

Air Canada 1980 Annual Report



Board of Directors

Jacques Bock, President & General Manager, Bock et Tétreau Ltée, Montreal, Que.

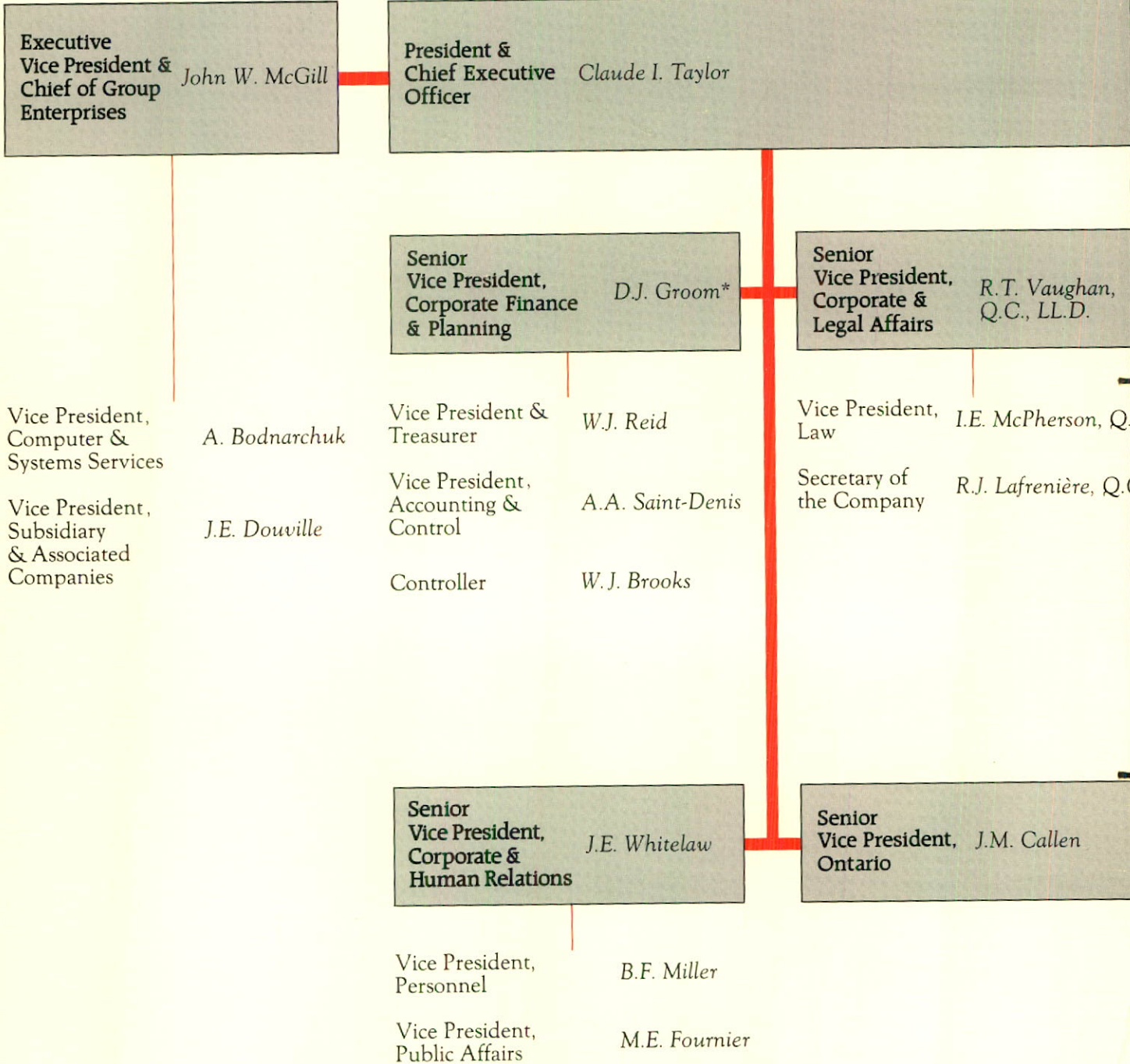
W.T. Molloy, Barrister & Solicitor, MacDermid & Company, Saskatoon, Sask.

J.F. Cruickshank, President & General Manager, Sackville Downs Ltd., Lower Sackville, N.S.

Michael J. Murray, President, Madawaska Investments, Ltd., Ottawa, Ont.

Geno F. Francolini, F.C.A., Vice Chairman & Chief Executive Officer, Livingston Industries Ltd., Tillsonburg, Ont.

Jean Perron, President, Normick Perron, Inc., LaSarre, Quebec



*Appointment effective April 1, 1981.

Milton E. Harris,
Chairman & President,
Harris Steel Group, Ltd.,
Toronto, Ont.

L.C.L. Jolivet, President,
Oakwood Holdings Ltd.,
Vancouver, B.C.

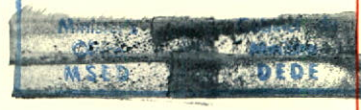
J.W. McLoughlan, President,
McLoughlan Supplies Ltd.,
St. John's, Nfld.

Lorna R. Marsden
Professor & Associate Dean,
School of Graduate Studies,
University of Toronto,
Toronto, Ont.

Ross F. Phillips, Corporate
Consultant, President,
Banning Industries Ltd.,
Calgary, Alta.

Pierre Taschereau, Q.C.,
Chairman of the Board,
Montreal, Quebec

Claude I. Taylor, President
& Chief Executive Officer,
Montreal, Quebec



**Executive
Vice President &
Chief of Airline
Operations**

Pierre J. Jeannot

**Senior
Vice President,
Airline Planning
& Coordination**

H.J.G. Whitton

**Group
Vice President,
Airline Technical
Operations**

L.M. Raverty

**Group
Vice President,
Airline Sales &
Service**

R.W. Linder

Vice President,
Scheduling

Leo S. Desrochers

Vice President,
Maintenance

J.C. McDougall

Vice President,
Eastern Region

G.G. Gauvreau

Vice President,
Fleet Capacity
Planning

C.H. Glenn

Vice President,
Flight Operations

C.H. Simpson

Vice President,
Central Region

J.R. McMurtry

Vice President,
Passenger Planning
& Marketing

G. Chiasson

Vice President,
Purchasing &
Supply

B.R. Aubin

Vice President,
Western Region

H.D. Laing

Vice President,
Cargo

B.A. Gillies

Vice President,
Atlantic Canada
Region

W.J.A. Rowe

Vice President,
U.S. &
Southern Region

J.P. Labrie

Vice President,
European Region

D. Bryce-Buchanan

Vice President,
In-Flight Service

H.H. Kantor



MC GILL LIBRARY
475483 JUN 13 1963
GOV. DOCS. DEPT.



Chief Executive Officer's Message



*Claude I. Taylor
President & Chief Executive Officer*

The past year has been one of constant and critical change for the worldwide community of airlines, and few have done as well as Canada's national airline.

In an environment of severely escalating worldwide inflationary pressures and uncertainty, Air Canada earned a profit of \$57.0 million in 1980 after providing for corporation income taxes of \$48.3 million.

Air Canada was among the handful of major North American carriers to record a profit for the year under review, and its service performance was one of the best in the world by established industry standards.

Our performance was the result of efficient operation, sound planning and competitive buoyancy, and it was achieved while keeping domestic fares substantially below those prevailing in most parts of the world.

This achievement must be tempered, however, by the realization that despite intensive efforts to offset the inflationary pressures with efficiency, productivity, and innovation, the Corporation did not reach its earnings objectives. Return on total investment was 8.7 per cent and fell short of 1979 performance.

Profit is the cost of being in business tomorrow. The Corporation's final measure of profit is return on shareholder equity. In 1980, a return of 12.1 per cent was achieved, which cannot be considered reasonable in the context of today's financial markets.

The year into which we have now entered appears to be even more difficult than 1980. Fuel, charges imposed by government for airport, navigation and other services, and labour costs, are all increasing faster than the general level of inflation. Other prime elements of airline costs — aircraft and engine parts and high technology equipment of every kind — also are increasing in price well above the general inflation rate.

As a result, air fares as well are increasing faster than the general level of inflation. This is bound to affect traffic in the months ahead and the pressure on airline managers will be heavy.

The impact of changes in costs and in the competitive environment is unlikely to decrease in the foreseeable future. The Corporation is continuing to pursue new ways to improve the productivity of money, machines, and people throughout its worldwide system.

Air Canada headed into the '80's acutely aware of the challenges, of the need to be flexible to change if our financial strength is to be enhanced, and of the need to continue to attract that much sought after commodity in the marketplace—customer loyalty.

This is the fourth consecutive profitable year for Air Canada, and the seventh in a decade. As a result, the Corporation has been able to declare its third successive dividend of \$13.2 million to its shareholder, the Government of Canada. It is also the forty-third year in which the airline has provided reliable, safe and efficient air travel to Canadians. This is our primary corporate objective and will continue to be so in the years ahead.

In most respects Air Canada today is a business organization like any other, wherein there is a continuing requirement for its management structures and processes to evolve in harmony with the dynamic nature of its activities and its environment.

Over the past decade Air Canada has become not only one of the world's great airlines, it has developed technological skills in maintenance, training, aircraft handling, and computer sciences which are now much sought after by airlines and travel-related industries throughout the world, including Canadian carriers who compete with Air Canada for passengers and cargo in the marketplace.

Effective September 1, 1980, the corporate organizational structure was realigned to capitalize on these skills, as well as to provide more cohesive lines of communication and to permit necessary operating decisions to be made more quickly.

The new organization divides the Corporation into two distinct segments, Airline Operations and Group Enterprises. Each is headed by an Executive Vice President who, together with Senior Vice Presidents for Corporate Finance & Planning, Corporate & Legal Affairs, Corporate & Human Relations, and Ontario, reports to the President & Chief Executive Officer.

Like any living organism, a corporation must adapt and change if it is to survive. A corporation such as an airline operating in a capital intensive industry must grow to enable it to renew its capital plant and improve productivity in the face of heavy cost pressures.

The passage of the Air Canada Act, 1977, freed Air Canada to pursue profitability as a measure of efficiency and a spur to better service. At the same time it marked the end of whatever special status the company may have had. Subsequent regulatory decisions which freed CP Air of restrictions on capacity and gave new access to mainline domestic routes to regional and charter carriers have intensified competition.

The major challenge Air Canada faces today is "how to grow?". CP Air continues to expand domestically, as do the regional carriers and Wardair. Their expansion at a time when market growth is diminishing must be at the expense of Air Canada.

Traditional international markets are not growing as international fares rise in proportion to international fuel prices and other costs. The value of the Canadian dollar in the foreign exchange markets militates against growth for Air Canada; and concessions granted to foreign competition under recent bilateral air agreements have cut heavily into the company's markets.

Among some segments of the shareholder and general public communities there is a persistent myth that Air Canada still enjoys a dominant and protected position to the disadvantage of other airlines. That is a matter of serious concern to the airline, a matter which clouds the company's future.

Nor should this myth be perpetuated on the basis that Canadian air transport is dangerously vulnerable to labour problems at Air Canada. In the last decade, the airline has had only nine days of shutdown as a result of labour actions by its own staff. No amount of redistribution of market share will safeguard Canadians against disruptions to at least some segment of the total air transport system.

The Corporation's goal is to be sufficiently profitable to earn two-thirds of its capital needs from internal sources and to maintain a 60/40 ratio of debt to equity. Our single shareholder has contributed \$329 million to equity capital, the book value of which was \$501 million at December 31, 1980.

In the belief that it is intended for Air Canada to share equitably in the growth of air transport in Canada and continue to carry the Canadian flag internationally, and on the assumption that the company will be allowed to continue to develop profitably through efficient use of renewed assets, we must be permitted at least as much freedom to grow as other airlines in Canada.

Claude I. Taylor
President & Chief Executive Officer



The Year in Review

To the Honourable
The Minister of Transport
Ottawa

Sir:

The Board of Directors is pleased to submit its annual report for 1980.

Air Canada achieved a net income for the year of \$57.0 million. While representing a \$1.7 million increase over 1979, as well as the highest income in the Corporation's history, this result must be viewed guardedly within the context of ever-tightening economic conditions.

The small change in income, together with a higher investment base, resulted in a return on investment of 8.7 per cent, down from last year's 9.2 per cent.

Increased income was affected to a large degree by non-operating items, notably gains on aircraft disposals, as income from operations in fact declined from 1979 by \$10.9 million to \$89.9 million.

The operating margin was 4.7 per cent, down from last year's 6.3 per cent. Revenues from operations, at \$1 906 million, were up 19.5 per cent but, at the same time, operating expenses grew by 21.5 per cent.

Operating revenues reflected impressive yield increases for both passenger and cargo products, as well as passenger traffic growth. Although offered capacity was virtually static, operating expenses were forced upward directly as a result of severely mounting inflationary pressures and

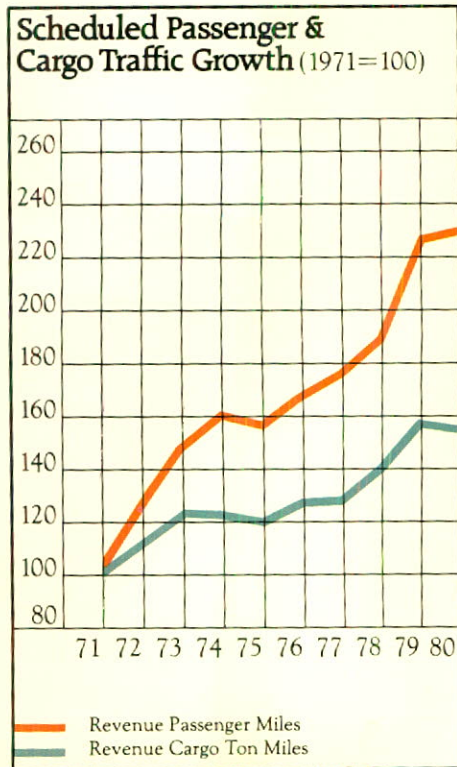
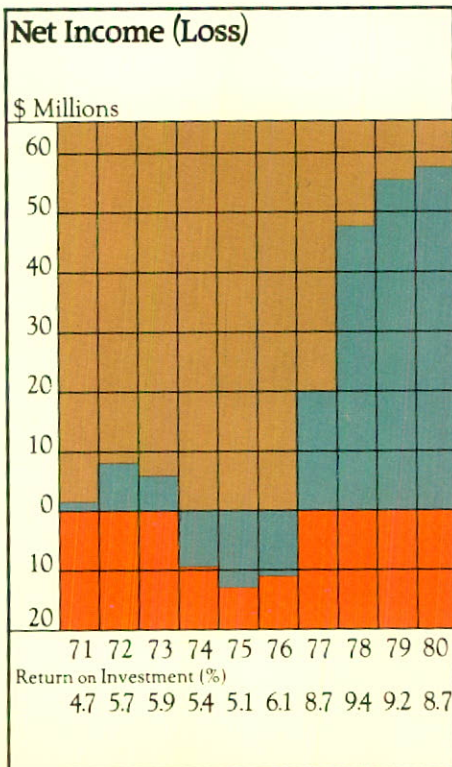
a weaker Canadian dollar, more than matching the revenue growth. Fuel expense alone increased by 39 per cent, despite essentially unchanged capacity.

The total passenger load factor on scheduled flights increased from 66 per cent to 67 per cent. However, faced with rising costs, the break-even load factor rose from 61 to 64 per cent.

Passenger revenues on scheduled services grew \$260 million or 19 per cent as a result of a 16 per cent growth in yield along with a 2 per cent increase in traffic. While discount fares continued to be an important element, fare structure increases, both general and fuel-related, became unavoidable in the context of spiralling costs. With no near future let-up foreseen in this inflationary environment, despite Air Canada's ongoing cost control efforts as well as growing load factors, further increases in the price of air transport must be expected.

Canadian routes, which account for approximately 57 per cent of total passenger revenues, showed yield increases of 13 per cent, while transborder, Atlantic and Southern services had yield increases of 16, 29 and 15 per cent, respectively. All services experienced traffic growth with the exception of the Atlantic.

Cargo revenues on scheduled services also increased, up \$28 million, or 15 per cent, as a result of rate-related yield increases, offset by a slight decline in traffic.



Charter activity, both passenger and cargo, displayed a resurgence in 1980, following last year's decline, and produced the highest revenues in five years. Passenger charter revenues were \$30.8 million compared to \$12.9 million in 1979 and cargo charter revenues increased from \$3.2 million to \$6.6 million.

In 1980, the sales of services and technology to other airlines continued to expand, most notably in aircraft

maintenance and ground handling services, as well as computer technology. As a result, net incidental services revenues of \$43.9 million were up \$1.7 million from the preceding year.

Operating expenses at \$1 816 million represented a 21.5 per cent increase over 1979. Operating expense per available ton mile reflected a similar percentage growth, with capacity being held at last year's levels.

By virtue of increased load factors, operating expense per revenue ton mile grew by only 18 per cent.

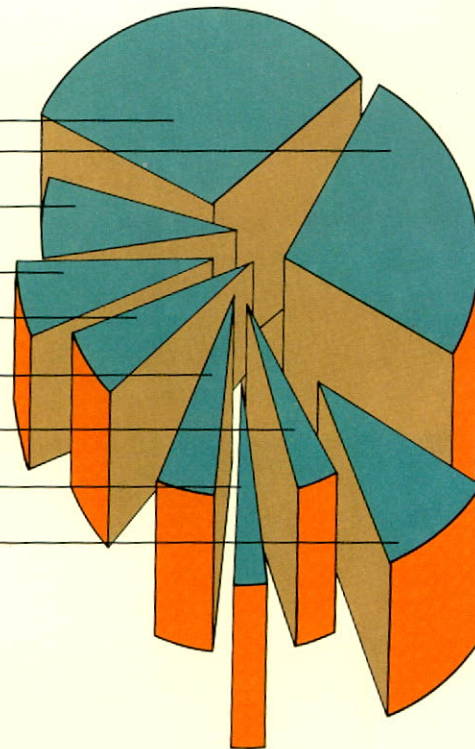
Total salaries, wages and related employee benefits rose 14 per cent, including the effect of a 6 per cent increase in the average number of employees.

In the interest of better service in the air and on the ground, the Corporation chose to pursue efficiency in ways other than gains in employee productivity. Such gains are difficult in times of low market growth and increasing competition. As a result, available ton miles per employee decreased by 6 per cent and revenue ton miles per employee by 3 per cent. It should be noted, moreover, that these conventional industry measures are not adjusted to reflect sales of services and technology to other airlines.

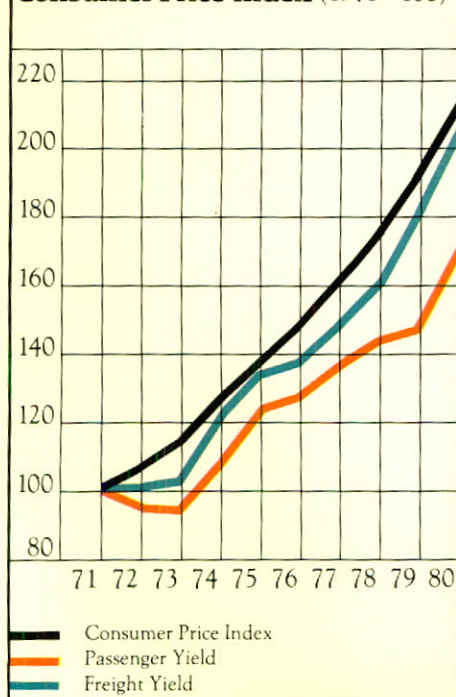
While the effects of inflation are felt throughout Air Canada's operations, of most serious concern is the continuing increase in fuel prices. Although firm contracts relieved the airline of dependence on the rapidly fluctuating spot market, average fuel price in 1980 exceeded the previous year by 37 per cent. Total fuel and oil expense was \$419 million, \$116 million higher than in 1979, and represented 23 per cent of total operating expenses. As a result of the October 1980 Federal Budget, fuel tax increases have added further price pressures, the full effect of which will be felt in 1981.

