

AIR CANADA 

Deuxième trimestre de 2014

RAPPORT DE GESTION

Le 7 août 2014



TABLE DES MATIÈRES

1. Points saillants	1
2. Introduction et principales hypothèses.....	3
3. Aperçu général	5
4. Résultat des activités – comparaison des deuxièmes trimestres de 2014 et de 2013.....	8
5. Résultats des activités – comparaison des premiers semestres de 2014 et 2013	20
6. Parc aérien	29
7. Gestion financière et gestion du capital	31
7.1. Liquidité.....	31
7.2. Situation financière.....	31
7.3. Dette nette ajustée	32
7.4. Fonds de roulement	33
7.5. Flux de trésorerie consolidés.....	34
7.6. Dépenses d'investissement et contrats de financement connexes.....	35
7.7. Obligations de capitalisation des régimes de retraite.....	36
7.8. Obligations contractuelles.....	37
7.9. Capital social	38
8. Résultats financiers trimestriels	39
9. Instruments financiers et gestion du risque	41
10. Estimations comptables critiques	42
11. Méthodes comptables	43
12. Arrangements hors bilan	43
13. Transactions entre parties liées.....	43
14. Facteurs de risque	43
15. Contrôles et Procédures.....	43
16. Mesures financières hors PCGR.....	45
17. Glossaire.....	49

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		
	2014	2013	Variation (\$)	2014	2013	Variation (\$)
Mesures de performance financière						
Produits d'exploitation	3 305	3 057	248	6 370	6 009	361
Bénéfice d'exploitation	245	174	71	183	68	115
Charges autres que d'exploitation	(22)	(197)	175	(301)	(351)	50
Bénéfice net (perte nette)	223	(23)	246	(118)	(283)	165
Bénéfice net ajusté ¹⁾	139	115	24	7	(28)	35
Marge d'exploitation (en %)	7,4 %	5,7 %	1,7 pt	2,9 %	1,1 %	1,8 pt
BAILALA ²⁾	456	385	71	603	530	73
Marge BAILALA (en %) ²⁾	13,8 %	12,6 %	1,2 pt	9,5 %	8,8 %	0,7 pt
Liquidités non soumises à restrictions ³⁾	2 954	2 139	815	2 954	2 139	815
Flux de trésorerie disponibles ⁴⁾	(36)	147	(183)	(2)	294	(296)
Dettes nettes ajustées ⁵⁾	4 309	3 975	334	4 309	3 975	334
Rendement du capital investi (en %) ⁶⁾	11,0 %	8,8 %	2,2 pts	11,0 %	8,8 %	2,2 pts
Bénéfice net (perte nette) par action - dilué(e)	0,75 \$	(0,09) \$	0,84 \$	(0,42) \$	(1,04) \$	0,62 \$
Bénéfice net ajusté par action - dilué ¹⁾	0,47 \$	0,41 \$	0,06 \$	0,02 \$	(0,10) \$	0,12 \$
Statistiques d'exploitation⁷⁾			Variation (%)			Variation (%)
Passagers-milles payants (en millions) (« PMP »)	15 495	14 093	9,9	28 961	27 180	6,6
Sièges-milles offerts (en millions) (« SMO »)	18 413	16 972	8,5	35 187	33 136	6,2
Coefficient d'occupation (en %)	84,2 %	83,0 %	1,1 pt	82,3 %	82,0 %	0,3 pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	18,9	19,3	(2,1)	19,0	19,2	(0,9)
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	15,9	16,0	(0,8)	15,6	15,7	(0,6)
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	17,9	18,0	(0,4)	18,1	18,1	(0,2)
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	16,6	17,0	(2,2)	17,6	17,9	(2,0)
CESMO ajustées (en cents) ⁸⁾	11,2	11,7	(4,7)	11,7	12,1	(3,6)
Effectif moyen (en milliers d'ETP) ⁹⁾	24,5	24,7	(0,8)	24,4	24,6	(0,8)
Avions en service à la clôture de la période	360	349	3,2	360	349	3,2
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)	9,9	9,9	(0,4)	9,9	10,0	(1,2)
Sièges répartis (en milliers)	12 288	11 610	5,8	23 885	22 953	4,1
Fréquences des appareils (en milliers)	139	137	1,6	270	271	(0,2)
Longueur d'étape moyenne (en milles) ¹⁰⁾	1 498	1 462	2,5	1 473	1 444	2,0
Coût économique du litre de carburant (en cents) ¹¹⁾	91,6	85,7	6,9	93,1	89,0	4,6
Consommation de carburant (en millions de litres)	1 048	985	6,3	2 021	1 939	4,2
Produits - passagers payants (en milliers) ¹²⁾	9 620	8 823	9,0	18 358	17 294	6,2

- 1) *Le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) et le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) par action – dilué(e) ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.*
- 2) *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 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.*
- 3) *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 2014, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 2 615 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 339 M\$. Au 30 juin 2013, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 2 107 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 32 M\$.*
- 4) *Les flux de trésorerie disponibles (à savoir les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles) ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 7.5, Flux de trésorerie consolidés, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.*
- 5) *La dette nette ajustée (à savoir le total de la dette moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme, plus les contrats de location simple immobilisés) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 7.3, Dette nette ajustée, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.*
- 6) *Le rendement du capital investi n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.*
- 7) *Les statistiques d'exploitation (à l'exception de l'effectif moyen en ETP) tiennent compte des transporteurs tiers (comme Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz ») et Sky Regional Airlines Inc. (« Sky Regional »)) exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.*
- 8) *Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.*
- 9) *Rend compte des équivalents temps plein (« ETP ») à Air Canada, à l'exclusion des ETP chez des transporteurs tiers (comme Jazz et Sky Regional) exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.*
- 10) *La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles divisé par le total de sièges répartis.*
- 11) *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 aux rubriques 4 et 5, Résultats des activités, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.*
- 12) *Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol 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 (« Vacances Air Canada ») et Air Canada *rouge* S.E.C. (« Air Canada *rouge* »). Ce rapport de gestion fournit une présentation et une analyse des résultats financiers d'Air Canada pour le deuxième trimestre de 2014, selon le point de vue de la direction. Ce rapport doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés résumés intermédiaires non audités du deuxième trimestre de 2014 et les notes complémentaires d'Air Canada, les états financiers consolidés audités annuels de 2013 et les notes complémentaires d'Air Canada, ainsi que son rapport de gestion annuel de 2013 daté du 12 février 2014. Sauf indication contraire, 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 »), qui intègre les Normes internationales d'information financière (« IFRS ») publiées par l'International Accounting Standards Board (l'« IASB »).

Sauf indication contraire, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens. La rubrique 17, *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 6 août 2014. 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 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2013 d'Air Canada daté du 12 février 2014. Le 7 août 2014, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du deuxième trimestre de 2014. Ce communiqué peut être consulté sur le site Web d'Air Canada au aircanada.com ainsi que sur le site de SEDAR au 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 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. À terme, les résultats réels peuvent donc différer sensiblement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs du fait de l'action de divers facteurs, dont l'état du secteur, du marché, du crédit et de la conjoncture en général, la capacité de réduire les charges d'exploitation et d'obtenir du financement, les cours de l'énergie, les taux de change et d'intérêt, la concurrence, les relations de travail, les questions de retraite, les conflits armés, les attentats terroristes, les épidémies, les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs d'origine humaine), les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, l'évolution de la demande en fonction du caractère saisonnier du secteur, les questions d'approvisionnement, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, les litiges actuels et éventuels avec des tiers ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le présent rapport de gestion, notamment à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion annuel de 2013 d'Air Canada daté du 12 février 2014. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent rapport de gestion représentent les attentes d'Air Canada en date du 6 août 2014 (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 de l'ordre de 2,0 % à 2,5 % pour 2014. Air Canada a également présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,08 \$ CA pour 1,00 \$ US au troisième trimestre et à 1,09 \$ CA pour l'ensemble de 2014, et que le cours du carburéacteur s'établirait en moyenne à 0,90 \$ le litre pour le troisième trimestre et à 0,91 \$ le litre pour l'ensemble de 2014.

3. APERÇU GÉNÉRAL

Au deuxième trimestre de 2014, Air Canada a dégagé un bénéfice net ajusté de 139 M\$, soit un bénéfice net ajusté dilué de 0,47 \$ par action, une amélioration de 24 M\$ ou d'un montant dilué de 0,06 \$ par action, par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Air Canada a annoncé un bénéfice net établi selon les PCGR de 223 M\$, soit un bénéfice dilué de 0,75 \$ par action, contre une perte nette de 23 M\$, soit une perte diluée de 0,09 \$ par action, au deuxième trimestre de 2013. Il s'agit d'une progression de 246 M\$, soit un montant dilué de 0,84 \$ par action. Air Canada a dégagé un BAIIALA de 456 M\$, une amélioration de 71 M\$ en regard de celui de 385 M\$ présenté au deuxième trimestre de 2013. Au deuxième trimestre de 2014, Air Canada a comptabilisé des ajustements favorables de 41 M\$ visant la charge d'impôt dans les autres charges d'exploitation au compte consolidé de résultat d'Air Canada, alors qu'aucun ajustement analogue n'avait été comptabilisé au deuxième trimestre de 2013. Ces ajustements de la charge d'impôt sont pris en compte dans les résultats d'Air Canada établis selon les PCGR, mais ils sont exclus des résultats ajustés d'Air Canada.

Stratégie

Air Canada continue de progresser dans la réalisation de ses initiatives stratégiques afin d'accroître les revenus et de réduire ses charges en vue d'assurer sa rentabilité durable. La stratégie commerciale d'Air Canada et ses priorités clés reposent sur les éléments qui suivent :

- exploiter les possibilités génératrices de produits et les initiatives de transformation des coûts en vue d'accroître sa compétitivité;
- stimuler l'expansion internationale et accroître le trafic de correspondance par le truchement de ses points d'accès internationaux;
- nouer un lien de confiance avec la clientèle en focalisant sur les passagers et produits de haut rapport;
- favoriser l'évolution positive de la culture d'entreprise.

Air Canada prend des mesures concrètes pour améliorer ses résultats en mettant en œuvre des initiatives stratégiques visant à réduire sa structure de coûts globale et à accroître sa compétitivité, notamment les initiatives suivantes :

- La croissance d'Air Canada *rouge* en vue d'améliorer les marges sur les lignes d'agrément et d'exploiter les possibilités que recèlent les marchés internationaux des voyages d'agrément du fait de la structure de coûts plus concurrentielle d'Air Canada *rouge*. Air Canada a estimé que les appareils A319 d'Airbus et 767 de Boeing qui composent le parc aérien d'Air Canada *rouge* sont assortis de CESMO de 21 % et de 29 %, respectivement, inférieures à celles des appareils A319 d'Airbus et 767 de Boeing composant le parc aérien principal. Cette structure de coûts moindre est attribuable à la densité de sièges accrue des appareils qu'exploite Air Canada *rouge*, aux taux de rémunération réduits et aux règles de travail concurrentielles que prévoient les conventions collectives, outre la diminution des coûts indirects.
- L'intégration de cinq nouveaux appareils 777 de Boeing en configuration haute densité vers des destinations d'agrément internationales à volumes élevés. En 2013 et au début de 2014, Air Canada a pris livraison de cinq appareils 777-300ER de Boeing en version haute densité. Air Canada a estimé que l'appareil 777 de Boeing, du fait de sa configuration haute densité (458 places) est assorti de CESMO de 21 % inférieures à celles des appareils 777 de Boeing à 349 places faisant partie de l'actuel parc aérien en exploitation d'Air Canada.

- L'intégration d'appareils 787 de Boeing qui permettra d'exploiter les appareils 767 de Boeing de façon plus efficace et de tirer parti des nouvelles occasions de croissance internationale rendues possibles par la structure de charges d'exploitation moindres liées à cet appareil. L'intégration de ces appareils au parc aérien principal aidera la compagnie aérienne à minorer les charges d'exploitation grâce à des économies au chapitre du carburant et de la maintenance. Air Canada a estimé que les efficacités en matière de carburant et de maintenance liées aux appareils Dreamliner, conjuguées à l'accroissement du nombre de places, amélioreront considérablement la performance en matière de coûts unitaires, puisque ceux-ci seront de 29 % inférieurs à ceux des appareils 767 Boeing remplacés.
- D'autres initiatives de réduction des coûts en cours qui devraient permettre de réaliser des économies annuelles supplémentaires de plus de 100 M\$ d'ici les cinq prochaines années.

Air Canada continue de se concentrer sur l'expansion à l'échelle internationale, l'accroissement de la part du marché du trafic de correspondance mondial entre lignes internationales et le renforcement du positionnement de la compagnie aérienne sur le marché par le truchement de partenariats commerciaux et d'autres initiatives. Air Canada estime que le profil démographique multiethnique du Canada donne à la compagnie aérienne l'occasion de tirer parti de l'accroissement de la demande à l'égard des voyages internationaux. Forte de sa marque renommée et de ses produits et services à la pointe de l'industrie aérienne, Air Canada mise sur son réseau afin d'obtenir les marges les plus élevées pouvant être dégagées sur les marchés internationaux. La compagnie aérienne tire également profit de la plaque tournante de premier plan qu'est l'aéroport international Toronto Pearson, ainsi que de ses autres aéroports-pivots canadiens, afin d'accroître le trafic de correspondance mondial au Canada.

L'amélioration de la satisfaction des clients et la croissance de la clientèle liée à la cabine à haut rapport demeurent les clés de la stratégie commerciale d'Air Canada. Air Canada demeure focalisée sur la promotion de sa cabine de haut rapport afin de maximiser le chiffre d'affaires. La compagnie aérienne estime qu'elle parvient à dégager un bénéfice qui compense largement les charges plus élevées liées aux services offerts. Air Canada a été récemment nommée meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord lors de la remise des World Airline Awards 2014 de Skytrax. C'est la cinquième année consécutive qu'Air Canada est reconnue comme étant le meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord. Ce sondage annuel, mené auprès de presque 19 millions de voyageurs à l'échelle mondiale, est considéré par l'industrie mondiale du transport aérien comme l'une des principales références en matière d'excellence du produit et de satisfaction de la clientèle. Il s'agit d'un témoignage de la reconnaissance des clients pour le vaste réseau, les relations au sein de l'alliance et les produits et services de premier ordre offerts par la compagnie aérienne, ainsi que pour le dévouement et le professionnalisme de ses employés.

Il y a lieu de se reporter au rapport de gestion de 2013 d'Air Canada daté du 12 février 2014 pour un complément d'information sur la stratégie commerciale d'Air Canada.

Sommaire financier du deuxième trimestre de 2014

Le texte qui suit est un sommaire des résultats des activités et de la situation financière d'Air Canada pour le deuxième trimestre de 2014 en regard du deuxième trimestre de 2013.

- Les produits d'exploitation se sont établis à 3 305 M\$, en hausse de 248 M\$ (+8 %) par rapport à ceux du deuxième trimestre de 2013.
- La capacité exprimée en SMO a crû de 8,5 % en regard du deuxième trimestre de 2013, croissance qui correspond à celle de 7,5 % à 8,5 % que projetait Air Canada dans son communiqué de presse du 15 mai 2014. La croissance de la capacité au deuxième trimestre de 2014 s'explique principalement par l'accroissement de la densité de sièges attribuable à Air Canada *rouge*, ainsi que les cinq appareils 777-300ER de Boeing en configuration haute densité intégrés au parc aérien principal d'Air Canada en 2013 et au début de 2014.
- Les produits passages se sont élevés à 2 965 M\$, en hausse de 208 M\$ (+7,5 %) par rapport à ceux du deuxième trimestre de 2013, en raison de l'accroissement de 9,9 % du trafic. Le rendement unitaire a fléchi de 2,1%, du fait en grande partie de l'incidence de la proportion accrue de sièges sur les marchés des voyages d'agrément à longue distance, en raison de l'accroissement des nouveaux services à moindres coûts qu'offre Air Canada *rouge*, de l'expansion des vols saisonniers de la compagnie aérienne principale, d'Air Canada, outre l'amplification des services sur les lignes transatlantiques et transpacifiques desservies au moyen d'appareils 777 de Boeing en configuration haute densité à moindres coûts, lesquels sont assortis d'une classe Économique plus grande. L'augmentation de 2,5 % de la

longueur d'étape moyenne pour l'ensemble du réseau par rapport au trimestre correspondant de 2013 a eu pour effet de réduire le rendement unitaire de 1,5 point de pourcentage.

