



AIR CANADA

[Communiqués](#)

Air Canada annonce ses résultats du premier trimestre de 2010

Contraction de la perte d'exploitation; progression des produits et du trafic attribuable au regain de l'économie

MONTREAL, le 6 mai /CNW Telbec/ - Air Canada déclare aujourd'hui une perte d'exploitation de 126 M\$ pour son premier trimestre de 2010 par rapport à la perte d'exploitation de 188 M\$ enregistrée au premier trimestre de 2009, soit une amélioration de 62 M\$. Les produits d'exploitation d'Air Canada ont crû de 128 M\$ ou de 5 % comparativement au trimestre correspondant de 2009. Le bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement et locations d'avions (BAILLA) s'est établi à 138 M\$, en hausse de 81 M\$ par rapport au premier trimestre de 2009.

Air Canada déclare une perte nette de 85 M\$ pour son premier trimestre de 2010, montant qui tient compte d'un gain de change de 100 M\$, contre une perte nette de 400 M\$ au premier trimestre de 2009, y compris une perte de change de 101 M\$.

Les produits passages au premier trimestre de 2010 ont progressé de 84 M\$ ou de 4 % par rapport au premier trimestre de 2009, pour se fixer à 2,095 G\$. Cette hausse des produits passages tient à une croissance de 6,4 % du trafic attribuable à la reprise de l'économie et à une progression de 6,6 % de la capacité. La progression de la capacité a été réalisée grâce à une augmentation de 3,1 % du taux d'utilisation des appareils. Le rendement unitaire a reculé de 2,2 % au premier trimestre de 2010, principalement en raison de l'incidence de l'appréciation du dollar canadien sur les produits passages libellés en devises, de la diminution des suppléments carburant en glissement annuel et de l'intensification des incitatifs tarifaires visant à stimuler la demande. Au premier trimestre de 2010, la remontée du dollar canadien en glissement annuel explique la contraction de 61 M\$ des produits passages libellés en devises par rapport au premier trimestre de 2009. Toujours au premier trimestre de 2010, les produits passages tirés de la cabine de haut rapport ont crû de 58 M\$ ou de 14,9 %; ils représentaient près de 70 % de l'augmentation totale des produits passages. L'accroissement des produits tirés de la cabine de haut rapport tient à l'amplification de 10,6 % du trafic et à l'amélioration de 3,9 % du rendement unitaire en regard du premier trimestre de 2009. Bien que les produits tirés de la cabine de haut rapport soient en net progrès par rapport au premier trimestre de 2009, ils demeurent en deçà du niveau atteint au premier trimestre de 2008. Les produits passages par siège-mille offert (PPSMO) ont diminué de 2,3 % par rapport au premier trimestre de 2009, en raison principalement de la baisse des rendements unitaires du réseau, le coefficient d'occupation du réseau étant demeuré essentiellement stable par comparaison au trimestre correspondant de 2009.

Les charges d'exploitation du trimestre ont augmenté de 66 M\$ ou de 3 % par rapport au premier trimestre de 2009, majoration essentiellement attribuable à la croissance de la capacité et à la hausse des prix du carburant en glissement annuel. L'incidence de l'affermissement du dollar canadien et, dans une moindre mesure, les retombées bénéfiques des mesures de compression des coûts ont en partie atténué cette augmentation des charges d'exploitation. Par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent, l'effet de la plus grande vigueur du dollar canadien au premier trimestre de 2010 sur les charges libellées en devises (principalement en dollars américains) explique la réduction de 162 M\$ du total des charges d'exploitation.

Le coût unitaire, mesuré en charges d'exploitation par siège-mille offert (CESMO), a régressé de 3,7 % comparativement au premier trimestre de 2009. Exclusion faite de la charge de carburant, les CESMO se sont contractées de 4,2 % en glissement annuel, par suite surtout de l'incidence favorable du taux de change. Le fléchissement de 4,2 % des CESMO, exclusion faite de la charge de carburant, pour le premier trimestre de 2010 se situe dans la fourchette de 3,5 % à 4,5 % que projetait Air Canada dans son communiqué de presse du 10 février 2010.

Pour son premier trimestre de 2010, Air Canada déclare une perte avant ajustement de 0,31 \$ par action (après dilution). Après ajustement, la compagnie aérienne a inscrit une perte de 0,62 \$ par action (après dilution) au premier trimestre de 2010. Cet ajustement du résultat par action vise à en retrancher le gain de change de 100 M\$ d'Air Canada ainsi que la perte sur actifs de 1 M\$ au premier trimestre de 2010.