1980 Operating Expenses

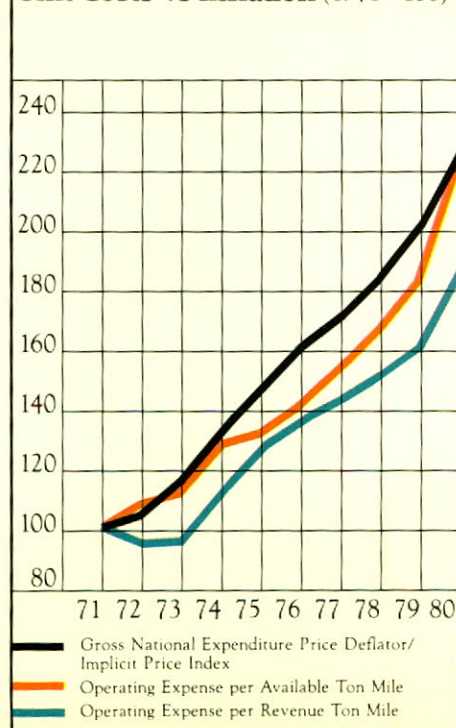
	\$000	%
Salaries, Wages and Benefits	656 132	36.1
Fuel and Oil	418 600	23.1
Depreciation and Obsolescence	128 231	7.1
Sales Commissions and Charges	113 643	6.3
Materials, Supplies and Services	103 878	5.7
Rent, Utilities and Communications	98 580	5.4
Landing Fees and Terminal Assessments	55 222	3.0
Advertising and Promotion	32 603	1.8
Other Operating Expenses	209 055	11.5
Total Operating Expenses	1 815 944	100.0



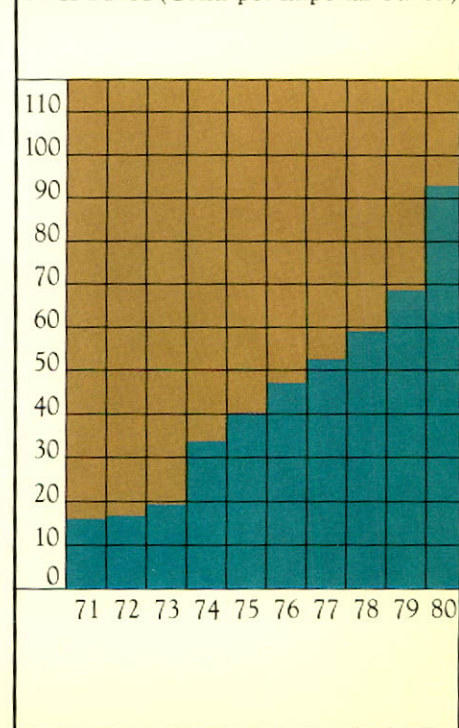
Passenger Yield, Freight Yield, Consumer Price Index (1971=100)



Unit Costs vs Inflation (1971=100)



Fuel Price (Cents per Imperial Gallon)





A \$13.9 million improvement in net non-operating income was achieved over last year due primarily to gains on aircraft disposals. Interest expense decreased from \$45.6 million to \$44.0 million as a result of a combination of favourable rates and progressive debt retirements throughout the year, before the acquisition of new long-term debt at the beginning of the fourth quarter. However, interest income also declined \$1.4 million to \$36.1 million as funds were utilized for fleet renewal. Air Canada's investments in Nordair Ltd. and Guinness Peat Aviation Ltd. contributed \$2.8 million to net income.

The major elements in changes in financial position were \$220 million in funds provided by operations, and \$286 million in property and equipment expenditures, including progress payments. The net effect on working capital was a \$72 million decline.

At year-end, property and equipment, including flight equipment under capital leases, totalled \$1 080 million after accumulated depreciation. Total corporate assets rose \$182 million to \$1 688 million.

Long-term debt and obligations under capital leases, including the current portion, increased by \$20 million, but declined marginally as a proportion of total capitalization, producing a shift in the debt/equity ratio from 57/43 to 56/44.



Pierre J. Jeannot
Executive Vice President &
Chief of Airline Operations

Airline Technical Operations

Consistent achievement of reliable and proficient technical performance levels is fundamental to the airline's reputation, to customer acceptance of its services, and to the eventual accomplishment of corporate objectives. Airworthiness of aircraft, efficient acquisition and utilization of material resources, and safe, comfortable, on-time operational performance continued to be major thrusts of the Technical Operations Group during 1980.

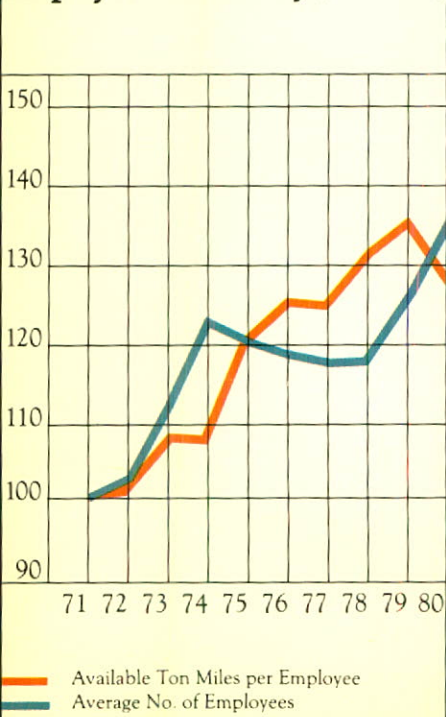
In the Maintenance Branch, more effective deployment of men and machines reduced outside contracting and enabled the marketing of our maintenance and engineering skills to generate gross revenues in excess of \$34.6 million. In addition, refining of engineering, maintenance and purchasing techniques created substantial cost savings.

Airline Operations

Day-to-day planning and operating of the airline in the '80's demands sharply focused concentration. To achieve that objective the organizational realignment of September 1980 groups Technical Operations, Sales & Service and the Marketing & Planning functions under an Executive Vice President & Chief of Airline Operations.



Employee Productivity (1971=100)



A \$5.9 million overhaul contract covering the Canadian Forces 707 transport fleet, for which no other suitable Canadian overhaul facility was available, was completed at Air Canada's Winnipeg base. The contract readied the airline for the subsequent establishment of Winnipeg as the maintenance base for its fleet of Boeing 727 aircraft. Three hundred new jobs were created in Winnipeg as a result of both programs.

Fuel conservation was the driving force behind many of the maintenance programs completed and undertaken



during 1980. L-1011 aircraft were modified to improve fuel consumption performance as well as dispatch reliability. A new computerized engine testing system, capable of handling all Air Canada and customer engines, produced fuel savings approaching the twenty-five per cent level as a result of shorter test times. Arrangements were completed for the



introduction of a program to modify the DC-9 engines, with a projected fuel saving of 1.3 per cent. Planned extension of the same program to the 727 fleet will yield a further 5.5 per cent fuel saving.

To maintain Air Canada's high standards of technical excellence, training of mechanics from apprentice to expert occupied 148 000 trainee hours during 1980. It was not surprising that full scale technical audits of the Maintenance Base at Dorval, the Line Maintenance Base at Toronto and the Maintenance Station at London, England, carried out by the Department of Transport, revealed no major deficiencies.

Ground was broken for construction of a two-bay expansion of the maintenance facility in Toronto. It is scheduled for completion in 1981 at a cost of \$18.7 million.

Fifty-six new pilots were hired and trained by the Flight Operations Branch in 1980. At year-end, the airline's complement of pilots working on the flight deck totalled 2 062, including five women.

Approximately \$2 million in incidental revenue was generated from outside pilot training contracts, involving simulator, classroom and actual flying training.

Ten flight simulators are involved in the company's flight training pro-



grams. They logged a total of 11 445 training hours in 1980. Resultant fuel savings were in excess of \$14.5 million or 18.5 million gallons of jet fuel.

The Purchasing & Supply Branch continued its phased introduction of computerized spare parts inventory control. Systems for ordering material and for the control of high-value equipment in the repair cycle were both installed by year-end. Cost of

replacement parts rose by 23 per cent during 1980, placing a high value on tight control mechanisms.

Investment in the inventory of aircraft spare parts was increased to support new maintenance programs, additional customer service contracts, and new Boeing 727 aircraft.

Airline Sales & Service

Airline revenue, expense and service objectives are assigned by the Group Vice President—Airline Sales & Service to six decentralized administrative units, each headed by a regional Vice President located in Halifax, Montreal, Toronto, Vancouver, New York, and London, England; and to three support functions: In-Flight Service, Transportation Services and Payload & Operations Control.

Over 600 flight attendants were hired by In-Flight Service during 1980, including university students employed on a casual basis during the busy summer season. The successful candidates were selected from among 30 000 applicants across Canada.

Quality of service offered by cabin crews and variety and presentation of meals continued to receive major emphasis on all Air Canada routes, with good customer ratings recorded from quarterly surveys. An astonishing eleven million hot meals and snacks were served.

A new "Connaisseur" cabin service was introduced on some international routes in 1980 in special recognition of the full-fare economy passenger. The service was extended to selected domestic and transborder flights early in 1981.

Particularly gratifying to management during the year was greater involvement of in-flight cabin personnel in activities such as the development of the galleys for the new Lockheed L-1011-500 and Boeing 767 aircraft now on order.

Effective day-to-day co-ordination of aircraft movement and utilization by Payload & Operations Control contributed to an on-time departure performance of 78 per cent, against a



company standard calling for 80 per cent of departures within five minutes of published schedule. At year-end, Air Canada ranked among the top three North American trunk carriers in this most important area of airline reliability.

Equally effective seat inventory control and space planning by this division contributed to a system passenger load factor of 67 per cent on the airline's scheduled services for the year.



Development of a system permitting customers to select seats of their choice at time of reservation was initiated during the year. To be integrated eventually with automated printing of boarding passes at time of check-in, the system will improve service to customers, reduce the workload of passenger agents and provide additional features of value to airline operations.

To accommodate changing passenger preferences, the allocation of non-smoking seats was increased to 70 per cent during the latter part of 1980.

Work continued on new procedures to ease travel for handicapped passengers. Approval is currently being sought from Transport Canada for special containers that will facilitate shipment of battery operated wheelchairs. An improved on-board chair was developed and is being tested. Devices were installed in the Montreal, Winnipeg, Regina and Vancouver reservations offices to permit passengers with speech and hearing disabilities to make their own reservations.

Passenger terminal facilities in Winnipeg were completely renovated. A new Maple Leaf Lounge was opened there, and another in London, England.

One-stop check-in service and issuance of connecting flight boarding passes were extended to Air Canada airport facilities at Tampa, Quebec City, and Dallas/Fort Worth.

Airline Planning and Coordination

Determining the airline's future production needs and fleet requirements is a most complex task where even the smallest error in anticipating and satisfying demand can result in severe economic penalty. The integration of scheduling and fleet plans is further complicated by various



regulatory requirements and international agreements. To carry out this function the Senior Vice President — Airline Planning & Coordination is supported by four administrative units: Scheduling, Fleet Capacity Planning, Government & Industry Affairs, and Airline Planning Evaluation.

Proper schedule development balances customer convenience and corporate economy. Fleet, terminal and manpower resources must be matched to fluctuating passenger requirements. Effective scheduling also helped improve the system load factor by one percentage point.

During the year, non-stop service was introduced between Ottawa and Vancouver and between Edmonton and Victoria to meet the daily demands of the business community. Higher frequency was introduced on the Calgary/New York, Toronto/Edmonton, Vancouver/Edmonton, Vancouver/Calgary and Montreal/Toronto sectors, again primarily for the business community.

Vacation travellers in Atlantic Canada were provided access to Tampa through Montreal with same plane service. Direct non-stop service was introduced between Halifax and Montego Bay in Jamaica. Calgary and Winnipeg were provided with direct service, once weekly, to Jamaica. However, service south from Bermuda to Antigua and Barbados was suspended due to underutilization.

Suspension of service to Copenhagen was announced in December with all future passenger traffic to be routed over London, Frankfurt, and Paris. Ottawa-Mirabel DC-9 service

was terminated at year-end. Through an agreement with Air Canada, First Air Limited announced more frequent service with BAe (HS) 748 turboprops.

At the end of 1980, Air Canada's fleet totalled 122 aircraft, consisting of 7 Boeing 747's, 10 Lockheed L-1011's, 27 Douglas DC-8's, 34 Boeing 727's, 41 DC-9-32's and 3 DC-9-15's due for disposal in early 1981. Two additional L-1011's were leased for the peak summer season, which has been the practice for the past several years.

No new aircraft type was ordered during 1980.

However, the modification program for the DC-9 fleet to improve fuel economy will include complete refurbishment of the interiors. A replacement for the DC-9 is not available at present and will not be until the mid-eighties. Refurbishment of the 41 aircraft will adequately meet airline requirements until then. The company will also continue to modernize the interiors of its stretched DC-8's. Six aircraft are slated for this modification in 1981.

The future fleet will include eight Boeing 727's delivered over the next two years, six L-1011-500's in 1981, and twelve Boeing 767's from 1982 through 1984.

In the area of Government and Industry Affairs, a new bilateral air treaty was negotiated by Canada and Britain in 1980. British carriers were granted immediate access to destinations in western Canada from the U.K. and Hong Kong. Air Canada gained little in return, other than an opportunity sometime in the future to develop and extend its services on routes through London, England to the Middle East, India and South East Asia.

While the outcome of the negotiations was disappointing to the Corporation and the effects of immediate access to western Canada gained by the British are of considerable concern, the company will be pressing the Government of Canada to support its efforts to seek additional opportunities for international expansion. With the Canadian market growing slowly and more intense competition being experienced on all routes, Air Canada must turn to other markets if it is to continue to grow. The bilateral air agreements between Canada and other countries could provide some of the oppor-

tunities the company is seeking. Fifth freedoms, the right to carry traffic originating in countries other than Canada to yet other beyond destinations, may very well make it feasible to serve new destinations for which there is not yet sufficient Canadian traffic to justify service.

On the other side of the ledger, the company and the Department of External Affairs were successful in countering a move by the British Airport Authority to relocate Air Canada at a less desirable airport. However, the airline is now in litigation with the same Authority, along with 15 major international carriers, in the matter of user charges considered to be unreasonably high.

Rapidly escalating charges for airport use, navigational aids, and other related services are of serious concern to all international airlines. These government-imposed charges cost Air Canada approximately \$75 million in 1980, an increase of 18 per cent over 1979. For example, in 1980, it cost almost \$15 000 to operate a B-747 at London Heathrow Airport, compared to under \$10 000 in 1979.

The company is working closely with Canada Customs and Immigration to develop more efficient processing systems to improve the clearance of passengers and cargo in the 1980's through better flight connections, effective intransit facilities, and various automated systems. There is

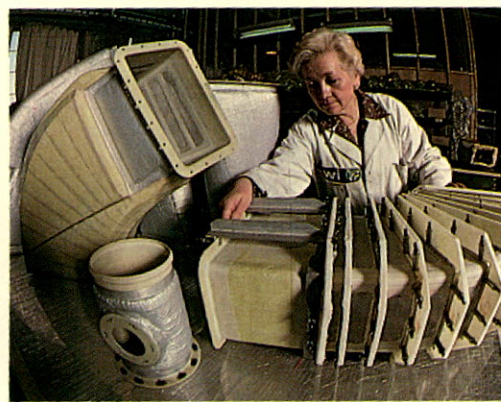
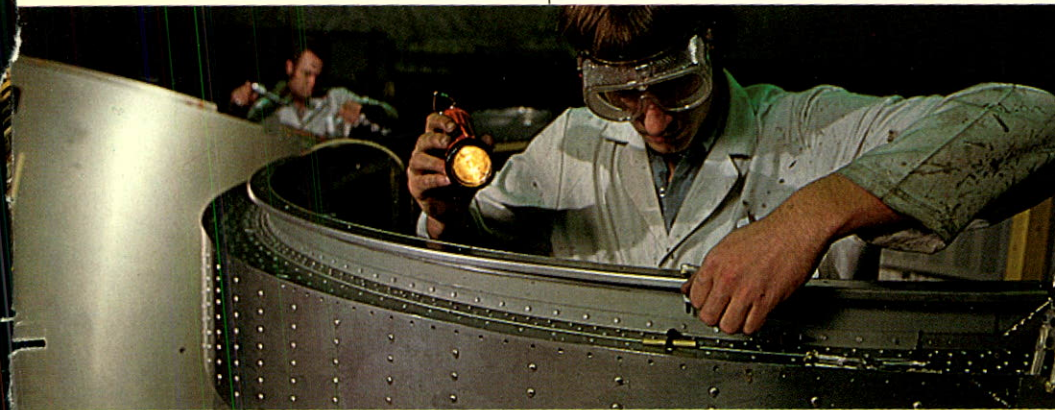
an urgent need for legislators and policy makers to recognize that procedures are not keeping up with the requirements of the travelling and shipping public in this era of mass transportation.

Passenger Planning & Marketing

Competition in the Canadian airline industry increased dramatically during 1980. Regulatory changes introduced by the Canadian government had the effect of allowing CP Air to compete freely by removing all restrictions on its transcontinental licenses, and of increasing access to Canadian mainline routes by regional carriers. A third element, the impact of which has yet to be assessed fully because of its more recent introduction, has been the deregulation of domestic charter rules, allowing Wardair access to Canadian scheduled passenger and cargo markets. While Air Canada considers the domestic charter concession to be a serious incursion into the essential economic health of scheduled air transportation in Canada, it has only served to solidify the Corporation's confidence in superior performance as the ultimate test of survival.

Air Canada now competes directly with five domestic scheduled carriers and against several scheduled charter carriers. Nevertheless, the company continued to hold its own in 1980 through innovative and aggressive marketing of safe, efficient and reliable services.

Consumers continued to respond in increasing numbers to the Seat Sale concept pioneered by Air Canada in 1979. Some 732 000 North Americans were carried at fare levels among the lowest in the world. The concept was introduced on international routes and 29 000 people took advantage of bargain fares between Canada, the U.K. and France.





Response by the business community to upgraded schedules and services was also gratifying, particularly on the North Atlantic routes between Canada and Europe where Air Canada's share of scheduled passenger traffic was maintained at 35 per cent despite a decline in Canadian travel overseas. The new "Connaisseur" cabin service was a contributing factor.

Air travel remains one of today's best bargains for the Canadian consumer. Despite the price hikes of recent years, Air Canada's yield increases have fallen far short of the ten-year national inflationary rate, and below the rate of increase in most countries. Against a Consumer Price Index increase of 115 per cent over the past decade, Air Canada's average fare per mile has risen by only 70 per cent in the same period.

However, as worldwide inflation and cost escalation in other economic sectors such as energy continue, the pressure to increase fares will become more intense, and the airline will be hard pressed to compensate for the effects on the air travel market.

Cargo

The increasingly competitive domestic airline environment has not spared cargo services. Sale of surplus cargo capacity in the United States, a by-product of "deregulation", has had its effect on Canada as well, with goods being trucked to U.S. border cities for shipment at predatory rates.

The Canadian cargo market continues to expand, however, and Air Canada remains a substantial force in this market through such innovations as standby container rates, special commodity rates, a centralized rating service, and reserved pallet positions on specific flights.

Small package or courier services were previously dominated by foreign-owned companies. In 1980, Air Canada's revenues in this market grew at 131 per cent for envelopes (Airvelop) and 136 per cent for packages (CouriAir) over the previous year, grossing \$17.7 million, including the Expedair airport parcel service.

Mail continued to show reasonable growth. Volume grew by 3.8 per cent, and revenue increased by 20.9 per cent over last year, exceeding forecasts. Mail represented 16.2 per cent of total cargo revenues in 1980.

A major innovation, encouraging to Canadian trade in the southern hemisphere, was a series of container-interchange agreements with Latin American carriers. Air Canada freighters completed their first year of this program, using Miami as the connecting point.

The first DC-8-63 cargo conversion was completed in July and a program to modify an additional five at a cost of \$3 million per aircraft was undertaken in November. The alternative, to acquire costly wide-body freighters, would not have allowed the same degree of flexibility. The DC-8's will provide better frequency to more markets, while at the same time achieving the highest possible utilization of capacity.

A new \$4 million cargo terminal opened in Edmonton incorporating the latest mechanical features for cargo handling. Major upgrading of the Toronto cargo facility commenced by year-end, and planning began for new facilities in Quebec City and Los Angeles.



*John W. McGill
Executive Vice President &
Chief of Group Enterprises*

Group Enterprises

Broadening the corporate earning base is the principal responsibility of those functions directed by the Executive Vice President and Chief of Group Enterprises. Included in this group is the Computer & Systems Services Branch, which provides vital support for airline operations and corporate functions, as well as selling its services to a number of outside clients. Subsidiary and Associated Companies, the other major division, undertakes various diversified activities in fields "similar or incidental" to the operations of Air Canada, as authorized by the Air Canada Act, 1977.

Computer and Systems Services

One of the major customers for the services marketed by this branch in 1980 was VIA Rail, Canada's passenger rail service. ReserVIA, the first totally automated rail information system in the world, was implemented in March. Designed to handle reservations, ticketing and operational controls, the system spans the nation and has brought computer technology directly and indirectly to over 1 000 VIA locations in Canada and the U.S.A. It will be linked eventually to the Air Canada ReserVec II system, giving travel agents the same access to VIA as they now enjoy with airlines, hotels and car rental firms.



Over 1 000 travel agents and commercial accounts are now part of the ReserVec II system. In 1980, an additional 600 CRT's (cathode ray tube display units) and 300 printers were installed to accommodate new clients. Refinements include a total management information, accounting, and control system specifically designed for the travel agent. Named MAC (Mini Administration Computer), the system is self-contained in the agency office.

Time Air of Lethbridge, Alberta, joined regional airlines as a user of Air Canada's reservations services during the year. C.N. Marine extended its contract to cover all of its offices and seaports in Atlantic Canada and the northeast U.S.A. Eastern Provincial Airways and Air Jamaica also extended their contracts for passenger reservations and related information handling.

Within the airline, a prototype automatic ticket-issuing machine, "Tickematique", was tested at Montreal and Toronto airports. Using an enRoute credit card, passengers can make reservations and pick up a ticket from the machine, or if a reservation has been made from home or office, the ticket can be issued by Tickematique. In either case the charges are automatically recorded against the passenger's account. The device is the first of its kind and was designed by Air Canada.

Air Canada now possesses one of the largest and most sophisticated data processing and communications systems in the world. The airline's computers are linked to over 7 000 CRT's and printers in all parts of

Canada, the U.S.A., Europe and the Caribbean, and most recently in Japan and Hong Kong.

