



# Deuxième trimestre de 2016

## RAPPORT DE GESTION

Le 29 juillet 2016



# TABLE DES MATIÈRES

<b>1. Points saillants .....</b>	<b>1</b>
<b>2. Introduction et principales hypothèses .....</b>	<b>3</b>
<b>3. Stratégie et aperçu général.....</b>	<b>5</b>
<b>4. Résultats des activités .....</b>	<b>7</b>
<b>5. Parc aérien .....</b>	<b>22</b>
<b>6. Gestion financière et gestion du capital.....</b>	<b>24</b>
<b>6.1. Situation financière .....</b>	<b>24</b>
<b>6.2. Dette nette ajustée.....</b>	<b>25</b>
<b>6.3. Fonds de roulement.....</b>	<b>26</b>
<b>6.4. Flux de trésorerie consolidés .....</b>	<b>27</b>
<b>6.5. Dépenses d'investissement et contrats de financement connexes.....</b>	<b>28</b>
<b>6.6. Obligations de capitalisation des régimes de retraite .....</b>	<b>29</b>
<b>6.7. Obligations contractuelles .....</b>	<b>30</b>
<b>6.8. Capital social .....</b>	<b>31</b>
<b>7. Résultats financiers trimestriels.....</b>	<b>32</b>
<b>8. Instruments financiers et gestion du risque .....</b>	<b>34</b>
<b>9. Méthodes comptables et estimations comptables critiques.....</b>	<b>34</b>
<b>10. Arrangements hors bilan.....</b>	<b>34</b>
<b>11. Transactions entre parties liées .....</b>	<b>34</b>
<b>12. Facteurs de risque .....</b>	<b>34</b>
<b>13. Contrôles et procédures.....</b>	<b>34</b>
<b>14. Mesures financières hors PCGR .....</b>	<b>35</b>
<b>15. Glossaire .....</b>	<b>39</b>

## 1. POINTS SAILLANTS

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2016	2015	Variation (\$)	2016	2015	Variation (\$)
<b>Mesures de performance financière</b>						
Produits d'exploitation	3 458	3 414	44	6 801	6 663	138
Bénéfice d'exploitation	277	323	(46)	431	523	(92)
Charges autres que d'exploitation	(91)	(27)	(64)	(144)	(536)	392
Bénéfice net (perte nette)	186	296	(110)	287	(13)	300
Bénéfice net ajusté <sup>1)</sup>	203	250	(47)	288	372	(84)
Marge d'exploitation (en %)	8,0 %	9,5 %	(1,5) pt	6,3 %	7,8 %	(1,5) pt
BAIHALA <sup>1)</sup>	605	591	14	1 065	1 033	32
Marge BAIHALA (en %) <sup>1)</sup>	17,5 %	17,3 %	0,2 pt	15,7 %	15,5 %	0,2 pt
Liquidités non soumises à restrictions <sup>2)</sup>	3 449	3 283	166	3 449	3 283	166
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	657	512	145	1 625	1 322	303
Flux de trésorerie disponibles <sup>1)</sup>	(444)	302	(746)	(592)	687	(1 279)
Dette nette ajustée <sup>1)</sup>	6 840	4 896	1 944	6 840	4 896	1 944
Rendement du capital investi (en %) <sup>1)</sup>	16,2 %	16,2 %	-	16,2 %	16,2 %	-
Résultat par action – dilué	0,66 \$	1,00 \$	(0,34) \$	1,01 \$	(0,06) \$	1,07 \$
Résultat ajusté par action – dilué <sup>1)</sup>	0,72 \$	0,85 \$	(0,13) \$	1,01 \$	1,26 \$	(0,25) \$
<b>Statistiques d'exploitation<sup>3)</sup></b>			<b>Variation (%)</b>			<b>Variation (%)</b>
Passagers-milles payants (en millions) (« PMP »)	18 418	16 845	9,3	34 510	31 782	8,6
Sièges-milles offerts (en millions) (« SMO »)	22 344	20 132	11,0	42 177	38 467	9,6
Coefficient d'occupation (en %)	82,4 %	83,7 %	(1,2) pt	81,8 %	82,6 %	(0,8) pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	16,7	18,0	(6,8)	17,0	18,1	(5,9)
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	13,8	15,0	(8,2)	13,9	15,0	(6,8)
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	15,5	17,0	(8,7)	16,1	17,3	(6,9)
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	14,2	15,4	(7,3)	15,1	16,0	(5,4)
CESMO ajustées (en cents) <sup>1)</sup>	11,2	11,3	(1,1)	11,7	11,6	1,0
Effectif moyen (en milliers d'ETP) <sup>4)</sup>	26,1	24,8	5,1	25,8	24,7	4,4
Avions en service à la clôture de la période	380	371	2,4	380	371	2,4
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)	10,1	10,0	0,4	9,9	9,9	0,6
Sièges répartis (en milliers)	13 840	12 992	6,5	27 017	25 329	6,7
Fréquences des appareils (en milliers)	139	143	(2,0)	273	277	(1,2)
Longueur d'étape moyenne (en milles) <sup>5)</sup>	1 614	1 550	4,2	1 561	1 519	2,8
Coût économique du litre de carburant (en cents)	52,2	66,9	(22,0)	50,2	66,1	(24,0)
Consommation de carburant (en millions de litres)	1 157	1 114	3,9	2 219	2 153	3,1
Produits – passagers payants (en milliers) <sup>6)</sup>	10 846	10 229	6,0	20 803	19 716	5,5

- 1) *Le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée), le BAIIALA, la marge BAIIALA, les flux de trésorerie disponibles, le rendement du capital investi et les CESMO ajustées ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR et la dette nette ajustée est une mesure complémentaire aux PCGR. Se reporter aux rubriques 6 et 14 du présent rapport de gestion pour la description des mesures financières hors PCGR et mesures complémentaires aux PCGR d'Air Canada.*
- 2) *Les liquidités non soumises à restrictions s'entendent de la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court terme et des fonds disponibles aux termes des facilités de crédit renouvelables d'Air Canada. Au 30 juin 2016, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 3 148 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 301 M\$. Au 30 juin 2015, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 3 021 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 262 M\$.*
- 3) *À l'exception de l'effectif moyen en ETP, les statistiques d'exploitation dans ce tableau tiennent compte des transporteurs tiers (comme Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz »), Sky Regional Airlines Inc. (« Sky Regional »), Air Georgian Limited (« Air Georgian ») et Exploits Valley Air Services Ltd. (« EVAS »)) exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.*
- 4) *Rend compte des équivalents temps plein (« ETP ») à Air Canada, à l'exclusion des ETP chez des transporteurs tiers (comme Jazz, Sky Regional, Air Georgian et EVAS) exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.*
- 5) *La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles divisé par le total de sièges répartis.*
- 6) *Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol (non en fonction de l'itinéraire ou du segment de trajet), conformément à la définition établie par l'IATA.*

## 2. INTRODUCTION ET PRINCIPALES HYPOTHÈSES

Aux fins du présent rapport de gestion, « Société » renvoie, selon le contexte, à Air Canada et à une ou plusieurs de ses filiales, notamment ses filiales actives lui appartenant en propre, soit Société en commandite Touram Limitée faisant affaire sous la dénomination commerciale « Vacances Air Canada<sup>MD</sup> » (« Vacances Air Canada ») et Air Canada Rouge S.E.C. faisant affaire sous le nom « Air Canada Rouge<sup>MD</sup> » (« Air Canada Rouge »). Ce rapport de gestion fournit une présentation et une analyse des résultats financiers d'Air Canada pour le deuxième trimestre de 2016, selon le point de vue de la direction. Ce rapport doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires du deuxième trimestre de 2016 et les notes complémentaires d'Air Canada, les états financiers consolidés audités annuels de 2015 et les notes complémentaires d'Air Canada, ainsi que son rapport de gestion annuel de 2015 daté du 17 février 2016 (le « rapport de gestion de 2015 »). Toute l'information financière est conforme aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada tels qu'ils sont énoncés dans le *Manuel de CPA Canada – Comptabilité* (le « Manuel de CPA Canada »), qui intègre les Normes internationales d'information financière (« IFRS ») publiées par l'International Accounting Standards Board (l'« IASB »), sauf indication contraire visant toute information financière expressément désignée.

Sauf indication contraire, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens. La rubrique 15, *Glossaire*, du présent rapport de gestion donne l'explication des principaux termes utilisés dans le présent document. À moins de mention contraire ou à moins que le contexte ne s'y oppose, le présent rapport de gestion est à jour au 28 juillet 2016. Certains chiffres comparatifs ont été reclassés afin de les rendre conformes à la présentation des états financiers adoptée pour l'exercice considéré.

Le présent rapport de gestion comprend des énoncés prospectifs. Il y a lieu de se reporter à la *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs* ci-après pour une analyse des risques, incertitudes et hypothèses liés à ces énoncés. Pour une description des risques visant Air Canada, il y a lieu de se reporter à la rubrique 17, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2015. Le 29 juillet 2016, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du deuxième trimestre de 2016. Ce communiqué peut être consulté sur le site Web d'Air Canada au [www.aircanada.com](http://www.aircanada.com) ainsi que sur le site de SEDAR au [www.sedar.com](http://www.sedar.com). Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa notice annuelle, il y a lieu de consulter le site de SEDAR au [www.sedar.com](http://www.sedar.com).

### MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Les communications publiques d'Air Canada peuvent contenir des énoncés prospectifs écrits ou oraux au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. Le présent rapport de gestion en renferme, tout comme les autres documents déposés auprès des organismes de réglementation et des autorités de réglementation des valeurs mobilières peuvent en renfermer. Ces énoncés prospectifs peuvent être basés sur des prévisions de résultats à venir et des estimations de montants qui ne peuvent pas être déterminés pour l'heure. Ces énoncés peuvent porter notamment sur des stratégies, des attentes, des opérations prévues ou des actions à venir. Ils se reconnaissent à l'emploi de termes comme *prévoir*, *projeter*, *pouvoir*, *planifier* et *estimer*, employés au futur et au conditionnel, et d'autres termes semblables, ainsi qu'à l'évocation de certaines hypothèses.

Comme, de par leur nature, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, dont celles décrites dans le présent rapport, ils sont soumis à de grands risques et incertitudes. Les énoncés prospectifs ne sont donc pas entièrement assurés en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise le secteur. Les résultats réels peuvent donc différer sensiblement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs du fait de divers facteurs, notamment la capacité d'Air Canada de dégager ou de maintenir une rentabilité nette positive ou de réaliser ses initiatives et ses objectifs, sa capacité de rembourser ses dettes, de réduire les charges d'exploitation et d'obtenir du financement, les taux de change, l'état du

secteur, du marché, du crédit, de la conjoncture économique et du contexte géopolitique, les cours de l'énergie, la concurrence, la capacité d'Air Canada de mettre en œuvre efficacement ses initiatives stratégiques et sa dépendance à l'égard des technologies, les conflits armés, les attentats terroristes, les épidémies, les pertes par sinistres, les relations de travail, les questions de retraite, les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs d'origine humaine), les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, l'évolution de la demande en fonction du caractère saisonnier du secteur, la dépendance envers des fournisseurs et des tiers, notamment les transporteurs régionaux, Aéroplan et les partenaires Star Alliance, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, outre la capacité de recruter et de conserver du personnel qualifié, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le présent rapport de gestion, notamment à la rubrique 17, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2015. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent rapport de gestion représentent les attentes d'Air Canada en date du 28 juillet 2016 (ou à la date à laquelle ils sont censés avoir été formulés) et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements qui pourraient se produire par la suite ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

## PRINCIPALES HYPOTHÈSES

Air Canada a formulé des hypothèses pour l'élaboration et la formulation de ces énoncés prospectifs. Dans le cadre de ses hypothèses, elle a présumé que la croissance du PIB du Canada sera modeste, voire relativement faible, pour 2016. Air Canada a présumé également que se poursuivra la corrélation entre le cours du carburéacteur et la valeur du dollar canadien, toute augmentation ou diminution du coût du carburant continuant d'être associée, dans une certaine mesure, à une augmentation ou diminution de la valeur du dollar canadien. Air Canada a également présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,30 \$ CA pour 1,00 \$ US au troisième trimestre de 2016 et à 1,31 \$ CA pour 1,00 \$ US pour l'ensemble de 2016, et que le cours du carburéacteur (compte tenu de l'incidence des couvertures à l'égard du carburant) s'établirait en moyenne à 0,55 \$ CA le litre pour le troisième trimestre de 2016 et à 0,53 \$ CA le litre pour l'ensemble de 2016.

## PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

Air Canada est propriétaire de marques de commerce, de marques de service ou de dénominations commerciales utilisées dans le cadre de ses activités ou est titulaire de droits à leur égard. En outre, les noms et logos d'Air Canada ainsi que les noms et adresses de ses sites Web sont sa propriété ou font l'objet de licences d'utilisation qu'elle a octroyées. Par ailleurs, Air Canada est propriétaire ou titulaire de droits d'auteur qui protègent également le contenu de ses produits ou de ses services. Pour des raisons pratiques uniquement, les marques de commerce, les marques de service, les dénominations commerciales et les droits d'auteur mentionnés dans le présent rapport de gestion peuvent être indiqués sans être suivis des symboles ©, ™ ou ®. En revanche, Air Canada se réserve le droit de faire valoir ses droits ou ceux des donneurs de licence concernés à l'égard de ces marques de commerce, marques de service, dénominations commerciales et droits d'auteur en vertu de toute loi applicable.

Le présent rapport de gestion peut inclure des marques de commerce, marques de service et dénominations commerciales de tiers. Leur utilisation par Air Canada ne sous-entend pas que celle-ci a des liens avec leurs propriétaires ou titulaires de licence, ni que ceux-ci approuvent, recommandent ou commanditent Air Canada.

### 3. STRATÉGIE ET APERÇU GÉNÉRAL

Au deuxième trimestre de 2016, Air Canada a dégagé un bénéfice net ajusté de 203 M\$, ou un bénéfice dilué de 0,72 \$ par action, ce qui représente une baisse de 47 M\$, ou de 0,13 \$ du bénéfice dilué par action, par rapport au deuxième trimestre de 2015. Le BAIIALA record de 605 M\$ a augmenté de 14 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2015. Le BAIIALA, le bénéfice net ajusté et le résultat ajusté par action – dilué ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 14, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard. Air Canada a comptabilisé un bénéfice d'exploitation selon les PCGR de 277 M\$, comparativement à un bénéfice d'exploitation de 323 M\$ au deuxième trimestre de 2015, ce qui représente une baisse de 46 M\$. Air Canada a comptabilisé un bénéfice net selon les PCGR de 186 M\$ au deuxième trimestre de 2016, contre un bénéfice net de 296 M\$ au deuxième trimestre de 2015.