- Le fléchissement de 0,8 % des PPSMO par rapport au deuxième trimestre de 2013 est attribuable à la baisse de 2,1 % du rendement unitaire, en partie contrebalancée par l'amélioration de 1,1 point de pourcentage du coefficient d'occupation.
- Les CESMO ajustées ont diminué de 4,7 % par rapport au deuxième trimestre de 2013, ce qui constitue une légère amélioration en regard de la baisse de 3,5 % à 4,5 % que projetait Air Canada dans son communiqué de presse du 15 mai 2014. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, pour un complément d'information à cet égard. L'amélioration des CESMO par rapport aux prévisions est largement attribuable à la capacité exprimée en SMO atteignant la partie supérieure de la fourchette attendue et à une appréciation d'environ 1 cent du taux de change \$ US/\$ CA en regard des hypothèses utilisées par Air Canada pour établir ses projections au 15 mai 2014.
- Le bénéfice d'exploitation s'est chiffré à 245 M\$, alors qu'il s'était élevé à 174 M\$ au deuxième trimestre de 2013, une amélioration de 71 M\$. Au deuxième trimestre de 2014, Air Canada a comptabilisé des ajustements favorables de 41 M\$ visant la charge d'impôt.
- Le bénéfice net s'est élevé à 223 M\$, soit un bénéfice dilué de 0,75 \$ par action, contre une perte nette de 23 M\$, soit une perte diluée de 0,09 \$ par action, au deuxième trimestre de 2013. Le bénéfice net du deuxième trimestre de 2014 tient compte d'un profit de change de 40 M\$. La perte nette au deuxième trimestre de 2013 comprenait une perte de change de 74 M\$.
- Le BAIIALA s'est établi à 456 M\$ contre un BAIIALA de 385 M\$ au deuxième trimestre de 2013, en hausse de 71 M\$. Le BAIIALA au deuxième trimestre de 2014 tenait compte des ajustements favorables visant la charge d'impôt mentionnés plus haut. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, pour un complément d'information à cet égard.
- Le bénéfice net ajusté s'est chiffré à 139 M\$, soit une perte nette ajustée diluée de 0,47 \$ par action, contre un bénéfice net ajusté de 115 M\$, soit un bénéfice net ajusté dilué de 0,41 \$ par action, au deuxième trimestre de 2013, soit une amélioration de 24 M\$, ou un montant dilué de 0,06 \$ par action. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, pour un complément d'information à cet égard.
- Les flux de trésorerie disponibles négatifs se sont établis à 36 M\$, une détérioration de 183 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2013, du fait de l'ajout de deux appareils 787 de Boeing au deuxième trimestre de 2014. Les flux de trésorerie disponibles (à savoir les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles) ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 7.5, *Flux de trésorerie consolidés*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- La dette nette ajustée se chiffrait à 4 309 M\$ au 30 juin 2014, en baisse de 42 M\$ par rapport au 31 décembre 2013. Le ratio dette nette ajustée-BAIIALA s'est chiffré à 2,9 au 30 juin 2014 alors qu'il était de 3,0 au 31 décembre 2013. Air Canada utilise ce ratio pour gérer son risque lié au levier financier et entend le maintenir en dessous de 3,5. La dette nette ajustée (à savoir le total de la dette moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme, plus les contrats de location simple immobilisés) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 7.3, *Dette nette ajustée*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- Les liquidités non soumises à restrictions s'élevaient à 2 954 M\$ au 30 juin 2014 (2 139 M\$ au 30 juin 2013). 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 2014, la trésorerie et les placements à court terme se chiffraient à 2 615 M\$ et les facilités de crédit non utilisées s'établissaient à 339 M\$. Au 30 juin 2013, la trésorerie et les placements à court terme se chiffraient à 2 107 M\$ et les facilités de crédit non utilisées s'établissaient à 32 M\$. En ce qui concerne la gestion du risque de liquidité, le principal objectif d'Air Canada est de maintenir un niveau de liquidités non soumises à restrictions d'au moins 1,7 G\$.
- Le rendement du capital investi pour la période de 12 mois consécutifs close le 30 juin 2014 s'est établi à 11,0 %, contre 8,8 % pour la période de 12 mois consécutifs close le 30 juin 2013. L'objectif d'Air Canada est d'atteindre un rendement du capital investi durable de 10 % à 13 % d'ici 2015. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, pour un complément d'information à cet égard.

4. RÉSULTAT DES ACTIVITÉS – COMPARAISON DES DEUXIÈMES TRIMESTRES DE 2014 ET DE 2013

Le tableau et l'analyse ci-après comparent les résultats d'Air Canada pour les deuxièmes trimestres de 2014 et de 2013.

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Deuxièmes trimestres		Variation	
	2014	2013	\$	%
Produits d'exploitation				
Passages	2 965 \$	2 757 \$	208 \$	8
Fret	122	115	7	6
Autres	218	185	33	18
Total des produits	3 305	3 057	248	8
Charges d'exploitation				
Carburant avions	962	831	131	16
Salaires et charges sociales	548	565	(17)	(3)
Contrats d'achat de capacité	294	276	18	7
Redevances aéroportuaires et de navigation	256	245	11	4
Maintenance avions	180	168	12	7
Frais de vente et de distribution	171	152	19	13
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	133	130	3	2
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	77	59	18	31
Locations avions	78	81	(3)	(4)
Restauration et fournitures connexes	77	72	5	7
Communications et technologies de l'information	49	47	2	4
Autres	235	257	(22)	(9)
Total des charges d'exploitation	3 060	2 883	177	6
Bénéfice d'exploitation	245	174	71	
Produits (charges) autres que d'exploitation				
Profit (perte) de change	40	(74)	114	
Produits d'intérêts	9	8	1	
Charges d'intérêts	(81)	(77)	(4)	
Intérêts incorporés	10	13	(3)	
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(34)	(52)	18	
Dérivés liés au carburant et autres dérivés	36	(13)	49	
Autres	(2)	(2)	-	
Total des charges autres que d'exploitation	(22)	(197)	175	
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	223	(23)	246	
Impôts sur le résultat	-	-	-	
Bénéfice net (perte nette)	223 \$	(23) \$	246 \$	
Bénéfice net (perte nette) par action – de base	0,77 \$	(0,09) \$	0,86 \$	
Bénéfice net (perte nette) par action – diluée	0,75 \$	(0,09) \$	0,84 \$	
BAIIALA¹⁾	456 \$	385 \$	71 \$	
Bénéfice net ajusté²⁾	139 \$	115 \$	24 \$	
Bénéfice net ajusté par action – dilué²⁾	0,47 \$	0,41 \$	0,06 \$	

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 16, 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 bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) par action – dilué(e) ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Augmentation de 7,5 % des produits passages réseau par rapport au deuxième trimestre de 2013

Au deuxième trimestre de 2014, en raison du relèvement de 8,5 % de la capacité, les produits passages réseau se sont élevés à 2 965 M\$, en hausse de 208 M\$ (+7,5 %) par rapport aux produits passages réseau de 2 757 M\$ au deuxième trimestre de 2013. L'accroissement des produits passages réseau du deuxième trimestre en glissement annuel est attribuable principalement à l'augmentation de 9,9 % du trafic, en partie contrebalancée par le recul de 2,1 % du rendement unitaire. L'augmentation de 2,5 % de la longueur d'étape moyenne pour l'ensemble du réseau par rapport au trimestre correspondant de 2013 a eu pour effet de réduire le rendement unitaire de 1,5 point de pourcentage.

Au deuxième trimestre de 2014, les produits tirés de la cabine de haut rapport pour l'ensemble du réseau ont crû de 14 M\$ (+2,4 %) en raison de la hausse de 3,6 % du rendement unitaire. Les produits tirés de la cabine de haut rapport ont fléchi de 1,2 % en regard du deuxième trimestre de 2013.

Le tableau ci-après présente les produits passages par région pour les deuxièmes trimestres de 2014 et de 2013.

Produits passages	Deuxième trimestre 2014 (en M\$)	Deuxième trimestre 2013 (en M\$)	Variation (en M\$)	Variation (en %)
Lignes intérieures	1 093	1 069	24	2,2
Lignes transfrontalières	595	534	61	11,5
Lignes transatlantiques	682	607	75	12,3
Lignes transpacifiques	425	402	23	5,7
Autres	170	145	25	17,7
Réseau	2 965	2 757	208	7,5

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le deuxième trimestre de 2014, par rapport au deuxième trimestre de 2013, en ce qui concerne les produits passages et les autres statistiques d'exploitation.

Deuxième trimestre 2014 par rapport au deuxième trimestre 2013	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	2,2	3,6	5,3	1,3	(3,3)	(1,8)
Lignes transfrontalières	11,5	12,2	16,2	2,8	(3,3)	0,1
Lignes transatlantiques	12,3	16,2	14,7	(1,1)	(2,0)	(3,3)
Lignes transpacifiques	5,7	1,8	4,1	1,9	1,8	4,1
Autres	17,7	11,0	15,7	3,5	2,6	7,0
Réseau	7,5	8,5	9,9	1,1	(2,1)	(0,8)

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le deuxième trimestre de 2014 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 2013	T3 2013	T4 2013	T1 2014	T2 2014
Produits passages	3,2	4,9	1,9	3,2	7,5
Capacité (SMO)	2,2	3,0	3,5	3,8	8,5
Trafic (PMP)	1,6	2,9	2,5	2,9	9,9
Coefficient d'occupation (variation en pts)	(0,5)	(0,1)	(0,9)	(0,7)	1,1
Rendement unitaire	1,5	2,0	(0,6)	0,4	(2,1)
PPSMO	0,9	1,8	(1,7)	(0,5)	(0,8)

Au deuxième trimestre de 2014, la capacité réseau d'Air Canada a augmenté de 8,5 % en regard du deuxième trimestre de 2013, tous les marchés affichant un relèvement de la capacité.

La variation des produits passages réseau par rapport au deuxième trimestre de 2013 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La progression de 9,9 % 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 principales plaques tournantes au Canada, la croissance du trafic au deuxième trimestre de 2014 rend également compte de la progression du trafic de correspondance vers des destinations internationales.
- La baisse de 2,1 % du rendement unitaire qui rend compte du fléchissement du rendement sur les marchés intérieurs, transfrontaliers et transatlantiques. La contraction du rendement sur les marchés transfrontaliers et transatlantiques est largement attribuable à l'incidence de la proportion accrue de sièges sur les marchés des voyages à longue distance, en raison de l'accroissement des nouveaux services de voyages d'agrément à moindres coûts qu'offre Air Canada *rouge* et de l'expansion des vols saisonniers de la compagnie aérienne principale, outre l'augmentation des lignes transatlantiques et transpacifiques désormais desservies au moyen d'appareils 777 de Boeing en configuration haute densité à moindres coûts, lesquels sont assortis d'une classe Économique plus grande. Le rendement unitaire du marché intérieur s'est quant à lui ressenti défavorablement du relèvement de la capacité dans l'ensemble du secteur et de la concurrence intense au chapitre de la tarification en regard du deuxième trimestre de 2013. La croissance du rendement unitaire sur les lignes transpacifiques et sur les autres lignes, ainsi que l'incidence favorable du change de 70 M\$, ont contrebalancé en partie ces facteurs.

La régression de 0,8 % des PPSMO est venue principalement du glissement du rendement unitaire alors que le coefficient d'occupation a progressé de 1,1 point de pourcentage.

Hausse de 2,2 % des produits passages intérieurs par rapport au deuxième trimestre de 2013

Au deuxième trimestre de 2014, en raison de la croissance de 3,6 % de la capacité, les produits passages intérieurs se sont chiffrés à 1 093 M\$, en hausse de 24 M\$ (+2,2 %) par rapport au deuxième trimestre de 2013. L'augmentation des produits passages intérieurs est attribuable à la hausse de 5,3 % du trafic en partie contrebalancée par le recul de 3,3 % du rendement unitaire.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le deuxième trimestre de 2014 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les lignes intérieures.

Lignes intérieures	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T2 2013	T3 2013	T4 2013	T1 2014	T2 2014
Produits passages	3,1	2,1	(1,1)	(1,5)	2,2
Capacité (SMO)	3,1	2,3	3,2	3,9	3,6
Trafic (PMP)	3,0	1,7	2,6	1,7	5,3
Coefficient d'occupation (variation en pts)	-	(0,5)	(0,4)	(1,8)	1,3
Rendement unitaire	0,1	0,5	(3,6)	(3,5)	(3,3)
PPSMO	-	-	(4,1)	(5,5)	(1,8)

Au deuxième trimestre de 2014, la croissance de 3,6 % de la capacité des lignes intérieures a traduit le relèvement de la capacité sur l'ensemble des principales lignes intérieures.

La variation des produits passages intérieurs par rapport au deuxième trimestre de 2013 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La croissance de 5,3 % du trafic qui traduit la progression du trafic sur l'ensemble des principales lignes intérieures. La croissance du trafic au deuxième trimestre de 2014 rend compte de l'accroissement des services au Canada, outre le trafic de correspondance supplémentaire vers des destinations internationales.
- Le recul de 3,3 % du rendement unitaire qui rend compte de variations marginales du rendement sur la plupart des principales lignes intérieures, à l'exception des lignes régionales en Ontario et au Québec et des lignes dans l'Ouest canadien, qui se sont toutes ressenties de l'accroissement de la capacité à l'échelle de l'industrie et de la concurrence au chapitre de la tarification. En outre, conformément à l'objectif d'Air Canada d'accroître le trafic de correspondance mondial entre lignes internationales, la proportion des flux de passagers issus du trafic de correspondance entre lignes internationales et transfrontalières s'est accrue au deuxième trimestre de 2014.

Les PPSMO liés aux lignes intérieures ont régressé de 1,8 % par rapport au deuxième trimestre de 2013 en raison de la baisse du rendement unitaire alors que le coefficient d'occupation a affiché une progression de 1,3 point de pourcentage.

Augmentation de 11,5 % des produits passages transfrontaliers par rapport au deuxième trimestre de 2013

Au deuxième trimestre de 2014, en raison d'une amplification de 12,2 % de la capacité, les produits passages transfrontaliers se sont établis à 595 M\$, en hausse de 61 M\$ (+11,5 %) par rapport au deuxième trimestre de 2013. La hausse des produits passages transfrontaliers est imputable à l'augmentation de 16,2 % du trafic, en partie contrebalancée par le recul de 3,3 % du rendement unitaire.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le deuxième trimestre de 2014 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 2013	T3 2013	T4 2013	T1 2014	T2 2014
Produits passages	(0,3)	4,7	8,1	5,7	11,5
Capacité (SMO)	(0,8)	(1,6)	1,6	1,9	12,2
Trafic (PMP)	1,6	0,5	4,0	5,7	16,2
Coefficient d'occupation (variation en pts)	1,9	1,7	1,8	2,9	2,8
Rendement unitaire	(1,7)	4,7	4,2	0,3	(3,3)
PPSMO	0,7	7,0	6,6	4,0	0,1

Au deuxième trimestre de 2014, la croissance de 12,2 % de la capacité sur le marché transfrontalier a rendu compte de la progression de la capacité sur certaines lignes à grande distance aux États-Unis, comme le service vers San Francisco et Los Angeles, ainsi que les lignes vers la Floride et Las Vegas. Ce relèvement a été partiellement contrebalancé par la contraction de la capacité sur certaines lignes à grande distance, comme Hawaï, alors que la capacité sur les lignes à courte distance aux États-Unis n'a essentiellement pas varié en glissement annuel.

La variation des produits passages transfrontaliers par rapport au deuxième trimestre de 2013 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La progression de 16,2 % du trafic qui rend compte de la croissance du trafic sur l'ensemble des principales lignes transfrontalières avec les États-Unis. Cette croissance a été obtenue grâce à l'utilisation rehaussée de la capacité existante et supplémentaire. Conformément à l'objectif de la compagnie aérienne d'accroître le trafic de correspondance mondial entre lignes internationales par le truchement de l'aéroport international Toronto Pearson, les flux de passagers en provenance des États-Unis entre lignes internationales ont augmenté proportionnellement au deuxième trimestre de 2014 en regard du deuxième trimestre de 2013. En outre, le trafic entre le Canada et les États-Unis a affiché une augmentation.

- Le recul de 3,3 % du rendement unitaire, qui rend compte de l'augmentation de 4,7 % de la longueur d'étape moyenne, du fait des modifications à la composition des services, puisque la capacité des lignes à longue distance (à rendement inférieur) s'est accrue tandis que celle des lignes à courte distance (à rendement supérieur) a baissé légèrement. Cet accroissement de la longueur d'étape moyenne a eu pour effet de réduire le rendement unitaire des lignes transfrontalières de 2,6 points de pourcentage. La croissance des lignes à longue distance est le fait au premier chef des services qu'offre Air Canada *rouge*, qui permettent à Air Canada de livrer concurrence efficacement sur les destinations d'agrément sensibles aux prix et à rendement plus faible. De plus, conformément à l'objectif d'Air Canada d'accroître le trafic de correspondance mondial entre lignes internationales, une proportion accrue de la capacité a été utilisée plus avantageusement au soutien de la stratégie de croissance internationale d'Air Canada. Ont contrebalancé le fléchissement du rendement unitaire les améliorations apportées à la cabine de haut rapport d'Air Canada par suite des modifications à la tarification, l'augmentation significative du trafic sur les vols à courte distance et à rendement plus élevé qui a été supérieure aux relèvements de capacité, ainsi que l'incidence favorable du change de 16 M\$.

Les PPSMO ont dépassé légèrement ceux du deuxième trimestre de 2013 étant donné que l'amélioration de 2,8 points de pourcentage du coefficient d'occupation a compensé le recul du rendement unitaire.

Augmentation de 12,3 % des produits passages transatlantiques par rapport au deuxième trimestre de 2013

Au deuxième trimestre de 2014, en raison de l'accroissement de 16,2 % de la capacité, les produits passages transatlantiques se sont établis à 682 M\$, en hausse de 75 M\$ (+12,3 %) par rapport au deuxième trimestre de 2013. L'augmentation des produits passages transatlantiques est attribuable à la croissance de 14,7 % du trafic alors que le rendement unitaire a glissé de 2,0 %.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le deuxième trimestre de 2014 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 2013	T3 2013	T4 2013	T1 2014	T2 2014
Produits passages	8,8	11,0	2,7	8,3	12,3
Capacité (SMO)	2,5	2,1	5,9	7,6	16,2
Trafic (PMP)	0,9	3,1	1,7	1,2	14,7
Coefficient d'occupation (variation en pts)	(1,3)	0,8	(3,1)	(4,5)	(1,1)
Rendement unitaire	7,7	7,6	0,7	7,1	(2,0)
PPSMO	6,0	8,6	(3,2)	0,7	(3,3)

Au deuxième trimestre de 2014, la capacité sur les lignes transatlantiques a progressé de 16,2 %, l'ensemble des principales lignes transatlantiques affichant un relèvement de la capacité, à l'exception de celles à destination de la Scandinavie.