A \$2 million renovation of the Computer & Systems Services property in Toronto will accommodate expansion of the VIA Rail contract, additional in-house growth and future outside work.

Subsidiary and Associated Companies

In early 1980, Air Canada purchased a 29 per cent interest in Guinness Peat Aviation Ltd. of Shannon, Ireland. Aer Lingus owns a similar proportion of the shares as does Guinness Peat Group Limited, of London, England. The company acts as a lessor and broker for new and used commercial aircraft and has been profitable from its inception five years ago. Net income for the last nine months of 1980 was over two million Irish pounds and Air Canada's participation in these earnings, using the equity method of accounting, was \$0.9 million.



The Corporation's 86.46 per cent interest in Nordair Ltd., a Quebec-based regional airline whose routes extend from Montreal to communities in Quebec and Ontario, to Winnipeg, Manitoba as well as to the Northwest Territories and Pittsburgh, U.S.A.,

added \$1.9 million to net profit in 1980. In November 1978, the Government stated its intention to have Air Canada dispose of part or all of its interest in Nordair. However, future ownership is complicated by the Government's desire to evolve an overall regional air policy in central Canada. Whatever the outcome, the carrier is expected to continue to operate profitably and to benefit from its close ties with Air Canada, which provides extensive technical and maintenance services.

Since the early 1960's, maintenance work for other airlines has grown steadily and is now a consistently profitable area of activity for Air Canada. During the year, work was performed under twenty major contracts and almost thirty minor agreements for various airlines from many parts of the world.

One of the new contracts negotiated was with Air Lanka, the successor to Air Ceylon and the national carrier of Sri Lanka. Under the agreement, Air Lanka leases two L-1011's from Air Canada for a two-year period and the company performs all maintenance work on the leased aircraft, provides extensive training for both flight deck and in-flight crew, as well as training for ground handling staff.





Corporate Finance & Planning

Corporate Finance & Planning groups together a number of staff functions supporting both Airline Operations and Group Enterprises. These include Accounting and Control, Audit Services, Treasury and Corporate Planning.

During the year negotiations were successfully concluded with Export-Import Bank of The United States (Eximbank) and Export Credits Guarantee Department of the U.K. (ECGD) on the detailed terms and conditions under which they will provide financing for the Boeing 727 and 767 aircraft and Rolls-Royce jet engines for the L-1011-500's. These unsecured credits were obtained without guarantee from the shareholder or financial institutions. Interest rate on the credits arranged in 1980, amounting to \$153 million, is 8 to 8.5 per cent over a ten-year term.

A \$200 million revolving and term credit agreement was signed with two major Canadian chartered banks in late 1980. This credit line will provide the Corporation with assured availability of long-term funds under attractive and flexible terms during the period of heavy capital expenditure ahead.

Average daily short-term money market investments were \$267 million in 1980. Investment income totalled \$34 million, compared to \$37 million in 1979. The year closed with \$302 million in short-term investments (\$322 million in 1979).

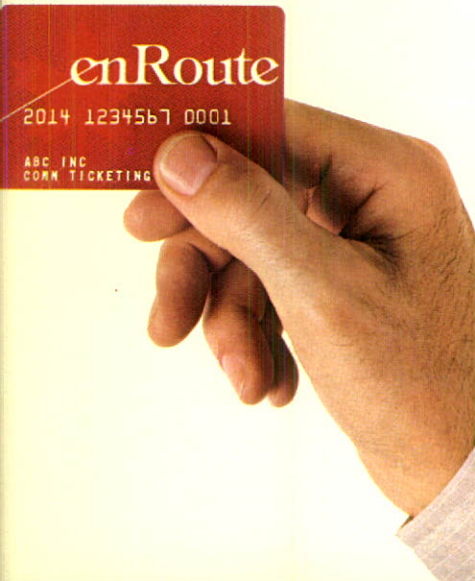
The Air Canada Pension Fund showed good growth and investment returns in 1980. Market value increased 29 per cent to \$940 million, primarily through strong performance of equities and higher yields on investments. An internal rate of return on market value of 20 per cent was achieved, including both realized and unrealized capital gains. Unfunded liability was \$218 million at year-end.

A computerized financial planning model was developed in 1980 to project funding requirements and critical financial measures over a ten-year period. Besides improving profit and tax planning, the model establishes with precision the corporate financial objectives required to fund the major fleet re-equipment program committed for this decade.

During the year Air Canada argued against a possible legislative proposal that all Crown corporations should be subject to additional "comprehensive" audits to ensure that the shareholder gets "value for money". The Board believes that competitive pressures of the marketplace, together with the company's system of internal controls and internal and external audits, are sufficient to safeguard the shareholder's interest. An additional mandatory layer of auditing would create an inefficient and unnecessary administrative burden.

Venturex, a division of the wholly owned subsidiary, Touram Inc., organizes package tours and other travel-related services. Its major products are Skifari and Motor Holidays, largely sold in Europe, as well as tour facilities for the Air Canada Silver Broom, the World Curling Championship. Plans for further expansion will concentrate on meeting the European traveller's needs for tour packages in Canada.

In terms of sales generated, the enRoute card continues to be the largest airline credit card in the world. Volume of business rose more than 22 per cent in 1980. The card is honoured by major airlines, hotels, car rental firms, and others specializing in service to travellers. Emphasis is now being given to broadening the range of services available to cardholders.





J. E. Whitelaw
Senior Vice President,
Corporate & Human Relations

Corporate & Human Relations

Staff functions providing "people-related" support to Airline Operations and Group Enterprises are grouped under the Senior Vice President—Corporate & Human Relations. Included are the Personnel and Public Affairs Branches, Corporate Language Development, Medical Services and Corporate Administration Services.

The Air Canada work force totalled 23 418 men and women at the year-end, an increase of 610 over 1979.

Collective agreements with all twelve of the airline's unions, representing approximately 16 500 employees or 70 per cent of the total Air Canada work force, expired in 1980. All twelve agreements were successfully negotiated and ratified, most with a two-year duration.

The Corporation invested almost half a million manhours in the training of contract employees over the past year. Management skills were improved through the participation of some 1 700 managers in one or more of 98 individual management development courses. Some 20 per cent of the candidates promoted or hired into management were women.

The company and its labour organizations in Canada introduced a joint program to assist employees experiencing problems of a personal nature. One hundred and ten employees representing the organized labour groups, management, and the medical department were selected and trained as coordinators of the program.

Air Canada added a new dimension to its community activities during

charitable appeals supported by employees under a payroll deduction plan.

The Corporation's policy of social responsibility encompasses the obligation to implement the principles of equality of both official languages in its dealings with customers and employees. A comprehensive report on the company's progress in this area is made annually to the Minister of Transport. Of particular interest in 1980 was the establishment of "bilingual counters" at thirteen airports served by Air Canada, and the addition of flight operations manuals to its inventory of bilingual documentation used in the workplace.

All public signs throughout the Air Canada system are now bilingual, and all printed material for the travelling and general public is available in both official languages. In the company's Eastern Region (Quebec), French is firmly established as the language of work. In Ottawa/Hull, Moncton and corporate headquarters, both French and English are designated as languages of work.

Air Canada's language policy is one of progression, developing a language-of-choice capability across the system. Since 1978, the number of francophones employed within Air Canada has risen to 21 per cent of the workforce. The advancements made can be attributed to the goodwill of the employees in their support of the corporate language policy.



the year with the inauguration of its first corporate donations program. Governed by a policy providing for the annual allocation of a percentage of after-tax profits, the program is administered by the Public Affairs Branch in conjunction with a donations committee. The company responded to appeals from a broad range of national and local organizations in the fields of health, welfare, social development, culture, education, the arts, and amateur athletics. The program also provides funds and other forms of assistance to those





T. Vaughan
Senior Vice President,
Corporate & Legal Affairs

Corporate & Legal Affairs

Corporate & Legal Affairs brings together all of the staff functions charged with the Corporation's statutory relationships and responsibilities. Included here are the Law Branch, the Secretary of the Company, Government Affairs, and Security. Of note in 1980 was a decision by the Supreme Court of Canada on a longstanding tax appeal which ruled that aircraft overflying or being temporarily in the Province of Manitoba were not subject to the retail sales tax act of that province. This judgement effected the recovery of taxes and interest amounting to over \$1.7 million. In addition to the regularly scheduled meetings normally held in Montreal, the Board of Directors met in Edmonton and Los Angeles in 1980. These meetings afford Board members the opportunity to become more familiar with company facilities, and to meet employees and customers of Air Canada from the various regions served by the airline.



J.M. Callen
Senior Vice President,
Ontario

Senior Vice President – Ontario

The Senior Vice President – Ontario is the direct representative of the President & Chief Executive Officer at the senior levels of government and business in the Province.

Air Canada serves nine communities in Ontario and competes with six Canadian airlines, six U.S. carriers, nine international airlines and twenty-seven charter carriers. Its presence in that province includes the provision of reservation, sales and ground handling services to two third-level carriers: NorOntair, which operates hub-and-spoke services to mainline connection points in Sudbury and Thunder Bay, and Great Lakes, which serves the regional centres of southern Ontario.



Agency Agreements

The guidelines concerning commercial practices of Crown Corporations require disclosure of sales and procurement agents and the aggregate remuneration they have received. There were more than 31 900 agents involved in the selling network for the company's transportation services. As permitted under the guidelines, and for practical reasons, the Board of Directors has approved an exception to the requirement that their individual names be disclosed in this report.

In 1980, 8 543 of these agents received commissions in connection with passenger sales and 1 614 in connection with cargo. The aggregate remuneration paid to these agents in the year was \$99 512 000 (to the nearest \$1 000).

Aggregate remuneration to other sales and procurement agents in the year was \$253 180. The agents' names were: Guinness Peat Aviation Ltd. (fees for lease of a Lockheed L-1011 aircraft to Air Lanka); 98020 Canada Inc. and G.A. Norris Enterprises Ltd. (payments for services including expansion of the number of vendors honouring the enRoute credit card); Mr. H.G. Murray (sale of advertising space on forms and brochures); Aviation Systems International Inc. (commission on sale of redundant aircraft material); and United Aviation Services (brokerage and consulting services required for Royal Air Maroc HADJ charter contract).

Acknowledgement

The Corporation's achievements during the past year are due in large measure to the loyalty, dedication and professionalism of Air Canada's more than 23 000 employees. The Board of Directors expresses its appreciation.



Pierre Taschereau

Pierre Taschereau
Chairman of the Board

Claude I. Taylor

Claude I. Taylor
President & Chief Executive Officer

Glossary of Terms

All-Up Load Factor

A measure of overall aircraft capacity utilization calculated as follows:

$$\% = \frac{\text{Revenue Ton Miles}}{\text{Available Ton Miles}} \times 100$$

Debt / Equity Ratio

An expression of borrowed funds compared to ownership funds. Debt is all long-term debt and capital lease obligations including the current portion. Equity is share capital plus retained earnings.

Funds Generation Margin

An expression of funds provided from operations as a per cent of total operating revenues.

Operating Margin

An expression of operating income as a percentage of total operating revenues.

Passenger Load Factor—Actual (PLF)

A measure of passenger capacity utilization calculated as follows:

$$\% = \frac{\text{Revenue Passenger Miles}}{\text{Available Seat Miles}} \times 100$$

Passenger Load Factor—Breakeven (BEPLF)

An indication of the scheduled passenger load factor required to achieve a nil operating income. It is calculated as follows:

$$(1) \text{ Breakeven RPM} = \frac{\text{Scheduled Passenger Revenues} - \text{Operating Income}}{\text{Scheduled Passenger Yield}}$$

$$(2) \text{ Breakeven PLF} = \frac{\text{Breakeven Revenue}}{\text{Passenger Miles}} \times 100$$
$$\% = \frac{\text{Breakeven Revenue}}{\text{Scheduled Available Seat Miles}} \times 100$$

Return on Investment

Net income after income taxes plus interest expense before income taxes expressed as a percentage of average investment, which is an average of the opening or previous year-end investment and the investment at the end of each of the four quarters in the current year. Investment is the sum of long-term debt and capital lease obligations (including current portion), share capital and retained earnings.

Working Capital

The difference between current assets and current liabilities.

Yield

Average revenue per passenger mile or revenue ton mile.

Statement of Income

Year ended December 31 (in thousands of dollars)

	1980	1979
Operating Revenues		
Passenger	\$1 612 058	\$1 351 875
Freight and express	176 962	155 555
Mail	35 584	29 433
Charter	37 351	16 102
Incidental services—net	43 907	42 207
	<u>1 905 862</u>	<u>1 595 172</u>
Operating Expenses		
Flying operations	612 323	471 508
Maintenance	239 015	187 851
Passenger service	205 705	179 496
Aircraft and traffic servicing	277 152	242 675
Sales and promotion	263 402	223 377
General and administrative	90 116	75 964
Depreciation, amortization and obsolescence	128 231	113 478
	<u>1 815 944</u>	<u>1 494 349</u>
Operating Income	<u>89 918</u>	<u>100 823</u>
Non-Operating Income (Expense)		
Interest on long-term debt and capital lease obligations	(43 998)	(45 643)
Interest income	36 136	37 498
Interest capitalized	7 748	4 159
Gain on disposal of property and equipment	12 021	1 541
Gain (loss) on foreign exchange	(1 594)	198
Equity in earnings of investee companies	2 907	1 415
Other	2 185	2 288
	<u>15 405</u>	<u>1 456</u>
Income before income taxes	105 323	102 279
Provision for deferred income taxes	48 281	46 910
Net income for the year	<u>\$ 57 042</u>	<u>\$ 55 369</u>

See accompanying notes.

Statement of Retained Earnings

Year ended December 31 (in thousands of dollars)

	1980	1979
Balance at beginning of year	\$ 128 376	\$ 86 207
Dividend	13 200	13 200
	<u>115 176</u>	<u>73 007</u>
Net income for the year	57 042	55 369
Balance at end of year	<u>\$ 172 218</u>	<u>\$ 128 376</u>

See accompanying notes.

Balance Sheet

December 31 (in thousands of dollars)

	1980	1979
Assets		
Current		
Cash and short-term investments (note 2)	\$ 261 749	\$ 291 107
Accounts receivable	200 194	185 676
Spare parts, materials and supplies (note 3)	73 680	54 839
Prepaid expenses	2 492	2 631
Deferred income taxes	27 333	25 260
	<u>565 448</u>	<u>559 513</u>
Property and equipment (note 4)	895 805	713 276
Flight equipment under capital leases (note 5)	184 058	204 714
Investment in and advances to other companies (note 6)	40 899	27 790
Long-term receivable and deferred charges	1 578	531
	<u>\$1 687 788</u>	<u>\$1 505 824</u>

On behalf of the Board:

Pierre Taschereau
Chairman of the Board

Claude I. Taylor
President & Chief Executive Officer

Auditors' Report

To the Honourable
The Minister of Transport,
Ottawa
and
To the Board of Directors of Air Canada:

We have examined the balance sheet of Air Canada as at December 31, 1980 and the statements of income, retained earnings and changes in financial position for the year then ended. Our examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as we considered necessary in the circumstances.

	1980	1979
Liabilities		
Current		
Accounts payable and accrued liabilities	\$ 209 243	\$ 178 578
Advance ticket sales	150 476	112 796
Current portion of long-term debt and capital lease obligations (notes 7 and 8)	55 758	46 608
	<u>415 477</u>	<u>337 982</u>
Long-term debt (note 7)	374 140	345 680
Long-term obligations under capital leases (note 8)	203 537	221 022
Other long-term liabilities	10 932	10 690
Deferred credits		
Income taxes	173 467	123 113
Other	9 008	9 952
	<u>1 186 561</u>	<u>1 048 439</u>
Shareholder's Equity		
Share capital		
Authorized: \$750 million divided into shares of one thousand dollars each		
Issued and fully paid: 329 009 shares	329 009	329 009
Retained earnings	172 218	128 376
	<u>501 227</u>	<u>457 385</u>
	<u>\$1 687 788</u>	<u>\$1 505 824</u>

See accompanying notes.

In our opinion, these financial statements present fairly the financial position of the Corporation as at December 31, 1980 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

We further report that, in our opinion, proper books of account have been kept by the Corporation and the accompanying financial statements are in agreement with the books of account.

Clarkson Gordon

Montreal, Quebec,
February 14, 1981.

Chartered Accountants

Statement of Changes in Financial Position

Year ended December 31 (in thousands of dollars)

	1980	1979
Source of Funds		
Net income	\$ 57 042	\$ 55 369
Depreciation and amortization	122 652	109 235
Deferred income taxes	50 354	49 870
Gain on disposal of assets	(12 021)	(1 541)
Other	2 280	(3 502)
Total provided from operations	<u>220 307</u>	<u>209 431</u>
Proceeds from disposal of property and equipment	13 721	2 680
Increase in long-term debt	64 979	—
Increase in long-term obligations under capital leases	—	66 792
Return of progress payments upon lease of aircraft	—	24 746
Decrease in investment in and advances to other companies	901	2 143
Other	3 185	7 386
	<u>303 093</u>	<u>313 178</u>
Use of Funds		
Property and equipment including progress payments	286 224	203 119
Flight equipment under capital leases	—	66 792
Decrease in long-term debt	39 161	31 594
Decrease in long-term obligations under capital leases	19 321	21 695
Investment in and advances to other companies	12 048	24 090
Dividend	13 200	13 200
Other	4 699	637
	<u>374 653</u>	<u>361 127</u>
Decrease in working capital	71 560	47 949
Working capital, beginning of year	<u>221 531</u>	<u>269 480</u>
Working capital, end of year	<u>\$ 149 971</u>	<u>\$ 221 531</u>

See accompanying notes.



Notes to Financial Statements

1. Summary of significant accounting policies

(a) Property and equipment and flight equipment under capital leases

Depreciation and amortization is provided by the straight line method based on the following periods.

Asset	Number of Aircraft	Depreciation Period
Boeing 747	7	16 years
Lockheed 1011	10	15 and 16 years
Boeing 727	34	14 years
DC-8	27	14 years
DC-9	44	12 years
Ground equipment and facilities		5 to 30 years

Air Canada leases 18 of the above aircraft. For accounting purposes, these aircraft are treated as though they are owned. Expenditures for maintenance and repairs are charged to operating expenses as incurred. Significant expenditures for modifications and betterments are capitalized.

Gains or losses realized on the disposal of major property and equipment are reflected in income in the year of disposition.

(b) Spare parts

Provision for the obsolescence of aircraft spare parts included in current assets, less their estimated residual value, is made by charges to operating expenses over the service lives of the related aircraft types.

(c) Deferred charges

Costs incurred in introducing new types of aircraft are deferred and amortized on a straight line basis over five years, commencing with the time the first aircraft of each type is placed into revenue service.

Financing and other deferred costs are amortized on a straight line basis over the period to which they relate.

(d) Passenger and freight revenues

Passenger and freight sales are recognized as earned revenue when the transportation service is provided. Unearned amounts are treated as current liabilities.

(e) Capitalized interest

Interest is capitalized on payments for major property and equipment additions made prior to their availability for entry into regular service and is included in their cost.

(f) Translation of foreign currencies

All assets and liabilities are translated into Canadian dollars at year-end exchange rates except spare parts, property and equipment, flight equipment under capitalized leases, and investment in other companies which are translated at exchange rates prevailing when the asset was acquired.

Revenues and expenses (excluding depreciation, amortization, and obsolescence which are translated at their historic rates) are translated at the rates in effect during the month in which the transactions occurred.

Foreign exchange gains and losses are reflected in income for the year.

(g) Income taxes

The Corporation records income taxes on the tax allocation basis which recognizes the income tax effect on transactions when they are recorded in accounting income, regardless of when such items are recognized for tax purposes. These timing differences can result in deferred income taxes either being provided for or recoverable depending on when the items are recognized for accounting and tax purposes.

(h) Pensions

The cost of funding current service pension benefits is charged to operations as incurred. Unfunded liabilities as determined by actuarial valuation are funded by annual payments which are charged to operations over periods recommended by the actuaries and in accordance with regulatory requirements.

2. Cash and short-term investments

	1980 (\$000)	1979 (\$000)
Working funds and cash on deposit	\$ 1 418	\$ 1 108
Short-term investments	301 662	321 687
	<u>303 080</u>	<u>322 795</u>
Outstanding cheques less bank balances	(41 331)	(31 688)
	<u>\$ 261 749</u>	<u>\$ 291 107</u>

Short-term investments in 1980 include \$207.8 million in U.S. funds and \$8.0 million in Pounds Sterling.

3. Spare parts, materials and supplies

	1980 (\$000)	1979 (\$000)
Spare parts	\$ 100 784	\$ 78 556
Materials and supplies	15 965	13 307
Cost	116 749	91 863
Accumulated obsolescence	43 069	37 024
	<u>\$ 73 680</u>	<u>\$ 54 839</u>

4. Property and equipment

	1980 (\$000)	1979 (\$000)
Flight equipment	\$1 186 778	\$1 018 253
Ground equipment and facilities	413 522	369 114
Cost	1 600 300	1 387 367
Accumulated depreciation and amortization	838 263	760 518
	<u>762 037</u>	<u>626 849</u>
Progress payments	133 768	86 427
	<u>\$ 895 805</u>	<u>\$ 713 276</u>

5. Flight equipment under capital leases

	1980 (\$000)	1979 (\$000)
Value of capitalized leases	\$ 302 453	\$ 302 414
Accumulated depreciation	118 395	97 700
	<u>\$ 184 058</u>	<u>\$ 204 714</u>

6. Investment in and advances to other companies

	1980 (\$000)	1979 (\$000)
Investments in companies accounted for on the equity basis	\$ 37 304	\$ 25 510
Other companies - at cost	730	1 674
Advances	2 865	606
	<u>\$ 40 899</u>	<u>\$ 27 790</u>

The Corporation has excluded Nordair Ltd. from consolidation and has recorded the investment using the equity method of accounting because the continued ownership of Nordair Ltd. is subject to Government review.

