



AIR CANADA

[Communiqués](#)

AIR CANADA ANNONCE SES RÉSULTATS DU TROISIÈME TRIMESTRE DE 2010; Amélioration de 259 M\$ du bénéfice d'exploitation, en hausse de 381 % par rapport au 3e trimestre de 2009

MONTREAL, le 4 nov. /CNW Telbec/ - Air Canada a déclaré aujourd'hui un bénéfice d'exploitation de 327 M\$ pour son troisième trimestre de 2010, comparativement à un bénéfice d'exploitation de 68 M\$ au troisième trimestre de 2009, soit une amélioration de 259 M\$ (+381 %). Le bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement et location d'avions (BAIILA) a atteint 581 M\$, enregistrant une hausse de 261 M\$ (+82 %) par rapport au troisième trimestre de 2009.

"Je me réjouis d'annoncer des résultats excellents pour le troisième trimestre, a déclaré Calin Rovinescu, président et chef de la direction. Cette progression atteste l'efficacité de nos initiatives de production de revenus, en plus de montrer que les mesures de transformation des coûts entreprises par Air Canada sont sur la bonne voie. Qui plus est, notre situation de trésorerie à la fin du trimestre était solide, s'établissant à environ 2,2 G\$, ce qui surpasse les cibles annoncées antérieurement."

Les produits passages ont progressé de 322 M\$ (+13 %) par rapport au troisième trimestre de 2009, grâce à une hausse de 9,7 % du trafic et à un gain de 3,2 % du rendement unitaire. Le relèvement de 8,2 % de la capacité au troisième trimestre de 2010 s'inscrit dans le cadre de l'une des priorités centrales d'Air Canada, à savoir la croissance de son réseau international et la mise à profit de ses plaques tournantes de Toronto et des autres villes canadiennes en tant que lieux de transit mondiaux pour les voyageurs en route vers des destinations intérieures, transfrontalières et internationales. La croissance de la capacité pendant le trimestre est entièrement attribuable à un taux d'utilisation accru des appareils.

La croissance de 107 M\$ des produits tirés de la cabine de haut rapport, soit une hausse de près de 26 % au troisième trimestre de 2010, a été alimentée par une amélioration de 14 % du trafic et de 10 % du rendement unitaire par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent.

"Au troisième trimestre, les produits tirés de la cabine de haut rapport ont représenté près du tiers de l'augmentation totale des produits passages réseau, confirmant l'excellente position dans laquelle se trouve Air Canada pour tirer parti de la reprise des voyages d'affaires parallèlement au regain de l'économie, d'ajouter M. Rovinescu. Nos investissements dans les produits et l'engagement de notre personnel à offrir un service de qualité supérieure portent fruit, comme le démontre l'étude sur les voyages d'affaires au Canada menée par Ipsos-Reid en 2010, dans laquelle 71 % des voyageurs d'affaires canadiens citent Air Canada comme transporteur aérien privilégié. AirCanada améliore ainsi son classement pour la troisième année consécutive. Tous ces facteurs, auxquels s'ajoute le choix d'Air Canada comme "Meilleure compagnie aérienne d'Amérique du Nord" pour 2010 dans le cadre du sondage Skytrax mené auprès de 17 millions de voyageurs aériens, nous ont permis d'obtenir ces excellents résultats trimestriels. Je tiens à remercier les membres de notre personnel dont le travail dévoué aide la Société à atteindre ses objectifs et à offrir des produits et services primés dont nous pouvons tous tirer fierté.

"Les nouvelles lignes internationales ont affiché une bonne performance, à mesure que nous exploitions de nouveaux débouchés au cours du trimestre en déployant plus efficacement notre flotte existante tout en misant sur nos plaques tournantes canadiennes et nos partenariats stratégiques afin de consolider notre réseau mondial", a conclu M. Rovinescu.

Les produits passages par siège-mille offert (PPSMO) ont progressé de 4,7 % par rapport au troisième trimestre de 2009, par suite de la hausse de 3,2 % des rendements unitaires et d'un gain de 1,2 point du coefficient d'occupation. L'appréciation du dollar canadien au troisième trimestre de 2010 par rapport à la période correspondante de 2009 a été à l'origine de la diminution de 98 M\$ des produits passages réseau libellés en monnaies étrangères au troisième trimestre de 2010 et de l'atténuation de 3,8 points du gain des PPSMO. N'eût été de l'effet du change, les PPSMO auraient augmenté de 8,5 %.