Au 31 mars 2010, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme d'Air Canada se chiffraient à 1,621 G\$ et représentaient 16 % des produits d'exploitation des douze derniers mois. Au 30 avril 2010, les soldes de trésorerie d'Air Canada s'établissaient à environ 1,7 G\$.

La fermeture de l'espace aérien en Europe du 15 au 20 avril en raison d'un nuage de cendres causé par l'éruption volcanique en Islande a perturbé les horaires des vols transatlantiques d'Air Canada. Une partie des produits passages perdus pourrait être récupérée. Toutefois, à l'heure actuelle, Air Canada estime que leur incidence défavorable sur son résultat d'exploitation du deuxième trimestre se chiffrera approximativement à 20 M\$.

"Je suis heureux d'annoncer qu'en 2010 le premier trimestre, d'ordinaire l'un des plus difficiles pour l'aviation commerciale, a été pour nous synonyme d'amélioration dans plusieurs secteurs clés par rapport à l'an dernier, déclare Calin Rovinescu, président et chef de la direction. La croissance des produits et du trafic, conjuguée à la compression continue des coûts unitaires, a permis de minorer la perte d'exploitation en regard du trimestre correspondant de l'exercice précédent. Les indices de relance économique sont encourageants et on peut s'attendre à l'amélioration graduelle de la demande relative aux vols en classe affaires au cours des douze prochains mois.

"En 2009, nous avons mis l'accent sur la stabilisation et l'accroissement de la trésorerie. Pour 2010, nous avons établi les priorités ci-après. En premier lieu, nous entendons améliorer le chiffre d'affaires et la productivité des coûts unitaires sans pour autant sacrifier la qualité de l'expérience voyage de nos clients. Grâce à son programme de transformation des coûts, Air Canada demeure sur la bonne voie pour réaliser des économies et des réductions de coûts de l'ordre de 270 M\$ d'ici à la fin de 2010, et de 500 M\$ d'ici à la fin de 2011, sur une base annualisée, principalement par le truchement de l'amélioration des procédés internes et de contrats plus favorables avec les fournisseurs.

"En deuxième lieu, pour renforcer notre position de chef de file mondial du transport aérien international, nous souhaitons mettre à profit nos plaques tournantes et nos partenariats en vue d'établir des points de correspondance mondiaux pour les clients de vols intérieurs, transfrontaliers et internationaux. Notre coentreprise transatlantique, appelée A++, est en voie d'être lancée avec United, Continental et Lufthansa. De plus, nous avons instauré de nouveaux services sur les lignes suivantes : Toronto-Copenhague, Toronto/Montréal-Bruxelles, ainsi que Toronto et Montréal vers Barcelone et Athènes, outre St.John's-Londres (Heathrow).

"Pour ce qui est de notre troisième priorité, soit l'amélioration de la qualité du chiffre d'affaires, là encore les résultats sont prometteurs. Même si les produits tirés de la cabine de haut rapport demeurent en deçà des niveaux de 2008, la hausse de 15 % en glissement annuel montre que la demande à l'égard des vols de classe affaires amorce une reprise graduelle et que les clients apprécient la valeur de nos produits de première qualité.

"Quant à la quatrième priorité, qui consiste à attirer de nouveau les clients, elle produit déjà des résultats, comme l'attestent la progression du taux de satisfaction de la clientèle et les distinctions reçues récemment, notamment le titre de "meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord". En outre, elle est directement liée à notre cinquième et dernière priorité, qui est aussi la plus importante, soit la transformation continue de la culture d'entreprise d'Air Canada. Nos réalisations aux Jeux olympiques d'hiver de Vancouver prouvent les progrès accomplis en ce sens. En effet, immensément fiers de leur appartenance au Canada et à Air Canada, nos employés, motivés aussi bien par leur zèle que notre politique de responsabilisation, sont parvenus à traiter un volume sans précédent de clients, de sportifs et de matériel. Encore récemment, ils ont affiché cette même attitude résolue à la suite de la fermeture de l'espace aérien en Europe qui a forcé les transporteurs à annuler des milliers de vols dans le monde entier. Notre personnel a travaillé sans relâche afin d'atténuer les inconvénients pour les passagers et de réagir rapidement sans jamais compromettre la sécurité. Nos clients remarquent ces changements positifs. Je tiens à remercier nos employés, dont le professionnalisme, l'esprit d'entreprise et le travail d'équipe permettent de fidéliser chaque jour la clientèle."