In May 1980, Air Canada purchased 29.3% of Guinness Peat Aviation Ltd. for a total of \$8.9 million. This company is in the business of leasing, selling and financing aircraft on a worldwide basis. The cost of the shares purchased exceeded the underlying net book value of Guinness Peat Aviation Ltd.'s net assets by \$7.6 million at the date of purchase. This goodwill is being amortized on a straight line basis over 15 years.

7. Long-term debt

	1980 (\$000)	1979 (\$000)
Government of Canada 7.2% note, payable semi- annually, maturing in 1993	\$ 279 353	\$ 292 736
8.1% to 8.8% notes maturing in 1981	13 800	13 800
	<u>293 153</u>	<u>306 536</u>
5.5% notes due 1982/84	10 388	12 695
6.0% notes due 1983/84	44 090	54 876
8.375% note due 1990	63 179	—
	<u>410 810</u>	<u>374 107</u>
Current portion	36 670	28 427
	<u>\$ 374 140</u>	<u>\$ 345 680</u>

On January 1, 1981 the Corporation exercised its options on the \$13.8 million notes with the Government of Canada and renewed the debt at 8.31%, payable in annual installments, to 2001.

Repayment requirements over the next five years amount to \$172.3 million; \$36.7 million in 1981, \$38.0 million in 1982, \$37.4 million in 1983, \$34.1 million in 1984, and \$26.1 million in 1985.

Long-term debt in 1980 includes \$107.3 million payable in U.S. funds and \$10.4 million payable in Pounds Sterling.

8. Lease obligations

The assets and related obligations for capital leases are recorded at an amount equal to the present value of future lease payments using the interest rates implicit in the leases. The weighted average interest rate of these obligations is 7.9% and their expiry dates are from 1986 to 1991.

The future minimum lease payments under capital leases and operating leases having initial or remaining lease terms of more than one year are as follows:

	Capital Leases (\$000)	Operating Leases (\$000)
1981	\$ 36 785	\$ 16 464
1982	36 221	14 911
1983	35 657	10 943
1984	35 092	7 886
1985	34 532	6 446
Remaining years	<u>147 935</u>	<u>35 569</u>
Total future minimum lease payments	326 222	<u>92 219</u>
Less, amount representing interest	<u>103 597</u>	
Present value of obligations under capital leases	222 625	
Less, current portion of obligations under capital leases	<u>19 088</u>	
Long-term obligations under capital leases	<u>\$ 203 537</u>	

9. Income taxes

As at December 31, 1980, the Corporation had available \$24.5 million of investment tax credits that may be applied as a reduction to future federal income taxes payable. Of these investment tax credits, \$13.2 million is available until 1984, and \$11.3 million is available until 1985.

10. Commitments

Contracts for the acquisition of aircraft and spare engines, after deducting progress payments, amounted to approximately \$925.1 million U.S. Aircraft deliveries are scheduled as follows:

	1981	1982	1983	1984	Total
B-727	5	3	—	—	8
L-1011-500	6	—	—	—	6
B-767	—	2	4	6	12

Other commitments as at December 31, 1980 include \$19.2 million Canadian for ground equipment and facilities, and \$16.2 million U.S. for aircraft betterment projects.

11. Pension plans

The Corporation maintains pension plans for virtually all its employees. The total charge against operations for these plans for the year was \$63.5 million (1979—\$65.9 million). As at December 31, 1980, the unfunded liability of the Corporation's pension plans amounted to \$217.9 million (1979—\$208.3 million) and is being retired by annual payments over various periods ending 2003. At December 31, 1980, the market value of the pension funds' assets exceeded vested benefits.

12. Subsequent event

On January 30, 1981, the Board of Directors declared a dividend of \$13.2 million payable to the Government of Canada on or before March 31, 1981.

13. Contingencies

Various lawsuits and claims are pending by and against the Corporation. It is the opinion of management that final determination of these claims will not materially affect the financial position or the results of the Corporation.

14. Related party transactions

In 1980, expenses incurred with related parties covering such items as landing fees, terminal assessments, fuel taxes and interest on long-term debt amounted to approximately \$133 million, while revenues derived in the ordinary course of business from providing such services as passenger, mail and freight transportation approximated \$116 million.

Not included above is the 1980 dividend of \$13.2 million paid by the Corporation to the Government of Canada and the federal portion of the deferred corporate income tax provision of \$36.2 million.

Account balances resulting from those transactions are included in the balance sheet and are settled on normal trade terms.

The Effects of Inflation

All the financial statements in this report are based on historical dollar values. It is imperative of course that this basis be maintained in order to properly and unambiguously present the financial condition of the Corporation.

However, over the last few years, inflation and devaluation have seriously undermined the purchasing power of the Canadian dollar. While this erosion cannot be reflected in the audited financial statements, it is useful to have some understanding of the effects of inflation on the Corporation.

One way of doing this is to estimate the replacement cost of the Corporation's assets, the resultant depreciation expense, and the impact on income. This of course is a totally hypothetical exercise, but it does recognize in an approximate manner, and in a way that historical costs do not, the severe effects of inflation. The table below provides such an illustration:

	—\$ Millions—	
	Historical	Replacement Cost Data
Equipment and facilities at cost	1 845.9	3 656.0
Depreciation expense	117.8	217.3
Income before taxes	105.3	5.8

On the other hand, however, because financial statements reflect historical costs, the current market value of assets owned is not properly recognized. For example, the market value of the aircraft fleet at year-end was in the order of \$1 230.4 million, compared with a book value of \$695.0 million. Clearly, the net worth of the Corporation is significantly greater than an examination of the financial statements would suggest.

Ten Year Comparative Review

Financial Summary (\$ millions)	1980	1979	1978	1977	1976	1975	1974	1973	1972	1971
Operating Revenues:										
Passenger	1 612.0	1 351.9	1 105.0	998.8	876.3	786.4	708.3	568.9	473.4	410.4
Freight and Express	177.0	155.6	121.2	102.6	93.8	90.4	76.9	69.1	59.6	53.4
Mail	35.6	29.4	27.2	26.3	25.0	19.9	20.4	17.9	16.2	16.7
Charter	37.4	16.1	31.2	25.5	29.1	36.8	23.4	25.8	22.2	19.6
Incidental Services—net	43.9	42.2	38.0	34.4	33.3	23.7	19.6	16.4	11.9	8.3
Total Operating Revenues	1 905.9	1 595.2	1 322.6	1 187.6	1 057.5	957.2	848.6	698.1	583.3	508.4
Operating Expenses:										
Salaries, Wages and Benefits	656.1	574.6	496.6	448.9	413.2	371.2	326.5	272.8	230.8	184.3
Fuel and Oil	418.6	302.2	230.5	208.6	189.6	169.7	138.3	76.3	57.9	50.5
Depreciation, Amortization and Obsolescence	128.2	113.5	108.2	105.9	107.4	101.2	93.9	76.2	64.0	58.8
Other	613.1	504.1	402.8	335.1	307.5	275.8	256.0	226.4	185.1	186.5
Total Operating Expenses	1 816.0	1 494.4	1 238.1	1 098.5	1 017.7	917.9	814.7	651.7	537.8	480.1
Operating Income	89.9	100.8	84.5	89.1	39.8	39.3	33.9	46.4	45.5	28.3
Non-Operating Income (Expense):										
Interest on Long-Term Debt+Capital Leases	(44.0)	(45.6)	(47.6)	(63.3)	(76.1)	(63.9)	(58.9)	(38.8)	(32.5)	(31.7)
Interest Income	36.1	37.5	24.4	9.8	13.4	0.7	1.8	0.7	1.7	1.8
Interest Capitalized	7.8	4.2	2.0	0.5	0.2	2.0	3.6	3.6	2.7	3.9
Gain (Loss) on Asset Disposal	12.0	1.5	8.8	10.1	1.8	0.5	(0.2)	(0.5)	(1.0)	0.5
Gain (Loss) on Foreign Exchange	(1.6)	0.2	9.8	(6.4)	(2.9)	(4.7)	1.7	1.2	(0.2)	(0.4)
Other	5.1	3.7	2.2	2.1	1.6	1.2	(0.5)	(0.6)	1.0	0.5
Total Non-Operating Income (Expense)	15.4	1.5	(0.4)	(47.2)	(62.0)	(64.2)	(52.5)	(34.4)	(28.3)	(25.4)
Income Before Taxes	105.3	102.3	84.1	41.9	(22.2)	(24.9)	(18.6)	12.0	17.2	2.9
Tax Provision	48.3	46.9	36.6	21.9	(11.7)	(11.8)	(9.4)	5.9	8.6	1.2
Net Income (Loss)	57.0	55.4	47.5	20.0	(10.5)	(13.1)	(9.2)	6.1	8.6	1.7
Dividends	13.2	13.2	—	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
Total Assets	1 687.8	1 505.8	1 310.9	1 227.0	1 132.1	1 289.4	1 157.0	917.8	834.3	800.0
Working Capital	150.0	221.5	269.5	140.5	18.9	107.7	30.3	(61.0)	28.0	23.6
Deferred Income Taxes	173.5	123.1	73.2	36.7	13.8	22.9	29.6	34.5	28.5	20.2
Long-Term Debt+Capital Leases (excluding Current Portion)	577.7	566.7	554.4	874.7	860.3	1 006.1	891.8	688.9	640.1	631.6
Shareholder's Equity	501.2	457.4	415.2	43.7	23.9	34.6	44.1	53.5	47.6	39.2
Financial Ratios										
Operating Margin	4.7%	6.3%	6.4%	7.5%	3.8%	4.1%	4.0%	6.7%	7.8%	5.6%
Return on Investment	8.7%	9.2%	9.4%	8.7%	6.1%	5.1%	5.4%	5.9%	5.7%	4.7%
Funds Generation Margin	11.6%	13.1%	14.3%	12.6%	7.8%	8.1%	8.9%	12.3%	13.7%	11.8%
Debt/Equity Ratio	56/44	57/43	58/42	95/5	97/3	97/3	95/5	93/7	93/7	94/6
Operating Statistics										
<i>All Operations</i>										
Revenue Passengers Carried (millions)	13.0	12.8	11.3	10.9	10.9	10.7	10.7	10.1	8.4	7.4
Revenue Ton Miles (millions)	1 911	1 860	1 609	1 508	1 458	1 396	1 391	1 350	1 141	957
Available Ton Miles (millions)	3 637	3 627	3 270	3 095	3 175	3 075	2 821	2 599	2 215	2 122
All-up Load Factor	53%	51%	49%	49%	46%	45%	49%	52%	52%	45%
Yield per Revenue Ton Mile	99.72¢	85.75¢	82.21¢	78.73¢	72.51¢	68.56¢	61.03¢	51.73¢	51.12¢	53.10¢
Operating Expense per Available Ton Mile										
—actual	49.94¢	41.21¢	37.87¢	35.50¢	32.05¢	29.85¢	28.88¢	25.07¢	24.28¢	22.62¢
—current purchasing power*	49.94¢	45.55¢	46.18¢	46.04¢	44.47¢	45.36¢	48.60¢	48.63¢	51.40¢	50.28¢
Fuel Consumed (Imp. Gallons—millions)	446.3	440.1	392.4	388.8	406.3	421.1	407.5	390.7	344.6	326.1
Average Fuel Price per Gallon	93.64¢	68.49¢	58.59¢	52.94¢	46.55¢	40.20¢	33.87¢	19.47¢	16.72¢	15.40¢
Average Number of Employees (000)	23.7	22.2	20.7	20.6	21.0	21.2	21.6	19.9	18.1	17.6
Available Ton Miles per Employee (000)	153.7	163.2	157.6	150.3	151.1	144.7	130.7	130.9	122.3	120.3
Revenue Ton Miles per Employee (000)	80.8	83.7	77.5	73.3	69.3	65.7	64.4	68.0	63.0	54.3
<i>Scheduled Operations</i>										
Available Seat Miles (millions)	21 866	21 924	19 243	17 873	17 686	17 419	16 127	14 399	12 169	11 706
Revenue Passenger Miles (millions)	14 759	14 414	12 017	11 297	10 705	10 110	10 268	9 601	7 901	6 427
Passenger Load Factor										
—actual	67%	66%	62%	63%	61%	58%	64%	67%	65%	55%
—breakeven	64%	61%	58%	58%	58%	55%	61%	61%	59%	51%
Yield per Revenue Passenger Mile										
—actual	10.92¢	9.38¢	9.20¢	8.84¢	8.19¢	7.78¢	6.90¢	5.93¢	5.99¢	6.39¢
—current purchasing power**	10.92¢	10.33¢	11.06¢	11.58¢	11.58¢	11.83¢	11.63¢	11.08¢	12.04¢	13.46¢
Freight Ton Miles (millions)	307	318	275	247	248	234	240	245	224	201
Average Aircraft Utilization/Day***	8:28	8:35	8:29	7:27	7:36	7:49	8:04	8:05	7:56	7:21

*Adjusted by GNE implicit price index. **Adjusted by consumer price index. ***Revenue block hours.



**Organigramme
d'Air Canada
1980**



Table des matières

2. Organigramme
4. Message du Président-directeur général
6. Revue de l'année
8. Affaires aériennes
12. Groupe d'entreprises
14. Finances et Planification d'entreprise
15. Relations humaines et d'entreprise
16. Affaires juridiques et d'entreprise
Premier vice-président—Ontario
17. Définitions
18. État des résultats
État des bénéficiaires non répartis
Bilan
Rapport des vérificateurs
19. État de l'évolution de la situation financière
20. Notes afférentes aux états financiers
21. Incidence de l'inflation
22. Données comparatives des dix dernières années

Coup d'oeil sur l'exercice

	1980	1979	Écart en %
Résultats financiers			
Recettes d'exploitation (millions de \$)	1 905.9	1 595.2	19
Dépenses d'exploitation (millions de \$)	1 816.0	1 494.4	22
Bénéfice d'exploitation (millions de \$)	89.9	100.8	—
Bénéfice net (millions de \$)	57.0	55.4	—
Capital investi en fin d'exercice (millions de \$)	1 134.7	1 070.7	6
Rendement du capital investi	8.7%	9.2%	—
Exploitation			
Passagers-milles payants* (millions)	14 759	14 414	2
Coefficient d'occupation passagers*	67%	66%	—
Recette par passager-mille payant*	10.92¢	9.38¢	16
Tonnes-milles offertes totales (millions)	3 637	3 627	0
Dépense d'exploitation par tonne-mille offerte	49.94¢	41.21¢	21
Effectif moyen	23 657	22 217	6

*Services réguliers seulement

Air Canada Rapport annuel 1980



Conseil d'administration

Jacques Bock, *Président et directeur général*, Bock et Tétreau Ltée, Montréal, Québec

W.T. Molloy, *Avocat*, MacDermid & Company, Saskatoon, Sask.

J.F. Cruickshank, *Président et directeur général*, Sackville Downs Ltd., Lower Sackville, N.-É.

Michael J. Murray, *Président*, Madawaska Investments, Ltd., Ottawa, Ont.

Geno F. Francolini, F.C.A., *Vice-président du Conseil et directeur général*, Livingston Industries Ltd., Tillsonburg, Ont.

Jean Perron, *Président*, Normick Perron, Inc., LaSarre, Québec

**Vice-président général—
Chef du Groupe d'entreprises**

John W. McGill

Président-directeur général

Claude I. Taylor

**Premier vice-président—
Finances et
Planification d'entreprise**

*D.J. Groom**

**Premier vice-président—
Affaires juridiques
et d'entreprise**

*R.T. Vaughan,
c.r., LL.D.*

Vice-président—
Informatique

A. Bodnarchuk

Vice-président
et Trésorier

W.J. Reid

Vice-président—
Affaires juridiques

I.E. McPherson, c.r.

Vice-président—
Filiales et
Participations

J.E. Douville

Vice-président—
Comptabilité et
Contrôle

A.A. Saint-Denis

Secrétaire
général

R.J. Lafrenière, c.r.

Contrôleur

W.J. Brooks

**Premier vice-président—
Relations humaines
et d'entreprise**

J.E. Whitelaw

**Premier vice-président—
Ontario**

J.M. Callen

Vice-président—
Personnel

B.F. Miller

Vice-président—
Affaires
publiques

M.E. Fournier

Par suite, le taux d'augmentation des tarifs aériens est également plus élevé que celui de l'inflation. Le trafic s'en ressentira inévitablement dans les mois qui viennent, ce qui placera les dirigeants de compagnies aériennes dans une situation délicate.

Les conséquences de l'évolution des coûts et de la concurrence ne semblent pas devoir s'atténuer dans un avenir prévisible; la Société entend donc poursuivre sa recherche de nouveaux moyens d'améliorer le rendement du capital, du matériel et de l'effectif à l'œuvre dans les divers points de son réseau.

Air Canada s'est engagée dans les années 1980 en ayant une conscience aiguë des obstacles à surmonter; elle reconnaît aussi la nécessité de s'adapter au changement pour consolider sa position financière et de préserver ce bien si précieux qu'est la fidélité de la clientèle.

La Société a enregistré un bénéfice au cours des quatre dernières années, ce qui porte le nombre d'exercices positifs à sept en dix ans. Pour la troisième fois de suite, elle peut déclarer un dividende de \$13.2 millions à son actionnaire, l'État canadien. C'est aussi la quarante-troisième année que la Compagnie fournit aux Canadiens un service de transport aérien fiable, sûr et efficace. C'est là son objectif prioritaire, qu'elle entend maintenir.

À presque tous égards, Air Canada est aujourd'hui une entreprise commerciale comme les autres, dont les structures et le processus de gestion doivent, et c'est là un impératif constant, évoluer avec la dynamique de ses activités et de son environnement.

La dernière décennie a vu Air Canada se hisser au rang des plus grandes compagnies aériennes du monde, et se constituer un acquis technique tel en matière de maintenance, de formation, d'assistance en escale et d'informatique que ses services sont recherchés par les compagnies aériennes et l'industrie du voyage du monde entier, y compris par les transporteurs canadiens qui lui font concurrence sur le marché des passagers et du fret.

Dans cette perspective, la Société procédait, le 1^{er} septembre 1980, à une réorganisation destinée à tirer parti de cet acquis, ainsi qu'à assurer de meilleurs canaux de communication interne et à accélérer le processus de la prise des décisions d'ordre opérationnel.

La nouvelle organisation de l'entreprise comprend deux entités distinctes, Activités aériennes et Groupe d'entreprises. Chacune est dirigée par un vice-président général qui, avec les premiers vice-présidents — Finances et Planification d'entreprise, Affaires juridiques et d'entreprise, Relations humaines et d'entreprise et Ontario, relève du Président-directeur général.

Comme tout organisme vivant, une entreprise doit évoluer et s'adapter. Œuvrant dans un domaine qui exige de fortes mises de fonds, une compagnie aérienne doit compter sur une croissance qui lui permette, compte tenu de l'intense pression des coûts, de rajeunir ses biens d'équipement et d'accroître sa productivité.

La Loi d'Air Canada de 1977 autorisait la Société à viser la rentabilité, à la fois critère d'efficacité et facteur d'amélioration du service. Simultanément, elle mettait fin à tout statut spécial qu'avait pu avoir la Compagnie. Des modifications de la réglementation devaient ultérieurement intensifier la concurrence: levée des restrictions de capacité imposées à CP Air et plus grand accès des transporteurs régionaux et des exploitants de services d'affrètement aux grandes lignes intérieures.

Le principal problème qui se pose aujourd'hui à Air Canada est celui de sa croissance. CP Air continue sa progression sur le réseau intérieur, tout comme les transporteurs régionaux et Wardair. Cette progression, à un moment où la croissance du marché faiblit, ne peut se faire qu'aux dépens d'Air Canada.

Les marchés internationaux traditionnels marquent le pas, les tarifs augmentant proportionnellement aux hausses des prix du carburant et des autres coûts dans le monde. En outre, la valeur du dollar canadien sur le marché des changes nuit à la croissance d'Air Canada, et les concessions consenties aux concurrents étrangers en vertu de récents accords bilatéraux ont amputé ses marchés considérablement.

Dans certains milieux officiels et dans le public subsiste un mythe selon lequel Air Canada est encore privilégiée au détriment des autres compagnies aériennes. Cela est source d'une vive préoccupation à la Compagnie et jette une ombre sur son avenir.

Ce mythe n'a pas à être perpétué sous le prétexte que le transport aérien au Canada serait à la merci des problèmes de relation du travail à Air Canada. Depuis dix ans, la Compagnie n'a eu à déplorer que neuf jours d'interruption de l'exploitation pour cause de conflits de travail avec son propre personnel. Aucune nouvelle répartition du marché ne saurait mettre les Canadiens à l'abri d'arrêts du transport aérien dus à l'un quelconque de ses éléments constituants.