#### Stratégie

Air Canada a pour principal objectif de figurer parmi les meilleures compagnies aériennes du monde, d'améliorer sans cesse l'expérience client et l'engagement des effectifs ainsi que de créer de la valeur pour ses actionnaires. Air Canada entend atteindre son objectif en focalisant sur les quatre stratégies fondamentales suivantes :

- établir et mettre en œuvre des initiatives de compression des coûts et d'accroissement du chiffre d'affaires;
- explorer et mettre en œuvre des occasions rentables d'expansion internationale et tirer parti des avantages concurrentiels afin de stimuler les marges comme il se doit, en grande partie au moyen de l'accroissement du trafic de correspondance par le truchement des points d'accès internationaux existants et nouveaux ainsi qu'en prenant de l'expansion et en livrant concurrence efficacement sur le marché des voyages d'agrément à destination et au départ du Canada;
- nouer un lien de confiance avec la clientèle en améliorant constamment l'expérience voyage et en offrant en tout temps un service à la clientèle de qualité supérieure, tout en focalisant davantage sur les passagers et produits de la cabine de haut rapport et de classe Affaires;
- favoriser l'évolution positive de la culture d'entreprise par le truchement de programmes d'engagement des effectifs, notamment en investissant de façon significative dans la formation nécessaire et d'autres outils qui visent à bien définir comment la compagnie aérienne et ses employés peuvent travailler de concert dans un cadre humain et enrichissant afin d'atteindre les buts et objectifs d'Air Canada, notamment d'offrir un excellent service à la clientèle.

Il y a lieu de se reporter à la rubrique 4 du rapport de gestion de 2015 pour un complément d'information.

#### Sommaire financier du deuxième trimestre de 2016

Le texte qui suit est un sommaire des résultats des activités et de la situation financière d'Air Canada pour le deuxième trimestre de 2016 en regard du deuxième trimestre de 2015.

- Les produits d'exploitation se sont établis à 3 458 M\$, en hausse de 44 M\$ (+1 %) par rapport à ceux du deuxième trimestre de 2015. Les produits passages se sont élevés à 3 143 M\$, en hausse de 61 M\$ (+2,0 %) par rapport à ceux du deuxième trimestre de 2015
- Les charges d'exploitation se sont établies à 3 181 M\$, en hausse de 90 M\$ (+3 %) par rapport au deuxième trimestre de 2015. Les CESMO ont diminué de 7,3 % par rapport au deuxième trimestre de 2015. Les CESMO ajustées ont baissé de 1,1 % par rapport au deuxième trimestre

de 2015, soit une amélioration par rapport à l'augmentation de 2,0 % à 3,0 % que projetait Air Canada dans son communiqué de presse du 29 avril 2016. Les meilleurs résultats que prévus au chapitre des CESMO ajustées tiennent principalement à la baisse des charges liées aux lignes régionales, au recul des charges de maintenance avions, à la contraction des salaires et charges sociales ainsi qu'à d'autres réductions des charges d'exploitation. Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 14, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

- Un BAIIALA record de 605 M\$ contre un BAIIALA de 591 M\$ au deuxième trimestre de 2015, soit une hausse de 14 M\$. Au deuxième trimestre de 2015, le BAIIALA tenait compte d'ajustements favorables visant la charge d'impôts, responsables d'une amélioration de 23 M\$ de celui-ci. Air Canada estime que les annulations de vols imputables aux incendies de forêt à Fort McMurray ont comprimé le BAIIALA d'environ 10 M\$ au deuxième trimestre de 2016. Le BAIIALA n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 14, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- Un bénéfice d'exploitation de 277 M\$, contre un bénéfice d'exploitation de 323 M\$ au deuxième trimestre de 2015, soit un recul de 46 M\$.
- Au 30 juin 2016, la dette nette ajustée s'est chiffrée à 6 840 M\$, en hausse de 549 M\$ par rapport au 31 décembre 2015. Le ratio dette nette ajustée-BAIIALA de la compagnie aérienne s'est établi à 2,7 au 30 juin 2016, contre un ratio de 2,5 au 31 décembre 2015. La dette nette ajustée est une mesure financière complémentaire aux PCGR. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 6.2, *Dette nette ajustée*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- Les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation se sont établis à 657 M\$, soit une amélioration de 145 M\$ par rapport au trimestre correspondant de 2015. Le montant négatif des flux de trésorerie disponibles s'est établi à 444 M\$ au deuxième trimestre de 2016, en baisse de 746 M\$ en regard du deuxième trimestre de 2015. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 6.4, *Flux de trésorerie consolidés*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- Le rendement du capital investi pour la période de 12 mois close le 30 juin 2016 s'est établi à 16,2 %. Le rendement du capital investi n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 14, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

## 4. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS

Le tableau et l'analyse ci-après comparent les résultats d'Air Canada pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Deuxièmes trimestres				Premiers semestres			
	2016	2015	Variation (\$)	Variation (%)	2016	2015	Variation (\$)	Variation (%)
<b>Produits d'exploitation</b>								
Passages	3 143 \$	3 082 \$	61 \$	2	6 007 \$	5 868 \$	139	2
Fret	111	123	(12)	(10)	227	252	(25)	(10)
Autres	204	209	(5)	(2)	567	543	24	4
<b>Total des produits</b>	<b>3 458</b>	<b>3 414</b>	<b>44</b>	<b>1</b>	<b>6 801</b>	<b>6 663</b>	<b>138</b>	<b>2</b>
<b>Charges d'exploitation</b>								
Carburant avions	527	648	(121)	(19)	973	1 240	(267)	(22)
Charges liées aux transporteurs régionaux								
Carburant avions	77	97	(20)	(21)	141	183	(42)	(23)
Autres	501	497	4	1	1 006	963	43	4
Salaires et charges sociales	611	568	43	8	1 219	1 136	83	7
Redevances aéroportuaires et de navigation	211	201	10	5	409	386	23	6
Maintenance avions	239	190	49	26	456	378	78	21
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	202	177	25	14	384	330	54	16
Frais de vente et de distribution	170	152	18	12	352	306	46	15
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	85	84	1	1	316	265	51	19
Locations avions	112	84	28	33	224	166	58	35
Restauration et fournitures connexes	86	80	6	8	163	142	21	15
Communications et TI	59	52	7	13	126	109	17	16
Eléments exceptionnels	-	(23)	23	100	-	(23)	23	100
Autres	301	284	17	6	601	559	42	8
<b>Total des charges d'exploitation</b>	<b>3 181</b>	<b>3 091</b>	<b>90</b>	<b>3</b>	<b>6 370</b>	<b>6 140</b>	<b>230</b>	<b>4</b>
<b>Bénéfice d'exploitation</b>	<b>277</b>	<b>323</b>	<b>(46)</b>		<b>431</b>	<b>523</b>	<b>(92)</b>	
<b>Produits (charges) autres que d'exploitation</b>								
Profit (perte) de change	(17)	56	(73)		33	(352)	385	
Produits d'intérêts	13	12	1		23	21	2	
Charges d'intérêts	(99)	(94)	(5)		(201)	(184)	(17)	
Intérêts incorporés	15	21	(6)		38	30	8	
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(17)	(25)	8		(35)	(50)	15	
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(1)	5	(6)		(11)	6	(17)	
Profit à la cession-bail d'actifs	19	-	19		19	-	19	
Autres	(4)	(2)	(2)		(10)	(7)	(3)	
<b>Total des charges autres que d'exploitation</b>	<b>(91)</b>	<b>(27)</b>	<b>(64)</b>		<b>(144)</b>	<b>(536)</b>	<b>392</b>	
<b>Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat</b>	<b>186</b>	<b>296</b>	<b>(110)</b>		<b>287</b>	<b>(13)</b>	<b>300</b>	
Impôts sur le résultat	-	-	-		-	-		
<b>Bénéfice net (perte nette)</b>	<b>186 \$</b>	<b>296 \$</b>	<b>(110) \$</b>		<b>287 \$</b>	<b>(13) \$</b>	<b>300 \$</b>	
<b>Résultat par action – dilué</b>	<b>0,66 \$</b>	<b>1,00 \$</b>	<b>(0,34) \$</b>		<b>1,01 \$</b>	<b>(0,06) \$</b>	<b>1,07 \$</b>	
<b>BAIIALA<sup>1)</sup></b>	<b>605 \$</b>	<b>591 \$</b>	<b>14 \$</b>		<b>1 065 \$</b>	<b>1 033 \$</b>	<b>32 \$</b>	
<b>Bénéfice net ajusté<sup>1)</sup></b>	<b>203 \$</b>	<b>250 \$</b>	<b>(47) \$</b>		<b>288 \$</b>	<b>372 \$</b>	<b>(84) \$</b>	
<b>Résultat ajusté par action – dilué<sup>1)</sup></b>	<b>0,72 \$</b>	<b>0,85 \$</b>	<b>(0,13) \$</b>		<b>1,01 \$</b>	<b>1,26 \$</b>	<b>(0,25) \$</b>	

1) Le BAIIALA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et la location d'appareils), le bénéfice net ajusté et le résultat ajusté par action – dilué ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 14, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

## Produits passages réseau

Au deuxième trimestre de 2016, les produits passages réseau se sont élevés à 3 143 M\$, en hausse de 61 M\$ (+2,0 %) par rapport au deuxième trimestre de 2015, du fait de l'amplification de 9,3 % du trafic en partie contrebalancée par le recul de 6,8 % du rendement unitaire. Les produits tirés de la cabine Affaires pour l'ensemble du réseau ont crû de 4 M\$ (+0,6 %) en raison de la hausse de 3,8 % du trafic, facteur largement contrebalancé par le glissement de 3,1 % du rendement unitaire.

Le tableau ci-après présente les produits passages par région pour le deuxième trimestre de 2016 et le deuxième trimestre de 2015.

Produits passages (en millions de dollars canadiens)	Deuxième trimestre 2016	Deuxième trimestre 2015	Variation (en \$)	Variation (en %)
Lignes intérieures	1 079 \$	1 097 \$	(18) \$	(1,6) \$
Lignes transfrontalières	674	660	14	2,3
Lignes transatlantiques	763	726	37	5,0
Lignes transpacifiques	469	431	38	8,8
Autres	158	168	(10)	(6,4)
<b>Réseau</b>	<b>3 143 \$</b>	<b>3 082 \$</b>	<b>61 \$</b>	<b>2,0 \$</b>

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le deuxième trimestre de 2016, par rapport au deuxième trimestre de 2015, en ce qui concerne les produits passages et les autres statistiques d'exploitation.

Deuxième trimestre de 2016 par rapport au deuxième trimestre de 2015	Produits passages Variation (en %)	Capacité (SMO) Variation (en %)	Trafic (PMP) Variation (en %)	Coefficient d'occupation Variation (en pts)	Rendement unitaire Variation (en %)	PPSMO Variation (en %)
Lignes intérieures	(1,6)	4,5	4,2	(0,2)	(5,8)	(6,1)
Lignes transfrontalières	2,3	12,3	10,8	(1,1)	(7,9)	(9,1)
Lignes transatlantiques	5,0	16,6	10,9	(4,0)	(5,4)	(9,9)
Lignes transpacifiques	8,8	12,4	13,7	1,0	(4,2)	(3,1)
Autres	(6,4)	6,0	6,5	0,3	(12,4)	(12,1)
<b>Réseau</b>	<b>2,0</b>	<b>11,0</b>	<b>9,3</b>	<b>(1,2)</b>	<b>(6,8)</b>	<b>(8,2)</b>

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le deuxième trimestre de 2016 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation à l'échelle du réseau.

Réseau	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T2 2015	T3 2015	T4 2015	T1 2016	T2 2016
Produits passages	3,9	6,9	3,0	2,8	2,0
Capacité (SMO)	9,3	10,5	8,4	8,2	11,0
Trafic (PMP)	8,7	10,2	8,6	7,7	9,3
Coefficient d'occupation (variation en pts)	(0,5)	(0,2)	0,1	(0,3)	(1,2)
Rendement unitaire	(5,0)	(3,8)	(5,5)	(4,7)	(6,8)
PPSMO	(5,5)	(4,0)	(5,3)	(5,1)	(8,2)

La capacité exprimée en SMO a crû de 11,0 % au deuxième trimestre de 2016 par rapport à la période correspondante de 2015. Cette croissance est attribuable principalement à l'intégration en cours d'appareils 787 de Boeing au parc aérien principal et à la croissance d'Air Canada Rouge. L'augmentation a été en partie contrebalancée par l'incidence du retrait temporaire du parc en exploitation des appareils 777 de Boeing en vue de leur conversion dans des configurations plus concurrentielles au soutien de la stratégie commerciale d'Air Canada.

La variation des produits passages réseau par rapport au deuxième trimestre de 2015 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La baisse de 6,8 % du rendement unitaire, qui correspond aux facteurs suivants :
  - l'accroissement de 4,2 % de la longueur d'étape moyenne, du fait de l'expansion des vols long-courrier à l'échelle internationale, qui a eu pour effet de comprimer de 2,4 points de pourcentage le rendement pour l'ensemble du réseau;
  - l'incidence du relèvement de la capacité à l'échelle de l'industrie sur le marché intérieur, la concurrence accrue sur les lignes régionales et la concurrence au chapitre de la tarification sur certains services intérieurs;
  - le fléchissement du trafic vers les marchés liés au pétrole, à rendement supérieur;
  - l'accroissement de la capacité à l'échelle de l'industrie et la concurrence intense au chapitre de la tarification visant certains services européens;
  - la réduction des suppléments des transporteurs en raison du recul des prix du carburant dans certains territoires;
  - le pourcentage majoré de sièges sur les marchés des voyages d'agrément à longue distance, du fait, au premier chef, de l'accroissement du nombre de vols à moindres coûts exploités par Air Canada Rouge;
  - la proportion accrue du trafic de correspondance entre lignes internationales à rendement moindre (sixième liberté de l'air) au soutien de la stratégie d'expansion internationale de la compagnie aérienne.

Cette contraction du rendement a été en partie atténuée par l'incidence favorable du change de 58 M\$.

- La progression de 9,3 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic pour l'ensemble des marchés. Conformément à l'objectif de la compagnie aérienne d'accroître le trafic de correspondance mondial entre lignes internationales par le truchement de ses principaux points d'accès au Canada, la croissance du trafic au deuxième trimestre de 2016 rendait également compte de la progression du trafic de correspondance vers des destinations internationales, lequel est assorti d'un rendement moindre.

Au cours du premier semestre de 2016, les produits passages réseau se sont élevés à 6 007 M\$, en hausse de 139 M\$ (+2,4 %) par rapport au premier semestre de 2015, du fait de l'amplification de 8,6 % du trafic en partie contrebalancée par le recul de 5,9 % du rendement unitaire.

Le tableau ci-après présente les produits passagers par région pour le premier semestre de 2016 et le premier semestre de 2015.

Produits passagers (en millions de dollars canadiens)	Premier semestre 2016	Premier semestre 2015	Variation (en \$)	Variation (en %)
Lignes intérieures	2 033 \$	2 073 \$	(40) \$	(1,9)
Lignes transfrontalières	1 391	1 359	32	2,4
Lignes transatlantiques	1 271	1 176	95	8,0
Lignes transpacifiques	867	800	67	8,3
Autres	445	460	(15)	(3,3)
<b>Réseau</b>	<b>6 007 \$</b>	<b>5 868 \$</b>	<b>139 \$</b>	<b>2,4</b>

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le premier semestre de 2016, par rapport au premier semestre de 2015, en ce qui concerne les produits passagers et les autres statistiques d'exploitation.

