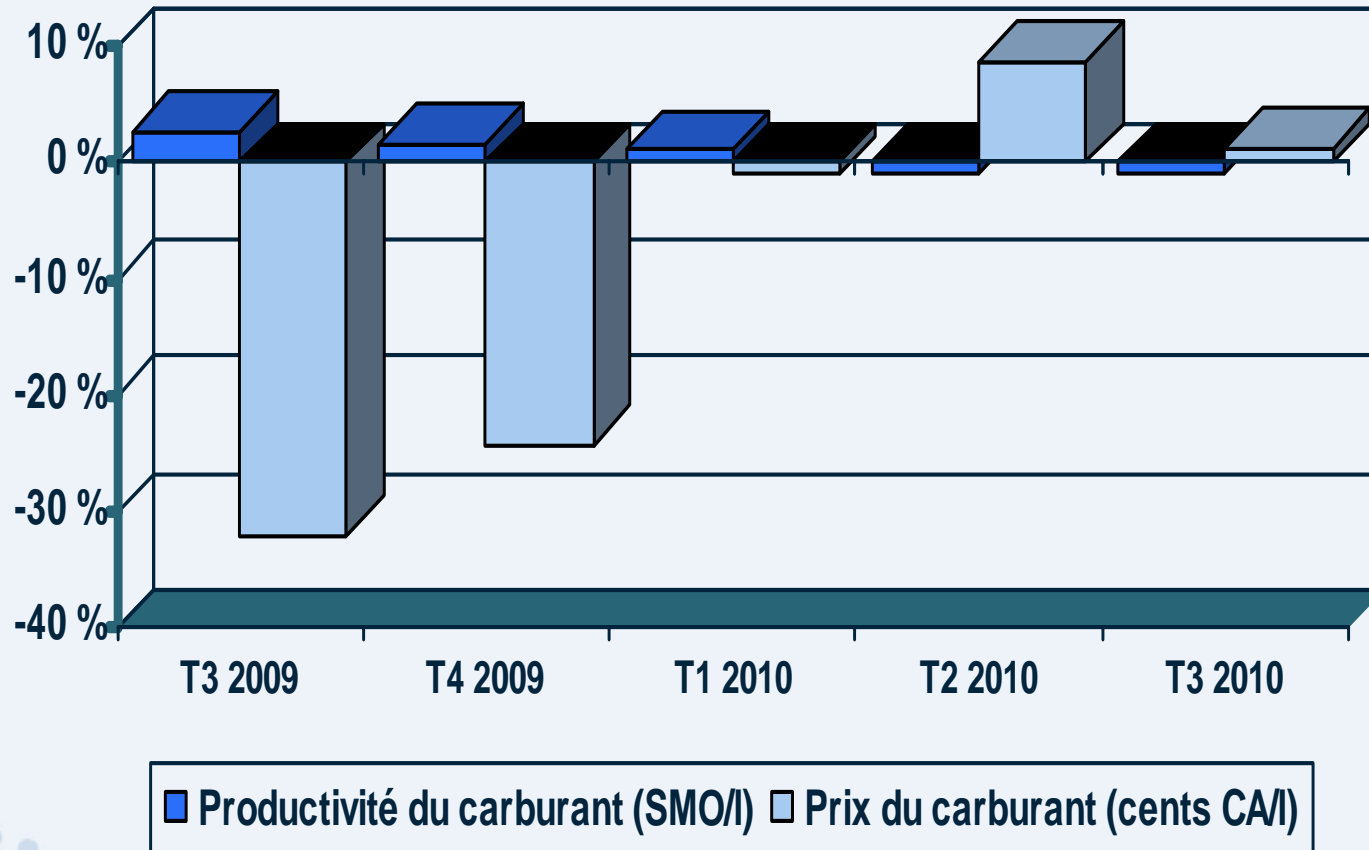
*Variation sur 12 mois (%)*



# Diminution de 2,5 % du coût du litre de carburant – Baisse de 1,9 % de la productivité – Hausse de 7,0 % du coût économique du litre de carburant

(Productivité du carburant consommé et coût par litre)