La Société a pour objectif de subvenir aux deux tiers de ses besoins de capitaux à même ses bénéfices et de maintenir à 60/40 le rapport de la dette à l'avoir. L'apport cumulé de l'actionnaire unique est de \$329 millions, pour une valeur comptable de \$501 millions au 31 décembre 1980.

Si l'on veut à la fois qu'Air Canada prenne une juste part de la croissance du transport aérien au Canada, qu'elle continue d'assurer la présence du pays à l'étranger et qu'elle progresse de façon rentable par l'utilisation rationnelle de biens d'équipement renouvelés, alors il faut lui accorder des possibilités de développement au moins égales à celles qui sont consenties aux autres compagnies aériennes canadiennes.

*Le Président-directeur général,
Claude I. Taylor*



Revue de l'année

Monsieur
le Ministre des Transports
Ottawa

Monsieur le Ministre,
Le Conseil d'administration a l'honneur de vous présenter son rapport pour l'exercice 1980.

Air Canada a enregistré un bénéfice net de \$57 millions. Ce résultat, supérieur de \$1.7 million à celui de 1979 et record absolu de la Société, doit cependant être considéré avec réserve compte tenu de la conjoncture économique de plus en plus tendue.

La progression du bénéfice ayant été proportionnellement inférieure à celle des investissements, le rendement du capital investi est ramené à 8.7 pour cent, contre 9.2 pour cent en 1979.

L'accroissement du bénéfice est attribuable au compte hors exploitation, notamment au profit sur l'aliénation d'appareils, puisque le bénéfice d'exploitation, à \$89.9 millions, recule de \$10.9 millions.

La marge d'exploitation est de 4.7 pour cent, en retrait par rapport aux 6.3 pour cent de 1979. Les recettes d'exploitation, de \$1 906 millions, progressent de 19.5 pour cent, mais les dépenses d'exploitation augmentent simultanément de 21.5 pour cent.

Les recettes d'exploitation traduisent une augmentation remarquable de la recette unitaire à la fois des produits passages et fret, ainsi que l'accroissement du trafic passagers. En dépit de la quasi-stabilité de la capacité offerte, les dépenses d'exploitation subissent pour leur part une hausse directement imputable à la montée de l'inflation et à la faiblesse du dollar canadien et dépassant

la progression des recettes. À elles seules, les dépenses de carburant ont augmenté de 39 pour cent, malgré une capacité presque inchangée.

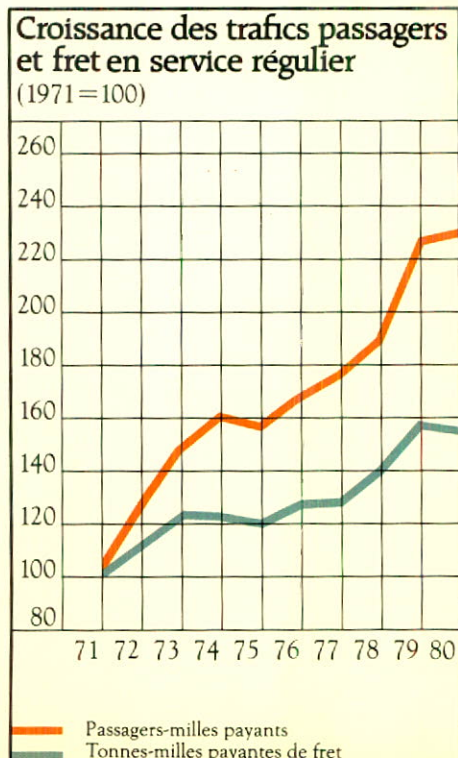
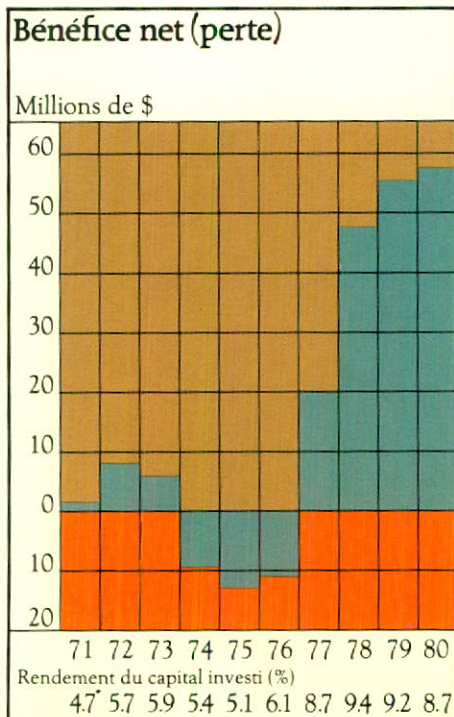
Le coefficient d'occupation des services réguliers passe de 66 à 67 pour cent. Mais en raison de la hausse des coûts, le coefficient d'équilibre passe de 61 à 64 pour cent.

Les recettes passages des services réguliers croissent de \$260 millions ou 19 pour cent, par suite de l'amélioration de 16 pour cent de la recette unitaire et de l'avance de 2 pour cent du trafic. Même si les tarifs réduits ont conservé toute leur importance, les hausses tarifaires sont devenues inévitables dans un cadre de flambée des coûts, qu'elles soient liées au prix du carburant ou à d'autres éléments. Malgré les efforts constants d'Air Canada pour comprimer les coûts et améliorer encore les coefficients d'occupation, et comme aucun répit n'est en vue dans ce contexte inflationniste, il faut s'attendre à de nouvelles majorations du prix du transport aérien.

Le réseau intérieur, dont l'apport aux recettes passages totales est d'environ 57 pour cent, enregistre une augmentation de 13 pour cent de la recette unitaire tandis que pour les réseaux États-Unis, Atlantique et Sud, cette augmentation est de 16, de 29 et de 15 pour cent respectivement. Le trafic est partout en avance sauf sur le réseau Atlantique.

Les recettes fret des services réguliers progressent également, de \$28 millions ou 15 pour cent, la hausse de la recette unitaire, attribuable aux tarifs, venant effacer un léger déclin du trafic.

En régression en 1979, les nolissements passagers et fret affichent une reprise



Milton E. Harris, *Président du Conseil et Président, Harris Steel Group, Ltd., Toronto, Ont.*

L.C.L. Jolivet, *Président, Oakwood Holdings Ltd., Vancouver, C.-B.*

J.W. McLoughlan, *Président, McLoughlan Supplies Ltd., Saint-Jean, T.-N.*

Lorna R. Marsden, *Professeur et Vice-doyen, School of Graduate Studies, Université de Toronto, Toronto, Ont.*

Ross F. Phillips, *Conseiller d'entreprise, Président, Banning Industries Ltd., Calgary, Alb.*

Pierre Taschereau, *c.r., Président du Conseil, Montréal, Québec*

Claude I. Taylor, *Président-directeur général, Montréal, Québec*

**Vice-président général—
Chef des Affaires aériennes** *Pierre J. Jeannot*

**Premier vice-président—
Planification et Coordination—
Affaires aériennes** *H.J.G. Whitton*

Vice-président—
Programme exploitation
aérienne *Leo S. Desrochers*

Vice-président—
Planification des
capacités flotte *C.H. Glenn*

Vice-président—
Planification et
Marketing passages *G. Chiasson*

Vice-président—
Fret *B.A. Gillies*

**Vice-président
de groupe— Affaires
aériennes techniques** *L.M. Raverty*

Vice-président—
Maintenance *J.C. McDougall*

Vice-président—
Opérations
aériennes *C.H. Simpson*

Vice-président—
Achats
et Fourniture *B.R. Aubin*

**Vice-président
de groupe—
Ventes et Service—
Affaires aériennes** *R.W. Linder*

Vice-président—
Région Est *G.G. Gauvreau*

Vice-président—
Région Centre *J.R. McMurtry*

Vice-président—
Région Ouest *H.D. Laing*

Vice-président—
Région Canada-
Atlantique *W.J.A. Rowe*

Vice-président—
Région États-Unis
et Sud *J.P. Labrie*

Vice-président—
Région Europe *D. Bryce-Buchanan*

Vice-président—
Service en vol *H.H. Kantor*



Message du Président- directeur général



*Claude I. Taylor
Président-directeur général*

L'année écoulée a été une année de changements constants et cruciaux pour l'ensemble des compagnies aériennes, et peu d'entre elles se sont aussi bien tirées d'affaire que le transporteur national du Canada. Dans un contexte mondial de renforcement de l'inflation et d'incertitude, Air Canada a enregistré un bénéfice de \$57 millions après impôts sur le revenu de \$48.3 millions.

Air Canada fait partie des rares grands transporteurs nord-américains qui ont réalisé un bénéfice en 1980 et elle se classe en outre, d'après les critères établis, aux premiers rangs dans le monde pour son service.

Un tel résultat s'explique par une exploitation rationnelle, une planification judicieuse et une action dynamique face à la concurrence, d'autant plus qu'il a été obtenu avec des tarifs intérieurs sensiblement en deçà des tarifs pratiqués dans la plupart des régions du monde.

La valeur de cette réalisation est cependant amoindrie par le fait qu'en dépit d'efforts intenses d'efficacité, de productivité et d'innovation pour contrer l'inflation, la Société n'a pas atteint ses objectifs de rentabilité. Le rendement du capital total investi, de 8.7 pour cent, est inférieur à celui de 1979.

La rentabilité est la clé de la survie. Elle se mesure en définitive par le rendement de l'avoir de l'actionnaire. En 1980, ce rendement a été de 12.1 pour cent à Air Canada, résultat qui ne peut être jugé satisfaisant dans le contexte des marchés financiers actuels.

L'exercice en cours apparaît plus difficile encore que le précédent. Les prix du carburant, les redevances imposées par les gouvernements aux usagers des aéroports et des services de navigation notamment, ainsi que les frais de main-d'oeuvre augmentent tous à un rythme plus rapide que celui de l'inflation. Il en va de même des autres éléments majeurs des coûts d'une compagnie aérienne: pièces de rechange et matériel de haute technologie.

avec les recettes les plus élevées depuis cinq ans. Au poste passages, les recettes sont de \$30.8 millions, comparativement à \$12.9 millions en 1979, et au poste fret, elles passent de \$3.2 millions à \$6.6 millions.

En 1980, la vente de services et de technologie à d'autres compagnies a continué de se développer, particulièrement dans les domaines de la maintenance avions, de l'assistance au sol et de l'informatique. Ainsi s'expliquent les recettes nettes de \$43.9 millions

au titre des services divers, supérieures de \$1.7 million au résultat de l'exercice précédent.

Les dépenses d'exploitation, de \$1 816 millions, sont en hausse de 21.5 pour cent. L'offre étant demeurée au niveau de 1979, la dépense d'exploitation par tonne-mille offerte augmente d'un pourcentage similaire. Par contre, la progression du coefficient de chargement explique l'avance de 18 pour cent seulement de la dépense d'exploitation par tonne-mille payante.

Les salaires et les avantages sociaux sont supérieurs de 14 pour cent, pour un effectif moyen augmenté de 6 pour cent.

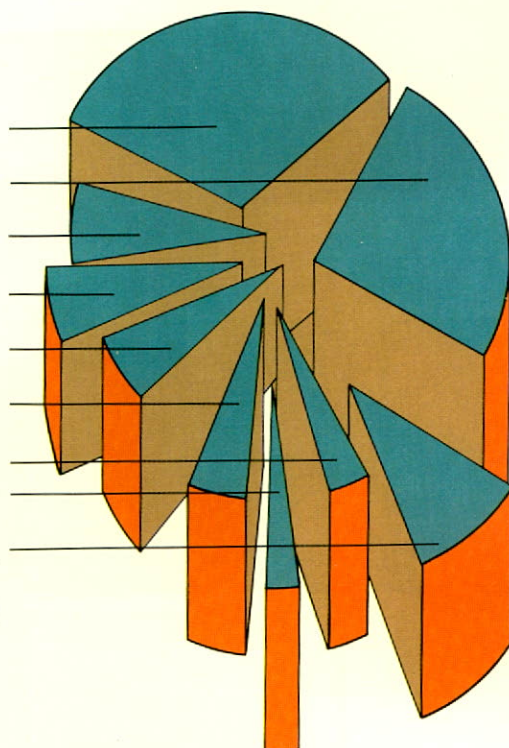
Dans l'intérêt de la qualité du service en vol et au sol, la Société a choisi de faire porter ses efforts de rationalisation sur d'autres moyens que des gains de productivité du personnel, gains d'ailleurs difficiles en période de faible croissance du marché et d'accentuation de la concurrence. La productivité a donc diminué de 6 pour cent en tonnes-milles offertes et de 3 pour cent en tonnes-milles payantes par employé. Classiques dans le domaine du transport aérien, ces mesures de la productivité ne sont cependant pas redressées pour refléter la fourniture de services et de technologie à d'autres compagnies.

Les effets de l'inflation sont ressentis dans tous les secteurs de l'exploitation, mais la hausse continue des prix du carburant est le sujet le plus préoccupant. Même si des contrats fermes l'ont mise à l'abri des fluctuations rapides du marché au comptant, la Société a subi une hausse de 37 pour cent du prix moyen de son carburant. La facture pétrolière totale se chiffre à \$419 millions soit \$116 millions de plus qu'en 1979, et représente 23 pour cent de l'ensemble des dépenses d'exploitation. Faisant suite au budget fédéral d'octobre 1980, les majorations de prélèvements fiscaux sur le carburant ont exercé de nouvelles pressions sur les prix, qui seront pleinement ressenties en 1981.

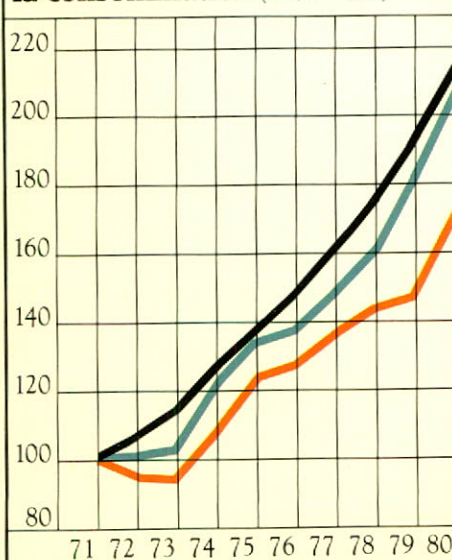
Le compte hors exploitation affiche un résultat positif supérieur de \$13.9 millions à celui de 1979, attribuable surtout au profit sur l'aliénation d'appareils. Les intérêts versés diminuent, de \$45.6

Dépenses d'exploitation 1980

	\$000	%
Traitements, salaires et charges sociales	656 132	36.1
Carburants et lubrifiants	418 600	23.1
Amortissement et désuétude	128 231	7.1
Commissions et frais de vente	113 643	6.3
Matériaux, fournitures et services	103 878	5.7
Loyers, services publics et communications	98 580	5.4
Droits d'atterrissage et redevances d'aéroport	55 222	3.0
Publicité et promotion	32 603	1.8
Autres dépenses d'exploitation	209 055	11.5
Total des dépenses d'exploitation	1 815 944	100.0

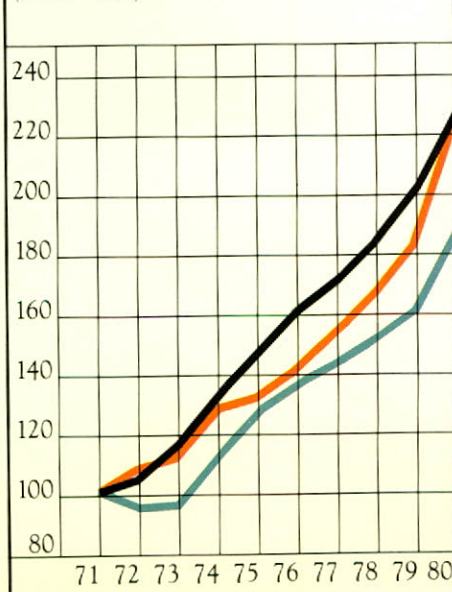


Recettes unitaires passages et fret ordinaire, indice des prix à la consommation (1971=100)



— Indice des prix à la consommation
— Recette unitaire passages
— Recette unitaire fret

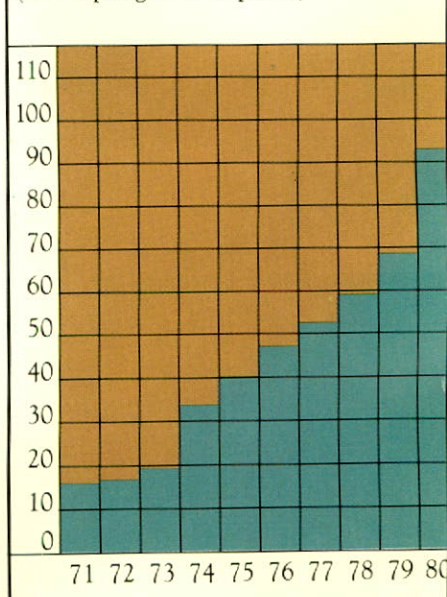
Coûts unitaires et inflation (1971=100)



— Coefficient de déflation de la DNB/
Indice implicite des prix
— Dépense d'exploitation par tonne-mille offerte
— Dépense d'exploitation par tonne-mille payante

Prix du carburant

(Cents par gallon impérial)



71 72 73 74 75 76 77 78 79 80



millions à \$44 millions, grâce à l'effet conjugué de taux favorables et du remboursement progressif de dettes effectué en cours d'exercice avant que ne soient contractées de nouvelles dettes à long terme au début du quatrième trimestre. Simultanément, les intérêts acquis, \$36.1 millions, diminuent de \$1.4 million par suite de l'affectation de fonds au renouvellement de la flotte. Les placements d'Air Canada dans Nordair Ltée et Guinness Peat Aviation Ltd. apportent \$2.8 millions au résultat net.

L'évolution de la situation financière s'explique par les fonds provenant de l'exploitation, de \$220 millions, et les dépenses en immeubles et en matériel, y compris les versements proportionnels, de \$286 millions. L'effet net sur le fonds de roulement est une diminution de \$72 millions.

À la fin de l'exercice, les immeubles et le matériel, y compris le matériel volant en location-acquisition, totalisaient \$1 080 millions, après amortissement accumulé. L'actif total de la Société, en augmentation de \$182 millions, est passé à \$1 688 millions.

La dette et les engagements de location-acquisition à long terme, y compris l'échéance à moins d'un an, ont augmenté de \$20 millions, mais leur importance par rapport au capital total a diminué légèrement, pour donner un rapport dette/avoir de l'actionnaire de 56 à 44, contre 57 à 43 en 1979.



Pierre J. Jeannot
Vice-président général –
Chef des Affaires aériennes

Affaires aériennes techniques

La réputation de la Compagnie, le succès de ses services auprès de la clientèle et, en fin de compte, la réalisation des objectifs de l'entreprise passent nécessairement par la qualité et la fiabilité constantes de sa technique. La navigabilité des avions, l'acquisition et l'utilisation rationnelles du matériel ainsi que la sécurité, le confort et la ponctualité ont continué, en 1980, de mobiliser les efforts du groupe Affaires techniques.

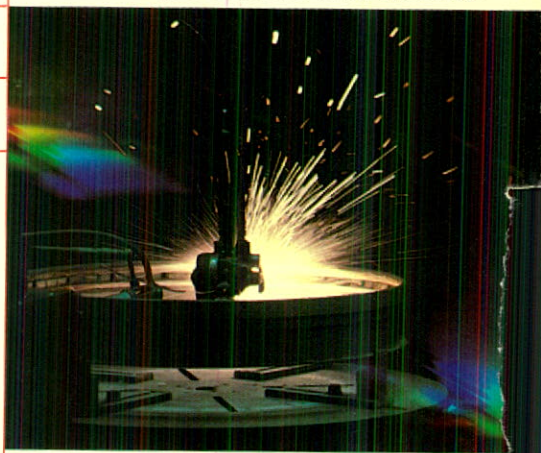
À la direction de la Maintenance, l'affectation plus judicieuse du personnel et du matériel a permis de réduire les travaux confiés à l'extérieur et de commercialiser les compétences en maintenance et en ingénierie pour en tirer des recettes brutes supérieures à \$34.6 millions.

De plus, le perfectionnement des moyens techniques, des méthodes de maintenance et des systèmes d'achat s'est traduit par des économies substantielles.

La révision des avions de transport B-707 des Forces canadiennes, pour une somme de \$5.9 millions, a été effectuée

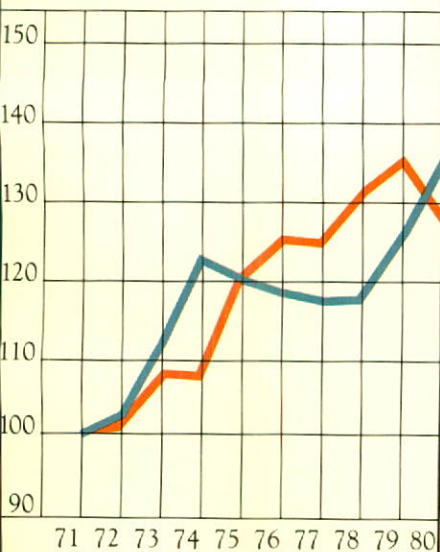
Affaires aériennes

La planification et l'exécution au jour le jour de l'activité transport aérien de la Société dans les années 1980 exigent une attention et un soin exclusifs. C'est dans cette optique que la restructuration de septembre 1980 a regroupé les fonctions Affaires techniques, Ventes et Service ainsi que Marketing et Planification sous l'autorité d'un Vice-président général – Chef des Affaires aériennes.