La variation des produits passages transatlantiques par rapport au deuxième trimestre de 2013 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'amplification de 14,7 % du trafic, du fait de la progression du trafic sur l'ensemble des principales lignes transatlantiques.
- Le recul de 2,0 % du rendement unitaire, qui traduit en grande partie la proportion accrue de sièges à l'égard des marchés à longue distance, en raison de l'expansion des vols saisonniers de la compagnie aérienne principale d'Air Canada, l'augmentation des lignes transatlantiques désormais desservies au moyen d'appareils 777 de Boeing en configuration haute densité à moindres coûts, lesquels sont assortis d'une classe Économique plus grande, sans compter l'accroissement des nouveaux services de voyages d'agrément à moindres coûts qu'offre Air Canada *rouge*, qui comprennent la classe Premium rouge, mais aucune classe Affaires internationale. Le recul du rendement unitaire a été en partie contrebalancé par l'incidence favorable du change de 28 M\$.

Le fléchissement de 3,3 % des PPSMO tient à la baisse du rendement unitaire et à la régression de 1,1 point de pourcentage du coefficient d'occupation.

Augmentation de 5,7 % des produits passages transpacifiques par rapport au deuxième trimestre de 2013

Au deuxième trimestre de 2014, en raison de l'accroissement de 1,8 % de la capacité, les produits passages transpacifiques se sont établis à 425 M\$, en hausse de 23 M\$ (+5,7 %) par rapport au deuxième trimestre de 2013. La hausse des produits passages transpacifiques s'explique par l'accroissement de 4,1 % du trafic, en partie contrebalancé par l'amélioration de 1,8 % du rendement unitaire.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le deuxième trimestre de 2014 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 2013	T3 2013	T4 2013	T1 2014	T2 2014
Produits passages	3,7	3,8	(3,2)	1,2	5,7
Capacité (SMO)	5,7	12,1	4,4	4,6	1,8
Trafic (PMP)	2,3	8,5	0,7	3,2	4,1
Coefficient d'occupation (variation en pts)	(2,9)	(2,9)	(3,0)	(1,1)	1,9
Rendement unitaire	1,1	(4,8)	(4,0)	(1,6)	1,8
PPSMO	(2,3)	(7,9)	(7,4)	(2,8)	4,1

Au deuxième trimestre de 2014, le relèvement de 1,8 % de la capacité sur les lignes transpacifiques traduit l'amplification de la capacité des lignes sur Hong Kong, largement contrebalancée par la contraction de la capacité des services vers la Chine, le Japon et la Corée.

La variation des produits passages transpacifiques par rapport au deuxième trimestre de 2013 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'amplification de 4,1 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur l'ensemble des principales lignes transpacifiques, à l'exception de la Corée, où la capacité a diminué en glissement annuel. La majeure partie de la croissance du trafic était liée aux services de la compagnie aérienne au départ de Vancouver à destination de Hong Kong et comprenait une proportion accrue de flux de passagers issus du trafic entre lignes internationales en regard du deuxième trimestre de 2013. En ce qui concerne les services à destination de la Chine et du Japon, le trafic a augmenté par rapport au deuxième trimestre de 2013 alors que la capacité s'est contractée en glissement annuel.
- La progression de 1,8 % du rendement unitaire, qui traduit la croissance du rendement sur l'ensemble des principales lignes transpacifiques, à l'exception de Hong Kong, où la capacité a fait l'objet d'un relèvement significatif. Air Canada exploite des appareils 777 de Boeing en configuration haute densité à moindres coûts sur sa ligne Vancouver-Hong Kong, appareil doté d'une classe Économie plus grande. L'utilisation de ces appareils à moindres coûts sur des lignes à forts volumes, comme Vancouver-Hong-Kong, permet à la compagnie aérienne d'accéder à ce trafic usuellement assorti d'un trafic à rendement plus faible tout en améliorant la rentabilité. La réduction du rendement unitaire sur les services à destination de Hong Kong a été plus que contrebalancée par le solide rendement sur l'ensemble des autres lignes transpacifiques, en raison surtout de la forte demande passagers qui a donné lieu à la majoration de la tarification moyenne. L'incidence favorable du change de 12 M\$ a également joué un rôle dans la progression du rendement unitaire en glissement annuel.

L'amélioration de 4,1 % des PPSMO est venue de la croissance du rendement unitaire et de la progression de 1,9 point de pourcentage du coefficient d'occupation. Les PPSMO ont affiché une hausse sur l'ensemble des principales lignes transpacifiques, à l'exception de Hong Kong.

Augmentation de 17,7 % des autres produits passages par rapport au deuxième trimestre de 2013

Au deuxième trimestre de 2014, en raison du relèvement de 11,0 % de la capacité, les produits passages de 170 M\$ tirés des « autres lignes » (Antilles, Mexique, ainsi qu'Amérique centrale et Amérique du Sud) ont crû de 25 M\$ (+17,7 %) par rapport au deuxième trimestre de 2013, du fait principalement de la hausse de 15,7 % du trafic et de la croissance de 2,6 % du rendement unitaire.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le deuxième trimestre de 2014 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 2013	T3 2013	T4 2013	T1 2014	T2 2014
Produits passages	(5,1)	0,6	11,5	11,0	17,7
Capacité (SMO)	(4,8)	(3,9)	0,6	(1,0)	11,0
Trafic (PMP)	(3,2)	(3,7)	5,0	3,1	15,7
Coefficient d'occupation (variation en pts)	1,3	0,1	3,4	3,3	3,5
Rendement unitaire	(2,6)	4,1	6,5	8,5	2,6
PPSMO	(1,0)	4,2	11,1	12,9	7,0

Au deuxième trimestre de 2014, l'augmentation de 11,0 % de la capacité rendait compte de l'amplification de la capacité sur l'ensemble des principaux services composant les autres lignes.

La variation des autres produits passages par rapport au deuxième trimestre de 2013 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'augmentation globale de 15,7 % du trafic, qui rend compte de la croissance sur l'ensemble des principaux services composant les autres lignes.
- L'amélioration globale de 2,6 % du rendement unitaire, qui reflète la majoration des tarifs sur les lignes vers les destinations soleil. L'incidence favorable du change globale de 4 M\$ a également contribué à l'amélioration du rendement unitaire en glissement annuel.

La hausse globale de 7,0 % des PPSMO s'explique principalement par la croissance du rendement unitaire et la progression de 3,5 points de pourcentage du coefficient d'occupation. Toutes les principales autres lignes ont affiché une amélioration des PPSMO.

Augmentation de 6,6 % des produits fret par rapport au deuxième trimestre de 2013

Au deuxième trimestre de 2014, les produits de 122 M\$ tirés du transport de fret ont progressé de 7 M\$ (+6,6 %) par rapport au deuxième trimestre de 2013, en raison de la croissance de 11,3 % du trafic alors que le rendement unitaire a fléchi de 4,3 % en glissement annuel.

Le tableau ci-après présente les produits fret par région aux deuxièmes trimestres de 2014 et de 2013.

Produits fret	Deuxième trimestre 2014 (en M\$)	Deuxième trimestre 2013 (en M\$)	Variation (en M\$)
Lignes intérieures	17	16	1
Lignes transfrontalières	5	5	-
Lignes transatlantiques	47	40	7
Lignes transpacifiques	46	46	-
Autres	7	8	(1)
Réseau	122	115	7

Le tableau ci-après présente la variation en pourcentage et en glissement annuel pour le deuxième trimestre de 2014 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits fret et les statistiques d'exploitation.

Réseau	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T2 2013	T3 2013	T4 2013	T1 2014	T2 2014
Produits fret	(6,5)	1,7	1,6	7,0	6,6
Capacité (en TME)	3,5	1,2	3,5	4,1	8,2
Produits par TME	(9,7)	1,1	(2,2)	2,8	(1,5)
Trafic (en TMP)	(0,2)	2,9	4,3	6,4	11,3
Rendement unitaire par TMP	(6,3)	(0,6)	(2,9)	0,5	(4,3)

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel des produits fret et des statistiques d'exploitation pour le deuxième trimestre de 2014 par rapport à la période correspondante de 2013.

Deuxième trimestre 2014 par rapport au deuxième trimestre 2013	Produits fret Variation (en %)	Capacité (TME) Variation (en %)	Produits / TME Variation (en %)	Trafic (TMP) Variation (en %)	Rendement unitaire / TMP Variation (en %)
Lignes intérieures	5,9	20,5	(12,1)	33,2	(20,5)
Lignes transfrontalières	13,6	25,9	(9,8)	8,5	4,7
Lignes transatlantiques	18,0	10,6	6,6	22,3	(3,6)
Lignes transpacifiques	(1,2)	(1,3)	0,1	1,7	(2,8)
Autres	(8,0)	8,3	(15,1)	(4,7)	(3,5)
Réseau	6,6	8,2	(1,5)	11,3	(4,3)

La variation des produits fret par rapport au deuxième trimestre de 2013 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'amplification de 11,3 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur tous les marchés, à l'exception des autres lignes. La croissance du trafic est principalement attribuable au relèvement de la capacité, à l'accroissement des parts de marché et à la forte demande au départ de l'Amérique du Nord vers les destinations transatlantiques.
- La baisse de 4,3 % du rendement unitaire, qui rend compte des reculs du rendement sur toutes les lignes, à l'exception des lignes transfrontalières. Le recul global du rendement unitaire est imputable à l'incidence de l'accroissement de la capacité à l'échelle de l'industrie. Ces facteurs ont été en partie contrebalancés par l'incidence favorable de la dépréciation du dollar canadien sur les produits frets libellés en devises.

Hausse de 18 % des autres produits par rapport au deuxième trimestre de 2013

Les autres produits comprennent principalement les produits tirés de la vente de la portion terrestre de forfaits voyages, de la fourniture de services d'escale et d'autres services connexes au transport aérien. Sont aussi compris dans les autres produits les produits tirés de la location ou de la sous-location d'appareils à des tiers. Au deuxième trimestre de 2014, les autres produits se sont chiffrés à 218 M\$, en hausse de 33 M\$ (+18 %) par rapport au deuxième trimestre de 2013, en raison principalement de l'augmentation des produits tirés de la portion terrestre de forfaits voyages à Vacances Air Canada, de la hausse des volumes passagers et, dans une moindre mesure, de la croissance des frais liés aux passagers.

Baisse de 2,2 % des CESMO et baisse de 4,7 % des CESMO ajustées par rapport au deuxième trimestre de 2013

Le tableau ci-après compare les CESMO d'Air Canada pour le deuxième trimestre de 2014 à celles du deuxième trimestre de 2013.

(en cents par SMO)	Deuxièmes trimestres		Variation	
	2014	2013	cents	%
Carburant avions	5,23	4,90	0,33	6,7
Salaires	2,35	2,48	(0,13)	(5,2)
Charges sociales	0,62	0,85	(0,23)	(27,1)
Contrats d'achat de capacité	1,60	1,63	(0,03)	(1,8)
Redevances aéroportuaires et de navigation	1,39	1,44	(0,05)	(3,5)
Maintenance avions	0,98	0,99	(0,01)	(1,0)
Frais de vente et de distribution	0,93	0,89	0,04	4,5
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	0,72	0,77	(0,05)	(6,5)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	0,42	0,35	0,07	20,0
Locations avions	0,43	0,48	(0,05)	(10,4)
Restauration et fournitures connexes	0,42	0,43	(0,01)	(2,3)
Communications et technologies de l'information	0,27	0,28	(0,01)	(3,6)
Autres	1,26	1,50	(0,24)	(16,0)
CESMO	16,62	16,99	(0,37)	(2,2)
Retrancher :				
Charge de carburant, coûts liés à la portion terrestre des forfaits et éléments exceptionnels ¹⁾	(5,43)	(5,25)	(0,18)	3,4
CESMO ajustées²⁾	11,19	11,74	(0,55)	(4,7)

1) Au deuxième trimestre de 2014, Air Canada a comptabilisé des ajustements favorables de 41 M\$ visant la charge d'impôt.

2) Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Hausse de 6 % des charges d'exploitation par rapport au deuxième trimestre de 2013

Au deuxième trimestre de 2014, Air Canada a inscrit des charges d'exploitation de 3 060 M\$, soit une hausse de 177 M\$ (+6 %) par rapport au deuxième trimestre de 2013. L'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation libellées en devises (principalement en dollars américains), au deuxième trimestre de 2014 a accru les charges d'exploitation de 110 M\$ environ par rapport au deuxième trimestre de 2013. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 9, *Instruments financiers et gestion du risque*, pour un complément d'information sur la stratégie de gestion du risque de change d'Air Canada.

Le texte qui suit présente le résumé des principaux facteurs expliquant la variation en glissement annuel des charges d'exploitation.

Hausse de 16 % de la charge de carburant par rapport au deuxième trimestre de 2013

Au deuxième trimestre de 2014, la charge de carburant s'est chiffrée à 962 M\$, en hausse de 131 M\$ (+16 %) par rapport au deuxième trimestre de 2013. Cette hausse en glissement annuel s'explique par les facteurs suivants :

- l'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain en regard du deuxième trimestre de 2013, responsable d'une augmentation de 64 M\$;
- l'accroissement de 53 M\$ en raison du volume de litres de carburant consommé, qui rend compte en grande partie du relèvement de 8,5 % de la capacité;

- la hausse de 2 % des prix du carburéacteur, responsable d'une augmentation de 14 M\$ de la charge de carburant.

Le tableau ci-après présente le coût du litre de carburant et le coût économique du litre de carburant pour Air Canada pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Deuxièmes trimestres		Variation	
	2014	2013	\$	%
Charge de carburant selon les PCGR	962 \$	831 \$	131 \$	16
Ajouter : Montant net des décaissements au comptant relativement à des dérivés liés au carburant¹⁾	(2)	13	(15)	(115)
Coût économique du carburant – hors PCGR²⁾	960 \$	844 \$	116 \$	14
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 047 855	985 430	62 425	6,3
Prix du litre de carburant (en cents) – selon les PCGR	91,8	84,4	7,4	8,8
Coût économique du litre de carburant (en cents) – hors PCGR ²⁾	91,6	85,7	5,9	6,9

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.

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.

Salaires et charges sociales de 548 M\$ au deuxième trimestre de 2014, en baisse de 17 M\$ (-3 %) par rapport au deuxième trimestre de 2013

Au deuxième trimestre de 2014, les salaires totalisent 434 M\$, en hausse de 13 M\$ (+3 %) par rapport au deuxième trimestre de 2013, du fait principalement de l'augmentation du salaire moyen et de l'accroissement des charges liées aux programmes d'intéressement à l'intention des employés. Ces augmentations ont été en partie contrebalancées par le fléchissement de 0,8 % du nombre d'équivalents temps plein (« ETP ») en regard du deuxième trimestre de 2013.

Au deuxième trimestre de 2014, les charges sociales se sont chiffrées à 114 M\$, en baisse de 30 M\$ (-21 %) par rapport au deuxième trimestre de 2013, en raison des gains actuariels à l'égard des régimes d'assurance-invalidité, de la réduction des passifs liés aux régimes de retraite étrangers et de l'effet de la hausse des taux d'actualisation qui comprime le coût des services rendus au cours de la période en ce qui a trait aux régimes de retraite à prestations définies.

Augmentation de 7 % des frais d'achat de capacité par rapport au deuxième trimestre de 2013

Au deuxième trimestre de 2014, les frais d'achat de capacité se sont chiffrés à 294 M\$, soit une hausse de 18 M\$ (+7 %) par rapport au deuxième trimestre de 2013, en raison principalement de la progression du temps bloc à bloc lié aux vols exploités par Sky Regional aux termes de son contrat d'achat de capacité conclu avec Air Canada, de l'incidence défavorable du change et de la majoration des tarifs au titre du CAC de Jazz. Ces hausses ont été contrebalancées en partie par le recul du temps bloc à bloc lié aux vols exploités par Jazz aux termes du CAC de Jazz.

Augmentation de 4 % des redevances aéroportuaires et de navigation par rapport au deuxième trimestre de 2013

Au deuxième trimestre de 2014, les redevances aéroportuaires et de navigation se sont chiffrées à 256 M\$, en hausse de 11 M\$ (+ 4 %) par rapport au deuxième trimestre de 2013, du fait en grande partie de l'ajout de cinq appareils 777 de Boeing au parc aérien en exploitation d'Air Canada, de l'incidence défavorable du change et de la majoration des tarifs dans certains emplacements. Ces augmentations ont été partiellement contrebalancées par les modalités d'une entente conclue en octobre 2013 avec l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (« GTAA »), entente qui permet à la compagnie aérienne d'accroître sa part du trafic de correspondance mondial entre lignes internationales à l'aéroport international Toronto Pearson de façon plus rentable.

Hausse de 7 % des charges de maintenance avions par rapport au deuxième trimestre de 2013

Au deuxième trimestre de 2014, les charges de maintenance avions se sont chiffrées à 180 M\$, en hausse de 12 M\$ (+7 %) par rapport au deuxième trimestre de 2013, en raison principalement de l'incidence défavorable du change de 12 M\$ et de l'augmentation des charges au titre de la provision liée à la maintenance du fait du reclassement de certains appareils de la location-financement à la location simple. En outre, au deuxième trimestre de 2014, le nombre de contrats de location d'appareils prorogés a diminué par rapport au deuxième trimestre de 2013. La prorogation retarde le moment prévu des coûts liés à l'expiration des contrats de location et prolonge la période sur laquelle les charges sont comptabilisées, ce qui comprime les charges de maintenance pour la période. Ces hausses ont été largement contrebalancées par l'incidence de la baisse du volume des activités d'entretien des pièces et de maintenance des cellules, du fait principalement du calendrier du cycle de maintenance en regard du trimestre correspondant de 2013.

Augmentation de 13 % des frais de vente et de distribution par rapport au deuxième trimestre de 2013

Au deuxième trimestre de 2014, les frais de vente et de distribution se sont chiffrés à 171 M\$, en hausse de 19 M\$ (+13 %) par rapport au deuxième trimestre de 2013, du fait de la croissance de 7,5 % des produits passages. L'augmentation des frais de vente et de distribution s'explique principalement par l'incidence de l'amplification du volume de transactions avec les fournisseurs du système mondial de distribution ainsi que la hausse des commissions et frais de traitement par carte de crédit, lesquels frais concordaient avec la croissance des ventes et des produits. L'incidence défavorable du change a également été un facteur.

Hausse de 2 % de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur par rapport au deuxième trimestre de 2013

Au deuxième trimestre de 2014, la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur s'est chiffrée à 133 M\$, en hausse de 3 M\$ (+2 %) par rapport au deuxième trimestre de 2013, en grande partie du fait de l'ajout de cinq appareils 777 de Boeing et de deux appareils 787 de Boeing. Cette hausse a été annulée en grande partie par la cession d'appareils A340-300 d'Airbus (aucun n'étant exploité par Air Canada), outre la contraction de la dotation aux amortissements relativement aux programmes de reconditionnement de cabine de la compagnie aérienne.

Hausse de 31 % des coûts liés à la portion terrestre des forfaits par rapport au deuxième trimestre de 2013

Au deuxième trimestre de 2014, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada se sont chiffrés à 77 M\$, en hausse de 18 M\$ (+31 %) par rapport au deuxième trimestre de 2013. Cette augmentation des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada est imputable surtout à l'amplification des volumes passagers en regard du deuxième trimestre de 2013 et, dans une moindre mesure, à l'incidence défavorable du change. Les produits tirés de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada sont inclus dans le poste « Autres produits » au compte consolidé des résultats d'Air Canada.

Baisse de 4 % des coûts de location avions par rapport au deuxième trimestre de 2013

Au deuxième trimestre de 2014, les coûts de location avions se sont élevés à 78 M\$, en baisse de 3 M\$ (-4 %) par rapport au deuxième trimestre de 2013. La baisse des coûts de location avions imputable à des tarifs plus favorables au renouvellement de contrats de location a été largement annulée par l'incidence défavorable du change de 5 M\$.

Diminution de 9 % des autres charges d'exploitation par rapport au deuxième trimestre de 2013

Au deuxième trimestre de 2014, les autres charges d'exploitation se sont chiffrées à 235 M\$, en baisse de 22 M\$ (-9 %) par rapport au deuxième trimestre de 2013, du fait essentiellement de la comptabilisation d'ajustements favorables de 41 M\$ visant la charge d'impôt au deuxième trimestre de 2014 alors qu'aucun ajustement analogue n'avait été inscrit au deuxième trimestre de 2013. Cette diminution a été en partie contrebalancée par la hausse des charges liées aux services d'escale du fait qu'Air Canada a procédé à l'externalisation de ses activités à Londres à un tiers fournisseur, l'augmentation des vols internationaux et l'incidence défavorable du change. Bien que les charges liées à l'initiative d'externalisation de la compagnie aérienne à Londres soient comprises dans les services d'escale, les économies issues de cette initiative sont imputées aux autres charges, comme les salaires et charges sociales, et elles se traduisent par une réduction nette dans l'ensemble.

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

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres		Variation	
	2014	2013	\$	%
Services d'escale	59 \$	48 \$	11 \$	23
Location et entretien d'immeubles	37	32	5	16
Frais d'équipages	35	31	4	13
Frais et services divers	34	34	-	-
Autres frais résiduels	70	112	(42)	(38)
Autres charges d'exploitation	235 \$	257 \$	(22) \$	(9)

Charges autres que d'exploitation de 22 M\$ au deuxième trimestre de 2014 contre 197 M\$ au deuxième trimestre de 2013

Le tableau ci-après fournit une ventilation des charges autres que d'exploitation pour les périodes indiquées :

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres		Variation
	2014	2013	\$
Perte de change	40 \$	(74) \$	114 \$
Produits d'intérêts	9	8	1
Charges d'intérêts	(81)	(77)	(4)
Intérêts capitalisés	10	13	(3)
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(34)	(52)	18
Perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	36	(13)	49
Autres	(2)	(2)	-
Total des charges non opérationnelles	(22) \$	(197) \$	175 \$

La variation des charges autres que d'exploitation par rapport au deuxième trimestre de 2013 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- Le profit de change, lié principalement à la dette à long terme libellée en dollars américains, qui s'est chiffrée à 40 M\$ au deuxième trimestre de 2014, contre une perte de change de 74 M\$ au deuxième trimestre de 2013. Le profit de change du deuxième trimestre de 2014 est surtout attribuable à l'appréciation du dollar canadien au 30 juin 2014, comparativement au 31 mars 2014. Ces profits ont été en partie atténués par des pertes de 89 M\$ à l'égard de dérivés de change. Se reporter à la rubrique 9, *Instruments financiers et gestion du risque*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 30 juin 2014 était de 1,0670 \$ CA, tandis qu'il était de 1,1055 \$ CA le 31 mars 2013.
- La baisse de 18 M\$ du coût financier net au titre des avantages du personnel, attribuable principalement à l'incidence de la réduction du passif au titre des régimes de retraite.
- Les profits découlant de dérivés liés au carburant et d'autres instruments dérivés se sont chiffrés à 36 M\$ au deuxième trimestre de 2014, contre des pertes de 13 M\$ au deuxième trimestre de 2013. Se reporter à la rubrique 9, *Instruments financiers et gestion du risque*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

5. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS – COMPARAISON DES PREMIERS SEMESTRES DE 2014 ET 2013

Le tableau et l'analyse ci-après comparent les résultats d'Air Canada pour les premiers semestres de 2014 et de 2013.

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Premiers semestres		Variation	
	2014	2013	\$	%
Produits d'exploitation				
Passages	5 573 \$	5 284 \$	289 \$	5
Fret	241	226	15	7
Autres	556	499	57	11
Total des produits	6 370	6 009	361	6
Charges d'exploitation				
Carburant avions	1 880	1 701	179	11
Salaires et charges sociales	1 117	1 129	(12)	(1)
Contrats d'achat de capacité	575	548	27	5
Redevances aéroportuaires et de navigation	503	477	26	5
Maintenance avions	361	343	18	5
Frais de vente et de distribution	346	316	30	9
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	263	300	(37)	(12)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	247	209	38	18
Locations avions	157	162	(5)	(3)
Restauration et fournitures connexes	147	138	9	7
Communications et technologies de l'information	102	96	6	6
Autres	489	522	(33)	(6)
Total des charges d'exploitation	6 187	5 941	246	4
Bénéfice d'exploitation	183	68	115	
Produits (charges) autres que d'exploitation				
Perte de change	(121)	(114)	(7)	
Produits d'intérêts	18	15	3	
Charges d'intérêts	(158)	(150)	(8)	
Intérêts incorporés	15	21	(6)	
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(68)	(104)	36	
Dérivés liés au carburant et autres dérivés	21	(15)	36	
Autres	(8)	(4)	(4)	
Total des charges autres que d'exploitation	(301)	(351)	50	
Perte avant impôts sur le résultat	(118)	(283)	165	
Impôts sur le résultat	-	-	-	
Perte nette	(118) \$	(283) \$	165 \$	
Perte nette par action – de base et diluée	(0,42) \$	(1,04) \$	0,62 \$	
BAIIALA¹⁾	603 \$	530 \$	73 \$	
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée)²⁾	7 \$	(28) \$	35 \$	
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) par action – dilué(e)²⁾	0,02 \$	(0,10) \$	0,12 \$	

1) Le BAIIALA n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, 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 bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) par action – dilué(e) ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Augmentation de 5,5 % des produits passages réseau par rapport au premier semestre de 2013

Au premier semestre de 2014, en raison du relèvement de 6,2 % de la capacité, les produits passages réseau se sont élevés à 5 573 M\$, en hausse de 289 M\$ (+5,5 %) par rapport aux produits passages réseau de 5 284 M\$ au premier semestre de 2013. L'accroissement des produits passages réseau du premier semestre en glissement annuel est attribuable principalement à l'augmentation de 6,6 % du trafic, en partie contrebalancée par le recul de 0,9 % du rendement unitaire.

Les produits tirés de la cabine de haut rapport ont crû de 51 M\$ (+4,5 %) par rapport au premier semestre de 2013 en raison de la hausse de 3,9 % du rendement unitaire et, dans une moindre mesure, de la croissance de 0,6 % du trafic. L'augmentation se composait d'une hausse de 37 M\$ (+7,0 %) des produits tirés de la cabine de haut rapport en glissement annuel du fait d'une amélioration de 4,5 % du rendement unitaire et d'une croissance de 2,4 % du trafic au premier trimestre de 2014, ainsi que d'une hausse de 14 M\$ (+2,4 %) des produits tirés de la cabine de haut rapport en glissement annuel du fait d'une amélioration de 3,6 % du rendement unitaire en partie contrebalancée par la décroissance de 1,2 % du trafic au deuxième trimestre de 2014.

Le tableau ci-après présente les produits passages par région pour les premiers semestres de 2014 et de 2013.

Produits passages	Premier semestre 2014 (en M\$)	Premier semestre 2013 (en M\$)	Variation (en M\$)	Variation (en %)
Lignes intérieures	2 036	2 027	9	0,4
Lignes transfrontalières	1 216	1 121	95	8,5
Lignes transatlantiques	1 088	982	106	10,8
Lignes transpacifiques	796	769	27	3,5
Autres	437	385	52	13,5
Réseau	5 573	5 284	289	5,5

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le premier semestre de 2014, par rapport au premier semestre de 2013, en ce qui concerne les produits passages et les autres statistiques d'exploitation.

Premier semestre 2014 par rapport au premier semestre 2013	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	0,4	3,8	3,6	(0,1)	(3,4)	(3,6)
Lignes transfrontalières	8,5	6,6	10,5	2,9	(1,3)	2,3
Lignes transatlantiques	10,8	12,6	9,4	(2,3)	1,3	(1,6)
Lignes transpacifiques	3,5	3,2	3,7	0,4	0,2	0,7
Autres	13,5	3,4	7,7	3,4	6,2	10,6
Réseau	5,5	6,2	6,6	0,3	(0,9)	(0,6)

Au premier semestre de 2014, la capacité réseau d'Air Canada a augmenté de 6,2 % en regard du premier semestre de 2013, tous les marchés affichant un relèvement de la capacité.

La variation des produits passages réseau par rapport au premier semestre de 2013 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La progression de 6,6 % 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 principales plaques tournantes au Canada, la croissance du trafic au premier semestre de 2014 rend également compte de la progression du trafic de correspondance vers des destinations internationales.

- La baisse de 0,9 % du rendement unitaire réseau qui rend compte surtout du fléchissement sur les marchés intérieur et transfrontalier, en partie compensé par la croissance sur les lignes transatlantiques et les autres lignes, outre l'incidence favorable du change de 108 M\$.

La régression de 0,6 % des PPSMO est venue principalement du glissement du rendement unitaire, lequel a été en partie compensé par la progression de 0,3 point de pourcentage du coefficient d'occupation. Les PPSMO ont affiché une amélioration sur l'ensemble des marchés, à l'exception des lignes intérieures et transatlantiques.

Il y a lieu de se reporter à la rubrique 4, *Résultats des activités*, du présent rapport de gestion pour prendre connaissance des variations en pourcentage et en glissement annuel des produits passages, de la capacité, du trafic, du coefficient d'occupation, du rendement unitaire et des PPSMO par trimestre pour le deuxième trimestre de 2014 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents.

Hausse de 0,4 % des produits passages intérieurs par rapport au premier semestre de 2013

Au premier semestre de 2014, en raison de la croissance de 3,8 % de la capacité, les produits passages intérieurs se sont chiffrés à 2 036 M\$, en hausse de 9 M\$ (+0,4 %) par rapport au premier semestre de 2013, étant donné que l'augmentation de 3,6 % du trafic a été presque entièrement annulée par le recul de 3,4 % du rendement unitaire.

La variation des produits passages intérieurs par rapport au premier semestre de 2013 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La croissance de 3,6 % du trafic qui traduit la progression du trafic sur l'ensemble des principales lignes intérieures. La croissance du trafic au premier semestre de 2014 rend compte de l'accroissement des services au Canada, outre le trafic de correspondance supplémentaire vers des destinations internationales.
- Le recul de 3,4 % du rendement unitaire qui rend compte des baisses de rendement sur l'ensemble des principales lignes intérieures, du fait de l'accroissement de la capacité à l'échelle de l'industrie, de la concurrence significative au chapitre de la tarification, des initiatives commerciales sur le marché relativement aux circuits de commercialisation, en particulier au premier trimestre de 2014, outre la proportion accrue des flux de passagers entre lignes internationales.

Le fléchissement de 3,6 % des PPSMO est principalement imputable à la régression du rendement unitaire.

Augmentation de 8,5 % des produits passages transfrontaliers par rapport au premier semestre de 2013

Au premier semestre de 2014, en raison d'une amplification de 6,6 % de la capacité, les produits passages transfrontaliers se sont établis à 1 216 M\$, en hausse de 95 M\$ (+8,5 %) par rapport au premier semestre de 2013, principalement en raison de l'augmentation de 10,5 % du trafic, en partie contrebalancée par le recul de 1,3 % du rendement unitaire.

La variation des produits passages transfrontaliers par rapport au premier semestre de 2013 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La progression de 10,5 % 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 sur Hawaï, où la capacité a fléchi en glissement annuel. Cette croissance a été obtenue par l'utilisation rehaussée de la capacité. Au premier semestre de 2014, les flux de passagers en provenance des États-Unis entre lignes internationales a également augmenté proportionnellement par rapport au premier semestre de 2013.
- La détérioration de 1,3 % du rendement unitaire, qui traduit une augmentation de la longueur d'étape moyenne occasionnée par les modifications de la composition des services, outre la progression du trafic de correspondance entre lignes internationales à rendement plus faible en regard du premier semestre de 2013. Le recul du rendement unitaire a été en partie contrebalancé par l'incidence favorable du change de 26 M\$ ainsi que les solides produits qu'a dégagés la cabine de haut rapport.

La baisse de 2,3 % des PPSMO est imputable à l'amélioration de 2,9 points de pourcentage du coefficient d'occupation compensée en partie par le recul du rendement unitaire.

Augmentation de 10,8 % des produits passages transatlantiques par rapport au premier semestre de 2013

Au premier semestre de 2014, en raison de l'accroissement de 12,6 % de la capacité, les produits passages transatlantiques se sont établis à 1 088 M\$, en hausse de 106 M\$ (+10,8 %) par rapport au premier semestre de 2013. L'augmentation des produits passages transatlantiques est attribuable à la croissance de 9,4 % du trafic alors que le rendement unitaire a glissé de 1,3 %.

La variation des produits passages transatlantiques par rapport au premier semestre de 2013 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'amplification de 9,4 % du trafic, du fait de la progression du trafic sur l'ensemble des principales lignes transatlantiques. à l'exception de la Scandinavie, où la capacité a régressé en glissement annuel.
- Le recul de 1,3 % du rendement unitaire, qui rend compte de la proportion accrue du trafic à rendement plus élevé dans l'ensemble des classes, en particulier au premier trimestre de 2014, ainsi que l'incidence favorable du change de 42 M\$. Ces augmentations ont été en partie contrebalancées par la proportion accrue de sièges sur les marchés des voyages d'agrément à longue distance, en particulier au deuxième trimestre de 2014, en raison de l'expansion des vols saisonniers de la compagnie aérienne principale d'Air Canada, l'augmentation des lignes transatlantiques désormais desservies au moyen d'appareils 777 de Boeing en configuration haute densité à moindres coûts, lesquels sont assortis d'une classe Économique plus grande, sans compter l'accroissement des nouveaux services à moindres coûts qu'offre Air Canada *rouge*, qui comprennent la classe Premium rouge, mais aucune classe Affaires internationale.

Le fléchissement de 1,6 % des PPSMO tient à la régression de 2,3 point de pourcentage du coefficient d'occupation en partie contrebalancée par la hausse du rendement unitaire.

Augmentation de 3,5 % des produits passages transpacifiques par rapport au premier semestre de 2013

Au premier semestre de 2014, en raison de l'accroissement de 3,2 % de la capacité, les produits passages transpacifiques se sont établis à 796 M\$, en hausse de 27 M\$ (+3,5 %) par rapport au premier semestre de 2013, principalement en raison de l'accroissement de 3,7 % du trafic.