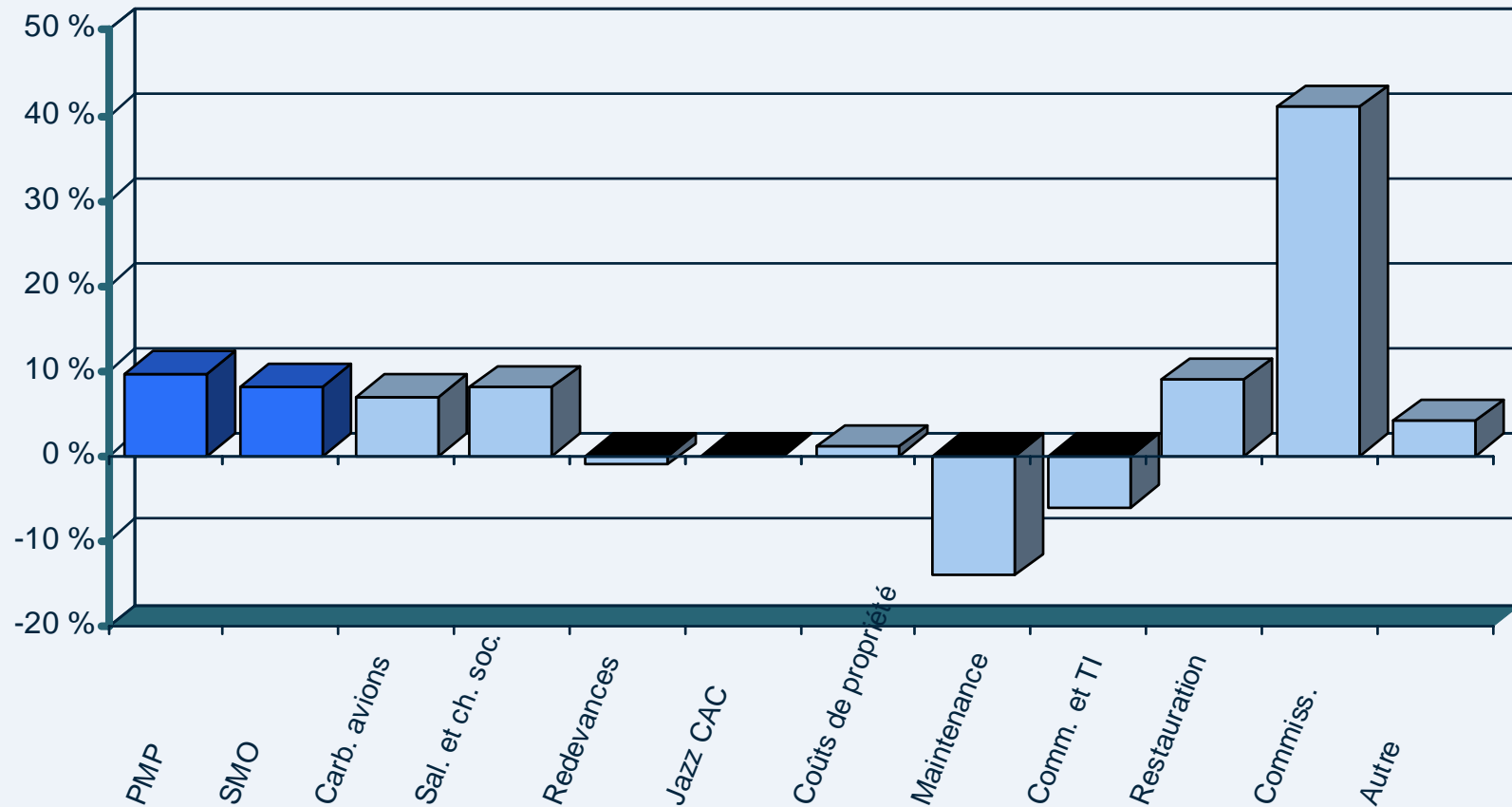
Variation sur 12 mois (%)



**Augmentation de 97 M\$ des charges d'exploitation, en grande partie attribuable à la croissance en SMO de 8,2 %, à la hausse du prix du carburant, à une charge de retraite plus importante et à l'écart de change favorable – En partie compensée par une diminution des charges de maintenance**