Productivité du personnel

(1971 = 100)



— Tonnes-milles offertes par employé
— Effectif moyen



à la base d'Air Canada à Winnipeg, seule installation au Canada qui convenait pour ce genre de travaux. L'exécution de ce contrat a préparé l'établissement de la base de maintenance des Boeing 727 d'Air Canada à Winnipeg. Ces deux activités y ont entraîné la création de trois cents emplois.

La conservation de l'énergie a été le but premier de nombre de programmes de maintenance entrepris et menés à bien en 1980. Des modifications ont été ainsi apportées aux L-1011 pour en améliorer la consommation et la régularité technique. Un nouveau système informatisé d'essai des réacteurs, tant ceux d'Air Canada que de ses clients, a permis



des économies de carburant de près de 25 pour cent par la réduction de la durée des essais. Les dispositions ont été prises pour lancer un programme de modification des réacteurs des DC-9, en vue d'une économie de carburant de 1.3 pour cent; l'extension prévue du programme à la flotte de B-727 se traduira par une économie supplémentaire de 5.5 pour cent.



La formation des mécaniciens, de l'apprentissage à la spécialisation, est indispensable au maintien de l'excellence technique. Elle a représenté en 1980 un total de 148 000 heures-hommes. Rien d'étonnant à ce que les contrôles techniques complets effectués par le ministère des Transports à la base de maintenance de Dorval, à la base de maintenance en ligne de Toronto et à l'escale de Londres n'aient pas révélé de lacune majeure.

Aux installations de maintenance de Toronto a débuté la construction de deux sections supplémentaires, dont l'achèvement est prévu pour 1981 et qui coûtera \$18.7 millions.

Cinquante-six nouveaux pilotes ont été embauchés et entraînés par la direction Opérations aériennes en 1980. En fin d'année, la Compagnie comptait 2 062 pilotes, dont cinq femmes, en activité de vol.

Des recettes diverses de quelque \$2 millions ont été tirées des contrats conclus avec d'autres compagnies pour l'entraînement de pilotes en simulateur, en salle de classe et en vol réel.

Dix simulateurs de vol servent aux programmes d'entraînement de la Compagnie. Ils ont totalisé 11 445 heures d'utilisation en 1980, permettant d'économiser 18.5 millions de gallons de carburant, soit plus de \$14.5 millions.

La direction Achats et Fourniture a poursuivi l'instauration progressive de la gestion informatisée des stocks de pièces de rechange. Des systèmes pour la commande de matériel et le suivi des



pièces de valeur pendant le cycle de réparation ont été mis en place. L'augmentation de 23 pour cent en un an du coût des pièces de rechange n'a fait que confirmer l'utilité de mécanismes de contrôle rigoureux.

La hausse des sommes investies dans les stocks de pièces de rechange avions s'explique par les nouveaux programmes de maintenance, les contrats supplémentaires de fourniture de travaux et la réception de nouveaux B-727.

Ventes et Service – Affaires aérienne

Les objectifs de recettes, de dépenses et de service sont fixés par le Vice-président de groupe – Ventes et Service – Affaires aériennes à six unités administratives décentralisées – Halifax, Montréal, Toronto, Vancouver, New York et Londres – ayant chacune à sa tête un vice-président régional, et à trois unités de soutien: Service en vol, Services du Transport et Contrôle charge marchande et exploitation.

Compte tenu des étudiants employés temporairement pendant la période de pointe estivale, plus de 600 agents de bord ont été embauchés en 1980 par le Service en vol. Ils ont été sélectionnés parmi 30 000 candidats de toutes les régions du pays.

La qualité du service fourni par le personnel de cabine, ainsi que la variété et la présentation des repas ont continué de faire l'objet d'une attention particulière sur toutes les lignes; selon les sondages trimestriels, la clientèle les a jugés bons. Pas moins de onze millions de repas chauds et de collations ont été servis!

Un nouveau service de cabine «Connaisseur» a été inauguré en 1980 sur certaines lignes internationales à l'intention des passagers de classe économique payant plein tarif. La formule a été étendue, au début de 1981, à certaines liaisons des réseaux intérieur et transfrontière.

À la grande satisfaction de la direction l'année a également été marquée par une plus large participation du personnel de cabine à des activités telles que la conception des offices destinées aux Lockheed 1011-500 et aux Boeing 767 actuellement en commande.



Grâce à l'efficacité de la coordination quotidienne du mouvement et de l'utilisation des avions par le Contrôle charge marchande et exploitation, le taux de ponctualité au départ, soit le pourcentage des départs effectués dans les cinq minutes de l'horaire publié, a été de 88 pour cent, la norme fixée par la Compagnie étant de 80 pour cent. Ce résultat place Air Canada parmi les trois premiers des grands transporteurs nord-américains dans ce domaine essentiel à la fiabilité d'une compagnie aérienne. La compétence de cette division en



matière de planification et de gestion des places a contribué au coefficient d'occupation de 67 pour cent atteint pour l'ensemble du réseau sur les liaisons régulières.

Un système a été mis à l'étude pour permettre au client de choisir sa place au moment de la réservation. Ce système, qui doit ultérieurement être intégré à l'établissement automatique des cartes d'accès à bord lors de l'enregistrement, améliorera le service à la clientèle et allègera la charge de travail des agents passagers, entre autres avantages.

Pour répondre à la demande, la proportion des places non fumeurs a été portée, dans la seconde partie de l'année, à 70 pour cent.

Le travail s'est poursuivi sur les moyens de faciliter les déplacements des passagers handicapés. Des conteneurs spéciaux pour le transport de fauteuils roulants à batterie sont en cours d'homologation auprès de Transports Canada; en outre, le fauteuil roulant de cabine a été perfectionné et des essais sont en cours.

Des dispositifs spéciaux ont été installés à Montréal, Winnipeg, Regina et Vancouver pour permettre aux personnes souffrant de troubles d'audition ou d'élucation de faire elles-mêmes leurs réservations.

Les installations passagers de l'aéroport de Winnipeg ont été entièrement renouvelées. Un salon Feuille d'érable s'y est ouvert, de même qu'à Londres.

Les escales de Tampa, de Québec et de Dallas/Fort Worth sont désormais dotées d'un service d'enregistrement unique et d'émission de cartes d'accès à bord dès l'origine pour les passagers devant prendre un vol de correspondance.

Planification et Coordination – Affaires aériennes

La détermination des besoins futurs de la Compagnie en matière de production et de flotte est une tâche extrêmement complexe; de plus, la moindre erreur de prévision de la demande et de réponse à celle-ci peut avoir des conséquences financières considérables. L'intégration



des plans d'exploitation aérienne et d'organisation de la flotte se complique encore du fait des exigences réglementaires et des accords internationaux. Pour s'acquitter de ces fonctions, le Premier vice-président – Planification et Coordination – Affaires aériennes s'appuie sur quatre unités administratives: Programme d'exploitation aérienne, Planification des capacités flotte, Relations gouvernementales et internationales et Évaluation des plans.

Un bon programme d'exploitation équilibre besoins de la clientèle et rentabilité de la Société. Les ressources en matériel volant, en installations aéroportuaires et en personnel doivent répondre aux fluctuations du marché passagers. La programmation rationnelle des vols a ainsi contribué à faire progresser d'un point le coefficient d'occupation du réseau.

En cours d'année, un service quotidien sans escale a été créé entre Ottawa et Vancouver ainsi qu'entre Edmonton et Victoria, à l'intention de la clientèle d'affaires de l'Ouest. En outre, pour répondre surtout aux besoins des milieux d'affaires, la fréquence des services a été accrue sur les lignes Calgary – New York, Toronto – Edmonton, Vancouver – Edmonton, Vancouver – Calgary et Montréal – Toronto.

Les vacanciers des provinces de l'Atlantique ont bénéficié d'une liaison avec Tampa via Montréal sans changement d'avion. Un service sans escale a été créé entre Halifax et Montego Bay en Jamaïque. Calgary et Winnipeg ont été reliées à la Jamaïque par un vol hebdomadaire direct. Par contre, le service au delà des Bermudes sur Antigua et la Barbade a été suspendu faute d'une demande suffisante.

La suspension de la desserte de Copenhague a été annoncée en décembre,

les passagers devant désormais être acheminés via Londres, Francfort ou Paris. La liaison par DC-9 entre Ottawa et Mirabel a été interrompue en fin d'année. Après entente avec Air Canada, First Air Limited a annoncé un service plus fréquent par appareil à turbo-propulseurs BAe (HS) 748.

En fin d'exercice, la flotte d'Air Canada comprenait 122 appareils, soit 7 Boeing 747, 10 Lockheed 1011, 27 Douglas DC-8, 34 Boeing 727, 41 Douglas DC-9-32 ainsi que 3 Douglas DC-9-15 dont la vente est prévue pour 1981. Comme par le passé, deux L-1011 supplémentaires ont été pris en location pendant la période de pointe estivale.

Aucun nouveau type d'avion n'a été commandé en 1980. En revanche, à la modification visant à améliorer le rendement énergétique des DC-9 s'ajoutera le réaménagement complet de la cabine. L'industrie n'a actuellement à sa disposition aucun avion de remplacement pour le DC-9 et il en sera ainsi jusqu'au milieu des années 1980. La remise à neuf de ses 41 appareils permettra à la Compagnie de répondre aux besoins dans des conditions satisfaisantes. La modernisation de l'intérieur des DC-8 longs se poursuivra, le réaménagement de six d'entre eux étant prévu pour 1981.

À la flotte actuelle viendront s'ajouter huit Boeing 727 au cours des deux prochaines années, six L-1011-500 en 1981 et douze Boeing 767 de 1982 à 1984.

Au chapitre des relations gouvernementales et internationales, le Canada et la Grande-Bretagne ont conclu en 1980 un nouvel accord bilatéral sur les services aériens. Il donne aux transporteurs britanniques un accès immédiat à l'Ouest du Canada à partir du Royaume-Uni et de Hong Kong. En contrepartie, Air Canada obtient peu, sinon la possibilité d'étendre un jour ses services au delà de Londres, à destination du Moyen-Orient, de l'Inde et du Sud-Est asiatique.

La Société a été déçue par le résultat des négociations, et elle est vivement préoccupée par les conséquences de l'accès immédiat à l'Ouest du Canada qu'ont gagné les Britanniques. Aussi insistera-t-elle auprès de son actionnaire, l'État canadien, pour qu'il l'appuie dans sa recherche de possibilités nouvelles d'expansion internationale. La faiblesse de la croissance du marché canadien et l'accentuation de la concurrence sur toutes les lignes forcent la Compagnie à se tourner vers de nouveaux marchés pour poursuivre son développement. À cet égard, les accords aériens bilatéraux entre le Canada et d'autres pays pourraient offrir quelques débouchés. L'exercice de la cinquième liberté, qui donne le droit de transporter des passagers et du fret entre des pays étrangers, pourrait bien rentabiliser l'exploitation de dessertes que le seul trafic canadien actuel ne saurait justifier.

Par contre, la Société et le ministère des Affaires extérieures ont fait échec au projet des autorités aéroportuaires britanniques de transférer Air Canada à un aéroport moins favorable. En outre, de concert avec quinze grands transporteurs internationaux, Air Canada conteste en justice les redevances d'usage appliquées par ces mêmes autorités, les estimant d'un niveau injustifié.

L'ascension rapide des redevances d'utilisation des aéroports, des aides à la navigation et de services connexes préoccupe vivement toutes les compagnies aériennes internationales. Ces droits imposés par les États ont coûté à Air Canada quelque \$75 millions en 1980, soit 18 pour cent de plus qu'en 1979. Le passage d'un B-747 à l'aéroport londonien de Heathrow par exemple revenait à

près de \$15 000 en 1980, contre moins de \$10 000 en 1979.

Par ailleurs, la Compagnie collabore étroitement avec la douane et l'immigration canadiennes à l'établissement de systèmes plus efficaces pour faciliter, dans les années 1980, le passage des formalités tant pour les voyageurs que pour le fret: amélioration des correspondances, installations pour le trafic en transit et informatisation des opérations. À ce sujet, il est urgent que les pouvoirs publics reconnaissent que les méthodes en vigueur sont dépassées à l'heure du transport de masse.

Planification et Marketing passages

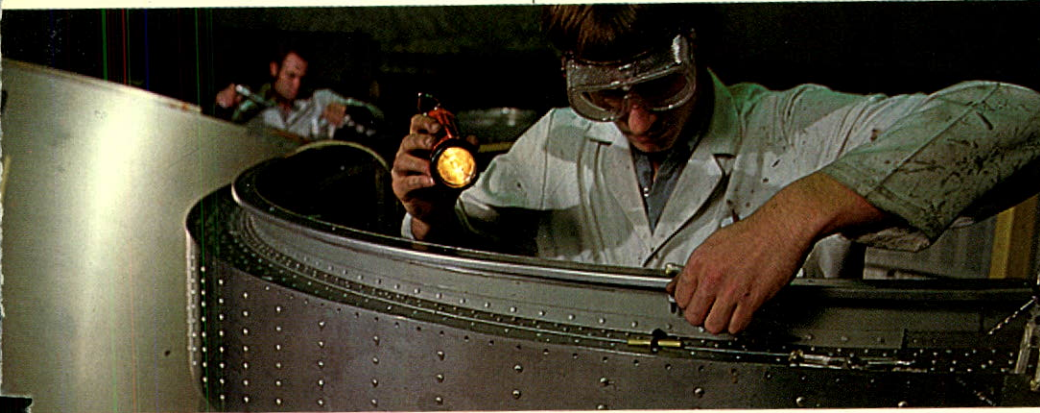
L'année 1980 a vu l'intensification spectaculaire de la concurrence dans l'industrie canadienne du transport

aérien. Les modifications de la réglementation adoptées par le gouvernement du Canada ont eu pour effet de laisser CP Air évoluer librement par la levée de toute restriction sur ses permis transcontinentaux et de donner aux transporteurs régionaux un plus grand accès aux principales lignes canadiennes. Un troisième effet de ces modifications, qui n'est pas encore pleinement connu en raison de son apparition plus récente, porte sur la déréglementation des services d'affrètement intérieurs, qui ouvre à Wardair le marché canadien des passages et du fret. Air Canada estime que cette dernière concession porte un dur coup à la viabilité économique du transport aérien régulier au Canada, mais elle est renforcée dans sa conviction qu'en dernier ressort, c'est la supériorité des réalisations qui est le gage de la survie.

Air Canada entre maintenant directement en compétition avec cinq transporteurs réguliers sur les lignes intérieures, et avec plusieurs transporteurs à la demande offrant des services quasi réguliers. La Compagnie continue néanmoins de tenir ses positions grâce à la commercialisation innovatrice et dynamique de services sûrs, efficaces et fiables.

Les soldes de places lancés en 1979 ont continué de connaître un succès grandissant. Quelque 732 000 voyageurs nord-américains se sont ainsi prévalus de tarifs parmi les plus bas du monde. La formule a été reprise sur le réseau transatlantique, et 29 000 passagers ont profité de ces tarifs avantageux entre le Canada d'une part, le Royaume-Uni et la France d'autre part.

L'amélioration des horaires et des services à l'intention de la clientèle d'affaires a donné des résultats appréciables. Ainsi, entre le Canada et l'Europe la part du trafic passagers régulier d'Air Canada s'est maintenue à 35 pour cent malgré un fléchissement du marché canadien des voyages transatlantiques; un nouveau service de cabine «Connaisseur» y a contribué.





Le transport aérien reste encore au Canada un achat à bon compte. Malgré les hausses des dernières années, le taux d'augmentation de la recette moyenne d'Air Canada demeure bien inférieur à celui de l'inflation nationale depuis dix ans et à celui des tarifs pratiqués dans la plupart des pays du monde. Si en dix ans, l'indice des prix à la consommation a connu une hausse de 115 pour cent, le tarif moyen par mille d'Air Canada n'a augmenté que de 70 pour cent. Cependant, l'inflation mondiale et l'escalade des coûts dans certains secteurs économiques tels l'énergie pèseront sur les tarifs, et la Compagnie aura beaucoup de mal à en compenser les effets sur le marché du voyage aérien.

Fret

Les services fret, déjà touchés par la concurrence intérieure croissante, ont eu en outre à subir le contrecoup de la déréglementation américaine: pour profiter des soldes de capacité excédentaire aux États-Unis, des expéditeurs canadiens font en effet transporter leurs marchandises par camion jusqu'aux villes frontalières où elles sont prises en charge à des tarifs dérisoires.

Le marché canadien du fret continue néanmoins de progresser et Air Canada y demeure une force avec laquelle il faut compter grâce à des formules innovatrices: tarifs unifiés de chargement selon disponibilités, tarifs préférentiels, unité centrale de tarification et possibilité de réserver de l'espace palette.

L'acheminement des petites expéditions était autrefois le fief des compagnies étrangères. En 1980, les recettes d'Air Canada sur ce marché ont enregistré une croissance de 131 pour cent pour les enveloppes (Airvelop) et de 136 pour cent pour les colis (CouriAir) par rapport à l'année précédente, pour une recette brute totale de \$17.7 millions, y compris les résultats du service d'envois à l'aéroport Expédair.

La poste a poursuivi normalement son avance. Le trafic est en hausse de 3.8 pour cent et les recettes, supérieures aux prévisions, dépassent de 20.9 pour cent celles de 1979. La poste constitue 16.2 pour cent du total des recettes fret de l'année.

La présence canadienne sur les marchés de l'hémisphère sud devrait être favorisée par la série d'ententes conclues avec des transporteurs latino-américains sur l'échange de conteneurs. Avec Miami comme point de correspondance, les avions-cargos d'Air Canada assurent cette présence depuis plus d'un an.

La première conversion en tout-cargo d'un DC-8-63 s'est achevée en juillet et la transformation de cinq autres appareils, au coût unitaire de \$3 millions, a été entreprise en novembre. L'autre solution, acquérir de coûteux gros-porteurs en version cargo, n'aurait pas offert la même souplesse. Les DC-8 permettront de toucher plus de marchés avec une meilleure fréquence et un taux d'utilisation plus élevé de la capacité.

Une aérogare de fret de \$4 millions dotée des équipements de manutention les plus modernes a été ouverte à Edmonton. En outre, des travaux majeurs de rénovation des installations fret de Toronto commençaient en fin d'année, et la planification de nouveaux aménagements à Québec et à Los Angeles était entreprise.



*John W. McGill
Vice-président général —
Chef du Groupe d'entreprises*

Groupe d'entreprises

La diversification des sources de revenu constitue la principale responsabilité des fonctions relevant du Vice-président général—Chef du Groupe d'entreprises. Ce groupe comprend la direction de l'Informatique, qui fournit un appui vital aux affaires aériennes et aux services généraux de l'entreprise et vend en outre ses services à nombre de clients de l'extérieur. L'autre grande division, Filiales et Participations, s'occupe d'activités diverses dans des domaines «semblables ou accessoires» aux attributions d'Air Canada, conformément à la Loi d'Air Canada de 1977.

Informatique

En 1980, un des principaux clients de la direction de l'Informatique a été VIA Rail, le service ferroviaire voyageurs national. ReserVIA, premier système entièrement automatisé d'information ferroviaire du monde, a été inauguré en mars. Conçu pour assurer les réservations et la billetterie ainsi que les contrôles opérationnels, le système couvre le pays; plus de 1 000 établissements VIA au Canada et aux États-Unis en bénéficient, directement ou indirectement. Il sera ultérieurement relié au système ReserVec II d'Air Canada, donnant aux agences de voyages un accès direct à VIA, qu'elles ont déjà avec les compagnies aériennes, les hôtels et les agences de location de voitures.



Plus de 1 000 agences de voyages et titulaires de comptes commerciaux utilisent actuellement le système ReserVec II. Au cours de l'année, 600 postes à écran cathodique et 300 imprimantes ont été placés chez de nouveaux clients. Les perfectionnements apportés comprennent un système global d'information de la direction, de comptabilité et de contrôle conçu expressément pour les agences de voyages. Il s'agit d'un mini-ordinateur de gestion, appelé MAC (*Mini Administration Computer*), installé dans l'agence même.

Time Air, de Lethbridge (Alberta), s'est jointe en 1980 aux transporteurs régionaux clients des services de réservations d'Air Canada. CN Marine a, pour sa part, élargi son contrat pour inclure tous ses bureaux et ports de l'Atlantique au Canada et dans le nord-est des États-Unis. Eastern Provincial Airways et Air Jamaica ont aussi étendu leur contrat de traitement des réservations passagers et des données connexes.

Le prototype d'un distributeur de billets, désigné sous le nom de Ticketmatique, a été mis à l'essai aux aéroports de Montréal et de Toronto. Cette machine permet au passager muni d'une carte de crédit enRoute de faire sa réservation et d'émettre son propre billet ou, s'il a réservé de son domicile ou de son bureau, de retirer son billet. Dans les deux cas, ce dernier est automatiquement facturé au compte du client. Ce dispositif, le premier du genre, a été conçu par Air Canada.