Premier semestre de 2016 par rapport au premier semestre de 2015	Produits passagers Variation (en %)	Capacité (SMO) Variation (en %)	Trafic (PMP) Variation (en %)	Coefficient d'occupation Variation (en pts)	Rendement unitaire Variation (en %)	PPSMO Variation (en %)
Lignes intérieures	(1,9)	5,3	4,2	(0,9)	(6,1)	(7,2)
Lignes transfrontalières	2,4	11,2	8,1	(2,2)	(5,5)	(8,0)
Lignes transatlantiques	8,0	15,4	12,7	(1,8)	(4,2)	(6,4)
Lignes transpacifiques	8,3	8,0	10,2	1,8	(1,7)	0,4
Autres	(3,3)	7,0	7,4	0,4	(10,4)	(9,9)
<b>Réseau</b>	<b>2,4</b>	<b>9,6</b>	<b>8,6</b>	<b>(0,8)</b>	<b>(5,9)</b>	<b>(6,8)</b>

### Produits passagers intérieurs

Au deuxième trimestre de 2016, les produits passagers intérieurs se sont chiffrés à 1 079 M\$, en baisse de 18 M\$ (-1,6 %) par rapport au deuxième trimestre de 2015.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le deuxième trimestre de 2016 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passagers et les statistiques d'exploitation pour les lignes intérieures.

Lignes intérieures	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T2 2015	T3 2015	T4 2015	T1 2016	T2 2016
Produits passagers	0,4	0,6	(4,1)	(2,3)	(1,6)
Capacité (SMO)	2,6	4,8	4,0	6,3	4,5
Trafic (PMP)	3,1	3,5	2,4	4,1	4,2
Coefficient d'occupation (variation en pts)	0,3	(1,1)	(1,2)	(1,7)	(0,2)
Rendement unitaire	(4,1)	(4,8)	(7,3)	(6,5)	(5,8)
PPSMO	(3,7)	(6,0)	(8,7)	(8,4)	(6,1)

La variation des produits passagers intérieurs par rapport au deuxième trimestre de 2015 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- Le recul de 5,8 % du rendement unitaire, qui rend compte des facteurs suivants :
  - o l'augmentation de 2,6 % de la longueur d'étape moyenne, facteur qui a comprimé le rendement unitaire des lignes intérieures de 1,5 point de pourcentage au deuxième trimestre de 2016;
  - o l'incidence du relèvement de la capacité à l'échelle de l'industrie sur le marché intérieur, la concurrence accrue sur les lignes régionales et la concurrence au chapitre de la tarification sur certains services intérieurs;

- o le fléchissement du trafic vers les marchés liés au pétrole, à rendement supérieur;
- o la proportion accrue des flux de passagers en correspondance avec les lignes d'Air Canada sur le marché intérieur et issus des lignes internationales et transfrontalières, à rendement moindre, au soutien de la stratégie d'expansion internationale de la compagnie aérienne.

La contraction du rendement unitaire a été en partie atténuée par l'incidence favorable du change de 7 M\$.

- La croissance de 4,2 % du trafic qui traduit la progression du trafic sur l'ensemble des principales lignes intérieures, à l'exception des lignes à destination de l'Ouest du Canada où la capacité a diminué en glissement annuel. L'accroissement du trafic visait notamment le trafic de correspondance supplémentaire vers des destinations américaines et internationales.

Au premier semestre de 2016, les produits passages intérieurs se sont établis à 2 033 M\$, en baisse de 40 M\$ (-1,9 %) par rapport au premier semestre de 2015, en raison d'un recul de 6,1 % du rendement unitaire, partiellement contrebalancé par une croissance de 4,2 % du trafic.

### **Produits passages transfrontaliers**

Au deuxième trimestre de 2016, les produits passages transfrontaliers se sont établis à 674 M\$, en hausse de 14 M\$ (+2,3 %) par rapport au deuxième trimestre de 2015.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le deuxième trimestre de 2016 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les lignes transfrontalières.

Lignes transfrontalières	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T2 2015	T3 2015	T4 2015	T1 2016	T2 2016
Produits passages	10,9	17,3	10,5	2,5	2,3
Capacité (SMO)	12,4	15,2	11,9	10,2	12,3
Trafic (PMP)	12,9	15,6	11,6	5,8	10,8
Coefficient d'occupation (variation en pts)	0,4	0,3	(0,2)	(3,3)	(1,1)
Rendement unitaire	(1,9)	1,4	(0,9)	(3,3)	(7,9)
PPSMO	(1,5)	1,8	(1,1)	(7,1)	(9,1)

La variation des produits passages transfrontaliers par rapport au deuxième trimestre de 2015 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La progression de 10,8 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur l'ensemble des principales lignes transfrontalières avec les États-Unis, à l'exception des lignes vers Hawaï.
- La décroissance de 7,9 % du rendement unitaire, qui traduisait essentiellement l'effet de la concurrence accrue visant certaines lignes court-courrier, outre l'accroissement de la capacité à l'échelle de l'industrie et la concurrence intense au chapitre de la tarification relativement aux destinations d'agrément américaines qu'exploite Air Canada Rouge, assorties de coûts moindres, en vue de stimuler la demande, du fait de la dépréciation du dollar canadien. Cette baisse a été compensée en partie par l'amélioration relative de la performance de la cabine de haut rapport, l'accroissement du trafic en provenance des États-Unis, outre l'incidence favorable du change de 16 M\$.

Au premier semestre de 2016, les produits passages transfrontaliers se sont chiffrés à 1 391 M\$, en hausse de 32 M\$ (+2,4 %) par rapport au premier semestre de 2015, en raison d'un accroissement de 8,1 % du trafic, partiellement contrebalancé par une baisse de 5,5 % du rendement unitaire.

## Produits passages transatlantiques

Au deuxième trimestre de 2016, les produits passages transatlantiques se sont établis à 763 M\$, en hausse de 37 M\$ (+5,0 %) par rapport au deuxième trimestre de 2015.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le deuxième trimestre de 2016 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les lignes transatlantiques.

Lignes transatlantiques	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T2 2015	T3 2015	T4 2015	T1 2016	T2 2016
Produits passages	6,5	9,1	9,1	12,9	5,0
Capacité (SMO)	11,2	12,7	15,3	13,6	16,6
Trafic (PMP)	11,0	12,7	14,2	15,8	10,9
Coefficient d'occupation (variation en pts)	(0,2)	-	(0,7)	1,5	(4,0)
Rendement unitaire	(4,0)	(3,2)	(4,5)	(2,5)	(5,4)
PPSMO	(4,2)	(3,2)	(5,4)	(0,6)	(9,9)

La variation des produits passages transatlantiques par rapport au deuxième trimestre de 2015 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'amplification de 10,9 % du trafic, du fait de la croissance du trafic sur les marchés locaux au départ et à destination de l'Europe et du Moyen-Orient, notamment les nouveaux services et services saisonniers récurrents d'Air Canada et d'Air Canada Rouge. Cette croissance a été contrebalancée en partie par le recul du trafic visant certains marchés, comme la Belgique et l'Allemagne. Les inquiétudes des voyageurs à la suite des attaques terroristes en France, en Belgique et en Turquie, ainsi que le ralentissement du trafic en provenance du Royaume-Uni attribuable à la décision des électeurs britanniques de quitter l'Union européenne le 23 juin 2016, ont contribué au resserrement du trafic lié à la cabine de haut rapport et à la classe Affaires.
- Le recul de 5,4 % du rendement unitaire, qui traduit l'accroissement de 2,9 % de la longueur d'étape moyenne, qui a comprimé le rendement unitaire des lignes transatlantiques de 1,6 point de pourcentage. Les autres facteurs comprenaient l'amplification de la capacité à l'échelle de l'industrie au départ du Canada et des États-Unis, la concurrence intense au chapitre de la tarification visant certains services européens, outre la proportion accrue de sièges offerts sur les marchés des voyages d'agrément à longue distance. Cette contraction du rendement a été en partie neutralisée par l'incidence favorable du change de 18 M\$.

Au premier semestre de 2016, les produits passages transatlantiques se sont établis à 1 271 M\$, en hausse de 95 M\$ (+8 %) par rapport au premier semestre de 2015, en raison d'un accroissement de 12,7 % du trafic, partiellement contrebalancé par une baisse de 4,2 % du rendement unitaire.

## Produits passages transpacifiques

Au deuxième trimestre de 2016, les produits passages transpacifiques se sont établis à 469 M\$, en hausse de 38 M\$ (+8,8 %) par rapport au deuxième trimestre de 2015.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le deuxième trimestre de 2016 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les lignes transpacifiques.

Lignes transpacifiques	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T2 2015	T3 2015	T4 2015	T1 2016	T2 2016
Produits passages	1,4	5,6	4,7	7,7	8,8
Capacité (SMO)	13,6	11,8	3,4	3,1	12,4
Trafic (PMP)	10,4	12,1	7,9	6,3	13,7
Coefficient d'occupation (variation en pts)	(2,5)	0,2	3,6	2,6	1,0
Rendement unitaire	(8,1)	(5,7)	(2,9)	1,4	(4,2)
PPSMO	(10,7)	(5,5)	1,3	4,6	(3,1)

La variation des produits passages transpacifiques par rapport au deuxième trimestre de 2015 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'amplification de 13,7 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur l'ensemble des principales lignes transpacifiques. L'accroissement du trafic par rapport au trimestre correspondant de 2015 est largement attribuable au lancement, en juin 2016, des lignes Toronto-Séoul et Vancouver-Brisbane. En outre, Air Canada a mis en exploitation de plus gros appareils sur les lignes reliant Vancouver à la Chine, facteur qui a contribué à la croissance du trafic en glissement annuel.
- La baisse de 4,2 % du rendement unitaire, qui traduit l'incidence du relèvement de la capacité à l'échelle de l'industrie et la concurrence intense au chapitre de la tarification, en particulier sur les lignes vers la Chine et l'Australie, outre la réduction des suppléments des transporteurs du fait de la baisse des prix du carburant, surtout là où ces suppléments sont réglementés. Ces facteurs ont été en partie atténués par l'incidence favorable du change de 13 M\$.

Au premier semestre de 2016, les produits passages transpacifiques se sont établis à 867 M\$, en hausse de 67 M\$ (+8,3 %) par rapport au premier semestre de 2015, en raison d'un accroissement de 10,2 % du trafic, partiellement contrebalancé par une baisse de 1,7 % du rendement unitaire.

## Autres produits passages

Au deuxième trimestre de 2016, les produits passages tirés des « autres lignes » se sont établis à 158 M\$, en baisse de 10 M\$ (-6,4 %) par rapport au deuxième trimestre de 2015.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le deuxième trimestre de 2016 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les « autres lignes ».

Autres lignes	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T2 2015	T3 2015	T4 2015	T1 2016	T2 2016
Produits passages	(1,3)	8,5	1,1	(1,5)	(6,4)
Capacité (SMO)	10,3	12,2	9,5	7,5	6,0
Trafic (PMP)	7,9	11,5	10,5	8,1	6,5
Coefficient d'occupation (variation en pts)	(1,9)	(0,5)	0,7	0,4	0,3
Rendement unitaire	(9,0)	(3,1)	(8,6)	(9,2)	(12,4)
PPSMO	(11,0)	(3,6)	(7,8)	(8,8)	(12,1)

La variation des autres produits passagers par rapport au deuxième trimestre de 2015 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La détérioration de 12,4 % du rendement unitaire, qui rend compte de l'effet de la concurrence au chapitre de la tarification, imputable à l'affaiblissement économique visant les points d'origine en Amérique du Sud, en particulier au Brésil, au relèvement de la capacité d'Air Canada Rouge, assortie de coûts moindres, sur les lignes d'agrément ainsi qu'à l'arrivée de nouveaux concurrents sur certains marchés. Cette baisse a été en partie contrebalancée par l'incidence favorable du change de 4 M\$.
- L'augmentation de 6,5 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur l'ensemble des principales autres lignes, sous l'impulsion des vols à moindres coûts exploités par Air Canada Rouge. Le trafic de correspondance entre lignes internationales en provenance et à destination de l'Amérique du Sud a augmenté en regard du trimestre correspondant de 2015, facteur qui est conforme à la stratégie d'expansion du trafic entre lignes internationales d'Air Canada par le truchement de ses principaux points d'accès au Canada.

Au premier semestre de 2016, les autres produits passagers se sont établis à 445 M\$, en baisse de 15 M\$ (-3,3 %) par rapport au premier semestre de 2015, en raison d'un recul de 10,4 % du rendement unitaire, partiellement contrebalancé par une croissance de 7,4 % du trafic.

### Produits fret

Les produits tirés du transport de fret, de 111 M\$ au deuxième trimestre de 2016 et de 227 M\$ au premier semestre de 2016, ont baissé respectivement de 12 M\$ (-9,9 %) et de 25 M\$ (-10,0 %) par rapport aux périodes correspondantes de 2015. Ces baisses sont imputables à la contraction globale de la demande de transport de fret, de l'accroissement de la capacité à l'échelle de l'industrie et de la concurrence au chapitre de la tarification.

Le tableau ci-après présente les produits fret par région au deuxième trimestre et au premier semestre de 2016 par rapport aux périodes correspondantes de 2015.

Produits fret (en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2016	2015	Variation (%)	2016	2015	Variation (%)
Lignes intérieures	15 \$	17 \$	(11,7)	29 \$	34 \$	(16,3)
Lignes transfrontalières	6	6	9,3	13	12	12,3
Lignes transatlantiques	41	45	(10,6)	88	95	(7,6)
Lignes transpacifiques	41	47	(12,2)	79	93	(15,0)
Autres	8	8	(0,9)	18	18	-
<b>Réseau</b>	<b>111 \$</b>	<b>123 \$</b>	<b>(9,9)</b>	<b>227 \$</b>	<b>252 \$</b>	<b>(10,0)</b>

### Autres produits

Au deuxième trimestre de 2016, les autres produits se sont chiffrés à 204 M\$, en baisse de 5 M\$ (-2 %) par rapport au deuxième trimestre de 2015. La hausse des produits tirés de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, attribuable essentiellement à la croissance des volumes passagers, a été plus que contrebalancée par la réduction des produits tirés de la sous-location d'appareils et d'autres produits divers.

Pour le premier semestre de 2016, les autres produits se sont chiffrés à 567 M\$, en hausse de 24 M\$ (+4 %) par rapport à la période correspondante de 2015, du fait de l'augmentation des produits tirés de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, surtout au premier trimestre de 2016.

## CESMO et CESMO ajustées

Au deuxième trimestre de 2016, les CESMO et les CESMO ajustées ont fléchi respectivement de 7,3 % et de 1,1 % en regard du deuxième trimestre de 2015. Au premier semestre de 2016, les CESMO ont reculé de 5,4 % alors que les CESMO ajustées ont augmenté de 1,0 % par rapport au premier semestre de 2015.

Le tableau ci-après compare les CESMO et les CESMO ajustées d'Air Canada pour le deuxième trimestre et le premier semestre de 2016 à celles des périodes correspondantes de 2015.

(en cents par SMO)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2016	2015	Variation (%)	2016	2015	Variation (%)
Carburant avions	2,36	3,22	(26,7)	2,31	3,22	(28,3)
Charges liées aux transporteurs régionaux						
Carburant avions	0,35	0,48	(27,1)	0,33	0,48	(31,3)
Autres	2,24	2,47	(9,3)	2,39	2,50	(4,4)
Salaires	2,13	2,22	(4,1)	2,20	2,25	(2,2)
Charges sociales	0,61	0,60	1,7	0,69	0,71	(2,8)
Redevances aéroportuaires et de navigation	0,94	1,00	(6,0)	0,97	1,00	(3,0)
Maintenance avions	1,07	0,95	12,6	1,08	0,98	10,2
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	0,91	0,88	3,4	0,91	0,86	5,8
Frais de vente et de distribution	0,76	0,75	1,3	0,83	0,80	3,7
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	0,38	0,42	(9,5)	0,75	0,69	8,7
Locations avions	0,50	0,42	19,0	0,53	0,43	23,3
Restauration et fournitures connexes	0,39	0,39	-	0,39	0,37	5,4
Communications et TI	0,26	0,26	-	0,30	0,28	7,1
Éléments exceptionnels	-	(0,11)	100,0	-	(0,06)	100,0
Autres	1,34	1,40	(4,3)	1,42	1,45	(2,1)
<b>CESMO</b>	<b>14,24</b>	<b>15,35</b>	<b>(7,3)</b>	<b>15,10</b>	<b>15,96</b>	<b>(5,4)</b>
<b>Retrancher :</b>						
Charge de carburant avions <sup>1)</sup> , coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et éléments exceptionnels	(3,08)	(4,07)	24,3	(3,39)	(4,36)	22,2
<b>CESMO ajustées<sup>2)</sup></b>	<b>11,16</b>	<b>11,28</b>	<b>(1,1)</b>	<b>11,71</b>	<b>11,60</b>	<b>1,0</b>

1) Comprend la charge de carburant avions liée aux activités des transporteurs régionaux.

2) Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 14, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

## Charges d'exploitation

Au deuxième trimestre de 2016, Air Canada a inscrit des charges d'exploitation de 3 181 M\$, soit une hausse de 90 M\$ (+3 %) par rapport au deuxième trimestre de 2015. La variation des charges d'exploitation s'explique notamment par les principaux facteurs suivants :

- L'incidence du relèvement de 11,0 % de la capacité.
- L'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation libellées en devises, qui a accru les charges d'exploitation de 73 M\$ au deuxième trimestre de 2016 (dont une tranche de 22 M\$ se rapporte à la charge de carburant avions et un total de 51 M\$ a trait aux charges d'exploitation non liées au carburant).

- L'augmentation des charges de maintenance avions de 49 M\$ (+26 %) par rapport au deuxième trimestre de 2015, comme il est décrit ci-après.

Ces hausses ont été largement contrebalancées par le facteur suivant :

- La baisse des prix de base du carburéacteur (compte non tenu de l'incidence du change mais compte tenu de la charge de carburant avions liée aux activités des transporteurs régionaux), qui est responsable d'un recul de 192 M\$ des charges d'exploitation au deuxième trimestre de 2016.

Au cours du premier semestre de 2016, du fait du relèvement de 9,6 % de la capacité, les charges d'exploitation se sont établies à 6 370 M\$, en hausse de 230 M\$ (+4 %) par rapport au premier semestre de 2015. Cette augmentation est principalement imputable au relèvement de la capacité et à l'incidence de la dépréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation libellées en devises, facteur qui a accru les charges d'exploitation de 225 M\$ au premier semestre de 2016 (dont une tranche de 68 M\$ se rapporte à la charge de carburant avions et un total de 157 M\$ a trait aux charges d'exploitation non liées au carburant). Ces hausses ont été en partie contrebalancées par l'incidence de la baisse des prix de base du carburéacteur (compte non tenu de l'incidence du change mais compte tenu de la charge de carburant avions liée aux activités des transporteurs régionaux).

### **Charge de carburant avions**

Pour le deuxième trimestre de 2016, la charge de carburant avions (notamment la charge de carburant liée aux activités des transporteurs régionaux) s'est élevée à 604 M\$, en baisse de 141 M\$ (-19 %) par rapport au deuxième trimestre de 2015. Cette baisse rend compte du facteur suivant :

- le fléchissement du cours du carburéacteur de base (compte non tenu de l'incidence du change) en glissement annuel, qui est responsable d'une diminution de 193 M\$.

Ce facteur a été partiellement contrebalancé par les facteurs suivants :

- l'augmentation du volume de litres de carburant consommé, responsable d'une hausse de 30 M\$;
- l'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain, en regard du deuxième trimestre de 2015, responsable d'une hausse de 22 M\$.

Au deuxième trimestre de 2016, le profit de couverture associé au règlement de dérivés liés au carburant a contrebalancé les coûts des primes connexes.

Au cours du premier semestre de 2016, la charge de carburant avions (notamment la charge de carburant liée aux activités des transporteurs régionaux) s'est établie à 1 114 M\$, en baisse de 309 M\$ (-22 %) par rapport au premier semestre de 2015. Cette baisse rend compte du fléchissement marqué du cours du carburéacteur de base (compte non tenu de l'incidence du change) en glissement annuel, qui est responsable d'une diminution de 431 M\$, en partie atténuée par l'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien en regard du dollar américain par comparaison au premier semestre de 2015, qui était responsable d'une hausse de 68 M\$, outre l'augmentation du volume de litres de carburant consommé, responsable d'un accroissement de 44 M\$. Un montant net de 10 M\$ au titre des pertes de couverture associées aux dérivés sur le carburant a été imputé à la charge de carburant au premier semestre de 2016.

Le tableau ci-après présente le coût du litre de carburant et le coût économique du litre de carburant pour Air Canada (y compris la charge de carburant avions liée aux activités des transporteurs régionaux) pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2016	2015	Variation (%)	2016	2015	Variation (%)
Charge de carburant avions	527 \$	648 \$	(19)	973 \$	1 240 \$	(22)
Charge de carburant avions liée aux activités des transporteurs régionaux	77	97	(21)	141	183	(23)
<b>Total de la charge de carburant avions selon les PCGR</b>	<b>604 \$</b>	<b>745 \$</b>	<b>(19)</b>	<b>1 114 \$</b>	<b>1 423 \$</b>	<b>(22)</b>
<b>Ajouter :</b>						
Montant net des décaissements au comptant relativement à des dérivés liés au carburant <sup>1)</sup>	-	11	(100)	-	22	(100)
<b>Coût économique du carburant – hors PCGR<sup>2)</sup></b>	<b>604 \$</b>	<b>756 \$</b>	<b>(20)</b>	<b>1 114 \$</b>	<b>1 445 \$</b>	<b>(23)</b>
<b>Consommation de carburant (en milliers de litres)</b>	<b>1 157 371</b>	<b>1 113 576</b>	<b>3,9</b>	<b>2 219 031</b>	<b>2 152 997</b>	<b>3,1</b>
<b>Prix du litre de carburant (en cents) – selon les PCGR</b>	<b>52,2</b>	<b>66,9</b>	<b>(22,0)</b>	<b>50,2</b>	<b>66,1</b>	<b>(24,0)</b>
<b>Coût économique du litre de carburant (en cents) – hors PCGR<sup>2)</sup></b>	<b>52,2</b>	<b>67,9</b>	<b>(23,1)</b>	<b>50,2</b>	<b>67,1</b>	<b>(25,2)</b>

- 1) Comprend le montant net des règlements au comptant relatifs à des dérivés liés au carburant venus à échéance et les primes liées à ces dérivés. Du fait de l'adoption de la comptabilité de couverture pour les dérivés liés au carburant avec prise d'effet au 1<sup>er</sup> avril 2015, les coûts des primes visant les dérivés liés au carburant sont différés à titre de coût de la couverture et reclasés dans la charge de carburant avions lorsque le carburéacteur visé par la couverture est consommé, à l'instar des règlements nets en trésorerie à l'échéance des dérivés liés au carburant.
- 2) Le coût économique du carburant n'est pas une mesure conforme aux PCGR pour la présentation d'états financiers, n'a pas de sens normalisé et pourrait ne pas être comparable à des mesures analogues présentées par d'autres sociétés ouvertes. Air Canada s'en sert pour calculer le coût décaissé pour son carburant. Il comprend le montant net réel des règlements au comptant des contrats dérivés sur le carburant venus à échéance pendant la période et les primes liées à ces dérivés.

## Charges liées aux transporteurs régionaux

Au deuxième trimestre de 2016, les charges liées aux transporteurs régionaux se sont établies à 578 M\$, en baisse de 16 M\$ (-3 %) par rapport au deuxième trimestre de 2015, principalement du fait de la contraction de la charge de carburant et de la baisse des tarifs liés aux modifications du contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz, compte tenu de l'ajustement favorable pour l'exercice à ce jour. Ces baisses ont été en partie contrebalancées par l'incidence défavorable du change ainsi que l'effet des initiatives d'accroissement des parcs aériens qu'exploitent Sky Regional et Air Georgian sous la bannière Air Canada Express.

Au premier semestre de 2016, les charges liées aux transporteurs régionaux se sont chiffrées à 1 147 M\$, en hausse de 1 M\$ par rapport à la période correspondante de 2015. Au cours du premier semestre de 2016, l'effet des initiatives d'accroissement des parcs aériens qu'exploitent Sky Regional et Air Georgian sous la bannière Air Canada Express ainsi que l'incidence défavorable du change ont été atténuées par la contraction de la charge de carburant et l'incidence de la baisse des tarifs liés au CAC de Jazz.

Le tableau qui suit présente la ventilation des charges liées aux transporteurs régionaux pour les périodes indiquées :

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2016	2015	Variation (%)	2016	2015	Variation (%)
Frais d'achat de capacité	289 \$	302 \$	(4)	582 \$	576 \$	1
Carburant avions	77	97	(21)	141	183	(23)
Redevances aéroportuaires et de navigation	71	70	1	139	135	3
Frais de vente et de distribution	35	33	6	70	66	6
Location d'appareils	8	3	167	15	6	150
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	6	4	50	11	8	38
Autres charges d'exploitation	92	85	8	189	172	10
<b>Total des charges liées aux transporteurs régionaux</b>	<b>578 \$</b>	<b>594 \$</b>	<b>(3)</b>	<b>1 147 \$</b>	<b>1 146 \$</b>	<b>-</b>

### Salaires et charges sociales

Les salaires et charges sociales totalisent 611 M\$ au deuxième trimestre de 2016 et 1 219 M\$ au premier semestre de 2016, en hausse respectivement de 43 M\$ (+ 8 %) et de 83 M\$ (+7 %) par rapport aux périodes correspondantes de 2015.

Les salaires se sont établis à 475 M\$ au deuxième trimestre de 2016 et à 926 M\$ au premier semestre de 2016, en hausse respectivement de 28 M\$ (+6 %) et de 62 M\$ (+7 %) par rapport aux périodes correspondantes de 2015. Ces augmentations sont le fait de la majoration du salaire moyen, en raison surtout de l'incidence de la conclusion de conventions collectives en 2014 et en 2015, de la formation accrue des équipages relativement aux nouveaux appareils 787 de Boeing ainsi que de la croissance du nombre d'employés équivalents temps plein (« ETP »). Du fait du relèvement de la capacité, au deuxième trimestre et au premier semestre de 2016, le nombre moyen d'ETP a crû de 5,1 % et de 4,4 % respectivement en regard des périodes correspondantes de 2015.

Les charges sociales se sont chiffrées à 136 M\$, au deuxième trimestre de 2016 et à 293 M\$ au premier semestre de 2016, en hausse respectivement de 15 M\$ (+12 %) et de 21 M\$ (+8 %) par rapport aux périodes correspondantes de 2015. Au deuxième trimestre de 2016, Air Canada a obtenu un profit au titre des avantages postérieurs à l'emploi qui a réduit les charges sociales de 10 M\$. Au deuxième trimestre de 2015, Air Canada a tiré parti de l'incidence des modifications aux régimes de soins de santé postérieurs au départ à la retraite aux États-Unis qui ont comprimé les charges sociales de 19 M\$.

### Redevances aéroportuaires et de navigation

Les redevances aéroportuaires et de navigation se sont chiffrées à 211 M\$ au deuxième trimestre de 2016 et à 409 M\$ au premier semestre de 2016, en hausse respectivement de 10 M\$ (+5 %) et de 23 M\$ (+6 %) par rapport aux périodes correspondantes de 2015, du fait surtout de l'affectation accrue de gros-porteurs et de l'accroissement des vols internationaux, outre l'incidence défavorable du change.

### Charges de maintenance avions

Les charges de maintenance avions se sont chiffrées à 239 M\$ au deuxième trimestre de 2016 et à 456 M\$ au premier semestre de 2016, en hausse respectivement de 49 M\$ (+26 %) et de 78 M\$ (+21 %) par rapport aux périodes correspondantes de 2015, en raison principalement de l'augmentation des charges relatives aux modalités de restitution du fait surtout de la prorogation par Air Canada d'un nombre moindre de contrats de location d'appareils par rapport aux périodes correspondantes de 2015. L'augmentation des charges de maintenance avions en glissement annuel est également imputable à l'incidence défavorable du change. Ces

augmentations ont été partiellement contrebalancées par l'incidence de la diminution du volume des activités de maintenance d'un exercice à l'autre.

### **Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur**

La dotation aux amortissements et aux pertes de valeur s'est chiffrée à 202 M\$ au deuxième trimestre de 2016 et à 384 M\$ au premier semestre de 2016, en hausse respectivement de 25 M\$ (+14 %) et de 54 M\$ (+16 %) par rapport aux périodes correspondantes de 2015, en grande partie du fait de l'intégration d'appareils 787 de Boeing au parc aérien principal d'Air Canada, outre la hausse des charges liées aux programmes de reconditionnement d'aéronefs de la compagnie aérienne. En 2015, Air Canada a inscrit des pertes de valeur de 14 M\$ relativement à la cession prévue de deux appareils A340-300 d'Airbus (aucun n'était exploité par Air Canada), alors qu'aucune perte analogue n'a été inscrite au premier semestre de 2016.

### **Frais de vente et de distribution**

Les frais de vente et de distribution se sont chiffrés à 170 M\$ au deuxième trimestre de 2016 et à 352 M\$ au premier semestre de 2016, en hausse respectivement de 18 M\$ (+12 %) et de 46 M\$ (+15 %) par rapport aux périodes correspondantes de 2015, du fait de l'amplification du volume de vente de billets généré par tous les canaux de ventes, notamment les fournisseurs du système mondial de distribution, la hausse de la charge liée au traitement par carte de crédit (laquelle concordait avec la croissance des ventes et des produits) ainsi que l'effet défavorable du change.

### **Coûts liés à la portion terrestre des forfaits**

Les coûts liés à la portion terrestre des forfaits se sont chiffrés à 85 M\$ au deuxième trimestre de 2016 et à 316 M\$ au premier semestre de 2016, en hausse respectivement de 1 M\$ (+1 %) et de 51 M\$ (+19 %) par rapport aux périodes correspondantes de 2015, du fait principalement de l'incidence défavorable du change et de la hausse des volumes passagers, surtout au premier trimestre de 2016.

### **Coûts de location avions**

Les coûts de location avions se sont élevés à 112 M\$ au deuxième trimestre de 2016 et à 224 M\$ au premier semestre de 2016, en hausse respectivement de 28 M\$ (+33 %) et de 58 M\$ (+35 %) par rapport aux périodes correspondantes de 2015, en raison principalement de l'augmentation du nombre d'avions loués, principalement des appareils A321 d'Airbus et des appareils 767 de Boeing, de l'incidence défavorable du change et du reclassement de certains contrats de location-financement en contrats de location simple.

### **Éléments exceptionnels**

Au deuxième trimestre de 2015, Air Canada a comptabilisé des ajustements favorables de 23 M\$ relativement à la charge d'impôts (23 M\$ au premier semestre de 2015). Aucun élément exceptionnel n'a été comptabilisé au premier semestre de 2016.

### **Autres charges**

Les autres charges se sont chiffrées à 301 M\$ au deuxième trimestre de 2016 et à 601 M\$ au premier semestre de 2016, en hausse respectivement de 17 M\$ (+6 %) et de 42 M\$ (+8 %) par rapport aux périodes correspondantes de 2015, du fait essentiellement du relèvement de la capacité, de la stratégie d'Air Canada en matière d'expansion internationale et de l'incidence défavorable du change.

Le tableau ci-après fournit une ventilation des principaux éléments compris dans les autres charges pour les périodes indiquées :

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2016	2015	Variation (%)	2016	2015	Variation (%)
Services d'escale	59 \$	59 \$	-	118 \$	109 \$	8
Location et entretien d'immeubles	41	36	14	81	71	14
Frais d'équipages	37	36	3	76	72	6
Frais et services divers	34	35	(3)	67	66	2
Autres frais résiduels	130	118	10	259	241	7
<b>Total des autres charges</b>	<b>301 \$</b>	<b>284 \$</b>	<b>6</b>	<b>601 \$</b>	<b>559 \$</b>	<b>8</b>

### Charges autres que d'exploitation

Les charges autres que d'exploitation se sont chiffrées à 91 M\$ au deuxième trimestre de 2016, en hausse de 64 M\$ en regard du deuxième trimestre de 2015, alors qu'elles se sont établies à 144 M\$ au premier semestre de 2016, soit une amélioration de 392 M\$ par rapport à la période correspondante de 2015.

Le tableau qui suit présente la ventilation des charges autres que d'exploitation pour les périodes indiquées :

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2016	2015	Variation (\$)	2016	2015	Variation (\$)
Profit (perte) de change	(17) \$	56 \$	(73) \$	33 \$	(352) \$	385 \$
Charge d'intérêts, montant net	(71)	(61)	(10)	(140)	(133)	(7)
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(17)	(25)	8	(35)	(50)	15
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(1)	5	(6)	(11)	6	(17)
Profit à la cession-bail d'actifs	19	-	19	19	-	19
Autres	(4)	(2)	(2)	(10)	(7)	(3)
<b>Total des charges autres que d'exploitation</b>	<b>(91) \$</b>	<b>(27) \$</b>	<b>(64) \$</b>	<b>(144) \$</b>	<b>(536) \$</b>	<b>392 \$</b>

La variation des charges autres que d'exploitation par rapport au deuxième trimestre de 2015 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La perte de change, qui s'est chiffrée à 17 M\$ au deuxième trimestre de 2016, contre un profit de change de 56 M\$ au deuxième trimestre de 2015. Au deuxième trimestre de 2016, les pertes à l'égard de dérivés de change ont été largement contrebalancées par le profit de change lié à la dette à long terme libellée en dollars américains. Le profit de change lié à la dette à long terme libellée en dollars américains est attribuable à l'appréciation du dollar canadien au 30 juin 2016, comparativement au 31 mars 2016. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 30 juin 2016 était de 1,2917 \$ CA, tandis qu'il était de 1,2987 \$ CA le 31 mars 2016. Au premier semestre de 2016, le profit de change s'est chiffré à 33 M\$ contre une perte de 352 M\$ au premier semestre de 2015. Le profit de change de 357 M\$ lié à la dette à long terme libellée en dollars américains, et le profit de change de 62 M\$ au titre du montant net de la provision liée à la maintenance ont été largement contrebalancés par les pertes de 303 M\$ à l'égard de dérivés de change et les soldes de trésorerie et de placements à court terme de 54 M\$. Les profits de change sont attribuables à l'appréciation du dollar canadien au 30 juin 2016, comparativement au 31 décembre 2015. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 31 décembre 2015 était de 1,3840 \$ CA.
- L'augmentation du montant net de la charge d'intérêts (soit le produit d'intérêts, la charge d'intérêts et les intérêts incorporés) de 10 M\$ au deuxième trimestre de 2016 et

de 7 M\$ au premier semestre de 2016, qui rendait compte en grande partie de l'incidence des nouvelles opérations de financement d'appareils et de l'incidence défavorable du change sur la charge d'intérêts. En outre, au premier semestre de 2016, Air Canada a comptabilisé des charges exceptionnelles s'élevant à 7 M\$ liées au remboursement anticipé d'une dette au titre de la sortie des appareils 190 d'Embraer.

- La baisse du coût financier net au titre des avantages du personnel, de 8 M\$ au deuxième trimestre de 2016 et de 15 M\$ au premier semestre de 2016, est attribuable principalement à l'incidence de la réduction de l'obligation nette au titre des prestations de retraite définies.
- Au deuxième trimestre de 2016, Air Canada a inscrit un profit de 19 M\$ à la cession-bail de deux appareils 787-9 de Boeing.

## 5. PARC AÉRIEN

Le tableau qui suit présente le nombre d'appareils composant le parc en exploitation d'Air Canada au 31 décembre 2015 et au 30 juin 2016, ainsi que le parc en exploitation prévu d'Air Canada, y compris les appareils qu'Air Canada Rouge exploite actuellement ou prévoit exploiter, aux 31 décembre 2016 et 31 décembre 2017.

	Réel			Réel		
	31 décembre 2015	Modifications apportées pour le premier semestre de 2016	30 juin 2016	Modifications apportées pour le reste de 2016	31 décembre 2016	Modifications apportées pour 2017
<b>Parc aérien principal</b>						
<b>Gros-porteurs</b>						
787-8 de Boeing	<b>8</b>	-	<b>8</b>	-	<b>8</b>	-
787-9 de Boeing	<b>4</b>	9	<b>13</b>	-	<b>13</b>	9
777-300ER de Boeing	<b>17</b>	2	<b>19</b>	-	<b>19</b>	-
777-200LR de Boeing	<b>6</b>	-	<b>6</b>	-	<b>6</b>	-
767-300ER de Boeing	<b>17</b>	(2)	<b>15</b>	-	<b>15</b>	(5)
A330-300 d'Airbus	<b>8</b>	-	<b>8</b>	-	<b>8</b>	-
<b>Moyens-porteurs</b>						
737 MAX de Boeing	-	-	-	-	-	2
A321 d'Airbus	<b>14</b>	1	<b>15</b>	-	<b>15</b>	-
A320 d'Airbus	<b>42</b>	-	<b>42</b>	-	<b>42</b>	-
A319 d'Airbus	<b>18</b>	-	<b>18</b>	-	<b>18</b>	-
190 d'Embraer	<b>37</b>	(12)	<b>25</b>	-	<b>25</b>	-
<b>Total – parc aérien principal</b>	<b>171</b>	(2)	<b>169</b>	-	<b>169</b>	6
<b>Air Canada Rouge</b>						
<b>Gros-porteur</b>						
767-300ER de Boeing	<b>15</b>	4	<b>19</b>	-	<b>19</b>	5
<b>Moyens-porteurs</b>						
A321 d'Airbus	<b>4</b>	1	<b>5</b>	-	<b>5</b>	-
A319 d'Airbus	<b>20</b>	-	<b>20</b>	-	<b>20</b>	-
<b>Total – Air Canada Rouge</b>	<b>39</b>	5	<b>44</b>	-	<b>44</b>	5
<b>Total gros-porteurs</b>	<b>75</b>	13	<b>88</b>	-	<b>88</b>	9
<b>Total moyens-porteurs</b>	<b>135</b>	(10)	<b>125</b>	-	<b>125</b>	2
<b>Total parc aérien principal et Air Canada Rouge</b>	<b>210</b>	3	<b>213</b>	-	<b>213</b>	11
						<b>224</b>

Air Canada prévoit intégrer cinq appareils 787-9 de Boeing dans son parc en exploitation en 2018 (portant le total à 35 appareils 787 de Boeing sur les 37 faisant l'objet de commandes fermes). Air Canada a passé des commandes fermes visant 61 appareils 737 MAX de Boeing, dont 16 devraient être livrés en 2018 en vue de remplacer des appareils actuels dans son parc aérien principal. Dans le cadre du programme de remplacement de moyens-porteurs, Air Canada est en train de déterminer quels appareils seront retirés.

En juin 2016, Air Canada et Bombardier Inc. (« Bombardier ») ont finalisé le contrat d'achat prévoyant la commande ferme de 45 appareils C Series CS300 de Bombardier et des options visant 30 appareils C Series CS300 supplémentaires. Les livraisons s'échelonneront de fin 2019 à 2022. Les 25 premiers appareils livrés remplaceront les appareils E190 d'Embraer du parc aérien principal actuel d'Air Canada alors que les autres appareils seront affectés au soutien de la croissance des points d'accès et du réseau de la compagnie aérienne.

### Air Canada Express

Le tableau qui suit présente, au 30 juin 2016, le nombre d'appareils exploités pour le compte d'Air Canada par Jazz, Sky Regional et d'autres compagnies aériennes assurant des vols sous la bannière Air Canada Express, aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.

	Au 30 juin 2016			
	Jazz	Sky Regional	Autres	Total
175 d'Embraer	-	20	-	20
CRJ-100/200 de Bombardier	13	-	14	27
CRJ-705 de Bombardier	16	-	-	16
Dash 8-100 de Bombardier	19	-	-	19
Dash 8-300 de Bombardier	26	-	-	26
Dash 8-Q400 de Bombardier	37	5	-	42
Beech 1900	-	-	17	17
<b>Total – Air Canada Express</b>	<b>111</b>	<b>25</b>	<b>31</b>	<b>167</b>

Le tableau qui suit présente le nombre d'appareils que, selon les prévisions, au 31 décembre 2016, devraient exploiter pour le compte d'Air Canada, Jazz, Sky Regional et d'autres compagnies aériennes sous la bannière Air Canada Express, aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.

	Au 31 décembre 2016			
	Jazz	Sky Regional	Autres	Total
175 d'Embraer	-	20	-	20
CRJ-100/200 de Bombardier	13	-	14	27
CRJ-705 de Bombardier	16	-	-	16
Dash 8-100 de Bombardier	19	-	-	19
Dash 8-300 de Bombardier	26	-	-	26
Dash 8-Q400 de Bombardier	39	5	-	44
Beech 1900	-	-	17	17
<b>Total – Air Canada Express</b>	<b>113</b>	<b>25</b>	<b>31</b>	<b>169</b>

## 6. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL

### 6.1. Situation financière

Le tableau ci-après présente l'état résumé consolidé de la situation financière d'Air Canada au 30 juin 2016 et au 31 décembre 2015.

(en millions de dollars canadiens)	30 juin 2016	31 décembre 2015	Variation (en \$)
<b>Actif</b>			
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	3 148 \$	2 672 \$	476 \$
Autres actifs courants	1 306	1 453	(147)
Actifs courants	4 454	4 125	329
Immobilisations corporelles	8 611	7 030	1 581
Régimes de retraite	402	851	(449)
Immobilisations incorporelles	311	314	(3)
Goodwill	311	311	-
Dépôts et autres actifs	450	496	(46)
<b>Total de l'actif</b>	<b>14 539 \$</b>	<b>13 127 \$</b>	<b>1 412 \$</b>
<b>Passif</b>			
Passifs courants	4 950 \$	3 829 \$	1 121 \$
Dette à long terme et contrats de location-financement	6 401	5 870	531
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	2 795	2 245	550
Provisions liées à la maintenance	845	892	(47)
Autres passifs non courants	221	251	(30)
<b>Total du passif</b>	<b>15 212</b>	<b>13 087</b>	<b>2 125</b>
<b>Total des capitaux propres</b>	<b>(673)</b>	<b>40</b>	<b>(713)</b>
<b>Total du passif et des capitaux propres</b>	<b>14 539 \$</b>	<b>13 127 \$</b>	<b>1 412 \$</b>

Dans le présent rapport de gestion, les mouvements des actifs courants et des passifs courants sont décrits à la rubrique 6.3, *Fonds de roulement*, alors que la dette à long terme et les contrats de location-financement sont examinés aux rubriques 6.2, *Dette nette ajustée*, et 6.4, *Flux de trésorerie consolidés*.

Au 30 juin 2016, les immobilisations corporelles se chiffraient à 8 611 M\$, soit 1 581 M\$ de plus qu'au 31 décembre 2015. L'augmentation des immobilisations corporelles résulte surtout des achats d'immobilisations corporelles de 2 554 M\$, en partie compensés par la sortie de deux appareils 787 de Boeing dans le cadre d'une opération de cession-bail, la sortie de 12 appareils 190 d'Embraer et de l'effet de la dotation aux amortissements de 371 M\$. Les achats d'immobilisations corporelles au premier semestre de 2016 comprenaient sept appareils 787-9 de Boeing (compte non tenu des deux appareils 787 de Boeing faisant l'objet de contrats de location simple) et deux appareils 777-300ER de Boeing, des acomptes sur les futures livraisons d'appareils ainsi que des charges de maintenance immobilisées.

Le montant net du passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel, qui se chiffre à 2 393 M\$ (et se compose du passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel de 2 795 M\$ déduction faite des actifs des régimes de 402 M\$) a crû de 999 M\$ depuis le 31 décembre 2015, en raison surtout de la baisse de 60 points de base du taux d'actualisation employé pour évaluer les passifs, facteur qui a donné lieu à une perte de 927 M\$

à la réévaluation du passif au titre des avantages du personnel comptabilisée dans les autres éléments du résultat global.

## 6.2. Dette nette ajustée

Le tableau ci-après présente les soldes de la dette nette ajustée d'Air Canada au 30 juin 2016 et au 31 décembre 2015.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	30 juin 2016	31 décembre 2015	Variation (en \$)
Total de la dette à long terme et des contrats de location-financement	6 401 \$	5 870 \$	531 \$
Partie courante de la dette à long terme et des contrats de location-financement	549	524	25
Total de la dette à long terme et des contrats de location-financement, y compris la partie courante	6 950	6 394	556
Moins trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	(3 148)	(2 672)	(476)
<b>Dette nette</b>	<b>3 802 \$</b>	<b>3 722 \$</b>	<b>80 \$</b>
Contrats de location simple immobilisés <sup>1)</sup>	3 038	2 569	469
<b>Dette nette ajustée</b>	<b>6 840 \$</b>	<b>6 291 \$</b>	<b>549 \$</b>
<b>BAIHALA (12 derniers mois)</b>	<b>2 566 \$</b>	<b>2 534 \$</b>	<b>32 \$</b>
<b>Ratio dette nette ajustée-BAIHALA</b>	<b>2,7</b>	<b>2,5</b>	<b>0,2</b>

<sup>1)</sup> La dette nette ajustée est une mesure financière complémentaire aux PCGR utilisée par Air Canada qui pourrait ne pas être comparable aux mesures présentées par d'autres sociétés ouvertes. La dette nette ajustée est un élément clé du capital géré par Air Canada et permet à la direction d'évaluer la dette nette de la Société. Air Canada inclut les contrats de location simple immobilisés, car c'est là un moyen courant dans le secteur d'attribuer une valeur aux obligations au titre de contrats de location simple. La pratique courante dans le secteur consiste à multiplier par 7 les frais annualisés de location d'appareils. Cette définition du contrat de location simple immobilisé est propre à Air Canada et pourrait ne pas être comparable à des mesures analogues présentées par d'autres sociétés ouvertes. Les loyers d'avions (compte tenu des coûts de location avions liés aux activités des transporteurs régionaux) se sont élevés à 434 M\$ pour la période de 12 mois close le 30 juin 2016 et à 367 M\$ pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2015.

Au 30 juin 2016, le total de la dette à long terme et des contrats de location-financement (y compris la partie courante) s'est chiffré à 6 950 M\$, en hausse de 556 M\$ par rapport au 31 décembre 2015. Au premier semestre de 2016, les nouveaux emprunts de 1 308 M\$, qui avaient tous trait au financement d'aéronefs, ont été en partie compensés par les remboursements de 381 M\$ sur la dette et l'incidence favorable de 357 M\$ de l'appréciation du dollar canadien au 30 juin 2016 en regard du 31 décembre 2015 à l'égard de la dette libellée en devises (principalement en dollars américains) d'Air Canada.

Au 30 juin 2016, la dette nette ajustée s'est établie à 6 840 M\$, en hausse de 549 M\$ par rapport au 31 décembre 2015. Cette augmentation de la dette nette ajustée rend compte de la hausse de la dette à long terme et des soldes de contrats de location-financement, comme il est expliqué plus haut. L'incidence de l'accroissement du solde des contrats de location simple immobilisés, largement attribuable à l'augmentation du nombre de contrats de location d'appareils au cours du premier semestre de 2016, et l'incidence défavorable du change sur les coûts de location avions ont été largement contrebalancées par la hausse des soldes de trésorerie et des placements à court terme. Au 30 juin 2016, le ratio dette nette ajustée-BAIHALA s'est établi à 2,7 en regard de 2,5 au 31 décembre 2015.

Au 30 juin 2016, le coût moyen pondéré du capital (« CMPC ») d'Air Canada avant impôts s'établissait à environ 9,4 % (contre 10,8 % au 30 juin 2015). Le CMPC est une mesure établie par la direction, qui correspond au coût du capital, estimé à 27,5 %, et au coût moyen des emprunts et des contrats de location-financement, estimé à 5,1 % (en regard d'un coût du capital estimatif de 22,4 % et d'un coût moyen des emprunts et des contrats de location-financement estimatif de 5,5 % au 30 juin 2015).

### 6.3. Fonds de roulement

Le tableau ci-après fournit un complément d'information sur les soldes de fonds de roulement d'Air Canada au 30 juin 2016 et au 31 décembre 2015.

(en millions de dollars canadiens)	30 juin 2016	31 décembre 2015	Variation (en \$)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	3 148 \$	2 672 \$	476 \$
Créances clients	815	654	161
Autres actifs courants	491	799	(308)
<b>Total des actifs courants</b>	<b>4 454 \$</b>	<b>4 125 \$</b>	<b>329 \$</b>
Dettes fournisseurs et charges à payer	1 705	1 487	218
Produits passages perçus d'avance	2 696	1 818	878
Partie courante de la dette à long terme et contrats de location-financement	549	524	25
<b>Total des passifs courants</b>	<b>4 950 \$</b>	<b>3 829 \$</b>	<b>1 121 \$</b>
<b>Fonds de roulement, montant net</b>	<b>(496) \$</b>	<b>296 \$</b>	<b>(792) \$</b>

Le montant net du fonds de roulement négatif de 496 M\$ au 30 juin 2016 représente une affectation nette du fonds de roulement de 792 M\$ par rapport au 31 décembre 2015, principalement au soutien des dépenses d'investissement de 2 568 M\$ (ou 1 260 M\$, déduction faite du montant de financement prélevé à la livraison de sept appareils 787 et de deux appareils 777 de Boeing), en partie contrebalancée par l'effet favorable sur les flux de trésorerie des résultats d'exploitation positifs dégagés au premier semestre de 2016. Le remboursement de dettes de 381 M\$ a été largement contrebalancé par le produit de 351 M\$ tiré de l'opération de cession-bail visant deux appareils 787 de Boeing. Les soldes des produits passages perçus d'avance et des créances clients affichent d'ordinaire une progression au premier semestre de l'exercice du fait de l'amplification saisonnière aussi bien des ventes que du niveau d'activité à l'orée du troisième trimestre.

## 6.4. Flux de trésorerie consolidés

Le tableau ci-après présente les flux de trésorerie d'Air Canada pour les périodes indiquées :

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2016	2015	Variation (\$)	2016	2015	Variation (\$)
<b>Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation</b>	<b>657 \$</b>	<b>512 \$</b>	<b>145 \$</b>	<b>1 625 \$</b>	<b>1 322 \$</b>	<b>303 \$</b>
Produits des emprunts	692	7	685	1 308	289	1 019
Réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement	(157)	(147)	(10)	(381)	(262)	(119)
Actions rachetées aux fins d'annulation	(24)	(1)	(23)	(58)	(1)	(57)
Distributions liées aux entités ad hoc au titre de la location d'appareils	-	-	-	(32)	(9)	(23)
Émission d'actions ordinaires	-	2	(2)	-	3	(3)
Frais de financement	(1)	(7)	6	(2)	(22)	20
<b>Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement</b>	<b>510 \$</b>	<b>(146) \$</b>	<b>656 \$</b>	<b>835 \$</b>	<b>(2) \$</b>	<b>837 \$</b>
Placements à court terme	(229)	(139)	(90)	(193)	(290)	97
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(1 452)	(210)	(1 242)	(2 568)	(635)	(1 933)
Produit de la vente d'actifs	150	9	141	294	10	284
Produit tiré d'opérations de cession-bail	351	-	351	351	-	351
Autres	(8)	19	(27)	(8)	16	(24)
<b>Flux de trésorerie nets liés aux activités d'investissement</b>	<b>(1 188) \$</b>	<b>(321) \$</b>	<b>(867) \$</b>	<b>(2 124) \$</b>	<b>(899) \$</b>	<b>(1 225) \$</b>
<b>Incidence des variations du taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie</b>	<b>(5) \$</b>	<b>(3) \$</b>	<b>(2) \$</b>	<b>(26) \$</b>	<b>(5) \$</b>	<b>(21) \$</b>
<b>Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b>	<b>(26) \$</b>	<b>42 \$</b>	<b>(68) \$</b>	<b>310 \$</b>	<b>416 \$</b>	<b>(106) \$</b>

Le tableau ci-après présente le calcul consolidé des flux de trésorerie disponibles d'Air Canada pour les périodes indiquées :

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2016	2015	Variation (\$)	2016	2015	Variation (\$)
<b>Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation</b>	<b>657 \$</b>	<b>512 \$</b>	<b>145 \$</b>	<b>1 625 \$</b>	<b>1 322 \$</b>	<b>303 \$</b>
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles, déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail	(1 101)	(210)	(891)	(2 217)	(635)	(1 582)
<b>Flux de trésorerie disponibles<sup>1)</sup></b>	<b>(444) \$</b>	<b>302 \$</b>	<b>(746) \$</b>	<b>(592) \$</b>	<b>687 \$</b>	<b>(1 279) \$</b>

<sup>1)</sup> Les flux de trésorerie disponibles ne sont pas une mesure financière reconnue pour la présentation d'information financière conformément aux PCGR. Cette mesure n'est assortie d'aucune définition normalisée et n'est pas comparable aux mesures présentées par d'autres sociétés ouvertes. Air Canada considère que les flux de trésorerie disponibles constituent un indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités étant donné qu'ils indiquent le montant de trésorerie découlant des activités qui, compte tenu de l'investissement dans les immobilisations, peut être affecté au règlement des obligations financières courantes, au remboursement de la dette et au réinvestissement dans Air Canada.

## **Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation et flux de trésorerie disponibles**

Les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation se sont établis à 657 M\$ au deuxième trimestre de 2016, en raison des solides résultats d'exploitation dégagés qui ont contribué à l'amélioration de 145 M\$ par rapport à la période correspondante de 2015. Cette hausse des flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation est attribuable principalement à l'effet de l'augmentation des entrées de trésorerie provenant du fonds de roulement et à l'incidence de la baisse des cotisations relativement aux régimes de retraite. La hausse des entrées de trésorerie provenant du fonds de roulement s'explique surtout par l'effet de l'augmentation des produits passages perçus d'avance. Les flux de trésorerie négatifs de 444 M\$ au deuxième trimestre de 2016 représentent un recul de 746 M\$ par rapport aux flux de trésorerie disponibles de 302 M\$ au deuxième trimestre de 2015. Cette baisse est imputable à l'augmentation des dépenses d'investissement en glissement annuel, en partie neutralisée par le produit de 351 M\$ tiré de la cession-bail de deux appareils 787 de Boeing et par l'incidence de la hausse des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation.

Au premier semestre de 2016, les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation se sont établis à 1 625 M\$, en progression de 303 M\$ par rapport au premier semestre de 2015, principalement du fait de l'amélioration du résultat d'exploitation et de l'incidence de la hausse des entrées de trésorerie provenant du fonds de roulement. La hausse des entrées de trésorerie provenant du fonds de roulement s'explique principalement par la croissance des produits passages perçus d'avance. Le montant négatif des flux de trésorerie disponibles a atteint 592 M\$, soit une détérioration de 1 279 M\$, du fait de l'accroissement des dépenses d'investissement en glissement annuel, facteur en partie contrebalancé par le produit tiré de l'opération de cession-bail susmentionné et par l'incidence de la hausse des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation.

## **Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement**

Le produit tiré des emprunts s'est chiffré à 692 M\$ au deuxième trimestre de 2016 et à 1 308 M\$ au premier semestre de 2016. La réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement s'élevait à 157 M\$ au deuxième trimestre de 2016 et à 381 M\$ au premier semestre de 2016. Il y a lieu de se reporter aux rubriques 6.1, *Situation financière* et 6.2, *Dette nette ajustée*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information relativement aux activités de financement d'Air Canada.

### **6.5. Dépenses d'investissement et contrats de financement connexes**

#### Boeing

Au 30 juin 2016, Air Canada avait en cours des engagements auprès de Boeing visant l'acquisition de 16 appareils 787 de Boeing ainsi que des commandes fermes de 33 appareils 737 MAX 8 de Boeing et de 28 appareils 737 MAX 9 de Boeing, assorties du droit de substituer entre eux ces modèles ainsi que d'en remplacer par des appareils 737 MAX 7. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 9.6 du rapport de gestion de 2015 pour un complément d'information sur les engagements d'achat d'Air Canada et ses contrats de financement connexes.

#### Bombardier

En juin 2016, Air Canada et Bombardier ont finalisé le contrat d'achat prévoyant la commande ferme de 45 appareils C Series CS300 et des options visant 30 appareils CS300 supplémentaires. Les livraisons s'échelonneront de fin 2019 à 2022.

## Engagements d'immobilisations

Comme indiqué dans le tableau ci-après, le coût global estimatif des futurs appareils 787 et 737 MAX de Boeing et CS300 de Bombardier en commande ferme et des autres immobilisations faisant l'objet d'un engagement était, au 30 juin 2016, d'environ 8 182 M\$.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2016	2017	2018	2019	2020	Par la suite	Total
Dépenses projetées et faisant l'objet d'un engagement	275 \$	1 923 \$	1 675 \$	1 324 \$	1 381 \$	1 604 \$	8 182 \$
Dépenses projetées, planifiées, mais ne faisant pas l'objet d'un engagement	77	307	366	370	335	non disponible	non disponible
Activités de maintenance immobilisées projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement <sup>1)</sup>	85	149	117	110	113	non disponible	non disponible
<b>Total des dépenses projetées<sup>2)</sup></b>	<b>437 \$</b>	<b>2 379 \$</b>	<b>2 158 \$</b>	<b>1 804 \$</b>	<b>1 829 \$</b>	<b>non disponible</b>	<b>non disponible</b>

1) Les montants au titre des activités de maintenance immobilisées futures pour 2020 et par la suite ne sont pas encore déterminables; toutefois, ils sont estimés à 113 M\$ pour 2020.

2) Les montants en dollars américains ont été convertis au cours du change de clôture en vigueur le 30 juin 2016, soit 1 \$ US pour 1,2917 \$ CA. Le coût global estimatif des appareils se base sur les prix de livraison, lesquels comprennent les augmentations estimatives ainsi que, le cas échéant, les intérêts pour report de livraison calculés sur le TIOL à 90 jours pour le dollar américain au 30 juin 2016.

## 6.6. Obligations de capitalisation des régimes de retraite

En date du 1<sup>er</sup> janvier 2016, les régimes de retraite agréés canadiens d'Air Canada pris collectivement affichent un excédent de solvabilité de 1,3 G\$. Compte tenu des résultats des évaluations actuarielles datées du 1<sup>er</sup> janvier 2016, tous les régimes de retraite agréés canadiens affichaient un excédent de capitalisation en fonction du principe de solvabilité et de continuité de l'exploitation. Aucune contribution à un régime n'est obligatoire ou autorisée relativement aux services passés. En ce qui concerne les services rendus au cours de l'exercice, les contributions ne sont pas permises ou sont optionnelles à l'égard de chaque régime (à l'exception d'un seul petit régime) en fonction du niveau de l'excédent calculé selon le principe de la continuité de l'exploitation et des règles du régime de retraite applicables. Air Canada n'a pas l'intention de cotiser au titre des services rendus au cours de l'exercice en 2016 à l'égard de tous les régimes qui ne l'y autorisent pas, de sorte que les cotisations totales au titre de la capitalisation des régimes de retraite devraient, en 2016, s'élever à 94 M\$ en trésorerie, en regard de cotisations totales au titre de la capitalisation des régimes de retraite de 312 M\$ en 2015.

Au 30 juin 2016, compte tenu de l'incidence des outils de gestion du risque lié aux instruments financiers, une tranche approximative de 75 % des passifs au titre des régimes de retraite d'Air Canada était assortie de produits de placement à revenu fixe afin d'atténuer une tranche significative du risque de taux d'intérêt (taux d'actualisation). Air Canada pourrait continuer à augmenter la proportion de produits de placement à revenu fixe assortis aux passifs au titre des régimes de retraite, sous réserve de la conjoncture du marché favorable.

Il y a lieu de se reporter à la rubrique 9.7 du rapport de gestion de 2015 pour un complément d'information sur les obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada.

## 6.7. Obligations contractuelles

Le tableau ci-après présente les obligations contractuelles d'Air Canada au 30 juin 2016, y compris celles liées au paiement d'intérêts et de capital à l'égard de la dette à long terme, des contrats de location-financement, des contrats de location simple et des dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements.

(en millions de dollars canadiens)	2016	2017	2018	2019	2020	Par la suite	Total
<u>Capital</u>							
Obligations liées à la dette à long terme	212 \$	646 \$	629 \$	1 674 \$	882 \$	2 726 \$	6 769 \$
Obligations liées aux contrats de location-financement	18	40	48	45	48	87	286
<b>Total des obligations liées au capital</b>	<b>230 \$</b>	<b>686 \$</b>	<b>677 \$</b>	<b>1 719 \$</b>	<b>930 \$</b>	<b>2 813 \$</b>	<b>7 055 \$</b>
<u>Intérêts</u>							
Obligations liées à la dette à long terme	162 \$	319 \$	274 \$	242 \$	134 \$	322 \$	1 453 \$
Obligations liées aux contrats de location-financement	13	23	19	14	10	24	103
<b>Total des obligations liées aux intérêts</b>	<b>175 \$</b>	<b>342 \$</b>	<b>293 \$</b>	<b>256 \$</b>	<b>144 \$</b>	<b>346 \$</b>	<b>1 556 \$</b>
<b>Total des obligations de paiement liées à la dette à long terme et aux contrats de location-financement</b>	<b>405 \$</b>	<b>1 028 \$</b>	<b>970 \$</b>	<b>1 975 \$</b>	<b>1 074 \$</b>	<b>3 159 \$</b>	<b>8 611 \$</b>
<b>Obligations liées aux contrats de location simple</b>	<b>277 \$</b>	<b>510 \$</b>	<b>459 \$</b>	<b>381 \$</b>	<b>278 \$</b>	<b>673 \$</b>	<b>2 578 \$</b>
<b>Dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements</b>	<b>275 \$</b>	<b>1 923 \$</b>	<b>1 675 \$</b>	<b>1 324 \$</b>	<b>1 381 \$</b>	<b>1 604 \$</b>	<b>8 182 \$</b>
<b>Total des obligations contractuelles<sup>1)</sup></b>	<b>957 \$</b>	<b>3 461 \$</b>	<b>3 104 \$</b>	<b>3 680 \$</b>	<b>2 733 \$</b>	<b>5 436 \$</b>	<b>19 371 \$</b>

1) Le total des obligations contractuelles ne comprend pas les engagements à l'égard des biens et services dont la Société a besoin dans le cours normal de ses activités. Il ne comprend pas non plus les passifs non courants autres que la dette à long terme et les obligations au titre de contrats de location-financement en raison de l'incertitude entourant le calendrier des flux de trésorerie et des éléments hors trésorerie.

## 6.8. Capital social

Les actions d'Air Canada émises et en circulation, ainsi que les actions pouvant être émises, s'établissent comme suit aux dates indiquées ci-après :

	30 juin 2016	31 décembre 2015
<b>Actions émises et en circulation</b>		
Actions à droit de vote variable	92 688 271	98 059 765
Actions à droit de vote	183 474 598	184 722 413
<b>Total des actions émises et en circulation</b>	<b>276 162 869</b>	<b>282 782 178</b>
<b>Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises</b>		
Options sur actions	9 954 887	8 735 634
<b>Total des actions pouvant être émises</b>	<b>9 954 887</b>	<b>8 735 634</b>
<b>Total des actions en circulation et pouvant être émises</b>	<b>286 117 756</b>	<b>291 517 812</b>

### Offre publique de rachat

En mai 2016, Air Canada a approuvé une nouvelle offre publique de rachat dans le cours normal des activités visant ses actions à droit de vote variable de catégorie A et ses actions à droit de vote de catégorie B (collectivement, les « actions ») et a autorisé l'achat, entre le 30 mai 2016 et le 29 mai 2017, d'au plus 22 785 511 actions, soit 10 % du flottant de 227 855 112 actions au 16 mai 2016. Ce renouvellement suit l'expiration, le 28 mai 2016, de l'offre publique de rachat dans le cours normal des activités de 2015 aux termes de laquelle Air Canada a racheté et annulé, depuis le 29 mai 2015, 11 300 000 actions au total, pour une contrepartie totale de 110 M\$.

Au deuxième trimestre de 2016, Air Canada a acheté, aux fins d'annulation, 2 498 000 actions à un prix moyen de 9,51 \$ l'action pour une contrepartie totale de 24 M\$ (6 914 065 actions à un prix moyen de 8,41 \$ l'action pour une contrepartie totale de 58 M\$ pour le semestre clos le 30 juin 2016). Au 30 juin 2016, 22 187 511 actions au total demeuraient susceptibles de rachat dans le cadre de l'offre publique de rachat en cours.

## 7. RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS

Le tableau ci-après résume les résultats financiers trimestriels d'Air Canada pour les huit derniers trimestres.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	2014		2015				2016	
	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2
Produits passages	3 476 \$	2 755 \$	2 786 \$	3 082 \$	3 716 \$	2 836 \$	2 864 \$	3 143 \$
Produits fret	128	133	129	123	119	135	116	111
Autres	194	216	334	209	188	211	363	204
<b>Produits d'exploitation</b>	<b>3 798</b>	<b>3 104</b>	<b>3 249</b>	<b>3 414</b>	<b>4 023</b>	<b>3 182</b>	<b>3 343</b>	<b>3 458</b>
Carburant avions	939	680	592	648	697	527	446	527
Charges liées aux transporteurs régionaux								
Carburant avions	137	111	86	97	95	81	64	77
Autres	471	460	466	497	489	468	505	501
Salaires et charges sociales	549	560	568	568	598	590	608	611
Redevances aéroportuaires et de navigation	208	178	185	201	223	193	198	211
Maintenance avions	158	187	188	190	192	203	217	239
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur <sup>2)</sup>	142	130	153	177	165	160	182	202
Frais de vente et de distribution	146	123	154	152	157	145	182	170
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	56	74	181	84	63	87	231	85
Location avions	74	76	82	84	89	98	112	112
Restauration et fournitures connexes	84	70	62	80	91	81	77	86
Communications et TI	49	51	57	52	52	50	67	59
Éléments exceptionnels	-	30	-	(23)	-	31	-	-
Autres	259	268	275	284	297	310	300	301
<b>Charges d'exploitation</b>	<b>3 272</b>	<b>2 998</b>	<b>3 049</b>	<b>3 091</b>	<b>3 208</b>	<b>3 024</b>	<b>3 189</b>	<b>3 181</b>
<b>Bénéfice d'exploitation</b>	<b>526</b>	<b>106</b>	<b>200</b>	<b>323</b>	<b>815</b>	<b>158</b>	<b>154</b>	<b>277</b>
Profit (perte) de change	(71)	(115)	(408)	56	(251)	(159)	50	(17)
Produit d'intérêts	11	10	9	12	12	13	10	13
Charge d'intérêts	(81)	(83)	(90)	(94)	(106)	(112)	(102)	(99)
Intérêts incorporés	6	9	9	21	20	20	23	15
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(34)	(32)	(25)	(25)	(28)	(27)	(18)	(17)
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(31)	9	1	5	(20)	(3)	(10)	(1)
Profit à la cession-bail d'actifs	-	-	-	-	-	-	-	19
Autres	(3)	(4)	(5)	(2)	(5)	(6)	(6)	(4)
<b>Total des charges autres que d'exploitation</b>	<b>(203)</b>	<b>(206)</b>	<b>(509)</b>	<b>(27)</b>	<b>(378)</b>	<b>(274)</b>	<b>(53)</b>	<b>(91)</b>
<b>Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat</b>	<b>323 \$</b>	<b>(100) \$</b>	<b>(309) \$</b>	<b>296 \$</b>	<b>437 \$</b>	<b>(116) \$</b>	<b>101 \$</b>	<b>186 \$</b>
Impôts sur le résultat	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Bénéfice net (perte nette)</b>	<b>323 \$</b>	<b>(100) \$</b>	<b>(309) \$</b>	<b>296 \$</b>	<b>437 \$</b>	<b>(116) \$</b>	<b>101 \$</b>	<b>186 \$</b>
<b>Résultat par action – dilué</b>	<b>1,10 \$</b>	<b>(0,35) \$</b>	<b>(1,08) \$</b>	<b>1,00 \$</b>	<b>1,48 \$</b>	<b>(0,41) \$</b>	<b>0,35 \$</b>	<b>0,66 \$</b>
<b>BAIIALA<sup>1)</sup></b>	<b>749 \$</b>	<b>319 \$</b>	<b>442 \$</b>	<b>591 \$</b>	<b>1 076 \$</b>	<b>425 \$</b>	<b>460 \$</b>	<b>605 \$</b>
<b>Bénéfice net ajusté<sup>2)</sup></b>	<b>457 \$</b>	<b>67 \$</b>	<b>122 \$</b>	<b>250 \$</b>	<b>734 \$</b>	<b>116 \$</b>	<b>85 \$</b>	<b>203 \$</b>
<b>Résultat ajusté par action – dilué<sup>2)</sup></b>	<b>1,55 \$</b>	<b>0,23 \$</b>	<b>0,41 \$</b>	<b>0,85 \$</b>	<b>2,50 \$</b>	<b>0,40 \$</b>	<b>0,30 \$</b>	<b>0,72 \$</b>

1) Le BAIIALA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et la location d'appareils) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 14, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

2) Le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) et le résultat ajusté par action – dilué ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 14, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Les tableaux ci-après résument les principales statistiques d'exploitation trimestrielles d'Air Canada pour les huit derniers trimestres.

Réseau	2014		2015				2016	
	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2
PPSMO (en cents)	16,1	15,6	14,9	15,0	15,5	14,7	14,1	13,8
CESMO (en cents)	15,4	17,2	16,6	15,4	13,6	16,0	16,1	14,2
CESMO ajustées (en cents) <sup>1)</sup>	10,1	12,1	11,9	11,3	10,0	12,2	12,3	11,2
Coût économique du litre de carburant (en cents) <sup>2)</sup>	90,0	80,7	66,3	66,9	61,4	58,6	48,1	52,2

1) Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 14, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

2) Compte tenu de la charge de carburant avions liée aux activités des transporteurs régionaux. Compte tenu des frais de transport. Le coût économique du litre de carburant n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 4, Résultats des activités, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Le tableau qui suit présente le nombre de passagers-milles payants (PMP), les sièges-milles offerts (SMO) et les coefficients d'occupation d'Air Canada pour l'ensemble du réseau et par marché pour les huit derniers trimestres.

Réseau	2014		2015				2016	
	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2
PMP (en millions)	18 565	14 090	14 937	16 845	20 462	15 301	16 092	18 418
SMO (en millions)	21 299	17 403	18 335	20 132	23 535	18 869	19 833	22 344
Coefficient d'occupation (en %)	87,2 %	81,0 %	81,5 %	83,7 %	86,9 %	81,1 %	81,1 %	82,4 %

#### Lignes intérieures

PMP (en millions)	5 417	4 191	3 805	4 525	5 606	4 291	3 960	4 717
SMO (en millions)	6 344	5 023	4 657	5 433	6 649	5 222	4 952	5 678
Coefficient d'occupation (en %)	85,4 %	83,4 %	81,7 %	83,3 %	84,3 %	82,2 %	80,0 %	83,1 %

#### Lignes transfrontalières

PMP (en millions)	2 588	2 479	3 191	2 804	2 992	2 768	3 376	3 107
SMO (en millions)	3 074	3 122	3 883	3 384	3 539	3 493	4 278	3 799
Coefficient d'occupation (en %)	84,2 %	79,4 %	82,2 %	82,9 %	84,5 %	79,2 %	78,9 %	81,8 %

#### Lignes transatlantiques

PMP (en millions)	6 028	3 256	2 938	4 864	6 792	3 719	3 401	5 394
SMO (en millions)	6 781	4 124	3 860	5 839	7 640	4 755	4 383	6 805
Coefficient d'occupation (en %)	88,9 %	79,0 %	76,1 %	83,3 %	88,9 %	78,2 %	77,6 %	79,3 %

#### Lignes transpacifiques

PMP (en millions)	3 460	2 967	3 026	3 432	3 877	3 202	3 218	3 902
SMO (en millions)	3 861	3 649	3 621	4 000	4 318	3 773	3 732	4 496
Coefficient d'occupation (en %)	89,6 %	81,3 %	83,6 %	85,8 %	89,8 %	84,9 %	86,2 %	86,8 %

#### Autres lignes

PMP (en millions)	1 072	1 197	1 977	1 220	1 195	1 322	2 137	1 298
SMO (en millions)	1 239	1 485	2 314	1 476	1 389	1 626	2 488	1 566
Coefficient d'occupation (en %)	86,5 %	80,6 %	85,4 %	82,6 %	86,0 %	81,3 %	85,8 %	82,9 %

## 8. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE

Les instruments financiers d'Air Canada et ses pratiques en matière de gestion du risque sont résumés à la rubrique 12 du rapport de gestion de 2015 et ils n'ont fait l'objet d'aucune modification significative depuis lors. Il y a lieu de se reporter à la note 8 des états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires d'Air Canada pour le deuxième trimestre de 2016 pour un complément d'information sur les instruments financiers de la Société ainsi que sur ses pratiques en matière de gestion du risque.

## 9. MÉTHODES COMPTABLES ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

Les méthodes comptables et estimations comptables critiques d'Air Canada sont telles que présentées dans le rapport de gestion de 2015. Les méthodes comptables et estimations comptables critiques d'Air Canada n'ont fait l'objet d'aucune modification significative depuis lors.

## 10. ARRANGEMENTS HORS BILAN

L'information sur les arrangements hors bilan d'Air Canada est présentée à la rubrique 15, *Arrangements hors bilan*, du rapport de gestion de 2015. Les arrangements hors bilan n'ont fait l'objet d'aucune modification significative depuis lors.

## 11. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Au 30 juin 2016, Air Canada n'était partie à aucune transaction entre parties liées selon la définition qu'en donne le *Manuel de CPA Canada*, sauf celles visant des membres clés de la haute direction dans le cadre normal de leurs contrats de travail ou conventions d'administrateur.

## 12. FACTEURS DE RISQUE

Pour obtenir une description détaillée des facteurs de risque visant Air Canada, il y a lieu de se reporter à la rubrique 17, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2015. Air Canada n'a connaissance d'aucune modification significative visant les facteurs de risque la concernant par rapport à l'information présentée à cette date.

## 13. CONTRÔLES ET PROCÉDURES

### **Contrôles et procédures de communication de l'information et contrôle interne à l'égard de l'information financière**

La Société s'est dotée des contrôles et procédures de communication de l'information visant à fournir une assurance raisonnable que toute l'information pertinente est dûment présentée au président et chef de la direction (le « chef de la direction »), à son vice-président général et chef des Affaires financières (le « chef des Affaires financières ») et à son Comité sur la politique d'information financière pour que des décisions appropriées et rapides puissent être prises relativement à l'information à rendre publique.

Le contrôle interne à l'égard de l'information financière a été établi par la direction, sous la supervision du chef de la direction et du chef des Affaires financières de la Société, et avec leur concours, en vue de fournir une assurance raisonnable quant à la fiabilité de l'information financière et à la préparation des états financiers de la Société à des fins de publication conformément aux PCGR.

Dans les documents déposés par la Société pour l'exercice 2015, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société ont attesté, conformément au *Règlement 52-109*, de l'adéquation de l'information financière communiquée, de la conception et de l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information financière de la Société, et de la conception et de l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

Dans les documents déposés par la Société pour le deuxième trimestre de 2016, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société ont attesté, conformément au *Règlement 52-109*, de l'adéquation de l'information financière communiquée, de la conception des contrôles et procédures de communication de l'information financière de la Société et de la conception des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

Le Comité de vérification, des finances et du risque de la Société a examiné le présent rapport de gestion ainsi que les états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires, ainsi que les notes complémentaires, et le Conseil d'administration de la Société a approuvé ces documents aux fins de publication.

### **Modifications au contrôle interne à l'égard de l'information financière**

Au cours du trimestre clos le 30 juin 2016, aucune modification au contrôle interne à l'égard de l'information financière de la Société n'a eu, ou n'est raisonnablement réputée avoir eu, une incidence significative sur celui-ci.

## **14. MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR**

### **BAIINALA**

Le BAIINALA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et la location d'appareils) est une mesure financière hors PCGR, couramment utilisée dans le secteur du transport aérien pour donner un aperçu du résultat d'exploitation avant la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et les coûts de location d'appareils, coûts qui varient sensiblement d'une compagnie aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance son matériel volant et ses autres actifs. Comme le BAIINALA n'est pas une mesure conforme aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'il n'a pas de sens normalisé, il se peut qu'il ne soit pas comparable à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

Le BAIINALA est rapproché du bénéfice d'exploitation comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2016	2015	Variation (\$)	2016	2015	Variation (\$)
<b>Bénéfice d'exploitation selon les PCGR</b>	277 \$	323 \$	(46) \$	431 \$	523 \$	(92) \$
<b>Rajouter (selon le compte consolidé de résultat d'Air Canada) :</b>						
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	202	177	25	384	330	54
Locations avions	112	84	28	224	166	58
<b>Rajouter (compris dans les charges liées aux transporteurs régionaux)</b>						
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	6	4	2	11	8	3
Locations avions	8	3	5	15	6	9
<b>BAIINALA</b>	<b>605 \$</b>	<b>591 \$</b>	<b>14 \$</b>	<b>1 065 \$</b>	<b>1 033 \$</b>	<b>32 \$</b>

## CESMO ajustées

Air Canada se sert des CESMO ajustées pour mesurer le rendement courant des activités de la compagnie aérienne ainsi qu'analyser l'évolution de ses coûts, à l'exclusion de l'incidence de la charge de carburant avions, des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et des éléments exceptionnels, car ces éléments risquent de fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et de rendre moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres compagnies aériennes.

Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure conforme aux PCGR pour la présentation d'états financiers, n'ont pas de sens normalisé et elles peuvent ne pas être comparables à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

La charge de carburant avions n'est pas comprise dans les charges d'exploitation, car elle fluctue largement sous l'effet de facteurs multiples, dont la conjoncture internationale, les événements géopolitiques, les coûts de raffinage du carburéacteur et le taux de change entre le dollar canadien et le dollar américain. Qui plus est, Air Canada engage des coûts relativement à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada que certaines compagnies aériennes qui n'exercent pas d'activités de voyagiste comparables n'engagent pas. En outre, ces coûts ne génèrent pas de SMO. Par conséquent, le fait d'exclure ces coûts des charges d'exploitation permet d'établir une comparaison plus pertinente d'une période à l'autre lorsque ces coûts peuvent varier.

Ainsi, le fait d'exclure des charges d'exploitation la charge de carburant avions, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et les éléments exceptionnels permet de manière générale d'analyser plus justement la performance d'Air Canada au chapitre des charges d'exploitation et de la comparer de façon plus pertinente à celle d'autres compagnies aériennes.

Les CESMO ajustées se rapprochent des charges d'exploitation selon les PCGR de la façon suivante :

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2016	2015	Variation (\$)	2016	2015	Variation (\$)
<b>Charges d'exploitation selon les PCGR</b>	<b>3 181 \$</b>	<b>3 091 \$</b>	<b>90 \$</b>	<b>6 370 \$</b>	<b>6 140 \$</b>	<b>230 \$</b>
<b>Compte tenu des éléments suivants :</b>						
Carburant avions (selon le compte consolidé de résultat d'Air Canada)	(527)	(648)	121	(973)	(1 240)	267
Carburant avions (compris dans les charges liées aux transporteurs régionaux)	(77)	(97)	20	(141)	(183)	42
Éléments exceptionnels	-	23	(23)	-	23	(23)
Pertes de valeur	-	(14)	14	-	(14)	14
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada	(85)	(84)	(1)	(316)	(265)	(51)
<b>Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus</b>	<b>2 492 \$</b>	<b>2 271 \$</b>	<b>221 \$</b>	<b>4 940 \$</b>	<b>4 461 \$</b>	<b>479 \$</b>
<b>SMO (en millions)</b>	<b>22 344</b>	<b>20 132</b>	<b>11,0 %</b>	<b>42 177</b>	<b>38 467</b>	<b>9,6 %</b>
<b>CESMO ajustées (en cents)</b>	<b>11,16 ¢</b>	<b>11,28 ¢</b>	<b>(1,1) %</b>	<b>11,71 ¢</b>	<b>11,60 ¢</b>	<b>1,0 %</b>

**Bénéfice net ajusté et résultat ajusté par action – dilué**

Air Canada se sert du « bénéfice net ajusté » et du « résultat ajusté par action – dilué » pour mesurer le rendement financier global de ses activités sans égard aux effets du change, du produit (coût) financier net du passif au titre des avantages du personnel, des ajustements à la valeur du marché à l'égard des dérivés et autres instruments financiers comptabilisés à la juste valeur ainsi que des éléments exceptionnels, car ces éléments risquent de fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et de rendre moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres compagnies aériennes. Air Canada recourt au bénéfice net ajusté également pour établir le rendement du capital investi, mesure décrite ci-après. Ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers, n'ont pas de sens normalisé et elles peuvent ne pas être comparables à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2016	2015	Variation (\$)	2016	2015	Variation (\$)
<b>Bénéfice net (perte nette) attribuable aux actionnaires d'Air Canada</b>	<b>186 \$</b>	<b>295 \$</b>	<b>(109) \$</b>	<b>287 \$</b>	<b>(15) \$</b>	<b>302 \$</b>
<b>Compte tenu des éléments suivants :</b>						
Éléments exceptionnels	-	(23)	23	-	(23)	23
Pertes de valeur	-	14	(14)	-	14	(14)
(Profit) perte de change	17	(56)	73	(33)	352	(385)
Charge d'intérêts exceptionnelle au titre du remboursement anticipé lié à la sortie d'appareils 190 d'Embraer	1	-	1	7	-	7
Profit à la cession-bail d'actifs	(19)	-	(19)	(19)	-	(19)
Coût financier net au titre des avantages du personnel	17	25	(8)	35	50	(15)
Perte (profit) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	1	(5)	6	11	(6)	17
<b>Bénéfice net ajusté</b>	<b>203 \$</b>	<b>250 \$</b>	<b>(47) \$</b>	<b>288 \$</b>	<b>372 \$</b>	<b>(84) \$</b>
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé dans le calcul du résultat dilué par action (en millions)	283	295	(12)	284	295	(11)
<b>Résultat ajusté par action – dilué</b>	<b>0,72 \$</b>	<b>0,85 \$</b>	<b>(0,13) \$</b>	<b>1,01 \$</b>	<b>1,26 \$</b>	<b>(0,25) \$</b>

Les données relatives aux actions servant au calcul du résultat par action (dilué et de base) en fonction du bénéfice net ajusté par action s'établissent comme suit :

(en millions)	Deuxièmes trimestres		Premiers semestres	
	2016	2015	2016	2015
<b>Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – de base</b>	<b>278</b>	<b>287</b>	<b>279</b>	<b>287</b>
Effet dilutif	5	8	5	8
Rajouter effet antidilutif	-	-	-	-
<b>Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – dilué</b>	<b>283</b>	<b>295</b>	<b>284</b>	<b>295</b>

## Rendement du capital investi

Air Canada se sert du rendement du capital investi pour évaluer la rentabilité du capital qu'elle utilise. Le rendement se fonde sur le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée), à l'exclusion des charges d'intérêts et des intérêts implicites aux termes des contrats de location simple. Le capital investi comprend i) la moyenne de l'actif total en glissement annuel (compte non tenu des actifs des régimes de retraite), déduction faite de la moyenne des passifs d'exploitation ne portant pas intérêt en glissement annuel et ii) la valeur des contrats de location simple immobilisés (calculée en multipliant par sept les coûts de location avions annualisés). Cette mesure n'est pas conforme aux PCGR pour la présentation d'états financiers, n'a pas de sens normalisé et elle peut ne pas être comparable à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Périodes de 12 mois closes les		
	30 juin 2016	30 juin 2015	Variation (\$)
<b>Bénéfice net pour la période attribuable aux actionnaires d'Air Canada</b>	<b>605 \$</b>	<b>205 \$</b>	<b>400 \$</b>
<b>Retrancher :</b>			
Éléments exceptionnels <sup>1)</sup>	31	7	24
Pertes de valeur <sup>2)</sup>	-	14	(14)
Perte de change	377	538	(161)
Charge d'intérêts exceptionnelle au titre du remboursement anticipé lié à la sortie d'appareils 190 d'Embraer	20	-	20
Profit à la cession-bail d'actifs <sup>3)</sup>	(19)	-	(19)
Coût financier net au titre des avantages du personnel	90	116	(26)
Perte (profit) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	34	16	18
<b>Bénéfice net ajusté</b>	<b>1 138 \$</b>	<b>896 \$</b>	<b>242 \$</b>
<b>Compte tenu des éléments suivants :</b>			
Charge d'intérêts <sup>4)</sup>	399	348	51
Intérêts implicites sur les contrats de location simple <sup>5)</sup>	213	161	52
<b>Bénéfice net ajusté avant les intérêts</b>	<b>1 750 \$</b>	<b>1 405 \$</b>	<b>345 \$</b>
<b>Capital investi :</b>			
Fonds de roulement, à l'exclusion de la partie courante de la dette à long terme et des contrats de location-financement	264	329	(65)
Actifs à long terme, compte non tenu des actifs des régimes de retraite	8 571	7 081	1 490
Provisions liées à la maintenance	(838)	(760)	(78)
Autres passifs d'exploitation à long terme	(202)	(263)	61
Contrats de location simple immobilisés <sup>6)</sup>	3 038	2 296	742
<b>Capital investi</b>	<b>10 833 \$</b>	<b>8 683 \$</b>	<b>2 150 \$</b>
<b>Rendement du capital investi (en %)</b>	<b>16,2 %</b>	<b>16,2 %</b>	<b>-</b>

1) Les éléments exceptionnels pour la période de 12 mois close le 30 juin 2016 comprenaient les éléments suivants : des paiements ponctuels de 62 M\$ liés aux conventions collectives qu'Air Canada a conclues avec le SCFP et l'AIMTA et le recouvrement d'un montant de 30 M\$ versé antérieurement dans le cadre des enquêtes sur le fret pour une amende payée antérieurement. Les éléments exceptionnels pour la période de 12 mois close le 30 juin 2015 comprenaient les éléments suivants : des paiements ponctuels de 30 M\$ liés à la convention collective qu'Air Canada a conclue avec l'APAC et la comptabilisation d'ajustements favorables de 23 M\$ relativement à la charge d'impôts.

2) Pour la période de 12 mois close le 30 juin 2015, Air Canada a inscrit des pertes de valeur de 14 M\$ relativement à la cession prévue de deux appareils A340-300 d'Airbus au second semestre de 2015 (aucun des appareils n'était exploité par Air Canada).

3) Pour la période de 12 mois close le 30 juin 2016, Air Canada a inscrit un profit de 19 M\$ à la cession-bail de deux appareils 787 de Boeing.

4) La charge d'intérêts ne tient pas compte d'une charge d'intérêts exceptionnelle relative à la sortie d'appareils 190 d'Embraer.

5) Les intérêts implicites sur les contrats de location simple correspondent à 7,0 % du septuple des coûts de location avions des 12 derniers mois. La valeur de 7,0 % est approximative et ne correspond pas nécessairement aux intérêts implicites sur les contrats de location simple réels pour quelque période que ce soit.

6) Les contrats de location simple immobilisés sont calculés en multipliant par 7 les coûts de location avions des 12 derniers mois. Les coûts de location avions totalisaient 434 M\$ pour la période de 12 mois close le 30 juin 2016 et 328 M\$ pour la période de 12 mois close le 30 juin 2015 (compte tenu des coûts de location avions liés aux activités des transporteurs régionaux).

## 15. GLOSSAIRE

**Air Georgian** – Air Georgian Limited.

**Autres produits passages et fret** – Produits tirés de vols dont les points d'origine et de destination se trouvent surtout en Amérique centrale et en Amérique du Sud, ainsi que dans les Antilles et au Mexique.

**BAIHALA** – Bénéfice avant les intérêts, les impôts, la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et la location d'appareils. Cette unité de mesure financière n'est pas reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 14, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

**Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée)** – Bénéfice net (perte nette) consolidé(e) d'Air Canada attribuable aux actionnaires d'Air Canada ajusté en vue d'en exclure l'incidence (dans la mesure où ces éléments sont compris dans le bénéfice net (perte nette) consolidé(e)) des profits ou pertes de change, du produit (coût) financier net au titre des avantages du personnel, des ajustements à la valeur du marché à l'égard des dérivés et autres instruments financiers comptabilisés à la juste valeur ainsi des éléments exceptionnels. Se reporter à la rubrique 14, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

**Boeing** – The Boeing Company.

**Bombardier** – Bombardier Inc.

**CAC de Jazz** – Contrat d'achat de capacité intervenu entre Air Canada et Jazz le 1<sup>er</sup> janvier 2015, avec prise d'effet à la même date.

**Certificats de fiducie bonifiés** – Certificats de fiducie bonifiés émis relativement au financement d'appareils.

**CESMO** – Charges d'exploitation par SMO.

**CESMO ajustées** – Charges d'exploitation par SMO ajustées afin d'en exclure l'effet attribuable à la charge de carburant avions, aux coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et aux éléments exceptionnels. Se reporter à la rubrique 14, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

**Coefficient d'occupation** – Mesure de l'utilisation de la capacité offerte aux passagers correspondant aux passagers-milles payants exprimés en pourcentage des sièges-milles offerts.

**Coût moyen pondéré du capital (CMPC)** – Mesure du coût du capital qu'établit la direction en pondérant de façon proportionnelle chaque catégorie de capital.

**Éléments exceptionnels** – Éléments qui, de l'avis de la direction, doivent être présentés séparément en raison de leur montant ou de leur incidence en vue de permettre aux lecteurs de mieux comprendre la performance financière de la Société.

**EVAS** – Exploits Valley Air Services Ltd.

**Jazz** – Jazz Aviation S.E.C.

**Longueur d'étape moyenne** – Nombre moyen de milles par siège au départ qui correspond au total des SMO par le total des sièges répartis.

**Passagers-milles payants (PMP)** – Mesure du trafic passagers correspondant au produit du nombre de passagers payants transportés par le nombre de milles qu'ils ont parcourus.

**Point (ou point de pourcentage)** – Mesure de l'écart arithmétique entre deux pourcentages.

**Produits passages et fret intérieurs** – Produits tirés de vols à l'intérieur du Canada.

**Produits passages et fret transatlantiques** – Produits tirés de vols transatlantiques dont les points d'origine et de destination se trouvent surtout en Europe. Également produits tirés de vols au départ et à destination de l'Inde et des Émirats arabes unis.

**Produits passages et fret transpacifiques** – Produits tirés de vols transpacifiques dont les points d'origine et de destination se trouvent surtout en Asie et en Australie.

**Produits passages par siège-mille offert (PPSMO)** – Moyenne des produits passages par siège-mille offert (les produits tirés des frais de bagages, qui sont inclus dans les produits passages, sont déduits aux fins du calcul des PPSMO).

**Produits – passagers payants** – Renvoie à la définition établie par l'IATA. Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol, plutôt qu'en fonction du parcours ou de l'itinéraire, ou d'une partie de celui-ci.

**Rendement du capital investi** – Mesure de la rentabilité du capital qu'utilise une société pour générer des rendements. Se reporter à la rubrique 14, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

**Rendement unitaire** – Moyenne des produits passages par passager-mille payant (les produits tirés des frais de bagages, qui sont inclus dans les produits passages, sont déduits aux fins du calcul du rendement unitaire).

**Sièges-milles offerts (SMO)** – Mesure de la capacité offerte aux passagers correspondant au produit du nombre total de sièges payants offerts par le nombre de milles parcourus.

**Sièges répartis** – Nombre de sièges sur les vols sans escale. Un vol sans escale désigne un trajet comportant un seul décollage et un seul atterrissage.

**Sky Regional** – Sky Regional Airlines Inc.