La variation des produits passages transpacifiques par rapport au premier semestre de 2013 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'amplification de 3,7 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur l'ensemble des principales lignes transpacifiques, à l'exception de la Corée et de l'Australie, où la capacité a diminué en glissement annuel. La majorité de la croissance du trafic est attribuable aux services qu'assure la compagnie aérienne au départ de Vancouver à destination de Hong Kong et tenait compte d'une proportion accrue de flux de passagers entre lignes internationales en regard du premier semestre de 2013. En ce qui concerne les services sur le Japon, le trafic s'est accru par rapport au premier semestre de 2013 alors que la capacité s'est contractée en glissement annuel.
- La progression de 0,2 % du rendement unitaire, qui traduit la croissance du rendement sur l'ensemble des lignes transpacifiques, à l'exception de Hong Kong. Air Canada exploite un appareil 777 de Boeing en configuration haute densité à moindres coûts sur sa ligne Vancouver-Hong Kong, appareil doté d'une classe Économie plus grande. La croissance du trafic est attribuable principalement aux flux de trafic à rendement inférieur, facteur conforme à l'objectif d'Air Canada d'accroître le trafic de correspondance mondiale entre lignes internationales au moyen de l'affectation d'appareils à moindres coûts. L'incidence favorable du change de 17 M\$ a également joué un rôle dans la progression du rendement unitaire en glissement annuel.

L'amélioration de 0,7 % des PPSMO est venue de la progression de 0,4 point de pourcentage du coefficient d'occupation et de la croissance du rendement unitaire.

Augmentation de 13,5 % des autres produits passages par rapport au premier semestre de 2013

Au premier semestre de 2014, en raison du relèvement de 3,4 % de la capacité, les produits passages de 437 M\$ tirés des « autres lignes » (Antilles, Mexique, ainsi qu'Amérique centrale et Amérique du Sud) ont crû de 52 M\$ (+13,5 %) par rapport au premier semestre de 2013, du fait principalement de la hausse de 7,7 % du trafic et de la croissance de 6,2 % du rendement unitaire.

La variation des autres produits passages par rapport au premier semestre de 2013 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'augmentation globale de 7,7 % du trafic, qui rend compte de la croissance sur l'ensemble des principaux services composant les autres lignes, à l'exception de l'Amérique du Sud, où la capacité a diminué en glissement annuel.
- L'amélioration globale de 6,2 % du rendement unitaire sur l'ensemble des principaux services composant les autres lignes.

La hausse de 10,6 % des PPSMO s'explique principalement par la croissance du rendement unitaire et la progression de 3,4 points de pourcentage du coefficient d'occupation. Toutes les principales autres lignes ont affiché une amélioration des PPSMO.

Augmentation de 6,8 % des produits fret par rapport au premier semestre de 2013

Au premier semestre de 2014, les produits de 241 M\$ tirés du transport de fret ont progressé de 15 M\$ (+6,8 %) par rapport au premier semestre de 2013, en raison de la croissance de 8,9 % du trafic alors que le rendement unitaire a fléchi de 1,9 % en glissement annuel.

Le tableau ci-après présente les produits fret par région aux premiers semestres de 2014 et de 2013.

Produits fret	Premier semestre 2014 (en M\$)	Premier semestre 2013 (en M\$)	Variation (en M\$)
Lignes intérieures	31	30	1
Lignes transfrontalières	10	9	1
Lignes transatlantiques	94	81	13
Lignes transpacifiques	89	87	2
Autres	17	19	(2)
Réseau	241	226	15

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel des produits fret et des statistiques d'exploitation pour le premier semestre de 2014 par rapport à la période correspondante de 2013.

Premier semestre 2014 par rapport au premier semestre 2013	Produits fret Variation (en %)	Capacité (TME) Variation (en %)	Produits / TME Variation (en %)	Trafic (TMP) Variation (en %)	Rendement / TMP Variation (en %)
Lignes intérieures	2,6	18,5	(13,4)	23,4	(16,8)
Lignes transfrontalières	11,6	15,6	(3,5)	8,4	2,9
Lignes transatlantiques	15,6	9,0	6,1	19,2	(3,0)
Lignes transpacifiques	2,6	(0,7)	3,3	1,8	0,9
Autres	(7,8)	(1,3)	(6,6)	(10,2)	2,8
Réseau	6,8	6,2	0,5	8,9	(1,9)

La variation des produits fret par rapport au premier semestre de 2013 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'amplification de 8,9 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur tous les marchés, à l'exception des autres lignes, où la capacité a diminué en glissement annuel.
- La baisse de 1,9 % du rendement unitaire, qui rend compte des reculs du rendement sur les lignes intérieures et transatlantiques, qui se sont ressentis défavorablement de l'accroissement de la capacité à l'échelle de l'industrie et de la concurrence intense au chapitre de la tarification en regard du premier semestre de 2013. Le fléchissement du rendement unitaire a été en partie contrebalancé par l'incidence favorable du change et la croissance du rendement sur les marchés transfrontaliers et transpacifiques ainsi que les autres lignes.

Il y a lieu de se reporter à la rubrique 4, *Résultats des activités*, du présent rapport de gestion pour connaître les variations en pourcentage et en glissement annuel des produits fret, de la capacité, du trafic, du coefficient d'occupation, du rendement unitaire et des PPSMO pour le deuxième trimestre de 2014 et les quatre trimestres précédents

Hausse de 11 % des autres produits par rapport au premier semestre de 2013

Au premier semestre de 2014, les autres produits se sont chiffrés à 556 M\$, en hausse de 57 M\$ (+11 %) par rapport au premier semestre de 2013, en raison principalement de l'augmentation des produits tirés de la portion terrestre de forfaits voyages à Vacances Air Canada, du fait de la hausse des volumes passagers et de la croissance des frais liés aux passagers. Cette augmentation a été contrebalancée en partie par la baisse des produits tirés de la sous-location d'appareils, laquelle est en partie imputable à l'expiration de certains contrats de sous-location visant des appareils A340 d'Airbus.

Baisse de 2,0 % des CESMO et baisse de 3,6 % des CESMO ajustées par rapport au premier semestre de 2013

Le tableau ci-après compare les CESMO d'Air Canada pour le premier semestre de 2014 à celles du premier semestre de 2013.

(en cents par SMO)	Premiers semestres		Variation	
	2014	2013	cents	%
Carburant avions	5,34	5,13	0,21	4,1
Salaires	2,43	2,51	(0,08)	(3,2)
Charges sociales	0,74	0,90	(0,16)	(17,8)
Contrats d'achat de capacité	1,63	1,65	(0,02)	(1,2)
Redevances aéroportuaires et de navigation	1,43	1,44	(0,01)	(0,7)
Maintenance avions	1,03	1,03	-	-
Frais de vente et de distribution	0,98	0,95	0,03	3,2
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	0,75	0,90	(0,15)	(16,7)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	0,70	0,63	0,07	11,1
Locations avions	0,45	0,49	(0,04)	(8,2)
Restauration et fournitures connexes	0,42	0,42	-	-
Communications et technologies de l'information	0,29	0,29	-	-
Autres	1,39	1,59	(0,20)	(12,6)
CESMO	17,58	17,93	(0,35)	(2,0)
Retrancher :				
Charge de carburant, coûts liés à la portion terrestre des forfaits et éléments exceptionnels ^{1), 2)}	(5,92)	(5,83)	(0,09)	1,5
CESMO ajustées³⁾	11,66	12,10	(0,44)	(3,6)

1) Au premier trimestre de 2013, Air Canada a comptabilisé une perte de valeur de 24 M\$ relativement à certains appareils A340-300 d'Airbus.

2) Au deuxième trimestre de 2014, Air Canada a comptabilisé des ajustements favorables de 41 M\$ visant la charge d'impôt.

3) Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Hausse de 4 % des charges d'exploitation par rapport au premier semestre de 2013

Au premier semestre de 2014, Air Canada a inscrit des charges d'exploitation de 6 187 M\$, soit une hausse de 246 M\$ (+4 %) par rapport au premier semestre de 2013. L'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation libellées en devises (principalement en dollars américains), au premier semestre de 2014 par rapport au premier semestre de 2013, a accru les charges d'exploitation de 240 M\$ environ.

Le texte qui suit présente le résumé des principaux facteurs expliquant la variation en glissement annuel des charges d'exploitation.

Hausse de 11 % de la charge de carburant par rapport au premier semestre de 2013

Au premier semestre de 2014, la charge de carburant s'est chiffrée à 1 880 M\$, en hausse de 179 M\$ (+11 %) par rapport au premier semestre de 2013. Cette hausse en glissement annuel s'explique par l'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain en regard du premier semestre de 2013, responsable d'une augmentation de 135 M\$ et l'accroissement du volume de litres de carburant consommé, qui a donné lieu à une majoration de 71 M\$. Cette hausse a été en partie contrebalancée par l'incidence du fléchissement de 2 % des prix du carburéacteur, responsable d'une diminution de 27 M\$ de la charge de carburant au cours du premier semestre de 2014.

Le tableau ci-après présente le coût du litre de carburant et le coût économique du litre de carburant pour Air Canada pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Premiers semestres		Variation	
	2014	2013	\$	%
Charge de carburant selon les PCGR	1 880 \$	1 701 \$	179 \$	11
Ajouter : Montant net des décaissements au comptant relativement à des dérivés liés au carburant ¹⁾	1	24	(23)	(96)
Coût économique du carburant – hors PCGR²⁾	1 881 \$	1 725 \$	156 \$	9
Consommation de carburant (en milliers de litres)	2 020 876	1 938 712	82 164	4,2
Prix du litre de carburant (en cents) – selon les PCGR	93,0	87,7	5,3	6,0
Coût économique du litre de carburant (en cents) – hors PCGR ²⁾	93,1	89,0	4,1	4,6

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.

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.

Salaires et charges sociales de 1 117 M\$ au premier semestre de 2014, en baisse de 12 M\$ (-1 %) par rapport au premier semestre de 2013

Au premier semestre de 2014, les salaires totalisent 855 M\$, en hausse de 24 M\$ (+3 %) par rapport au premier semestre de 2013, du fait principalement de l'augmentation du salaire moyen et de l'accroissement des charges liées aux programmes d'intéressement à l'intention des employés. Ces augmentations ont été en partie contrebalancées par le fléchissement de 0,8 % du nombre d'équivalents temps plein (« ETP ») en regard du premier semestre de 2013.

Au premier semestre de 2014, les charges sociales se sont chiffrées à 262 M\$, en baisse de 36 M\$ (-12 %) par rapport au premier semestre de 2013, en raison des gains actuariels à l'égard des régimes d'assurance-invalidité, de la réduction des passifs des régimes de retraite étrangers et de l'effet de la hausse des taux d'actualisation qui comprime le coût des services rendus au cours de la période en ce qui a trait aux régimes de retraite à prestations définies.

Augmentation de 5 % des frais d'achat de capacité par rapport au premier semestre de 2013

Au premier semestre de 2014, les frais d'achat de capacité se sont chiffrés à 575 M\$, soit une hausse de 27 M\$ (+5 %) par rapport au premier semestre de 2013, en raison principalement de la progression du temps bloc à bloc lié aux vols exploités par Sky Regional aux termes de son contrat d'achat de capacité conclu avec Air Canada, de l'incidence défavorable du change et de la majoration des tarifs au titre du CAC de Jazz. Ces hausses ont été contrebalancées en partie par le recul du temps bloc à bloc lié aux vols exploités par Jazz aux termes du CAC de Jazz.

Augmentation de 5 % des redevances aéroportuaires et de navigation par rapport au premier semestre de 2013

Au premier semestre de 2014, les redevances aéroportuaires et de navigation se sont chiffrées à 503 M\$, en hausse de 26 M\$ (+5 %) par rapport au premier semestre de 2013, du fait en grande partie de l'ajout de cinq appareils 777 de Boeing au parc aérien en exploitation d'Air Canada, de l'incidence défavorable du change et de la majoration des tarifs dans certains emplacements. Ces augmentations ont été partiellement contrebalancées par l'incidence des modalités d'une entente conclue en octobre 2013 avec l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (« GTAA »), entente qui permet à la compagnie aérienne d'accroître sa part du trafic de correspondance mondial entre lignes internationales par le truchement de l'aéroport international Toronto Pearson de façon plus rentable.

Hausse de 5 % des charges de maintenance avions par rapport au premier semestre de 2013

Au premier semestre de 2014, les charges de maintenance avions se sont chiffrées à 361 M\$, en hausse de 18 M\$ (+5 %) par rapport au premier semestre de 2013. Cette hausse des charges de maintenance avions est principalement imputable à l'incidence des ajustements de régularisation favorables de 15 M\$ qu'avait inscrits Air Canada en 2013 alors qu'aucun ajustement de la sorte n'a été comptabilisé au premier semestre de 2014, outre l'incidence défavorable du change de 25 M\$ et l'augmentation des charges au titre de la provision liée à la maintenance du fait du reclassement de certains appareils de la location-financement à la location simple. De surcroît, au cours du premier semestre de 2014, le nombre de contrats de location d'appareils prorogés a diminué par rapport au premier semestre 2013. La prorogation retarde le moment prévu des coûts liés à l'expiration des contrats de location et prolonge la période sur laquelle les charges sont comptabilisées, ce qui comprime les charges de maintenance pour la période. Ces hausses ont été largement contrebalancées par l'incidence de la baisse du volume des activités d'entretien moteurs et de maintenance des cellules, du fait principalement du calendrier du cycle de maintenance en regard de la période correspondante de 2013.

Augmentation de 9 % des frais de vente et de distribution par rapport au premier semestre de 2013

Au premier semestre de 2014, les frais de vente et de distribution se sont chiffrés à 346 M\$, en hausse de 30 M\$ (+9 %) par rapport au premier semestre de 2013, du fait de la croissance de 5,5 % des produits passages. L'augmentation des frais de vente et de distribution s'explique principalement par l'incidence de l'amplification du volume de transactions avec les fournisseurs du système mondial de distribution ainsi que la hausse des frais de traitement par carte de crédit, lesquels frais concordent avec la croissance des ventes et des produits. L'incidence défavorable du change a également été un facteur.

Baisse de 12 % de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur par rapport au premier semestre de 2013

Au premier semestre de 2014, la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur s'est chiffrée à 263 M\$, en baisse de 37 M\$ (-12 %) par rapport au premier semestre de 2013.

Au cours du premier semestre de 2013, Air Canada a comptabilisé une perte de valeur de 24 M\$ qui avait trait à certains appareils A340-300 d'Airbus (aucun n'étant exploité par Air Canada) alors qu'aucune perte analogue n'a été inscrite au premier semestre de 2014.

L'incidence de l'ajout de cinq appareils 777 de Boeing et de deux appareils 787 de Boeing au parc aérien en exploitation de la compagnie aérienne a été plus que contrebalancée par le fait que certaines activités d'entretien moteurs et de maintenance des cellules sont désormais entièrement amorties, la cession d'appareils A340-300 d'Airbus (aucun n'étant exploité par Air Canada), outre la cession d'appareils CRJ-100 (antérieurement loués et exploités par Jazz), ainsi que la contraction de la dotation aux amortissements relativement aux programmes de reconditionnement de cabine de la compagnie aérienne.

Hausse de 18 % des coûts liés à la portion terrestre des forfaits par rapport au premier semestre de 2013

Au premier semestre de 2014, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada se sont chiffrés à 247 M\$, en hausse de 38 M\$ (+18 %) par rapport au premier semestre de 2013. Cette augmentation des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada est imputable surtout à l'amplification des volumes passagers. L'incidence défavorable du change a également contribué à l'augmentation en glissement annuel.

Baisse de 3 % des coûts de location avions par rapport au premier semestre de 2013

Au premier semestre de 2014, les coûts de location avions se sont élevés à 157 M\$, en baisse de 5 M\$ (-3 %) par rapport à la période correspondante de 2013. La baisse des coûts de location avions imputable à des tarifs plus favorables au renouvellement de contrats de location a été largement annulée par l'incidence défavorable du change de 12 M\$.

Diminution de 6 % des autres charges d'exploitation par rapport au premier semestre de 2013

Au premier semestre de 2014, les autres charges d'exploitation se sont chiffrées à 489 M\$, en baisse de 33 M\$ (-6 %) par rapport au premier semestre de 2013, du fait essentiellement de la comptabilisation d'ajustements favorables de 41 M\$ visant la charge d'impôt au premier semestre de 2014 alors qu'aucun ajustement analogue n'avait été inscrit au premier semestre de 2013. En outre, des coûts de démarrage exceptionnels liés au transfert d'appareils 175 d'Embraer à Sky Regional avaient été engagés au premier semestre de 2013 alors qu'aucun coût analogue n'a été comptabilisé au premier semestre de 2014. Cette diminution a été en partie contrebalancée par la hausse des charges liées aux services d'escale du fait qu'Air Canada a procédé à l'externalisation de ses activités à Londres à un tiers fournisseur, l'augmentation des vols internationaux et l'incidence défavorable du change. Bien que les charges liées à l'initiative d'externalisation de la compagnie aérienne à Londres soient comprises dans les services d'escale, les économies issues de cette initiative sont imputées aux autres charges, comme les salaires et charges sociales, et elles se traduisent par une réduction nette dans l'ensemble.