Perspectives actuelles

Pour l'exercice 2010, Air Canada compte accroître sa capacité réseau, exprimée en sièges-milles offerts (SMO), de 4 % à 6 % par rapport à l'exercice 2009. Pour l'ensemble de 2010, la capacité intérieure en SMO devrait progresser d'au plus 1,5 % (plutôt que de 1,5 % à 2,5 % comme il était projeté dans le communiqué de presse d'Air Canada du 10 février 2010) par rapport à l'exercice 2009. La compagnie aérienne a ajusté la projection relative à sa capacité intérieure en SMO par rapport à sa prévision antérieure pour mieux accorder sa capacité avec la demande passages prévue. Pour le deuxième trimestre de 2010, Air Canada s'attend à relever sa capacité réseau en SMO de 4,5 % à 5,5 % par rapport au deuxième trimestre de 2009.

Pour l'ensemble de 2010, Air Canada s'attend à ce que ses CESMO, exclusion faite de la charge de carburant, reculent de 2 % à 4 % par rapport à celles de l'exercice 2009. Pour le deuxième trimestre de 2010, Air Canada s'attend à voir ses CESMO, exclusion faite de la charge de carburant, se replier de 1,5 % à 2,5 % par rapport au deuxième trimestre de 2009.

Au deuxième trimestre de 2009, Air Canada a lancé, à l'échelle de l'entreprise, un programme de transformation des coûts (PTC) qui vise des initiatives d'accroissement du chiffre d'affaires et de réduction des coûts de 500 M\$ par année d'ici à la fin de 2011. Ces initiatives se répartissent en trois grandes catégories : l'amélioration de contrats (économies de 200 M\$), les améliorations apportées aux procédés opérationnels et à la productivité (économies de 160 M\$) et l'optimisation du chiffre d'affaires (économies de 140 M\$). Ces estimations ont été récemment mises à jour afin de tenir compte du reclassement et des modifications de certaines initiatives. La cible d'Air Canada au titre du PTC est de 270 M\$ pour 2010 et de 500 M\$ d'ici à la fin de 2011, sur une base annualisée. À la date du présent communiqué, Air Canada avait déjà réalisé, sur une base annualisée, des économies de 255 M\$ pour 2010 (objectif de 270 M\$) et de 281 M\$ pour 2011 (objectif de 500 M\$).

Les perspectives qu'entrevoit Air Canada reposent sur les hypothèses qui suivent : l'économie nord-américaine poursuivra sa

lente reprise en 2010; le dollar canadien se négociera en moyenne à 1,02 \$ CA pour 1,00 \$ US au deuxième trimestre de 2010 et pour l'ensemble de cet exercice; le cours moyen du carburant s'établira à 0,72 \$ le litre au deuxième trimestre de 2010 et pour l'ensemble de cet exercice (dans les deux cas, compte tenu des positions de couverture en place).

Le tableau ci-après résume les perspectives susmentionnées ainsi que les hypothèses connexes pour le deuxième trimestre de 2010 et l'exercice 2010.

	Comparaison des exercices 2010 et 2009	Comparaison des deuxièmes trimestres 2010 et 2009

Perspectives actuelles		

Sièges-milles offerts (réseau)	Hausse de 4 % à 6 %	Hausse de 4,5 % à 5,5 %
Sièges-milles offerts (Canada)	Hausse de 0 % à 1,5 %	
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant	Baisse de 2 % à 4 %	Baisse de 1,5 % à 2,5 %

Principales hypothèses		

Taux de change \$ CA/\$ US	1,02	1,02
Prix du carburant en cents par litre (compte tenu des positions de couverture)	72 cents	72 cents
Économie nord-américaine	Poursuite de la lente reprise	Poursuite de la lente reprise

Ces perspectives constituent des énoncés prospectifs, au sens où l'entendent les lois sur les valeurs mobilières applicables, reposant sur diverses hypothèses et exposés à plusieurs risques. On se reportera à cet égard à la "Mise en garde concernant les énoncés prospectifs".

1) Mesures hors PCGR

Air Canada utilise le "résultat par action après ajustement", pour mesurer son rendement tout en excluant les écarts de change. Comme cette mesure n'est pas conforme aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elle n'a pas de sens normalisé, elle ne saurait être comparée à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

Le BAIIALA est une mesure hors PCGR couramment utilisée dans le secteur du transport aérien pour mesurer le bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement et locations d'avions. Cette mesure donne à Air Canada un aperçu de ses résultats d'exploitation avant les coûts de location d'avions et l'amortissement, coûts qui varient sensiblement d'une compagnie aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance son matériel volant et ses autres actifs. Comme le BAIIALA n'est pas une mesure conforme aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'il n'a pas de sens normalisé, il ne saurait être comparé à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

Les états financiers consolidés non vérifiés intermédiaires d'Air Canada et les notes y afférentes ainsi que son rapport de gestion pour le premier trimestre de 2010 peuvent être consultés sur son site au www.aircanada.com et seront déposés sur SEDAR au www.sedar.com. Le lecteur est invité à se reporter au rapport de gestion du premier trimestre de 2010 d'Air Canada pour un rapprochement du BAIIALA au résultat d'exploitation.

Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa Notice annuelle du 26 mars 2010, veuillez consulter le site d'Air Canada au www.aircanada.com ou SEDAR au www.sedar.com.

MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Les communications publiques d'Air Canada peuvent contenir des énoncés prospectifs écrits ou oraux au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. Le présent communiqué en renferme, comme les autres documents déposés auprès des organismes de réglementation et autorités de réglementation des valeurs mobilières. Ces énoncés découlent d'analyses et d'autres renseignements fondés sur la prévision de résultats à venir et 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, dont celles décrites dans le présent communiqué, 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. À terme, 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, les 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 facteurs environnementaux (y compris les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels comme les éruptions volcaniques et les facteurs découlant de sources d'origine humaine), 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 le rapport de gestion du premier trimestre de 2010 d'Air Canada, notamment à la rubrique 12, "Facteurs de risque", de celui-ci, ainsi qu'à la rubrique 19, "Facteurs de risque" du rapport de gestion de 2009 d'Air Canada. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent communiqué représentent les attentes d'Air Canada en date du présent communiqué 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.

Points saillants

Le tableau ci-dessous présente les points saillants de nature financière et statistique d'Air Canada pour les périodes indiquées ci-après.

(en millions de dollars canadiens sauf les montants par action)	Premiers trimestres		Variation (\$)
	2010	2009	
Données financières			
Produits d'exploitation	2 519	2 391	128
Perte d'exploitation	(126)	(188)	62
Charges hors exploitation	(75)	(109)	34
Perte avant participation sans contrôle, écart de change et impôts	(201)	(297)	96
Perte de la période	(85)	(400)	315
Marge d'exploitation (%)	(5,0)%	(7,9)%	2,9 pts
BAILALA(1)	138	57	81
Marge du BAILALA %(1)	5,5 %	2,4 %	3,1 pts
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	1 621	1 087	534
Flux de trésorerie disponibles	215	61	154
Ratio emprunts-capitaux propres ajusté (%)	79,3 %	93,3 %	(14,0)pts
Perte de base et diluée par action	(0,31)\$	(4,00)\$	3,69 \$

Statistiques d'exploitation	Variation		%
	2010	2009	
Passagers-milles payants (PMP) (en millions)	11 692	10 984	6,4
Sièges-milles offerts (SMO) (en millions)	14 727	13 821	6,6
Coefficient d'occupation (%)	79,4 %	79,5 %	(0,1)pt
Produits passages par PMP (en cents)	17,9	18,2	(2,2)
Produits passages par SMO (en cents)	14,2	14,5	(2,3)
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	17,1	17,3	(1,1)

Charges d'exploitation par SMO (CESMO) (en cents)	18,0	18,7	(3,7)
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	13,8	14,4	(4,2)
Effectif moyen (en milliers d'ETP)(2)	22,9	22,7	0,7
Avions en service à la clôture de la période(3)	327	334	(2,1)
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)(4)	9,4	9,1	3,1
Longueur moyenne des étapes (en milles)(4)	856	841	1,9
Prix du litre de carburant (en cents)(5)	70,7	71,4	(1,0)
Consommation de carburant (en millions de litres)	872	827	5,4

1) Voir la rubrique 14, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion d'Air Canada pour le premier trimestre de 2010 daté du 6 mai 2010 pour un rapprochement du BAI/ALA au résultat d'exploitation.

2) Rend compte des équivalents temps plein (ETP) à Air Canada, à l'exclusion des ETP à Jazz et chez des transporteurs tiers exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.

3) Comprend les avions de Jazz visés par le CAC de Jazz.

4) À l'exclusion des vols nolisés et des transporteurs tiers exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité, sauf les avions de Jazz visés par le CAC de Jazz.

5) Compte tenu des frais de transport et déduction faite des résultats de couverture du carburant.

%SEDAR: 00001324EF c9088

Pour plus de renseignements: Renseignements: Isabelle Arthur (Montréal), (514) 422-5788; Angela Mah (Vancouver), (604) 270-5741; Peter Fitzpatrick (Toronto), (416) 263-5576; aircanada.com

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE

