

Communiqué

Air Canada annonce ses résultats du premier trimestre 2011

Poursuite de l'amélioration d'une année à l'autre; diminution de 70 M\$ de la perte opérationnelle

MONTRÉAL, le 5 mai 2011 – Air Canada a déclaré aujourd'hui une perte opérationnelle de 66 M\$ pour le premier trimestre comparativement à une perte opérationnelle de 136 M\$ au premier trimestre de 2010, soit une amélioration de 70 M\$. Le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur (BAIIALA) a atteint 207 M\$, enregistrant une hausse de 57 M\$ par rapport au premier trimestre de 2010.

« Je suis heureux d'annoncer qu'au premier trimestre de 2011 Air Canada a poursuivi sa progression, malgré l'importante hausse des prix du carburant en glissement annuel. Cette progression est le fruit de notre engagement ferme à poursuivre les priorités d'entreprise qui ont été à la base de la transformation d'Air Canada », a déclaré Calin Rovinescu, président et chef de la direction.

« Au cours du trimestre, nous avons engagé plus de 120 M\$ de charges de carburant additionnelles par rapport à la même période de l'année passée. D'après les prévisions des prix du carburateur et de la capacité réseau, nous estimons à environ 800 M\$ l'accroissement des coûts d'exploitation attribuable à la hausse des prix du carburant en 2011. Tenter de compenser pleinement la montée des prix du carburant représente un défi de taille pour un transporteur international. Toutefois, nous misons sur diverses initiatives énergiques, comportant notamment des ajustements de la capacité, ainsi que des hausses des tarifs et des suppléments carburant, lorsque le contexte concurrentiel le permet, en plus de cerner d'autres possibilités de compression de coûts afin d'atténuer l'incidence sur les résultats d'Air Canada », a ajouté M. Rovinescu.

Au premier trimestre de 2011, les produits passages réseau ont progressé de 216 M\$ (+10,3 %) par rapport au premier trimestre de 2010 grâce à une croissance de 5,7 % du trafic et de 4,2 % du rendement unitaire. À l'échelle du réseau, la capacité a crû de 7,7 % comparativement au premier trimestre de 2010, du fait des relèvements de la capacité mis en œuvre après le premier trimestre de 2010 qui se sont poursuivis au premier trimestre de 2011 et qui ont été appuyés par l'accroissement de 7,3 % du taux d'utilisation des appareils existants. Le gain de 4,2 % du rendement pour l'ensemble du réseau est essentiellement attribuable à la majoration des tarifs et à des suppléments carburant qui sont venus contrebalancer en partie l'augmentation des prix du carburant. Les produits tirés de la cabine de haut rapport ont augmenté de 57 M\$, soit près de 13 %, par comparaison au trimestre correspondant de 2010, du fait principalement d'une hausse de 12 % du trafic. Les produits passages par siège-mille offert (« PPSMO ») ont progressé de 2,2 % par rapport au premier trimestre de 2010, par suite de l'amélioration des rendements unitaires. Compte non tenu de l'effet défavorable du change sur les produits libellés en monnaies étrangères, les PPSMO ont augmenté de 3,3 % au premier trimestre de 2011.

Les charges opérationnelles se sont accrues de 164 M\$ (+6 %) comparativement au premier trimestre de 2010, par suite surtout de l'augmentation de 7,7 % de la capacité à l'échelle du réseau, mais aussi de la hausse de 123 M\$ (+20%) de la charge de carburant par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent. Ces augmentations ont été en partie annulées par l'incidence favorable de l'appréciation du dollar canadien sur les charges libellées en monnaies étrangères (laquelle a fait baisser les charges opérationnelles d'environ 63 M\$, comparativement au premier trimestre de 2010). Les mesures d'économie au titre du programme de transformation des coûts (« PTC ») ont aussi aidé à comprimer plusieurs charges opérationnelles.

Le coût unitaire, mesuré en charges opérationnelles par siège-mille offert (« COSMO »), a fléchi de 1,4 % au premier trimestre de 2011 par rapport au premier trimestre de 2010. Exclusion faite de la charge de carburant, les COSMO ont diminué de 5,3 % en glissement annuel. Les retombées favorables de l'appréciation du dollar canadien sur les charges opérationnelles libellées en monnaies étrangères (surtout en dollars US), l'augmentation de la capacité, 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 premier trimestre de 2010 constituent tous des facteurs ayant contribué à la baisse des COSMO en glissement annuel.

Pour le premier trimestre de 2011, Air Canada déclare une perte nette de 19 M\$, contre une perte nette de 112 M\$ au premier trimestre de 2010. La perte nette du premier trimestre de 2011 tient compte d'un gain de change de 104 M\$, alors que celle du premier trimestre de 2010 tenait compte d'un gain de change de 123 M\$.

Au premier trimestre de 2011, Air Canada a déclaré une perte diluée par action avant ajustement de 0,07 \$. Après ajustement, la perte diluée de la compagnie aérienne s'est établie à 0,45 \$ par action au premier trimestre de 2011, contre une perte diluée de 0,85 \$ par action au premier trimestre de 2010. La perte diluée par action pour le premier trimestre de 2011 est ajustée pour exclure le gain de change de 104 M\$ d'Air Canada. La perte diluée par action au premier trimestre de 2010 était ajustée pour exclure le gain de change de 123 M\$ d'Air Canada.

Au 31 mars 2011, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme d'Air Canada se chiffraient à 2,114 G\$, soit 19 % de ses produits opérationnels des 12 derniers mois.

Air Canada a entamé des négociations collectives avec tous ses syndicats canadiens étant donné que toutes ses conventions collectives arrivent à échéance cette année. « Au cours des deux dernières années, nous avons travaillé sans relâche pour établir des relations plus transparentes avec nos syndicats. Nous avons également constaté une augmentation du niveau d'engagement au sein de notre personnel et une amélioration des cotes de satisfaction de la clientèle, et nos employés nous ont permis d'obtenir un certain nombre de prix et de distinctions décernés par l'industrie. Je suis confiant qu'ensemble, nous pouvons bâtir une compagnie aérienne encore plus solide », de conclure M. Rovinescu.

Perspectives actuelles

Dans son communiqué de presse daté du 16 mars 2011, Air Canada avait prévu que la croissance de sa capacité réseau se situerait dans la fourchette de 4,5 % à 5,5 % et que la capacité réseau de ses lignes intérieures pour l'ensemble de l'exercice 2011 augmenterait d'au plus 1,5 %. Compte tenu de la hausse des prix du carburant, Air Canada prévoit maintenant accroître sa capacité réseau (mesurée en sièges-milles offerts, ou « SMO ») de l'ordre de 3,5 % à 4,5 % et diminuer la capacité de ses lignes intérieures d'au plus 0,5 % pour l'ensemble de l'exercice 2011 par rapport aux niveaux de 2010. Cette amplification de la capacité réseau devrait se réaliser principalement en utilisant les appareils qui composent le parc aérien actuel. Comme il était prévu dans le communiqué de presse du 16 mars 2011, Air Canada s'attend toujours à ce que, pour l'exercice 2011, les COSMO (hormis la charge de carburant) diminuent d'au plus 2,0 % par rapport à leur niveau de 2010.

Pour le deuxième trimestre de 2011, Air Canada entend augmenter sa capacité réseau exprimée en SMO de 5,5 % à 6,5 % par rapport au deuxième trimestre de 2010 et s'attend à une diminution de l'ordre de 0,5 % à 1,5 % des COSMO, charge de carburant non comprise, par rapport au deuxième trimestre de 2010.

Dans son communiqué de presse du 6 avril 2011, Air Canada prévoyait que le BAIIALA du premier semestre de 2011 avoisinerait celui de la période correspondante de 2010. Elle s'attend à présent que le BAIIALA du premier semestre de 2011 dépasse celui du premier semestre de 2010 d'au plus 5 %.

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. En 2010, Air Canada a réalisé et fourni des avantages annuels de 330 M\$. À ce jour, sur une base annualisée, Air Canada a réalisé des économies de 440 M\$ relativement à sa cible PTC globale de 530 M\$ d'ici la fin de 2011. Air Canada estime que le PTC est l'une de ses principales priorités. De surcroît, la transformation des coûts et l'amélioration continues demeureront un objectif crucial à l'avenir, bien au-delà de la réalisation et l'accomplissement des cibles du PTC.

En ce qui concerne les perspectives actuelles, Air Canada part de l'hypothèse que l'économie nord-américaine poursuivra sa reprise en 2011. Il a également été présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 0,97 \$ CA pour 1,00 \$ US au deuxième trimestre de 2011 et à 0,98 \$ CA pour 1,00 \$ US pour l'ensemble de 2011, et que le cours du carburant s'établirait en moyenne à 0,90 \$ le litre pour le deuxième trimestre de 2011 et à 0,88 \$ le litre pour l'ensemble de 2011.



Le tableau ci-après récapitule les perspectives susmentionnées visant les SMO et les COSMO d'Air Canada et notamment les principales hypothèses retenues pour le deuxième trimestre et la totalité de l'exercice de 2011 :

	2 ^e trimestre 2011 par rapport au 2 ^e trimestre 2010 <i>* 1^{er} semestre 2011 par rapport au 1^{er} semestre 2010 pour le BAIIALA</i>	Exercice 2011 par rapport à l'exercice 2010
Perspectives actuelles		
Capacité en sièges-milles offerts (réseau)	Hausse de l'ordre de 5,5 à 6,5 %	Hausse de l'ordre de 3,5 à 4,5 %
Capacité en sièges-milles offerts (Canada)	s. o.	Baisse d'au plus 0,5 %
BAIIALA ¹⁾	* Résultats du 1 ^{er} semestre 2011 supérieurs d'au plus 5 % à ceux du 1 ^{er} semestre 2010	s.o.
COSMO, hormis la charge de carburant	Baisse de l'ordre de 0,5 à 1,5 %	Baisse d'au plus 2,0 %
	Principales hypothèses 2^e trimestre 2011	Principales hypothèses Exercice 2011
Principales hypothèses		
Change du dollar CA au dollar US	0,97 \$	0,98 \$
Prix du litre de carburant (déduction faite des opérations de couverture liées au carburant)	0,90 \$	0,88 \$
Économie nord-américaine	Poursuite de la reprise	Poursuite de la 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 de diverses hypothèses supplémentaires et sont exposées à plusieurs risques. On se reporterà 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 BAIIALA est une mesure hors PCGR couramment utilisée dans le secteur du transport aérien pour mesurer le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et locations d'avions. Cette mesure donne à Air Canada un aperçu de son résultat opérationnel avant les coûts de location d'avions, ainsi que la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur, 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 résumés intermédiaires non audités du premier trimestre de 2011 et les notes complémentaires d'Air Canada ainsi que son rapport de gestion du premier trimestre

de 2011 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 2011 d'Air Canada pour un rapprochement du BAIIALA au résultat opérationnel.

Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa Notice annuelle datée du 30 mars 2011, 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 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, à la rubrique 18, « Facteurs de risque », du rapport de gestion de 2010 d'Air Canada ainsi qu'à la rubrique 13, « Facteurs de risque », du rapport de gestion du premier trimestre de 2011 d'Air Canada. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent communiqué représentent les attentes d'Air Canada en date du présent communiqué (ou à la date à laquelle ils sont censés avoir été formulés) 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.

- 30 -

RENSEIGNEMENTS

Relations avec les investisseurs : (514) 422-7353

Internet : aircanada.ca

AIR CANADA 

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

Points saillants

Avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2011, Air Canada a commencé à présenter ses résultats financiers selon les IFRS, y compris les chiffres correspondants de 2010. Le tableau ci-dessous présente les points saillants de nature financière et opérationnelle d'Air Canada pour les périodes indiquées ci-après.

(en millions de dollars canadiens sauf indication contraire)	Premiers trimestres		
	2011	2010	Variation \$
Mesures de performance financière			
Produits opérationnels	2 753	2 519	234
Perte opérationnelle	(66)	(136)	70
Résultat non opérationnel	47	23	24
Perte avant impôts sur le résultat	(19)	(113)	94
Perte de la période	(19)	(112)	93
Marge opérationnelle (%)	(2,4) %	(5,4) %	3,0 pts
BAIIALA ¹⁾	207	150	57
Marge BAIIALA (%) ¹⁾	7,5 %	6,0 %	1,5 pts
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	2 114	1 621	493
Flux de trésorerie disponibles ²⁾	190	215	(25)
Dette nette ajustée ³⁾	4 643	5 254	(611)
Perte par action – diluée	(0,07) \$	(0,41) \$	0,34 \$
Statistiques opérationnelles			
Passagers-milles payants (PMP) (en millions)	12 355	11 692	5,7
Sièges-milles offerts (SMO) (en millions)	15 859	14 727	7,7
Coefficient d'occupation (%)	77,9 %	79,4 %	(1,5) pts
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	18,6	17,9	4,2
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	14,5	14,2	2,2
Produits opérationnels par SMO (en cents)	17,4	17,1	1,5
Charges opérationnelles par SMO (COSMO) (en cents)	17,8	18,0	(1,4)
COSMO, exclusion faite de la charge de carburant (en cents)	13,1	13,8	(5,3)
Effectif moyen (en milliers d'ETP) ⁴⁾	23,6	22,9	3,2
Avions en service à la clôture de la période ⁵⁾	328	327	0,3
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour) ⁶⁾	10,1	9,4	7,3
Fréquences des produits (en milliers)	132	127	4,2
Longueur moyenne des étapes (en milles) ⁶⁾	890	856	4,0
Coût économique du litre de carburant (en cents) ⁷⁾	78,2	66,2	18,1
Consommation de carburant (en millions de litres)	938	872	7,6

1) Le BAIIALA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et location 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 premier trimestre 2011 d'Air Canada pour un rapprochement du BAIIALA au résultat opérationnel.

2) Les flux de trésorerie disponibles (à savoir les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 6.4 du rapport de gestion du premier trimestre 2011 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 simple immobilisés) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 6.2 du rapport de gestion du premier trimestre 2011 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. Le coût économique du litre de carburant n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 4 du rapport de gestion du premier trimestre 2011 d'Air Canada pour un complément d'information à cet égard.