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

(en millions de dollars canadiens)	Premiers semestres		Variation	
	2014	2013	\$	%
Services d'escale	111 \$	94 \$	17 \$	18
Location et entretien d'immeubles	75	65	10	15
Frais d'équipages	67	61	6	10
Frais et services divers	60	68	(8)	(12)
Autres frais résiduels	176	234	(58)	(25)
Autres charges d'exploitation	489 \$	522 \$	(33) \$	(6)

Charges autres que d'exploitation de 301 M\$ au premier semestre de 2014 contre 351 M\$ au premier semestre de 2013

Le tableau ci-après fournit une ventilation des charges autres que d'exploitation pour les périodes indiquées :

(en millions de dollars canadiens)	Premiers semestres		Variation
	2014	2013	\$
Perte de change	(121) \$	(114) \$	(7) \$
Produits d'intérêts	18	15	3
Charges d'intérêts	(158)	(150)	(8)
Intérêts incorporés	15	21	(6)
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(68)	(104)	36
Dérivés liés au carburant et autres dérivés	21	(15)	36
Autres	(8)	(4)	(4)
Total des charges autres que d'exploitation	(301) \$	(351) \$	50 \$

La variation des charges autres que d'exploitation par rapport au premier semestre de 2013 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La perte de change, liée principalement à la dette à long terme libellée en dollars américains, qui s'est chiffrée à 121 M\$ au premier semestre de 2014, contre une perte de change de 114 M\$ au premier semestre de 2013. Une perte à la réévaluation latente de 93 M\$ liée aux dérivés de changes ainsi que la perte à la réévaluation de 25 M\$ liée aux réserves de trésorerie en dollars américains ont été inscrites au premier semestre de 2014. Se reporter à la rubrique 9, *Instruments financiers et gestion du risque*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- La baisse de 36 M\$ du coût financier net au titre des avantages du personnel, attribuable principalement à l'incidence de la réduction du passif au titre des régimes de retraite, en partie contrebalancée par l'effet de la contraction du taux d'actualisation.

- Les profits découlant de dérivés liés au carburant et d'autres instruments dérivés se sont chiffrés à 21 M\$ au premier semestre de 2014, contre des pertes de 15 M\$ au premier semestre de 2013. Se reporter à la rubrique 9, *Instruments financiers et gestion du risque*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

6. PARC AÉRIEN

Parc aérien principal et Air Canada rouge

Le tableau qui suit présente le nombre d'appareils composant le parc en exploitation d'Air Canada au 30 juin 2014 et au 31 décembre 2013, ainsi que le parc en exploitation projeté d'Air Canada, y compris les appareils qu'Air Canada rouge exploite actuellement ou prévoit exploiter, aux 31 décembre 2014, 2015 et 2016.

	Réel			Projeté					
	31 décembre 2013	Modifications apportées pour le premier semestre de 2014	30 juin 2014	Modifications apportées pour le reste de 2014	31 décembre 2014	Modifications apportées pour 2015	31 décembre 2015	Modifications apportées pour 2016	31 décembre 2016
Parc aérien principal									
787-8 de Boeing	-	2	2	4	6	2	8	1	9
787-9 de Boeing	-	-	-	-	-	3	3	8	11
777-300 de Boeing	16	1	17	-	17	-	17	-	17
777-200 de Boeing	6	-	6	-	6	-	6	-	6
767-300 de Boeing	27	(6)	21	-	21	(4)	17	(4)	13
A330-300 d'Airbus	8	-	8	-	8	-	8	-	8
A321 d'Airbus ¹⁾	10	-	10	-	10	-	10	5	15
A320 d'Airbus ¹⁾	41	-	41	-	41	5	46	-	46
A319 d'Airbus	30	(11)	19	(1)	18	-	18	(5)	13
190 d'EMBRAER	45	-	45	-	45	(10)	35	(10)	25
Total – parc aérien principal	183	(14)	169	3	172	(4)	168	(5)	163
Air Canada rouge									
767-300 de Boeing	2	6	8	-	8	4	12	4	16
A319 d'Airbus	8	11	19	1	20	-	20	5	25
Total – Air Canada rouge	10	17	27	1	28	4	32	9	41
Total parc aérien principal et Air Canada rouge	193	3	196	4	200	-	200	4	204

1) Air Canada compte remplacer 20 appareils 190 d'Embraer par 10 moyens-porteurs loués plus gros. En date du présent rapport de gestion, le type d'appareil de remplacement n'a pas encore été déterminé; uniquement à des fins d'illustration, Air Canada suppose qu'il s'agira de cinq appareils A320 d'Airbus et de cinq appareils A321 d'Airbus.

Le 31 mars 2014, la Société a conclu une entente avec The Boeing Company (« Boeing ») visant l'achat d'appareils 737 MAX de Boeing afin de remplacer ses appareils moyens-porteurs. Se reporter à la rubrique 7.6, *Dépenses d'investissement et contrats de financement connexes*, du présent rapport de gestion pour obtenir un complément d'information. Le renouvellement du parc de moyens-porteurs au moyen d'appareils davantage écoénergétiques est une composante clé du programme de transformation des coûts que met en oeuvre Air Canada. Dans le cadre de la commande visant les appareils 737 MAX de Boeing, Boeing achètera 20 des 45 appareils 190 d'Embraer faisant partie du parc de la compagnie aérienne. Les appareils 190 d'Embraer qui sont retirés du parc aérien seront initialement remplacés par un nombre moindre d'appareils moyens-porteurs loués plus gros, jusqu'à ce que la compagnie aérienne prenne

livraison des appareils 737 MAX de Boeing. Air Canada a également évalué ses options relativement aux 25 appareils 190 d'Embraer restants et, après une analyse exhaustive, elle a décidé de continuer à les exploiter à l'intérieur de son parc principal de moyens-porteurs.

Air Canada Express

Le tableau qui suit présente, au 30 juin 2014, le nombre d'appareils qu'exploitent Jazz, Sky Regional et d'autres compagnies aériennes, pour le compte d'Air Canada, sous la bannière Air Canada Express, aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada. Aucun changement n'est prévu au parc aérien sous la bannière Air Canada Express du 30 juin au 31 décembre 2014.

	Au 30 juin 2014			
	Jazz	Sky Regional	Autres	Total
175 d'EMBRAER	–	15	–	15
CRJ-100	–	–	5	5
CRJ-200	25	–	–	25
CRJ-705	16	–	–	16
Dash 8-100	34	–	–	34
Dash 8-300	26	–	–	26
Dash 8-400	21	5	–	26
Beech 1900	–	–	17	17
Total - Air Canada Express	122	20	22	164

7. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL

7.1. Liquidité

Air Canada gère ses besoins de liquidité grâce à diverses stratégies, notamment en s'efforçant d'améliorer les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, en concluant des engagements de financement pour les appareils nouveaux et actuels ainsi qu'en exécutant d'autres activités de financement.

Les besoins de liquidité se rapportent principalement à la nécessité de remplir les obligations liées aux passifs financiers, aux engagements d'immobilisations, aux activités courantes, aux obligations contractuelles et autres (y compris les obligations de capitalisation des régimes de retraite) et aux clauses restrictives des ententes concernant les cartes de crédit et autres ententes. Il y a lieu de se reporter aux rubriques 7.6, 7.7 et 7.8 du présent rapport de gestion pour des renseignements sur les engagements d'immobilisations, les obligations de capitalisation des régimes de retraite et les obligations contractuelles d'Air Canada. Au 30 juin 2014, les liquidités non soumises à restrictions s'élevaient à 2 954 M\$ (constituées de trésorerie et de placements à court terme de 2 615 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 339 M\$), en regard de liquidités non soumises à restrictions de 2 139 M\$ (constituées de trésorerie et de placements à court terme de 2 107 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 32 M\$ au 30 juin 2013). En ce qui concerne la gestion du risque de liquidité, le principal objectif d'Air Canada est de maintenir un niveau de liquidités non soumises à restrictions d'au moins 1,7 G\$.

7.2. Situation financière

Le tableau ci-après présente l'état résumé consolidé de la situation financière d'Air Canada au 30 juin 2014 et au 31 décembre 2013.

(en millions de dollars canadiens)	30 juin 2014	31 décembre 2013	Variation (en \$)
Actif			
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	2 615 \$	2 208 \$	407 \$
Autres actifs courants	1 204	1 080	124
Actif courant	3 819	3 288	531
Immobilisations corporelles	5 584	5 073	511
Immobilisations incorporelles	303	304	(1)
Goodwill	311	311	-
Dépôts et autres actifs	505	494	11
Total de l'actif	10 522 \$	9 470 \$	1 052 \$
Passif			
Passif courant	4 045 \$	3 190 \$	855 \$
Dette à long terme et contrats de location-financement	4 324	3 959	365
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	2 944	2 687	257
Provisions liées à la maintenance	689	656	33
Autres passifs non courants	342	375	(33)
Total du passif	12 344	10 867	1 477
Total des capitaux propres	(1 822)	(1 397)	(425)
Total du passif et des capitaux propres	10 522 \$	9 470 \$	1 052 \$

Dans le présent rapport de gestion, les mouvements des actifs courants et passifs courants sont décrits à la rubrique 7.4, *Fonds de roulement*, alors que la dette à long terme et les contrats de location-financement sont examinés aux rubriques 7.3, 7.5 et 7.8.

Au 30 juin 2014, les immobilisations corporelles se chiffraient à 5 584 M\$, soit 511 M\$ de plus qu'au 31 décembre 2013. L'augmentation des immobilisations corporelles résulte surtout des achats d'immobilisations corporelles de 715 M\$ au premier semestre de 2014, en partie compensés par l'effet de la dotation aux amortissements de 241 M\$. Les achats d'immobilisations corporelles comprenaient des achats d'équipement de vol de 420 M\$, montant qui visait un appareil 777-300ER de Boeing et deux appareils 787-8 de Boeing, livrés en février, mai et juin 2014, respectivement, des dépôts sur acquisitions et des immobilisations en développement de 181 M\$, ainsi que des charges de maintenance immobilisées de 69 M\$.

Au 30 juin 2014, le passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel a augmenté de 257 M\$ par rapport au 31 décembre 2013, principalement en raison de la baisse du taux d'actualisation employé pour calculer le passif, largement contrebalancée par des gains actuariels sur la valeur de marché des actifs du régime, qui a donné lieu à une perte nette de 293 M\$ imputée aux autres éléments du résultat global au premier semestre de 2014. Au 30 juin 2014, une tranche de 70 % du passif des régimes de retraite est assortie de produits de placement à revenu fixe afin d'atténuer une tranche significative du risque de taux d'intérêt (taux d'actualisation). Des cotisations de 206 M\$ ont été versées au titre de la capitalisation des régimes de retraite au premier semestre de 2014. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 9.7, *Obligations de capitalisation des régimes de retraite*, du rapport de gestion de 2013 d'Air Canada daté du 12 février 2014 pour un complément d'information sur les obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada.

7.3. Dette nette ajustée

Le tableau ci-après présente les soldes de la dette nette ajustée d'Air Canada au 30 juin 2014 et au 31 décembre 2013.

(en millions de dollars canadiens)	30 juin 2014	31 décembre 2013	Variation (en \$)
Total de la dette à long terme et des contrats de location-financement	4 324 \$	3 959 \$	365 \$
Partie courante de la dette à long terme et des contrats de location-financement	409	374	35
Total de la dette à long terme et des contrats de location-financement, y compris la partie courante	4 733	4 333	400
Moins trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	(2 615)	(2 208)	(407)
Dette nette	2 118 \$	2 125 \$	(7) \$
Contrats de location simple immobilisés ¹⁾	2 191	2 226	(35)
Dette nette ajustée	4 309 \$	4 351 \$	(42) \$
BAIIALA (à l'exclusion des modifications du régime d'avantages du personnel) (12 derniers mois)	1 506 \$	1 433 \$	73 \$
Ratio dette nette ajustée-BAIIALA	2,9	3,0	(0,1)

1) La dette nette ajustée est une mesure financière hors 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 7,0 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 se sont élevés à 313 M\$ pour la période de 12 mois close le 30 juin 2014 et à 318 M\$ pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2013.

Au 30 juin 2014, la dette à long terme, y compris la partie courante, et les contrats de location-financement se chiffraient à 4 733 M\$, en hausse de 400 M\$ par rapport au 31 décembre 2013. Cette augmentation est imputable aux nouveaux emprunts de 784 M\$ compensés par des remboursements de 390 M\$ sur la dette. Au cours du premier semestre de 2014, Air Canada a réalisé un placement privé de billets non garantis de premier rang à 7,75 % échéant en 2021 d'un capital de 400 M\$ US, qui est décrit ci-après. En outre, Air Canada a pris livraison du cinquième et dernier appareil 777-300ER de Boeing qui a été financé au moyen du placement privé de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel (décrit plus amplement dans le rapport de gestion de 2013 d'Air Canada daté du 12 février 2014), ainsi que des deux premiers des 37 appareils 787 de Boeing, financés avec l'appui de l'Export-Import Bank of the United States (l'« EXIM »). Il y a lieu de se reporter à la rubrique 7.6, *Dépenses d'investissement et contrats de financement connexes*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard. Les remboursements sur la dette comprenaient un remboursement facultatif de 182 M\$ en vue d'éliminer l'encours d'une facilité de prêt renouvelable. La facilité demeure à la disposition de la Société, avec un montant pouvant être prélevé de 232 M\$.

Au 30 juin 2014, la dette nette ajustée s'établit à 4 309 M\$, en baisse de 42 M\$ par rapport au 31 décembre 2013, du fait principalement de l'augmentation des soldes de trésorerie, largement compensée par la hausse de la dette à long terme et des contrats de location-financement.

Au 30 juin 2014, le ratio dette nette ajustée-BAILALA s'est établi à 2,9 alors qu'il était de 3,0 au 31 décembre 2013. Ce ratio permet à Air Canada de gérer le risque lié au levier financier en vue de maintenir ce ratio en deçà de 3,5.

Au 30 juin 2014, le coût moyen pondéré du capital (« CMPC ») d'Air Canada s'établissait à environ 9,7 %. Le CMPC est une mesure établie par la direction, qui correspond au coût du capital, estimé à 20 %, et au coût moyen des emprunts et des contrats de location-financement, estimé à 5,8 %.

Financement non garanti

En avril 2014, Air Canada a réalisé un placement privé de billets non garantis de premier rang à 7,75 % échéant en 2021 d'un capital de 400 M\$ US (les « billets »). Air Canada a tiré un produit net d'environ 432 M\$ de la vente des billets. Les billets ont été vendus au pair et sont assortis d'intérêts payables deux fois par année. Les billets constituent des obligations non garanties de premier rang d'Air Canada et sont garantis à titre d'obligations de premier rang sans nantissement par l'une des filiales d'Air Canada.

7.4. 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 2014 et au 31 décembre 2013.

(en millions de dollars canadiens)	30 juin 2014	31 décembre 2013	Variation (en \$)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	2 615 \$	2 208 \$	407 \$
Créances clients	761	589	172
Autres actifs courants	443	491	(48)
Dettes fournisseurs et charges à payer	(1 353)	(1 129)	(224)
Produits passages perçus d'avance	(2 283)	(1 687)	(596)
Partie courante de la dette à long terme et des contrats de location-financement	(409)	(374)	(35)
Fonds de roulement, montant net	(226) \$	98 \$	(324) \$

Au 30 juin 2014, le montant des liquidités non soumises à restrictions se chiffrait à 2 615 M\$, en hausse de 407 M\$, en grande partie du fait de l'incidence du produit du placement des billets non garantis de premier rang réalisé au cours du deuxième trimestre de 2014. Le montant net du fonds de roulement négatif de 226 M\$ au 30 juin 2014 représente une détérioration de 324 M\$ par rapport au 31 décembre 2013. Cette régression s'explique en grande partie par l'incidence des dépenses d'investissement de 732 M\$ (ou 374 M\$, déduction faite du montant de financement prélevé à la livraison du cinquième et dernier appareil 777-300ER de Boeing et de deux appareils 787-7 de Boeing durant le premier semestre de 2014), les cotisations de 206 M\$ au titre de la capitalisation des régimes de retraite, en partie contrebalancées par l'incidence des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation au premier semestre de 2014.

L'accroissement des créances clients et des produits passages perçus d'avance provient de la croissance saisonnière de la demande à l'orée du troisième trimestre pour Air Canada. L'augmentation des dettes fournisseurs comprend l'incidence de la croissance saisonnière sur les charges d'exploitation ainsi qu'un passif évalué à la valeur de marché de 112 M\$ lié aux dérivés de change, comme il est décrit plus avant à la rubrique 9, *Instruments financiers et gestion du risque*, du présent rapport de gestion.

7.5. 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		
	2014	2013	Variation (en \$)	2014	2013	Variation (en \$)
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	386 \$	411 \$	(25) \$	730 \$	672 \$	58 \$
Produits des emprunts	626	149	477	784	162	622
Réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement	(348)	(219)	(129)	(390)	(315)	(75)
Autres	-	(15)	15	-	(15)	15
Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement	278	(85)	363	394	(168)	562
Placements à court terme	(264)	(95)	(169)	(294)	(78)	(216)
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(422)	(264)	(158)	(732)	(378)	(354)
Produit de la vente d'actifs	1	4	(3)	3	8	(5)
Autres	7	(30)	37	10	(20)	30
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'investissement	(678)	(385)	(293)	(1 013)	(468)	(545)
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(14)	(59)	45	111	36	75
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	875	849	26	750	754	(4)
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période	861 \$	790 \$	71 \$	861 \$	790 \$	71 \$

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		
	2014	2013	Variation (en \$)	2014	2013	Variation (en \$)
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	386 \$	411 \$	(25) \$	730 \$	672 \$	58 \$
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(422)	(264)	(158)	(732)	(378)	(354)
Flux de trésorerie disponibles¹⁾	(36) \$	147 \$	(183) \$	(2) \$	294 \$	(296) \$

1) Les flux de trésorerie disponibles constituent une mesure financière hors PCGR utilisée par Air Canada qui pourrait ne pas être 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 disponibles

Les flux de trésorerie disponibles négatifs de 36 M\$ au deuxième trimestre de 2014 rendent compte d'une détérioration de 183 M\$ en regard du deuxième trimestre de 2013. Les dépenses d'investissement ont crû de 158 M\$ au deuxième trimestre de 2014 et tenaient compte de l'acquisition de deux appareils 787 de Boeing. De plus, les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation ont reculé de 25 M\$, baisse largement imputable à la diminution de 46 M\$ de la trésorerie découlant du fonds de roulement, en raison du calendrier des paiements au titre du carburéacteur en regard du trimestre correspondant de 2013.