---

**Variation sur 12 mois (%)**

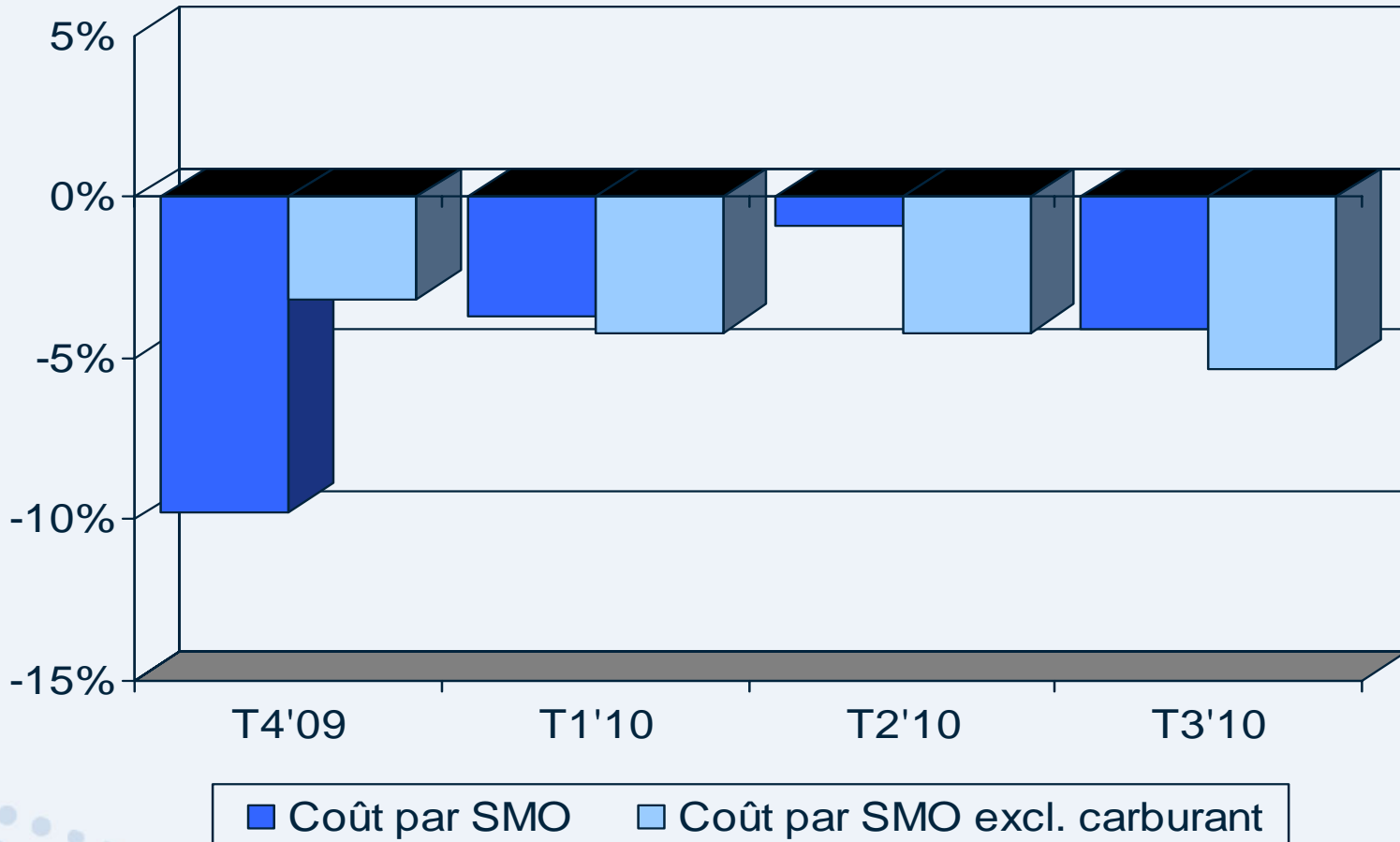


**T3 2010/2009**

# Recul de 4,1 % du coût unitaire – Diminution de 5,3 %, exclusion faite du carburant, l'écart de change favorable, la croissance de la capacité et les initiatives du Programme de transformation des coûts constituant les facteurs les plus déterminants

## (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 du troisième trimestre de 2010 d'Air Canada daté du 4 novembre 2010, consulter le site d'Air Canada au **[aircanada.com](http://aircanada.com)** ou celui de SEDAR au **[www.sedar.com](http://www.sedar.com)**.