Air Canada possède un des systèmes de télécommunications et de traitement des données les plus imposants et les plus perfectionnés du monde. Ses ordinateurs sont reliés à plus de 7 000 postes à écran cathodique et imprimantes installés dans tous les coins du Canada,

aux États-Unis, en Europe, aux Antilles et, depuis peu, au Japon et à Hong Kong.

À Toronto, \$2 millions ont été consacrés au réaménagement du centre informatique, opération nécessitée par le contrat avec VIA Rail, par la poursuite de l'automatisation interne et par le travail à venir pour les tiers.

Filiales et participations

Au début de 1980, Air Canada achetait 29 pour cent des actions de Guinness Peat Aviation Ltd., de Shannon, en Irlande. Aer Lingus détient une participation semblable, de même que Guinness Peat Group Limited, de Londres. Créée il y a cinq ans, Guinness Peat Aviation Ltd., qui assure la location et la commercialisation d'avions de ligne neufs et d'occasion, a toujours réalisé des bénéfices. Pour les neuf derniers mois de 1980, le bénéfice net a dépassé deux millions de livres irlandaises, la quote-part d'Air Canada étant de \$0.9 million, selon la méthode de comptabilisation à la valeur de consolidation.

La participation de 86.46 pour cent au



capital-actions de Nordair Ltée, transporteur régional basé au Québec dont le réseau relie Montréal à diverses localités du Québec et de l'Ontario et s'étend jusqu'à Winnipeg, aux Territoires du Nord-Ouest et à Pittsburgh, a apporté

\$1.9 million au bénéfice net en 1980. En novembre 1978, le gouvernement a fait connaître son intention de voir Air Canada se défaire, en totalité ou en partie, de ses actions de Nordair. Cependant, le désir du gouvernement de développer une politique régionale de transport aérien pour le centre du Canada complique la question de la propriété future de Nordair. Quoiqu'il adienne, ce transporteur devrait continuer d'être rentable et de tirer parti de ses liens étroits avec Air Canada, qui lui fournit d'importants services techniques et de maintenance.

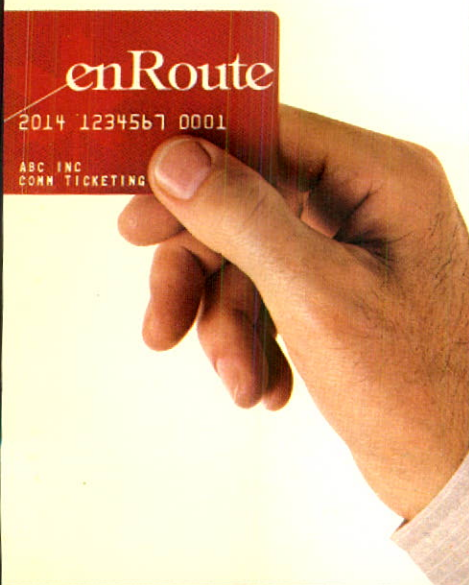
Depuis le début des années 1960, les travaux de maintenance effectués pour des tiers ont augmenté régulièrement et ils constituent aujourd'hui une activité rémunératrice. En 1980, vingt contrats majeurs et près de trente contrats de moindre portée ont été exécutés pour des compagnies aériennes de diverses parties du monde.

Au nombre des nouvelles ententes conclues par le Groupe d'entreprises, le contrat avec Air Lanka, successeur d'Air Ceylon et transporteur national du Sri Lanka, prévoit la location pour deux ans de deux L-1011 d'Air Canada, qui en assure en outre tous les travaux de maintenance et se charge de l'entraînement du personnel navigant, technique et commercial, ainsi que de la formation du personnel au sol.





Venturex, division de la filiale en propriété exclusive Touram Inc., organise les voyages à forfait et d'autres services liés au voyage. Ses produits principaux sont les forfaits Skifari et Vacances MobilHotel, vendus principalement en Europe, ainsi que diverses prestations touristiques dans le cadre du championnat du monde de curling, Balai d'argent et l'Air Canada. Les projets d'expansion concernent essentiellement des forfaits canadiens pour les voyageurs européens. La carte enRoute est toujours la plus importante carte de crédit de compagnie aérienne par le chiffre d'affaires réalisé, qui a augmenté de plus de 22 pour cent en 1980. Elle est acceptée par les principaux transporteurs aériens et par un nombre d'hôtels, d'agences de location de voitures et de commerces divers au service des voyageurs dans le monde. Les efforts portent maintenant sur l'élargissement des services accessibles aux détenteurs de la carte.



Finances et Planification d'entreprise

Le groupe Finances et Planification d'entreprise réunit un certain nombre de services fonctionnels qui assistent à la fois les Affaires aériennes et le Groupe d'entreprises. Il s'agit des fonctions Comptabilité et Contrôle, Vérification, Trésorerie et Planification d'entreprise.

Au cours de l'année, des accords sont intervenus avec l'Export-Import Bank des États-Unis (Eximbank) et l'Export Credits Guarantee Department du Royaume-Uni (ECGD) sur les conditions de financement de Boeing 727 et 767 dans le premier cas et de réacteurs Rolls-Royce destinés aux L-1011-500 dans le second. Air Canada s'est assurée de ce financement sans donner de garantie et sans recourir au cautionnement de l'actionnaire ou d'établissements financiers. Les crédits accordés en 1980 s'élèvent à \$153 millions et les taux d'intérêt vont de 8 à 8.5 pour cent sur une période de dix ans.

Vers la fin de 1980, une entente sur une marge de crédit rotative et à terme de \$200 millions a été signée avec deux grandes banques à charte canadiennes. Ainsi, la Société sera assurée de trouver à des conditions souples et favorables les capitaux à long terme nécessaires pour faire face aux grandes dépenses d'immobilisations des années à venir.

La valeur quotidienne moyenne des placements à court terme sur le marché financier a été en 1980 de \$267 millions. Les revenus ont porté sur \$34 millions, contre \$37 millions en 1979. En fin d'exercice, les placements à court terme se chiffraient à \$302 millions, comparativement à \$322 millions en 1979.

La caisse de retraite d'Air Canada a enregistré une croissance et un taux de rendement satisfaisants en 1980. La valeur marchande s'est accrue de 29 pour cent pour atteindre \$940 millions, en raison principalement du bon comportement des actions et du rendement plus élevé du capital investi. Le taux de rendement interne sur la valeur marchande s'élève à 20 pour cent compte tenu des plus-values, réalisées ou non. La dette non capitalisée était de \$218 millions en fin d'exercice.

L'année a vu la mise au point d'un modèle informatisé de planification financière permettant de projeter sur dix ans les besoins de financement et les indices financiers significatifs. Outre qu'il améliore la planification en matière de fiscalité et de rentabilité, ce modèle établit avec précision les objectifs que doit atteindre l'entreprise pour financer le vaste programme de renouvellement de la flotte engagé pour la décennie.

Au cours de l'année, Air Canada a exprimé son opposition à un éventuel projet législatif selon lequel toutes les sociétés d'État devraient être soumises à une vérification supplémentaire «intégrée» destinée à assurer que l'actionnaire «en a pour son argent». Le Conseil d'administration estime que, joints aux forces de la concurrence, les mécanismes de contrôle de l'entreprise ainsi que les vérifications interne et externe suffisent amplement à sauvegarder les intérêts de l'actionnaire. L'imposition d'un processus de vérification supplémentaire alourdirait inutilement le fardeau administratif.



J.E. Whitelaw
Premier vice-président –
Relations humaines et d'entreprise

Relations humaines et d'entreprise

Les services fonctionnels appuyant les Affaires aériennes et le Groupe d'entreprises en matière de rapports humains sont groupés sous l'autorité du Premier vice-président – Relations humaines et d'entreprise. Ils comprennent les directions du Personnel et des Affaires publiques, les Affaires linguistiques, le Service médical et les Services administratifs d'entreprise.

En fin d'année, l'effectif d'Air Canada s'élevait à 23 418 hommes et femmes, 610 de plus qu'en 1979.

Les conventions collectives des douze syndicats de la Compagnie, représentant environ 16 500 salariés ou 70 pour cent de l'effectif total, sont venues à expiration en 1980. Ces douze conventions ont été renouvelées, la plupart pour deux ans.

Pendant l'année, la Société a consacré près d'un demi-million d'heures-hommes à la formation de son personnel syndiqué. Quant au perfectionnement des cadres, environ 1 700 d'entre eux ont participé à l'un au moins des 98 cours proposés au total. Quelque 20 pour cent des postes de cadre comblés l'ont été par des femmes promues ou recrutées.

La Société et ses organisations syndicales au Canada ont instauré un programme conjoint d'aide aux employés ayant des problèmes d'ordre personnel. Cent dix coordonnateurs, représentant les groupes syndiqués, les cadres et le service médical, ont été sélectionnés et formés à cette fin.

Air Canada a donné cette année une nouvelle dimension à sa participation à la vie collective en créant un programme sur les dons. Ce programme est assujéti à une ligne de conduite prévoyant



l'octroi annuel d'une part du bénéfice après impôts, et sa mise en application relève de la direction des Affaires publiques, assistée d'un comité des dons. La Société a répondu à l'appel d'une grande variété d'organismes locaux et nationaux œuvrant dans les domaines de la santé, du bien-être, du progrès social, de la culture, de l'éducation, des arts et du sport amateur. Le programme prévoit aussi l'octroi de fonds et d'autres formes d'aide à des causes charitables soutenues par le personnel au moyen de retenues sur le salaire.

La politique de la Société sur ses responsabilités sociales comprend l'obligation d'appliquer le principe de l'égalité des deux langues officielles dans ses relations avec la clientèle et avec le personnel. Un rapport détaillé sur les progrès réalisés dans ce domaine est remis chaque année au ministre des Transports. Il y a lieu de noter, pour 1980, la mise sur pied de «comptoirs bilingues» dans treize aéroports desservis par Air Canada ainsi que l'addition des manuels d'opérations aériennes au nombre des documents bilingues utilisés au travail. La totalité de l'affichage public dans le réseau d'Air Canada est maintenant bilingue et tous les imprimés destinés aux voyageurs et au public en général existent dans les deux langues officielles. Dans la Région Est (Québec), le français est solidement implanté comme langue de travail. À Ottawa/Hull à Moncton et au siège social, le français et l'anglais sont langues de travail désignées.

La politique linguistique d'Air Canada est une politique d'application graduelle qui vise à instaurer le choix de la langue de service dans tout le réseau. Depuis 1978, la proportion des francophones employés à Air Canada est passée à 21 pour cent de l'effectif. Les progrès réalisés sont attribuables à la bonne volonté manifestée par le personnel à l'appui de la politique linguistique de la Société.





R.T. Vaughan
Premier vice-président –
Affaires juridiques et d'entreprise

Affaires juridiques et d'entreprise

Les Affaires juridiques et d'entreprise regroupent toutes les fonctions touchant aux relations et responsabilités juridiques de la Société. Il s'agit de la direction des Affaires juridiques, du Secrétariat général, des Relations gouvernementales et de la Sûreté.

L'année 1980 a été marquée par une décision de la Cour suprême du Canada sur un appel en matière fiscale, par laquelle elle établit qu'un appareil survolant la province du Manitoba ou s'y trouvant momentanément n'est pas assujéti à la loi sur la taxe de vente au détail de cette province. Ce jugement, qui met fin à un litige ancien, a valu à Air Canada de recouvrer plus de 1.7 million en taxes et intérêts.

En plus de ses réunions courantes normalement tenues à Montréal, le Conseil d'administration a siégé à Edmonton et Los Angeles en 1980. Ces réunions lors du siège social permettent aux administrateurs de se familiariser avec les installations de la Compagnie et de rencontrer le personnel et la clientèle des diverses régions desservies.



J.M. Callen
Premier vice-président –
Ontario

Premier vice-président – Ontario

Le Premier vice-président – Ontario est, dans la province, le représentant direct du Président-directeur général auprès des personnalités du gouvernement et du monde des affaires. Air Canada dessert neuf villes de l'Ontario, où elle est en concurrence avec six compagnies canadiennes, six transporteurs des États-Unis, neuf compagnies d'autres pays et vingt-sept transporteurs à la demande.

Sa présence dans la province comprend la fourniture de services de réservation, de représentation et d'assistance en escale à deux transporteurs de troisième niveau: NorOntair, qui assure des liaisons radiales autour de Sudbury et de Thunder Bay, points de correspondance avec les grandes lignes, ainsi que Great Lakes, qui dessert les centres régionaux du sud de l'Ontario.



Agences

Selon les Directives sur les Pratiques commerciales des Sociétés de la Couronne, la Société doit révéler le nom de ses agents de vente et d'achat ainsi que la rémunération globale qui leur est versée. Le réseau de vente des services de transport de la Compagnie touche plus de 31 900 agences. Pour des motifs d'ordre pratique, le Conseil d'administration a autorisé que, par exception et ainsi que le lui permettent les Directives, chacun des noms ne soit pas divulgué dans ce rapport.

Au cours de l'année, 8 543 de ces agences ont reçu des commissions au titre des ventes passages et 1 614 au titre du fret. Ces agences ont reçu globalement \$99 512 000, au millier de dollars près.

La rémunération globale versée aux autres agents de vente et d'achat s'est élevée à \$253 180. Il s'agit de Guinness Peat Aviation Ltd. (honoraires pour la location d'un Lockheed 1011 à Air Lanka), de 98020 Canada Inc. et G.A. Norris Enterprises Ltd. (rémunération de services, dont l'accroissement du nombre d'entreprises honorant la carte de crédit enRoute), de M. H.G. Murray (vente d'emplacements publicitaires sur des imprimés et des brochures), de Aviation Systems International Inc. (commission sur la vente de matériel aéronautique en surplus) et de United Aviation Services (services de courtage et de consultation relatifs au contrat d'affrètement pour le HADJ avec Royal Air Maroc).

Remerciements

La Société est en grande partie redevable de ses réalisations au cours de l'année écoulée à la loyauté, au dévouement et au professionnalisme des quelque 23 000 membres de son personnel. Le Conseil d'administration leur exprime sa gratitude.



Pierre Taschereau

Pierre Taschereau
Président du Conseil

Claude I. Taylor

Claude I. Taylor
Président-directeur général

Définitions

Coefficient de chargement

Mesure, en pourcentage, de l'utilisation de la capacité offerte totale; se calcule comme suit:

$$\frac{\text{Tonnes-milles payantes}}{\text{Tonnes-milles offertes}} \times 100$$

Coefficient d'occupation (réel)

Mesure, en pourcentage, de l'utilisation de la capacité offerte aux passagers; se calcule comme suit:

$$\frac{\text{Passagers-milles payants}}{\text{Sièges-milles offerts}} \times 100$$

Coefficient d'occupation-seuil d'équilibre

Coefficient d'occupation des services réguliers correspondant à un bénéfice d'exploitation nul; se calcule comme suit:

$$1) \text{ Seuil d'équilibre en PMP} = \frac{\text{Recettes passages moins bénéfice d'exploitation}}{\text{Recette unitaire passages}}$$

$$2) \text{ Coeff. d'occ. - seuil d'équilibre} = \frac{\text{Seuil d'équilibre en PMP}}{\text{Sièges-milles offerts}} \times 100$$

Fonds de roulement

Excédent de l'actif à court terme sur le passif à court terme.

Marge d'autofinancement

Fonds provenant de l'exploitation exprimés en pourcentage du total des recettes d'exploitation.

Marge d'exploitation

Bénéfice d'exploitation exprimé en pourcentage du total des recettes d'exploitation.

Rapport dette/avoir de l'actionnaire

Emprunts exprimés en fonction des fonds propres. La dette comprend les emprunts et les engagements de location-acquisition à long terme, y compris l'échéance à moins d'un an. L'avoir de l'actionnaire se compose du capital-actions et des bénéfices non répartis.

Recette unitaire

Recette moyenne par passager-mille payant ou par tonne-mille payante.

Rendement du capital investi

Bénéfice net après impôts sur le revenu plus charge nette d'intérêts avant impôts sur le revenu, exprimés en pourcentage de la moyenne des investissements; cette dernière correspond à la moyenne des investissements au début de l'exercice (ou à la clôture de l'exercice précédent) et des investissements à la fin de chacun des quatre trimestres de l'exercice considéré. Le capital investi est la somme de la dette et des engagements de location-acquisition à long terme (y compris l'échéance à moins d'un an), du capital-actions et des bénéfices non répartis.

État des résultats

Exercice clos le 31 décembre (milliers de dollars)

	1980	1979
Recettes d'exploitation		
Passages	\$1 612 058	\$1 351 875
Fret ordinaire et messageries	176 962	155 555
Poste	35 584	29 433
Nolisements	37 351	16 102
Services divers — net	43 907	42 207
	<u>1 905 862</u>	<u>1 595 172</u>
Dépenses d'exploitation		
Frais de vol	612 323	471 508
Entretien	239 015	187 851
Service — passagers	205 705	179 496
Service — appareils et trafic	277 152	242 675
Vente et promotion	263 402	223 377
Frais généraux et administratifs	90 116	75 964
Amortissement et désuétude	128 231	113 478
	<u>1 815 944</u>	<u>1 494 349</u>
Bénéfice d'exploitation	<u>89 918</u>	<u>100 823</u>
Revenus hors exploitation (dépenses)		
Intérêt sur la dette et les engagements de location-acquisition à long terme	(43 998)	(45 643)
Intérêts acquis	36 136	37 498
Intérêts capitalisés	7 748	4 159
Profit sur aliénation d'immeubles et de matériel	12 021	1 541
Profit (perte) sur change	(1 594)	198
Quote-part du bénéfice des filiales et participations	2 907	1 415
Autres	2 185	2 288
	<u>15 405</u>	<u>1 456</u>
Bénéfice avant impôts sur le revenu	105 323	102 279
Provision pour impôts sur le revenu reportés	48 281	46 910
Bénéfice net de l'exercice	<u>\$ 57 042</u>	<u>\$ 55 369</u>

Voir les notes afférentes aux états financiers.

État des bénéfices non répartis

Exercice clos le 31 décembre (milliers de dollars)

	1980	1979
Solde au début de l'exercice	\$ 128 376	\$ 86 207
Dividende	13 200	13 200
	<u>115 176</u>	<u>73 007</u>
Bénéfice net de l'exercice	57 042	55 369
Solde à la fin de l'exercice	<u>\$ 172 218</u>	<u>\$ 128 376</u>

Voir les notes afférentes aux états financiers.

Bilan

Au 31 décembre (milliers de dollars)

	1980	1979
Actif		
Actif à court terme		
Encaisse et placements à court terme (note 2)	\$ 261 749	\$ 291 107
Débiteurs	200 194	185 676
Pièces de rechange, matériaux et fournitures (note 3)	73 680	54 839
Frais payés d'avance	2 492	2 631
Impôts sur le revenu reportés	27 333	25 260
	<u>565 448</u>	<u>559 513</u>
Immeubles et matériel (note 4)	895 805	713 276
Matériel volant en location-acquisition (note 5)	184 058	204 714
Participations et avances — autres sociétés (note 6)	40 899	27 790
Débiteurs à long terme et frais reportés	1 578	531
	<u>\$1 687 788</u>	<u>\$1 505 824</u>

Au nom du Conseil d'administration,

Pierre Taschereau
Président du Conseil

Claude I. Taylor
Président-directeur général

Rapport des vérificateurs

À Monsieur le Ministre des Transports,
Ottawa (Ontario)
et
au Conseil d'administration d'Air Canada

Nous avons vérifié le bilan d'Air Canada au 31 décembre 1980 ainsi que l'état des résultats, l'état des bénéfices non répartis et l'état de l'évolution de la situation financière pour l'exercice clos à cette date. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

	1980	1979
Passif		
Passif à court terme		
Créditeurs et dépenses courues	\$ 209 243	\$ 178 578
Recettes passages perçues d'avance	150 476	112 796
Échéance à moins d'un an de la dette et des engagements de location-acquisition à long terme (notes 7 et 8)	55 758	46 608
	<u>415 477</u>	<u>337 982</u>
Dette à long terme (note 7)	374 140	345 680
Engagements à long terme de location-acquisition (note 8)	203 537	221 022
Autres éléments du passif à long terme	10 932	10 690
Crédits reportés:		
Impôts sur le revenu	173 467	123 113
Autres	9 008	9 952
	<u>1 186 561</u>	<u>1 048 439</u>
Avoir de l'actionnaire		
Capital-actions		
Autorisé: \$750 millions en actions de \$1 000 chacune		
Émis et entièrement libéré:		
329 009 actions	329 009	329 009
Bénéfices non répartis	172 218	128 376
	<u>501 227</u>	<u>457 385</u>
	<u>\$1 687 788</u>	<u>\$1 505 824</u>

Voir les notes afférentes aux états financiers.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Société au 31 décembre 1980 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice clos à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Nous déclarons également qu'à notre avis, la Société a tenu les registres comptables voulus et que les états financiers ci-joints y sont conformes.