Les charges d'exploitation se sont accrues de 97 M\$ (+4 %) comparativement au troisième trimestre de 2009, par suite surtout de l'augmentation de la capacité de 8,2 %, mais aussi de la hausse des prix de base du carburant et des augmentations de la charge de retraite et des commissions versées. Ces augmentations ont été en partie annulées par l'incidence de l'appréciation du dollar canadien vis-à-vis des monnaies étrangères comparativement au troisième trimestre de 2009, laquelle a fait baisser les charges d'exploitation d'environ 70 M\$ par rapport à la période correspondante de 2009, ainsi que par une réduction des charges de maintenance avions en glissement annuel. Les mesures d'économie au titre du programme de transformation des coûts ("PTC") ont aussi permis de comprimer plusieurs catégories de charges d'exploitation, dont les salaires, les frais liés à l'achat de capacité à Jazz, les frais de restauration et fournitures connexes, les redevances aéroportuaires, les technologies de l'information, les services d'escale et les "autres" charges d'exploitation.

Le coût unitaire, mesuré en charges d'exploitation par siège-mille offert (CESMO), a fléchi de 4,1 % au troisième trimestre de 2010 par rapport au troisième trimestre de 2009. Exclusion faite de la charge de carburant, les CESMO ont diminué de 5,3 % en glissement annuel. Les retombées favorables de l'appréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation libellées en monnaies étrangères (surtout en dollars US), l'augmentation de la capacité, qui permet de répartir les coûts fixes de la compagnie aérienne sur un plus grand nombre de sièges-milles offerts, l'effet des mesures d'économie au titre du PTC, ainsi que l'augmentation du taux d'utilisation des appareils et de la longueur moyenne des étapes par rapport au troisième trimestre de 2009 sont autant de facteurs qui ont contribué à la baisse des CESMO en glissement annuel.

Pour son troisième trimestre de 2010, Air Canada déclare un bénéfice net de 261 M\$, qui tient compte d'un gain de change de 90 M\$, contre un bénéfice net de 277 M\$ au troisième trimestre de 2009, lequel tenait compte d'un gain de change de 295 M\$.

Avant ajustement, le résultat dilué d'Air Canada se chiffrait à 0,91 \$ par action pour le troisième trimestre de 2010. Après ajustement, le résultat dilué de la compagnie aérienne s'est établi à 0,64 \$ par action contre une perte diluée de 0,19 \$ par action au troisième trimestre de 2009. Le résultat dilué par action au troisième trimestre de 2010 est ajusté pour exclure le gain de change de 90 M\$ d'Air Canada ainsi qu'un gain sur actifs de 2 M\$. La perte diluée par action au troisième trimestre de 2009 est ajustée pour exclure le gain de change de 295 M\$ d'Air Canada et un gain sur actifs de 1 M\$.

Au 30 septembre 2010, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme d'Air Canada se chiffraient à 2,173 G\$ et représentaient presque 21 % de ses produits d'exploitation des 12 derniers mois. Au 31 octobre 2010, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme d'Air Canada s'établissaient à environ 2,3 G\$.

Perspectives actuelles

Pour l'ensemble de l'exercice 2010, Air Canada compte accroître sa capacité réseau (mesurée en sièges-milles offerts ou SMO) de l'ordre de 6,5 à 7,0 % et augmenter la capacité de ses lignes intérieures d'au plus 1,0 % pour l'exercice 2010 par rapport au niveau de 2009. Cette amplification de la capacité devrait se réaliser sans agrandir le parc aérien mais en majorant le taux d'utilisation. Air Canada prévoit que, pour l'exercice 2010, les CESMO (hormis la charge de carburant) diminueront de l'ordre de 4,0 à 4,5 % par rapport à leur niveau de 2009.

Pour le quatrième trimestre de 2010, Air Canada entend augmenter sa capacité réseau exprimée en SMO de 7,0 % à 8,0 % par rapport au quatrième trimestre de 2009 et s'attend à une diminution de l'ordre de 2,5 % à 3,5 % des CESMO, charge de carburant non comprise, par rapport au quatrième trimestre de 2009.

Air Canada, United Continental Holdings ("United Airlines") et Lufthansa comptent mettre la dernière main à leur coentreprise transatlantique, appelée "A++", d'ici la fin de cette année. Par la suite, la structure de partage de revenus sera mise en œuvre avec effet rétroactif au 1er janvier 2010. Une fois finalisés, les ajustements futurs liés à la performance de la Société au sein de cette coentreprise seront comptabilisés en tant que produits passages. L'incidence du partage de revenus n'est pas encore déterminable.

Au milieu de 2009, Air Canada avait lancé le PTC, lequel établissait des initiatives visant à obtenir des hausses du chiffre d'affaires et des réductions des coûts sur une base annualisée, sous forme notamment de bonifications de contrats et d'améliorations des méthodes d'exploitation et de la productivité. Dans le cadre du PTC, Air Canada a atteint à ce jour son objectif de 300 M\$ en 2010, et se situe à 350 M\$ de son objectif global de 530 M\$ d'ici la fin de 2011, dans les deux cas sur une base annualisée. Air Canada estime que le PTC est l'une de ses principales priorités.

En ce qui concerne les perspectives actuelles, Air Canada part de l'hypothèse que l'économie nord-américaine poursuivra sa lente reprise en 2010. Il a également été présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,03 \$ CA pour 1,00 \$ US au quatrième trimestre de 2010 et à 1,04 \$ CA pour 1,00 \$ US pour l'ensemble de 2010, et que le cours du carburant s'établirait en moyenne à 0,70 \$ le litre pour le quatrième trimestre de 2010 et l'ensemble de 2010 (dans les deux cas, compte non tenu des positions de couverture en place).

Le tableau ci-après récapitule les perspectives susmentionnées visant les SMO et les CESMO d'Air Canada et notamment les principales hypothèses retenues pour le quatrième trimestre et la totalité de l'exercice de 2010 :

	4e trimestre 2010 par rapport au 4e trimestre 2009	Exercice 2010 par rapport à l'exercice 2009
Perspectives actuelles		
Capacité en sièges-milles offerts (réseau)	hausse de l'ordre de 7,0 à 8,0 %	hausse de l'ordre de 6,5 à 7,5 %
Capacité en sièges-milles offerts (Canada)	hausse de jusqu'à 1,0 %	

Charges d'exploitation par SMO, hormis la charge de carburant	baisse de l'ordre de 2,5 à 3,5 %	baisse de l'ordre de 4,0 à 4,5 %
---	----------------------------------	----------------------------------

Principales hypothèses

Change du dollar CA au dollar US	1,03 \$	1,04 \$
Prix du litre de carburant (déduction faite des opérations de couverture)	0,70 \$	0,70 \$
Économie nord-américaine lente reprise	poursuite de la lente reprise	poursuite de la lente reprise

Les perspectives présentées dans le présent communiqué constituent des énoncés prospectifs au sens où l'entendent les lois sur les valeurs mobilières; elles partent d'hypothèses diverses et sont exposées à plusieurs risques. On se reportera à cet égard à la Mise en garde concernant les énoncés prospectifs qui suit.

1) Mesures hors PCGR

Air Canada utilise le "résultat dilué 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 BAIILA 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 BAIILA 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 troisième 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 troisième trimestre de 2010 d'Air Canada pour un rapprochement du BAIILA 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

Le présent communiqué de presse contient des énoncés prospectifs écrits ou oraux au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. 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 résultats préliminaires, des prévisions, des stratégies, des attentes, des opérations projetées ou des actions futures. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes tels que "préliminaires", "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 présent communiqué de presse et à la rubrique 13, "Facteurs de risque", du rapport de gestion du troisième trimestre de 2010 d'Air Canada, 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.

	Troisièmes trimestres		
	2010	Variation 2009 (\$)	
Données financières			
Produits d'exploitation	3 026	2 670	356
Bénéfice (perte) d'exploitation	327	68	259
Charges hors exploitation	(75)	(83)	8
Bénéfice (perte) avant participation sans contrôle, écart de change et impôts	252	(15)	267
Bénéfice (perte) de la période	261	277	(16)
Marge d'exploitation (%)	10,8 %	2,5 %	8,3 pts
BAIIALA(1)	581	320	261
Marge de BAIIALA (%) (1)	19,2 %	12,0 %	7,2 pts
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	2 173	1 209	964
Flux de trésorerie disponibles(2)	112	(268)	380
Ratio emprunts-emprunts plus capitaux propres ajusté (%) (3)	77,1 %	84,7 %	(7,6)pts
Résultat de base par action	0,94 \$	2,77 \$	(1,83)\$
Résultat dilué par action	0,91 \$	2,44 \$	(1,53)\$

Statistiques d'exploitation		Variation		(%)
Passagers-milles payants (PMP) (en millions)	15 531	14 153	9,7	
Sièges-milles offerts (SMO) (en millions)	18 328	16 946	8,2	
Coefficient d'occupation (%)	84,7 %	83,5 %		1,2 pt
Produits passages par PMP (en cents)	17,4	16,9	3,2	
Produits passages par SMO (en cents)	14,8	14,1	4,7	
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	16,5	15,8	4,7	
Charges d'exploitation par SMO (CESMO) (en cents)	14,7	15,4	(4,1)	
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	10,7	11,3	(5,3)	
Effectif moyen (en milliers d'ETP)(4)	23,5	23,2	1,3	
Avions en service à la clôture de la période(5)	326	335	(2,7)	
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)(6)	10,7	9,9	8,6	
Fréquences des produits (en milliers)	145	140	3,6	
Longueur moyenne des étapes (en milles)(6)	909	883	2,9	

Prix du litre de carburant (en cents)(7)	66,9	68,6	(2,5)
Consommation de carburant (en millions de litres)	1 089	988	10,2

Neuf premiers mois			
	Variation		
	2010	2009	(\$)
Données financières			
Produits d'exploitation	8 170	7 391	779
Bénéfice (perte) d'exploitation	276	(233)	509
Charges hors exploitation	(297)	(272)	(25)
Bénéfice (perte) avant participation sans contrôle, écart de change et impôts	(21)	(505)	484
Bénéfice (perte) de la période	(27)	32	(59)
Marge d'exploitation (%)	3,4 %	(3,2) %	6,6 pts
BAIIALA(1)	1 052	512	540
Marge de BAIIALA (%) (1)	12,9 %	6,9 %	6,0 pts
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	2 173	1 209	964
Flux de trésorerie disponibles(2)	624	(347)	971
Ratio emprunts-emprunts plus capitaux propres ajusté (%) (3)	77,1 %	84,7 %	(7,6) pts
Résultat de base par action	(0,10)\$	0,32 \$	(0,42)\$
Résultat dilué par action	(0,10)\$	0,30 \$	(0,40)\$

Variation			
Statistiques d'exploitation	Variation (%)		
Passagers-milles payants (PMP) (en millions)	40 119	36 999	8,4
Sièges-milles offerts (SMO) (en millions)	48 578	45 502	6,8
Coefficient d'occupation (%)	82,6 %	81,3 %	1,3 pt
Produits passages par PMP (en cents)	17,7	17,4	1,6
Produits passages par SMO (en cents)	14,6	14,2	3,2
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	16,8	16,2	3,5
Charges d'exploitation par SMO (CESMO) (en cents)	16,2	16,8	(3,0)
CESMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	12,1	12,7	(4,6)
Effectif moyen (en milliers d'ETP)(4)	23,2	23,1	0,5
Avions en service à la clôture de la période(5)	326	335	(2,7)
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)(6)	10,0	9,4	5,7
Fréquences des produits (en milliers)	406	399	1,8
Longueur moyenne des étapes (en milles)(6)	874	854	2,3
Prix du litre de carburant (en cents)(7)	69,4	68,4	1,5

Consommation de carburant (en millions de litres)	2 885	2 685	7,4
---	-------	-------	-----

- 1) Le BAIIALA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement et locations d'avions) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, du rapport de gestion du troisième trimestre de 2010 d'Air Canada pour un rapprochement du BAIIALA au résultat d'exploitation.
- 2) Les flux de trésorerie disponibles (à savoir les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation plus les nouvelles immobilisations) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 7.5 du rapport de gestion du troisième trimestre de 2010 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.
- 3) La dette nette ajustée (à savoir le total de la dette moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme, plus les contrats de location-exploitation immobilisés) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 7.2 du rapport de gestion du troisième trimestre de 2010 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.
- 4) 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.
- 5) Comprend les avions de Jazz visés par le CAC de Jazz.
- 6) 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.
- 7) Compte tenu des frais de transport et déduction faite des résultats de couverture du carburant.

%SEDAR: 00001324EF c8898

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