Clarkson Gordon

Montréal (Québec)
Le 14 février 1981

Comptables agréés

État de l'évolution de la situation financière

Exercice clos le 31 décembre (milliers de dollars)

	1980	1979
Provenance des fonds		
Bénéfice net	\$ 57 042	\$ 55 369
Amortissement	122 652	109 235
Impôts sur le revenu reportés	50 354	49 870
Profit sur aliénation d'éléments de l'actif	(12 021)	(1 541)
Autres	2 280	(3 502)
Total des fonds provenant de l'exploitation	220 307	209 431
Produit de l'aliénation d'immeubles et de matériel	13 721	2 680
Augmentation de la dette à long terme	64 979	—
Augmentation des engagements à long terme de location-acquisition	—	66 792
Remboursement de versements proportionnels par suite de la location d'appareils	—	24 746
Diminution des participations et avances—autres sociétés	901	2 143
Autres	3 185	7 386
	<u>303 093</u>	<u>313 178</u>
Affectation des fonds		
Immeubles, matériel et versements proportionnels	286 224	203 119
Matériel volant en location-acquisition	—	66 792
Diminution de la dette à long terme	39 161	31 594
Diminution des engagements à long terme de location-acquisition	19 321	21 695
Participations et avances—autres sociétés	12 048	24 090
Dividende	13 200	13 200
Autres	4 699	637
	<u>374 653</u>	<u>361 127</u>
Diminution du fonds de roulement	71 560	47 949
Fonds de roulement au début de l'exercice	<u>221 531</u>	<u>269 480</u>
Fonds de roulement à la fin de l'exercice	<u>\$ 149 971</u>	<u>\$ 221 531</u>

Voir les notes afférentes aux états financiers.



Notes afférentes

aux états financiers

1. Sommaire des principales méthodes comptables

a) Immeubles et matériel, y compris matériel volant en location-acquisition

La Société suit la méthode de l'amortissement à taux constant, appliquée selon les périodes suivantes:

Immobilisations	Nombre d'appareils	Période d'amortissement
Boeing 747	7	16 ans
Lockheed 1011	10	15 et 16 ans
Boeing 727	34	14 ans
DC-8	27	14 ans
DC-9	44	12 ans

Installations et matériel au sol de 5 à 30 ans

Air Canada loue 18 des appareils susmentionnés. Ces 18 appareils sont comptabilisés comme si elle en était propriétaire. Les frais d'entretien et de réparation sont imputés à l'exploitation dès qu'ils sont engagés. Les modifications et améliorations majeures sont capitalisées.

Les profits et pertes sur l'aliénation d'immeubles et de matériel d'importance sont compris dans les résultats de l'exercice correspondant.

b) Pièces de rechange

La provision pour désuétude des pièces de rechange des appareils incluses dans l'actif à court terme, déduction faite de la valeur résiduelle prévue, est imputée aux dépenses d'exploitation pendant la durée utile des appareils correspondants.

c) Frais reportés

Les frais de mise en service de nouveaux types d'appareil sont reportés et amortis selon la méthode de l'amortissement à taux constant sur une durée de cinq ans, à partir de la date d'entrée en service commercial du premier appareil de chaque type.

Les frais de financement et les autres frais reportés sont amortis selon la méthode de l'amortissement à taux constant sur la durée à laquelle ils s'appliquent.

d) Recettes passages et fret

Les recettes passages et fret deviennent acquises lorsque le transport est assuré. Les sommes perçues d'avance sont inscrites au passif à court terme.

e) Intérêts capitalisés

Les intérêts sur les versements effectués avant l'entrée en service normal des additions majeures aux immeubles et au matériel sont capitalisés et compris dans le prix coûtant.

f) Conversion des devises étrangères

Tous les éléments de l'actif et du passif sont convertis en monnaie canadienne aux taux de change de fin d'exercice, à l'exception des pièces de rechange, des immeubles et du matériel, du matériel volant en location-acquisition et des participations dans d'autres sociétés, qui sont convertis aux taux en vigueur à la date d'acquisition.

Les recettes et les dépenses (à l'exclusion des provisions pour amortissement et désuétude, qui sont converties aux taux d'origine) sont converties aux taux en vigueur au cours du mois où elles se produisent.

Les profits et pertes sur change sont compris dans les résultats de l'exercice.

g) Impôts sur le revenu

La Société utilise la méthode du report d'impôt, suivant laquelle les impôts sur le revenu sont calculés sur tous les éléments compris à l'état des résultats indépendamment du moment où ces éléments seront pris en compte du point de vue fiscal. Ces écarts temporaires entraînent l'inscription d'impôts sur le revenu reportés à payer ou à recouvrer, selon le sens des écarts.

h) Régimes de retraite

Les versements faits aux régimes de retraite pour couvrir l'obligation de la Société à l'égard du personnel en activité de service sont imputés aux dépenses d'exploitation. La dette actuarielle est pourvue par annuités imputées à l'exploitation sur les périodes recommandées par les actuaires et conformément aux stipulations réglementaires.

2. Encaisse et placements à court terme

	1980 (\$000)	1979 (\$000)
Encaisse	\$ 1 418	\$ 1 108
Placements à court terme	301 662	321 687
	<u>303 080</u>	<u>322 795</u>
Chèques en circulation, moins soldes bancaires	(41 331)	(31 688)
	<u>\$ 261 749</u>	<u>\$ 291 107</u>

En 1980, les placements à court terme comprennent \$207.8 millions en dollars des États-Unis et \$8 millions en livres sterling.

3. Pièces de rechange, matériaux et fournitures

	1980 (\$000)	1979 (\$000)
Pièces de rechange	\$ 100 784	\$ 78 556
Matériaux et fournitures	15 965	13 307
Prix coûtant	116 749	91 863
Désuétude accumulée	43 069	37 024
	<u>\$ 73 680</u>	<u>\$ 54 839</u>

4. Immeubles et matériel

	1980 (\$000)	1979 (\$000)
Matériel volant	\$1 186 778	\$1 018 253
Installations et matériel au sol	413 522	369 114
Prix coûtant	1 600 300	1 387 367
Amortissement accumulé	838 263	760 518
	<u>762 037</u>	<u>626 849</u>
Versements proportionnels	133 768	86 427
	<u>\$ 895 805</u>	<u>\$ 713 276</u>

5. Matériel volant en location-acquisition

	1980 (\$000)	1979 (\$000)
Valeur des loyers capitalisés	\$ 302 453	\$ 302 414
Amortissement accumulé	118 395	97 700
	<u>\$ 184 058</u>	<u>\$ 204 714</u>

6. Participations et avances — autres sociétés

	1980 (\$000)	1979 (\$000)
Participations comptabilisées à la valeur de consolidation	\$ 37 304	\$ 25 510
Autres sociétés — prix coûtant	730	1 674
Avances	2 865	606
	<u>\$ 40 899</u>	<u>\$ 27 790</u>

Comme la question de la propriété permanente de Nordair Ltée doit faire l'objet d'un réexamen de la part du gouvernement, la Société n'a pas regroupé les comptes de cette dernière avec les siens, comptabilisant sa participation à la valeur de consolidation.

En mai 1980, Air Canada a acquis une participation de 29.3% dans Guinness Peat Aviation Ltd. pour une somme de \$8.9 millions. Cette société s'occupe de location, de vente et de financement d'avions dans le monde entier. Le prix d'achat global des actions excédait de \$7.6 millions la valeur comptable nette intrinsèque de l'actif net de Guinness Peat Aviation Ltd. à la date d'acquisition. Cet achalandage de \$7.6 millions est amorti sur 15 ans suivant la méthode d'amortissement à taux constant.

7. Dette à long terme

	1980 (\$000)	1979 (\$000)
Gouvernement du Canada		
Billet 7.2%, échéant en 1993, remboursable en versements semestriels	\$ 279 353	\$ 292 736
Billets portant intérêt à des taux allant de 8.1% à 8.8%, échéant en 1981	13 800	13 800
	293 153	306 536
Billets 5.5%, échéance 1982/84	10 388	12 695
Billets 6%, échéance 1983/84	44 090	54 876
Billet 8.375%, échéance 1990	63 179	—
	410 810	374 107
Échéance à moins d'un an	36 670	28 427
	\$ 374 140	\$ 345 680

Le 1^{er} janvier 1981, la Société a exercé ses options sur les billets totalisant \$13.8 millions à rembourser au gouvernement du Canada et a renouvelé cette dette aux taux de 8.31%, remboursable par annuités jusqu'en 2001.

Les sommes à rembourser pour les cinq prochains exercices portent sur \$172.3 millions, soit \$36.7 millions en 1981, \$38 millions en 1982, \$37.4 millions en 1983, \$34.1 millions en 1984 et \$26.1 millions en 1985.

La dette à long terme de 1980 comprend \$107.3 millions remboursables en dollars des États-Unis et \$10.4 millions en livres sterling.

8. Engagements de location

Les éléments de l'actif et les engagements y afférents au titre des contrats de location-acquisition sont comptabilisés à la valeur actuelle des loyers futurs, selon les taux d'intérêt implicites de ces contrats. Le taux d'intérêt moyen pondéré s'appliquant à ces engagements est de 7.9%, avec échéances allant de 1986 à 1991.

Les loyers minimaux futurs au titre des contrats de location-acquisition et de location-exploitation dont les baux se terminent dans plus d'un an sont les suivants:

	Location- acquisition (\$000)	Location- exploitation (\$000)
1981	\$ 36 785	\$ 16 464
1982	36 221	14 911
1983	35 657	10 943
1984	35 092	7 886
1985	34 532	6 446
au-delà	147 935	35 569
Total des loyers minimaux futurs	326 222	92 219
Moins sommes représentant l'intérêt	103 597	—
Valeur actuelle des engagements de location-acquisition	222 625	—
Moins échéance à moins d'un an	19 088	—
Engagements à long terme de location-acquisition	\$ 203 537	—

9. Impôts sur le revenu

Au 31 décembre 1980, la Société disposait de crédits d'impôt à l'investissement de \$24.5 millions, qui pourront servir à réduire l'impôt fédéral sur le revenu des exercices futurs. De cette somme, \$13.2 millions peuvent servir jusqu'en 1984 et \$11.3 millions jusqu'en 1985.

10. Engagements

Les contrats relatifs à l'acquisition d'avions et de moteurs de rechange s'élevaient, déduction faite des versements proportionnels, à environ \$US 925.1 millions au 31 décembre 1980.

Le calendrier de livraison prévu est le suivant:

	1981	1982	1983	1984	Total
B-727	5	3	—	—	8
L-1011-500	6	—	—	—	6
B-767	—	2	4	6	12

Au 31 décembre 1980, les autres engagements comprenaient \$CAN 19.2 millions au titre du matériel au sol et des installations

et \$US 16.2 millions au titre des programmes d'amélioration des avions.

11. Régimes de retraite

La Société a des régimes de retraite pour la presque totalité de son personnel. À cet égard, la somme totale imputée à l'exploitation pour l'exercice s'élève à \$63.5 millions (\$65.9 millions en 1979).

Au 31 décembre 1980, la dette non capitalisée contractée au titre des régimes de retraite de la Société était de \$217.9 millions (\$208.3 millions en 1979), dette qui est remboursée par annuités sur diverses périodes, jusqu'en 2003. À la même date, la valeur marchande de l'actif des caisses de retraite dépassait la valeur des avantages acquis.

12. Événements postérieurs à l'exercice

Le 30 janvier 1981, le Conseil d'administration a déclaré un dividende de \$13.2 millions, payable au gouvernement du Canada au plus tard le 31 mars 1981.

13. Affaires pendantes

Diverses affaires judiciaires et extra judiciaires entamées par ou contre la Société sont actuellement en cours. De l'avis de la direction, le dénouement de ces affaires n'aura aucune incidence marquée sur la situation financière et les résultats de la Société.

14. Opérations entre apparentés

En 1980, les dépenses engagées auprès d'apparentés, qui portent notamment sur les droits d'atterrissage, les redevances d'aéroport, les taxes sur le carburant et l'intérêt sur la dette à long terme, ont été d'environ \$133 millions, tandis que les recettes provenant de l'exploitation courante de services tels que le transport de passagers, de poste et de fret ont atteint approximativement \$116 millions.

Sont exclus des sommes susmentionnées le dividende de \$13.2 millions versé au gouvernement du Canada et la quote-part de ce dernier dans la provision pour impôts sur le revenu de \$36.2 millions de la Société.

Les soldes des comptes qui résultent de ces opérations figurent au bilan et sont réglés selon l'usage commercial courant.

Incidence de l'inflation

Les états financiers du rapport de 1980 sont exprimés en dollars d'origine et, naturellement, il est essentiel qu'il en soit toujours ainsi de sorte que la présentation de la situation financière de la Société soit adéquate et exempte de toute ambiguïté.

Depuis quelques années cependant, l'inflation et la dévaluation de la monnaie canadienne affaiblissent considérablement son pouvoir d'achat. Or, si l'érosion du dollar ne peut pas être traduite dans les états financiers vérifiés, il est bon d'avoir une idée de son incidence sur la Société.

Pour ce faire, on peut évaluer le coût de remplacement des biens de la Société, les frais d'amortissement correspondants et le bénéfice qui en résulterait. Bien qu'il soit hypothétique, cet exercice permet la prise en compte, même approximative, de l'incidence considérable de l'inflation, que ne révèlent pas les seuls coûts d'origine. Voici ce que donne une telle méthode:

	— Millions de \$ —	
	Coût d'origine	Coût de remplacement
Installations et matériel	1 845.9	3 656.0
Frais d'amortissement	117.8	217.3
Bénéfice avant impôts	105.3	5.8

Par contre, les états financiers étant fondés sur les coûts d'origine, il n'est pas tenu compte de la valeur marchande courante des biens. Ainsi la valeur marchande de la flotte était d'environ \$1 230.4 millions en fin d'année, contre une valeur comptable de \$695 millions. C'est donc dire que l'avoir de la Société est bien supérieur à ce que laisse croire l'examen des états financiers.

Données comparatives des dix dernières années

Aperçu financier (millions de \$)	1980	1979	1978	1977	1976	1975	1974	1973	1972	1971
Recettes d'exploitation:										
Passages	1 612.0	1 351.9	1 105.0	998.8	876.3	786.4	708.3	568.9	473.4	410.4
Fret ordinaire et messageries	177.0	155.6	121.2	102.6	93.8	90.4	76.9	69.1	59.6	53.4
Poste	35.6	29.4	27.2	26.3	25.0	19.9	20.4	17.9	16.2	16.7
Nolisements	37.4	16.1	31.2	25.5	29.1	36.8	23.4	25.8	22.2	19.6
Services divers — net	43.9	42.2	38.0	34.4	33.3	23.7	19.6	16.4	11.9	8.3
Total des recettes d'exploitation	1 905.9	1 595.2	1 322.6	1 187.6	1 057.5	957.2	848.6	698.1	583.3	508.4
Dépenses d'exploitation:										
Traitements, salaires et charges sociales	656.1	574.6	496.6	448.9	413.2	371.2	326.5	272.8	230.8	184.3
Carburants et lubrifiants	418.6	302.2	230.5	208.6	189.6	169.7	138.3	76.3	57.9	50.5
Amortissement et désuétude	128.2	113.5	108.2	105.9	107.4	101.2	93.9	76.2	64.0	58.8
Divers	613.1	504.1	402.8	335.1	307.5	275.8	256.0	226.4	185.1	186.5
Total des dépenses d'exploitation	1 816.0	1 494.4	1 238.1	1 098.5	1 017.7	917.9	814.7	651.7	537.8	480.1
Bénéfice d'exploitation	89.9	100.8	84.5	89.1	39.8	39.3	33.9	46.4	45.5	28.3
Revenus hors exploitation (dépenses):										
Intérêts sur dette + engagements de location-acquisition à long terme	(44.0)	(45.6)	(47.6)	(63.3)	(76.1)	(63.9)	(58.9)	(38.8)	(32.5)	(31.7)
Intérêts acquis	36.1	37.5	24.4	9.8	13.4	0.7	1.8	0.7	1.7	1.8
Intérêts capitalisés	7.8	4.2	2.0	0.5	0.2	2.0	3.6	3.6	2.7	3.9
Profit (perte) sur aliénation d'éléments de l'actif	12.0	1.5	8.8	10.1	1.8	0.5	(0.2)	(0.5)	(1.0)	0.5
Profit (perte) sur change	(1.6)	0.2	9.8	(6.4)	(2.9)	(4.7)	1.7	1.2	(0.2)	(0.4)
Divers	5.1	3.7	2.2	2.1	1.6	1.2	(0.5)	(0.6)	1.0	0.5
Total des revenus (dépenses) hors exploitation	15.4	1.5	(0.4)	(47.2)	(62.0)	(64.2)	(52.5)	(34.4)	(28.3)	(25.4)
Bénéfice avant impôts	105.3	102.3	84.1	41.9	(22.2)	(24.9)	(18.6)	12.0	17.2	2.9
Provision pour impôts	48.3	46.9	36.6	21.9	(11.7)	(11.8)	(9.4)	5.9	8.6	1.2
Bénéfice net (perte)	57.0	55.4	47.5	20.0	(10.5)	(13.1)	(9.2)	6.1	8.6	1.7
Dividendes	13.2	13.2	—	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
Actif total	1 687.8	1 505.8	1 310.9	1 227.0	1 132.1	1 289.4	1 157.0	917.8	834.3	800.0
Fonds de roulement	150.0	221.5	269.5	140.5	18.9	107.7	30.3	(61.0)	28.0	23.6
Impôts sur le revenu reportés	173.5	123.1	73.2	36.7	13.8	22.9	29.6	34.5	28.5	20.2
Dette + engagements de location-acquisition à long terme (moins échéance à moins d'un an)	577.7	566.7	554.4	874.7	860.3	1 006.1	891.8	688.9	640.1	631.6
Avoir de l'actionnaire	501.2	457.4	415.2	43.7	23.9	34.6	44.1	53.5	47.6	39.2
Mesures financières										
Marge d'exploitation	4.7%	6.3%	6.4%	7.5%	3.8%	4.1%	4.0%	6.7%	7.8%	5.6%
Rendement du capital investi	8.7%	9.2%	9.4%	8.7%	6.1%	5.1%	5.4%	5.9%	5.7%	4.7%
Marge d'autofinancement	11.6%	13.1%	14.3%	12.6%	7.8%	8.1%	8.9%	12.3%	13.7%	11.8%
Rapport dette/avoir de l'actionnaire	56/44	57/43	58/42	95/5	97/3	97/3	95/5	93/7	93/7	94/6
Statistiques d'exploitation										
<i>Tous services</i>										
Passagers payants transportés (millions)	13.0	12.8	11.3	10.9	10.9	10.7	10.7	10.1	8.4	7.4
Tonnes-milles payantes (millions)	1 911	1 860	1 609	1 508	1 458	1 396	1 391	1 350	1 141	957
Tonnes-milles offertes (millions)	3 637	3 627	3 270	3 095	3 175	3 075	2 821	2 599	2 215	2 122
Coefficient de chargement	53%	51%	49%	49%	46%	45%	49%	52%	52%	45%
Recette par tonne-mille payante	99.72¢	85.75¢	82.21¢	78.73¢	72.51¢	68.56¢	61.03¢	51.73¢	51.12¢	53.10¢
Dépense d'exploitation par tonne-mille offerte										
— réelle	49.94¢	41.21¢	37.87¢	35.50¢	32.05¢	29.85¢	28.88¢	25.07¢	24.28¢	22.62¢
— pouvoir d'achat courant*	49.94¢	45.55¢	46.18¢	46.04¢	44.47¢	45.36¢	48.60¢	48.63¢	51.40¢	50.28¢
Consommation de carburant (millions de gallons imp.)	446.3	440.1	392.4	388.8	406.3	421.1	407.5	390.7	344.6	326.1
Prix moyen du gallon de carburant	93.64¢	68.49¢	58.59¢	52.94¢	46.55¢	40.20¢	33.87¢	19.47¢	16.72¢	15.40¢
Effectif moyen (000)	23.7	22.2	20.7	20.6	21.0	21.2	21.6	19.9	18.1	17.6
Tonnes-milles offertes par employé (000)	153.7	163.2	157.6	150.3	151.1	144.7	130.7	130.9	122.3	120.3
Tonnes-milles payantes par employé (000)	80.8	83.7	77.5	73.3	69.3	65.7	64.4	68.0	63.0	54.3
Services réguliers										
Sièges-milles offerts (millions)	21 866	21 924	19 243	17 873	17 686	17 419	16 127	14 399	12 169	11 706
Passagers-milles payants (millions)	14 759	14 414	12 017	11 297	10 705	10 110	10 268	9 601	7 901	6 427
Coefficient d'occupation										
— réel	67%	66%	62%	63%	61%	58%	64%	67%	65%	55%
— seuil d'équilibre	64%	61%	58%	58%	58%	55%	61%	61%	59%	51%
Recette par passager-mille payant										
— réelle	10.92¢	9.38¢	9.20¢	8.84¢	8.19¢	7.78¢	6.90¢	5.93¢	5.99¢	6.39¢
— pouvoir d'achat courant**	10.92¢	10.33¢	11.06¢	11.58¢	11.58¢	11.83¢	11.63¢	11.08¢	12.04¢	13.46¢
Tonnes-milles de fret ordinaire (millions)	307	318	275	247	248	234	240	245	224	201
Utilisation quotidienne moyenne par appareil***	8h28	8h35	8h29	7h27	7h36	7h49	8h4	8h5	7h56	7h21
Chiffre corrigé en fonction de l'indice implicite des prix de la DNB										
										**Chiffre corrigé en fonction de l'indice des prix à la consommation
										***Heures de vol commerciales cale à cale