Au premier semestre de 2014, les flux de trésorerie disponibles ont diminué de 296 M\$ par rapport au premier semestre de 2013. La diminution des flux de trésorerie disponibles est imputable à l'accroissement de 354 M\$ des dépenses d'investissement, lequel s'explique surtout par l'acquisition d'un appareil 777-300ER de Boeing au premier trimestre de 2014 et de deux appareils 787 de Boeing livrés au deuxième trimestre de 2014. L'effet des dépenses d'investissement

supplémentaires en glissement annuel a été en partie annulé par l'augmentation de 58 M\$ des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation. L'augmentation de 58 M\$ des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation est imputable à la croissance du bénéfice net ajusté ainsi qu'à la progression des produits passages perçus d'avance en glissement annuel.

Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement

Le produit tiré des emprunts s'est chiffré à 626 M\$ au deuxième trimestre de 2014 et à 784 M\$ pour le premier semestre de 2014. Au deuxième trimestre et premier semestre de 2014, la réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement s'élevait à 348 M\$ et à 390 M\$, respectivement. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 7.3, *Dette nette ajustée*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information relativement aux activités de financement.

7.6. Dépenses d'investissement et contrats de financement connexes

Appareils et financement connexe

L'analyse et l'information présentée relativement aux appareils d'Air Canada et au financement et engagements connexes sont en date du 30 juin 2014 et ne tiennent pas compte de la livraison en juillet 2014 du troisième appareil 787 de Boeing faisant l'objet de commande ferme, financé à hauteur de 85 % grâce à l'appui de l'EXIM; par conséquent, l'analyse et l'information présentée sont fournies comme si ce troisième appareil 787 de Boeing faisant l'objet de commande ferme n'avait pas été livré ni financé.

Au 31 décembre 2013, Air Canada avait en cours des engagements auprès de Boeing visant l'acquisition de 37 appareils 787. Les six premiers appareils devaient être livrés en 2014, deux l'ayant été au deuxième trimestre, et les 31 autres, entre 2015 et 2019. Air Canada détient aussi des options d'achat visant 13 appareils 787 de Boeing (qui lui permettent d'acheter des appareils selon des prix et des modalités de livraison établis au préalable) ainsi que des droits d'achat visant 10 appareils 787 de Boeing (qui lui permettent d'acheter des appareils selon les prix courants à la date concernée). En outre, Air Canada détient des droits d'achat visant 13 appareils 777 de Boeing (qui lui permettent d'acheter des appareils selon des prix établis au préalable). Deux des 37 appareils 787 de Boeing ont été livrés en mai et en juin 2014. Une tranche de 85 % des livraisons du deuxième trimestre a été financée grâce à l'appui de l'EXIM. En février 2014, Air Canada a pris livraison du dernier des cinq appareils 777-300ER de Boeing qu'elle a acquis. Ces appareils ont été financés au moyen du produit tiré du placement privé de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel décrit plus amplement à la rubrique 7.6 du rapport de gestion de 2013 d'Air Canada daté du 12 février 2014.

Au premier trimestre de 2014, Air Canada a conclu une entente avec Boeing visant l'achat d'appareils 737 MAX de Boeing. L'entente porte sur des commandes fermes de 33 appareils 737 MAX 8 et de 28 appareils 737 MAX 9, assorties du droit de substituer entre eux ces modèles ainsi que d'en remplacer par des appareils 737 MAX 7 de Boeing. L'entente prévoit aussi des options d'achat visant 18 appareils et certains droits d'achat visant 30 appareils supplémentaires. La livraison des deux premiers appareils est prévue pour 2017 et le calendrier de livraison des autres appareils s'échelonne entre 2018 et 2021, les parties se réservant le droit de reporter ou de devancer les livraisons.

Air Canada a des engagements de financement, subordonnés à certaines conditions, relativement à 61 des appareils 737 MAX de Boeing faisant l'objet de commandes fermes. L'engagement porte sur le financement, à hauteur de 80 %, du prix des appareils à la livraison. Son échéance est de 10 ans, et les modalités de remboursement sont assimilables à celles d'un emprunt hypothécaire.

Sous réserve de certaines conditions, Air Canada a également des engagements de financement visant au plus 29 des 35 appareils 787 de Boeing faisant encore l'objet de commandes fermes. Ces engagements comprennent les engagements finaux de l'EXIM, conditionnels à la finalisation de la documentation et au respect d'autres conditions, relativement au financement de trois autres appareils 787 de Boeing dont la livraison est prévue pour 2014, ainsi que des engagements de financement préliminaires de l'EXIM relativement à deux autres appareils 787 de Boeing.

Les modalités de financement d'engagements fermes (subordonnées à certaines conditions) pour les 24 engagements de financement restants des 29 relatifs aux appareils 787 de Boeing sont les suivantes. Dans le cas de 22 appareils 787, les modalités de financement visent 80 % du prix à la livraison. L'emprunt est remboursable par versements répartis de façon linéaire sur 12 ans. Dans le cas des deux autres appareils 787 de Boeing, l'engagement porte sur le financement, à hauteur de 90 %, des dépenses d'investissement. Son échéance est de 15 ans, et les modalités de remboursement sont

assimilables à celles d'un emprunt hypothécaire avec versements égaux de capital et d'intérêts échelonnés jusqu'à l'échéance.

Certains engagements de financement relatifs aux appareils 787 de Boeing et(ou)aux appareils 737 MAX de Boeing seront réduits en fonction de la répartition établie par Air Canada; les détails de ces réductions ne sont toutefois pas encore déterminés. Compte tenu de la réduction estimative du financement, le total des engagements de financement relatifs à ces appareils, les engagements de l'EXIM compris, sera d'au moins 4,4 G\$.

En vue d'améliorer les paramètres économiques associés au parc actuel d'appareils long-courriers 777 de Boeing de la compagnie aérienne et de fournir aux clients un produit homogène pour ses nouveaux 787 Dreamliner de Boeing, Air Canada prévoit reconfigurer en version haute densité 12 appareils 777-300ER et six appareils 777-200LR de Boeing. Il s'agit d'ajouter une classe Économique Privilège et de remettre à neuf la Classe affaires internationale pour qu'elle corresponde aux normes de l'appareil 787 de Boeing. Destinée à comprimer les coûts unitaires, cette reconfiguration vise à permettre à Air Canada d'être plus concurrentielle tout en offrant un produit harmonisé pour l'ensemble de son parc international de gros-porteurs 777 de Boeing. Le projet de reconfiguration devrait débiter à la fin de 2015 et être achevé au deuxième semestre de 2016. Les dépenses d'investissement liées à ce programme de reconfiguration sont incluses dans le tableau ci-après.

Engagements d'immobilisations

Comme indiqué dans le tableau ci-après, le coût global estimatif des futurs appareils 787 et 737 MAX de Boeing en commande ferme et des autres immobilisations faisant l'objet d'un engagement était, au 30 juin 2014, d'environ 7 844 M\$.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2014	2015	2016	2017	2018	Par la suite	Total
Dépenses projetées et faisant l'objet d'un engagement	561 \$	957 \$	1 305 \$	1 621 \$	1 376 \$	2 024 \$	7 844 \$
Dépenses projetées, planifiées, mais ne faisant pas l'objet d'un engagement	6	234	211	269	288	non disponible	non disponible
Activités de maintenance immobilisées projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement ¹⁾	81	151	159	109	109	non disponible	non disponible
Total des dépenses projetées²⁾	648 \$	1 342 \$	1 675 \$	1 999 \$	1 773 \$	non disponible	non disponible

1) Le tableau ci-dessus rend compte de certaines activités de maintenance, immobilisées selon les IFRS. Les montants au titre des activités de maintenance immobilisées futures pour 2018 et par la suite ne sont pas encore déterminables; toutefois, ils sont estimés à 109 M\$ par année pour 2018.

2) Les montants en dollars américains ont été convertis au cours du change de clôture en vigueur le 30 juin 2014, soit 1 \$ US pour 1,0670 \$ 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 2014.

7.7. Obligations de capitalisation des régimes de retraite

D'après les évaluations actuarielles effectuées au deuxième trimestre de 2014, l'excédent de solvabilité des régimes de retraite agréés au Canada de la Société au 1^{er} janvier 2014 s'établissait à 89 M\$ alors que le déficit de solvabilité se chiffrait à 3,7 G\$ au 1^{er} janvier 2013. L'élimination de ce déficit de 3,7 G\$ et l'excédent obtenu résultent en grande partie des facteurs suivants : (i) un rendement du capital investi de 13,8 % en 2013, (ii) la mise en œuvre de modifications visant les prestations de retraite qui a réduit le déficit de solvabilité d'environ 970 M\$, (iii) les cotisations de 225 M\$ versées par Air Canada pour 2013 au titre du déficit de solvabilité et (iv) l'application d'un taux d'actualisation prescrit de 3,9 % pour calculer les futures obligations de capitalisation des régimes de retraite.

Il y a lieu de se reporter à la rubrique 9.7, *Obligations de capitalisation des régimes de retraite*, du rapport de gestion de 2013 d'Air Canada daté du 12 février 2014 pour un complément d'information à l'égard des obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada.

7.8. Obligations contractuelles

Le tableau ci-après présente les obligations de paiement d'intérêts et de capital à l'égard de la dette à long terme et les contrats de location-financement d'Air Canada, au 30 juin 2014. Le tableau rend compte des obligations liées à la dette à long terme et des obligations au titre des intérêts relativement au placement privé de billets à 7,75 % échéant en 2021 d'un capital de 400 M\$ US décrit plus en détail à la rubrique 7.3, *Dette nette ajustée*, du présent rapport de gestion.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2014	2015	2016	2017	2018	Par la suite	Total
<i>Capital</i>							
Obligations liées à la dette à long terme	155 \$	377 \$	341 \$	453 \$	436 \$	2 751 \$	4 513 \$
Obligations liées aux contrats de location-financement	31	61	26	27	30	123	298
Total des obligations liées au capital	186 \$	438 \$	367 \$	480 \$	466 \$	2 874 \$	4 811 \$
<i>Intérêts</i>							
Obligations liées à la dette à long terme	126	240	221	226	178	280	1 271
Obligations liées aux contrats de location-financement	14	23	19	16	13	37	122
Total des obligations liées aux intérêts	140 \$	263 \$	240 \$	242 \$	191 \$	317 \$	1 393 \$
Total des obligations de paiement liées à la dette à long terme et aux contrats de location-financement	326 \$	701 \$	607 \$	722 \$	657 \$	3 191 \$	6 204 \$
Obligations liées aux contrats de location simple	189 \$	320 \$	268 \$	239 \$	206 \$	437 \$	1 659 \$
Dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements	561 \$	957 \$	1 305 \$	1 621 \$	1 376 \$	2 024 \$	7 844 \$
Total des obligations^{1), 2)}	1 076 \$	1 978 \$	2 180 \$	2 582 \$	2 239 \$	5 652 \$	15 707 \$

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 autres passifs non courants en raison surtout de l'incertitude entourant le calendrier des flux de trésorerie et des éléments hors trésorerie.

2) Le tableau ci-dessus ne tient pas compte de l'engagement non annulable minimal futur aux termes du CAC de Jazz de 801 M\$ pour l'exercice 2014, ni de l'engagement non annulable minimal futur aux termes de contrats d'achat de capacité avec d'autres transporteurs régionaux de 109 M\$ pour l'exercice 2014 ou encore de l'engagement annuel minimal visant l'achat de milles Aéroplan^{MD} de la part d'Aéroplan de 218 M\$ pour l'exercice 2014. Les engagements pour 2015 et par la suite ne sont pas encore arrêtés.

7.9. 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 :

	Nombre d'actions		
	31 juillet 2014	30 juin 2014	31 décembre 2013
Actions émises et en circulation			
Actions à droit de vote variable de catégorie A	42 280 221	41 805 365	26 577 512
Actions à droit de vote de catégorie B	243 840 767	244 294 844	257 954 927
Total des actions émises et en circulation	286 120 988	286 100 209	284 532 439
Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises			
Actions détenues en fiducie dans le cadre des programmes de primes aux employés	-	-	1 337 377
Options sur actions	10 802 500	10 823 279	10 079 694
Total des actions pouvant être émises	10 802 500	10 823 279	11 417 071
Total des actions en circulation et pouvant être émises	296 923 488	296 923 488	295 949 510

Résultat par action

Le tableau qui suit fait état des données relatives aux actions utilisées dans le calcul du résultat par action - de base et le résultat par action - dilué :

(en millions)	Deuxièmes trimestres		Premiers semestres	
	2014	2013	2014	2013
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation - de base	286	275	286	275
Effet dilutif potentiel	7	8	7	8
compte non tenu de l'effet antidilutif	-	(8)	(7)	(8)
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation - dilué	293	275	286	275

8. 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)	2012		2013				2014	
	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2
Produits opérationnels	3 326 \$	2 839 \$	2 952 \$	3 057 \$	3 479 \$	2 894 \$	3 065 \$	3 305 \$
Carburant avions	963	821	870	831	1 002	831	918	962
Coûts de propriété (LAA) ^{1), 2)}	255	236	251	211	210	224	209	211
Autres charges d'exploitation ^{3), 4)}	1 685	1 735	1 937	1 841	1 851	1 704	2 000	1 887
Charges d'exploitation	2 903	2 792	3 058	2 883	3 063	2 759	3 127	3 060
Bénéfice (perte) d'exploitation	423	47	(106)	174	416	135	(62)	245
Total des produits (charges) autres que d'exploitation⁵⁾	(64)	(107)	(154)	(197)	(125)	(141)	(279)	(22)
Impôts sur le résultat	-	-	-	-	8	-	-	-
Bénéfice net (perte nette)	359 \$	(60) \$	(260) \$	(23) \$	299 \$	(6) \$	(341) \$	223 \$
Résultat dilué par action	1,28 \$	(0,22) \$	(0,95) \$	(0,09) \$	1,05 \$	(0,02) \$	(1,20) \$	0,75 \$
BAIIALA à l'exclusion des modifications du régime d'avantages du personnel^{3), 6)}	551 \$	283 \$	145 \$	385 \$	626 \$	277 \$	147 \$	456 \$
BAIIALA⁶⁾	678 \$	283 \$	145 \$	385 \$	626 \$	359 \$	147 \$	456 \$
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée)⁷⁾	229 \$	(5) \$	(143) \$	115 \$	365 \$	3 \$	(132) \$	139 \$
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) dilué par action⁷⁾	0,82 \$	(0,02) \$	(0,52) \$	0,41 \$	1,29 \$	0,01 \$	(0,46) \$	0,47 \$

1) LAA s'entend de la combinaison de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeurs et des coûts de location d'appareils.

2) Au premier trimestre de 2013, Air Canada a comptabilisé une perte de valeur de 24 M\$ relativement à certains appareils A340-300 d'Airbus.

3) Au quatrième trimestre de 2013, Air Canada a inscrit une diminution des charges d'exploitation de 82 M\$ au titre des modifications apportées aux modalités liées à la retraite anticipée aux termes des régimes de retraite à prestations définies. Au troisième trimestre de 2012, Air Canada a inscrit une diminution des charges d'exploitation de 127 M\$ au titre des modifications apportées aux clauses de la convention collective conclue avec l'APAC relativement à l'âge du départ à la retraite.

4) Au deuxième trimestre de 2014, Air Canada a comptabilisé des ajustements favorables de 41 M\$ visant la charge d'impôt.

5) Au troisième trimestre de 2013, Air Canada a inscrit une charge d'intérêts de 95 M\$ relativement au rachat de ses billets garantis de premier rang devant échoir en 2015 et en 2016.

6) 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 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

7) Le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) et le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) par action – dilué(e) ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Le tableau ci-après résume les principales statistiques d'exploitation trimestrielles d'Air Canada pour les huit derniers trimestres.

	2012		2013				2014	
	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2
Passagers-milles payants (en millions)	16 258	12 574	13 087	14 093	16 726	12 882	13 466	15 495
Sièges-milles offerts (en millions)	18 835	15 484	16 164	16 972	19 404	16 033	16 774	18 413
Coefficient d'occupation (en %)	86,3	81,2	81,0	83,0	86,2	80,3	80,3	84,2
PPSMO (en cents)	15,9	16,0	15,4	16,0	16,2	15,7	15,3	15,9
CESMO (à l'exclusion des modifications du régime d'avantages du personnel) (en cents) ¹⁾	16,1	18,0	18,9	17,0	15,8	17,7	18,6	16,6
CESMO ajustées (en cents) ²⁾	10,7	12,4	12,5	11,7	10,4	12,1	12,2	11,2
Coût économique du litre de carburant (en cents) ³⁾	87,7	88,1	92,4	85,7	89,6	88,4	94,7	91,6

- 1) *Au quatrième trimestre de 2013, Air Canada a inscrit une diminution des charges d'exploitation de 82 M\$ au titre des modifications apportées aux modalités liées à la retraite anticipée aux termes des régimes de retraite à prestations définies. Au troisième trimestre de 2012, Air Canada a inscrit une diminution des charges d'exploitation de 127 M\$ au titre des modifications apportées aux clauses de la convention collective conclue avec l'APAC relativement à l'âge du départ à la retraite.*
- 2) *Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.*
- 3) *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.*

9. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE

Il y a lieu de se reporter à la rubrique 12, *Instruments financiers et gestion du risque*, du rapport de gestion de 2013 d'Air Canada daté du 12 février 2014 pour un complément d'information sur la stratégie de gestion du risque d'Air Canada. Le texte qui suit est un résumé des dérivés liés au carburant et autres dérivés inclus dans les produits (charges) autres que d'exploitation au compte consolidé des résultats d'Air Canada pour les périodes indiquées.

Récapitulatif des dérivés liés au carburant et autres dérivés

Suit un résumé des dérivés liés au carburant et autres dérivés comptabilisés dans les produits (charges) autres que d'exploitation inscrites au compte consolidé de résultat d'Air Canada pour les périodes indiquées :

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres		Premiers semestres	
	2014	2013	2014	2013
Dérivés liés au carburant	8 \$	(7) \$	6 \$	(18) \$
Contrats à terme sur actions	28	(5)	14	4
Swaps de taux d'intérêt	-	(1)	1	(1)
Dérivés liés au carburant et autres dérivés	36 \$	(13) \$	21 \$	(15) \$

Gestion du risque lié au prix du carburant

Le risque lié au prix du carburant est le risque que les flux de trésorerie futurs fluctuent en raison de variations des prix du carburéacteur. Afin d'atténuer sa vulnérabilité aux prix du carburéacteur et d'aider à réduire la volatilité des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, Air Canada conclut des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers.

Au deuxième trimestre de 2014 :

- Air Canada a inscrit un profit de 8 M\$ au titre de dérivés liés au carburant (profit de 6 M\$ au premier semestre de 2014) (perte de 7 M\$ et de 18 M\$, respectivement, au deuxième trimestre et premier semestre de 2013).
- Air Canada a acheté des contrats d'options d'achat de pétrole brut et de raffinés et des écarts sur options d'achat visant une partie de l'exposition au risque lié au prix du carburant pour 2014 à l'égard desquels la prime au comptant s'élève à 10 M\$ (20 M\$ au premier semestre de 2014) (16 M\$ et 27 M\$, respectivement, au deuxième trimestre et premier semestre de 2013).
- Des contrats de dérivés liés au carburant ont été réglés à une juste valeur de 11 M\$, avec position favorable à Air Canada (18 M\$, avec position favorable à Air Canada au premier semestre de 2014) (néant et 1 M\$, respectivement, au deuxième trimestre et premier semestre de 2013).

Au 30 juin 2014, environ 40 % des achats prévus de carburéacteur d'Air Canada pour le reste de 2014 sont couverts à un prix plafond moyen équivalent du West Texas Intermediate (« WTI ») de 106 \$ US le baril. Les contrats d'Air Canada destinés à couvrir les achats prévus de carburéacteur pour l'exercice 2014 comprennent des options d'achat assorties de volumes notionnels de 5 418 000 barils. La juste valeur du portefeuille de dérivés liés au carburant au 30 juin 2014 s'établissait à 28 M\$, avec position favorable à Air Canada (20 M\$, avec position favorable à Air Canada au 31 décembre 2013) et elle est comptabilisée dans les charges payées d'avance et autres actifs courants à l'état consolidé de la situation financière d'Air Canada.

Contrats à terme sur actions

Au deuxième trimestre de 2014, Air Canada a inscrit un profit de 28 M\$ à l'égard des contrats à terme sur actions qui permettent de couvrir les unités d'actions attribuées dans le cadre du régime d'intéressement à long terme d'Air Canada dont les droits peuvent être acquis à diverses dates de règlement entre 2015 et 2017, sous réserve des modalités d'acquisition des droits (profit de 14 M\$ au premier semestre de 2014). Les contrats à terme sur actions ont été réglés à une juste valeur de 7 M\$ avec position favorable à Air Canada au deuxième trimestre de 2014. Au 30 juin 2014, la juste

valeur des contrats à terme sur actions s'établissait à 63 M\$ avec position favorable à Air Canada (56 M\$ avec position favorable à Air Canada au 31 décembre 2013).

Risque de change

Afin de gérer l'exposition au dollar américain et à d'autres devises, Air Canada détient des réserves de trésorerie en dollars américains et conclut des contrats de dérivés de change. Ces dérivés et cette réserve de trésorerie en dollars américains servent à atténuer l'exposition visant les flux de trésorerie en raison de variations de change défavorables. Le résultat de ces activités de couverture est inscrit à titre de profit ou de perte de change dans les charges autres que d'exploitation au compte consolidé de résultat d'Air Canada (et non dans le résultat d'exploitation).

Au 30 juin 2014, Air Canada avait en cours des contrats d'options sur devises et des contrats de swaps, dont le règlement est prévu en 2014 et 2015, visant l'achat à l'échéance de 3 001 M\$ US à un taux moyen pondéré à l'échéance de 1,0727 \$ pour 1,00 \$ US. Air Canada a également mis en place des mesures de protection en vue de la vente d'une partie de ses euros et de ses livres sterling excédentaires contre des dollars américains. L'augmentation des dérivés de change en cours au 30 juin 2014 en regard du 31 décembre 2013 rend compte de l'important programme de dépenses d'investissement mis en place pour 2014 et d'une augmentation de la couverture ciblée, qui passe de 50 % à 60 % de l'exposition nette au dollar américain sur une période de 18 mois consécutifs. Au 30 juin 2014, compte tenu du notional des dérivés de change en cours à cette date, environ 89 % des sorties nettes de trésorerie en dollars américains étaient couvertes pour le reste de 2014 et environ 47 % le sont pour 2015.

Le taux de change moyen pondéré du portefeuille de dérivés est défavorable par rapport au taux de change de clôture au 30 juin 2014. Par ailleurs, les structures de couverture mises en place comportent diverses modalités d'évaluation du prix des options, par exemple des multiplicateurs et des barrières, et compte tenu de la volatilité hypothétique utilisée dans le calcul de la juste valeur, la juste valeur de ces contrats sur devises au 30 juin 2014 était de 112 M\$, avec position favorable aux contreparties (13 M\$, avec position favorable à Air Canada, au 31 décembre 2013). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couverture aux fins comptables et sont comptabilisés à la juste valeur. Au deuxième trimestre de 2014, une perte de 89 M\$ a été constatée dans le poste « Profit (perte) de change » relativement à ces dérivés au compte consolidé de résultat d'Air Canada (perte de 93 M\$ pour le premier semestre de 2014) (profit de 21 M\$ et de 44 M\$, respectivement, pour le deuxième trimestre et premier semestre de 2013). Au deuxième trimestre de 2014, les contrats de dérivés de change réglés en trésorerie étaient assortis d'une juste valeur nette de 9 M\$, avec position favorable à Air Canada (juste valeur de 32 M\$, avec position favorable à Air Canada pour le premier semestre de 2014) (18 M\$ et de 30 M\$, respectivement, avec position favorable à Air Canada pour le deuxième trimestre et premier semestre de 2013).

Par suite de l'affaiblissement du dollar canadien et de la baisse du notional des dérivés en cours au 31 juillet 2014, la juste valeur en faveur des contreparties a été réduite à 10 M\$.

Air Canada constitue également des réserves de trésorerie en dollars américains pouvant servir de couverture économique des fluctuations du dollar américain. Au 30 juin 2014, les soldes de trésorerie et de placements à court terme en dollars américains s'établissaient à 967 M\$ (905 M\$ US) (791 M\$ (743 M\$ US) au 31 décembre 2013). Au cours du premier semestre de 2014, une perte latente de 8 M\$ (profit latent de 39 M\$ au premier semestre de 2013) a été comptabilisée au poste « Profit (perte) de change » du compte consolidé de résultat d'Air Canada pour tenir compte de la variation de la valeur de marché équivalente en dollars canadiens des soldes de trésorerie et de placements à court terme en dollars américains qui sont détenus.

10. ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

L'information sur les estimations comptables critiques d'Air Canada est présentée à la rubrique 13, *Estimations comptables critiques*, du rapport de gestion de 2013 d'Air Canada daté du 12 février 2014. Les estimations comptables critiques d'Air Canada n'ont fait l'objet d'aucune modification significative depuis lors, à l'exception d'une modification de la période d'amortissement pour le matériel et les modifications de l'intérieur de la cabine, qui était auparavant de cinq ans et est désormais égale à huit ans ou, si elle est inférieure à huit ans, à la durée d'utilité résiduelle de l'appareil. Cette modification a été adoptée de manière prospective à compter du 1^{er} avril 2014. Il y a lieu de se reporter à la note 2 afférente aux états financiers consolidés résumés intermédiaires non audités pour le deuxième trimestre de 2014 pour un complément d'information sur cette modification d'estimation comptable.

11. MÉTHODES COMPTABLES

Les méthodes comptables d'Air Canada sont telles que présentées dans les états financiers consolidés audités et notes complémentaires pour 2013. Les méthodes comptables d'Air Canada n'ont fait l'objet d'aucune modification significative depuis lors à l'exception de l'ajout d'une nouvelle norme comptable, soit IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats avec des clients*, qui entrera en vigueur pour les périodes ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2017, l'adoption anticipée étant permise.

IFRS 15 – Produits des activités ordinaires tirés de contrats avec des clients

IFRS 15 remplace IAS 18, *Produits des activités ordinaires*, et les interprétations qui s'y rattachent. Selon le principe de base de la nouvelle norme, une entité doit comptabiliser les produits des activités ordinaires de manière à présenter le transfert de biens ou de services aux clients au montant correspondant à la contrepartie qu'elle s'attend à recevoir en échange de ces biens ou services. La nouvelle norme vise à étoffer la présentation d'informations sur les produits des activités ordinaires, à fournir des directives plus complètes sur les transactions à l'égard desquelles des directives n'étaient pas fournies et à améliorer les directives sur les accords de prestations multiples. IFRS 15 s'applique aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2017 et son adoption anticipée est permise. Air Canada poursuit son évaluation de l'incidence de cette norme sur ses états financiers consolidés.

12. 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 2013 d'Air Canada daté du 12 février 2014. Les arrangements hors bilan n'ont fait l'objet d'aucune modification significative depuis lors.

13. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Au 30 juin 2014, 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 de la haute direction clés dans le cadre normal de leurs contrats de travail ou conventions d'administrateur.

14. 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 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2013 d'Air Canada daté du 12 février 2014. 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.

15. 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 2013, 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 2014, 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 intermédiaires non audités, 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 2014, 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.

16. MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR

BAIIALA

Le BAIIALA (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 BAIIALA n'est pas une mesure conforme aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'il n'a pas de sens normalisé, il se peut qu'il ne soit pas comparable à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

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

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2014	2013	Variation (en \$)	2014	2013	Variation (en \$)
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	245 \$	174 \$	71 \$	183 \$	68 \$	115 \$
Rajouter :						
Locations avions	78	81	(3)	157	162	(5)
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	133	130	3	263	300	(37)
BAIIALA	456 \$	385 \$	71 \$	603 \$	530 \$	73 \$

CESMO ajustées

Air Canada se sert des CESMO ajustées pour mesurer le rendement courant des activités de la compagnie aérienne, à l'exclusion de l'incidence de la charge de carburant, 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 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 voyageur 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, 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		
	2014	2013	Variation (en \$)	2014	2013	Variation (en \$)
Charges d'exploitation selon les PCGR	3 060 \$	2 883 \$	177 \$	6 187 \$	5 941 \$	246 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Carburant avions	(962)	(831)	(131)	(1 880)	(1 701)	(179)
Ajustements visant la charge d'impôt ¹⁾	41	-	41	41	-	41
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada	(77)	(59)	(18)	(247)	(209)	(38)
Perte de valeur ²⁾	-	-	-	-	(24)	24
Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus	2 062 \$	1 993 \$	69 \$	4 101 \$	4 007 \$	94 \$
SMO (en millions)	18 413	16 972	8,5 %	35 187	33 136	6,2 %
CESMO ajustées (en cents)	11,2 ¢	11,7 ¢	(4,7) %	11,7 ¢	12,1 ¢	(3,6) %

1) Au deuxième trimestre de 2014, Air Canada a comptabilisé des ajustements favorables de 41 M\$ visant la charge d'impôt.

2) Au premier trimestre de 2013, Air Canada a comptabilisé une perte de valeur de 24 M\$, qui avait trait à certains appareils A340-300 d'Airbus.

Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) et bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) par action – dilué(e)

Air Canada se sert du « bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) » et du « bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) par action – dilué(e) » pour mesurer le rendement 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 liés au carburant et autres dérivés et des éléments exceptionnels. 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 les données par action)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2014	2013	Variation (en \$)	2014	2013	Variation (en \$)
Bénéfice net (perte nette) de la période attribuable aux actionnaires	222 \$	(24) \$	246 \$	(120) \$	(285) \$	165 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Ajustements visant la charge d'impôt ¹⁾	(41)	-	(41)	(41)	-	(41)
Perte de valeur ²⁾	-	-	-	-	24	(24)
(Profit) perte de change	(40)	74	(114)	121	114	7
Coût financier net au titre des avantages du personnel	34	52	(18)	68	104	(36)
(Profit) perte sur dérivés liés au carburant et autres dérivés	(36)	13	(49)	(21)	15	(36)
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée)	139 \$	115 \$	24 \$	7 \$	(28) \$	35 \$
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé dans le calcul du résultat dilué par action (en millions)	293	283	10	293	275	18
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) par action – dilué(e)	0,47 \$	0,41 \$	0,06 \$	0,02 \$	(0,10) \$	0,12 \$

1) Au deuxième trimestre de 2014, Air Canada a comptabilisé des ajustements favorables de 41 M\$ visant la charge d'impôt

2) Au premier trimestre de 2013, Air Canada a comptabilisé une perte de valeur de 24 M\$, qui avait trait à certains appareils A340-300 d'Airbus.

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	
	2014	2013	2014	2013
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – de base	286	275	286	275
Effet dilutif	7	8	7	8
compte non tenu de l'effet antidilutif	-	-	-	(8)
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – dilué	293	283	293	275

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) (voir la définition plus haut), 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, 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.

Au deuxième trimestre de 2014, Air Canada a modifié sa méthode de calcul du rendement du capital investi. Auparavant axée sur le financement, cette méthode est désormais axée sur les investissements et elle fournit, selon la direction, une information plus pertinente puisque le rendement est fondé sur la valeur comptable du capital investi dans les activités d'exploitation et n'est pas assujéti aux variations du cours de marché des actions en circulation d'Air Canada. Aux fins de comparaison, l'information ci-après présentée au 30 juin 2013 tient compte de cette nouvelle méthode.

Le tableau qui suit présente le rendement du capital investi d'Air Canada pour les périodes indiquées :

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	30 juin 2014	30 juin 2013	Variation (\$)
Bénéfice net pour la période attribuable aux actionnaires d'Air Canada (12 derniers mois)	171 \$	12 \$	159 \$
Retrancher :			
Modifications du régime d'avantages du personnel ¹⁾	(82)	(127)	45
Ajustements visant la charge d'impôt ²⁾	(41)	-	(41)
Perte de valeur ³⁾	6	24	(18)
Perte de change	127	34	93
Charge d'intérêts ⁴⁾	95	-	95
Coût financier net au titre des avantages du personnel	172	248	(76)
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(73)	5	(78)
Bénéfice net ajusté (12 derniers mois)	375 \$	196 \$	179 \$
Compte tenu des éléments suivants :			
Charges d'intérêts ⁵⁾	310	294	16
Intérêts implicites sur les contrats de location simple ⁶⁾	153	161	(8)
Bénéfice net ajusté avant les intérêts (12 derniers mois)	838 \$	651 \$	187 \$
Capital investi :			
Fonds de roulement, à l'exclusion de la partie courante de la dette à long terme et des contrats de location-financement	60	77	(17)
Actifs non financiers à court terme	6 335	5 986	349
Provisions au titre de la maintenance	(661)	(611)	(50)
Autres passifs d'exploitation à long terme	(321)	(367)	46
Contrats de location simple immobilisés ⁷⁾	2 191	2 296	(105)
Capital investi	7 604 \$	7 381 \$	223 \$
Rendement du capital investi (en %)	11,0 %	8,8 %	2,2 pts

1) Au quatrième trimestre de 2013, Air Canada a inscrit une diminution des charges d'exploitation de 82 M\$ au titre des modifications apportées aux dispositions relatives à la retraite anticipée des régimes de retraite à prestations définies d'Air Canada. Au troisième trimestre de 2012, Air Canada a inscrit une diminution des charges d'exploitation de 127 M\$ au titre des modifications apportées aux clauses de la convention collective conclue avec l'APAC relativement à l'âge du départ à la retraite.

2) Au deuxième trimestre de 2014, Air Canada a comptabilisé des ajustements favorables de 41 M\$ visant la charge d'impôt.

3) Au premier trimestre de 2013, Air Canada a comptabilisé une perte de valeur de 24 M\$, qui avait trait à certains appareils A340-300 d'Airbus.

4) Au troisième trimestre de 2013, Air Canada a inscrit une charge d'intérêts de 95 M\$ relativement au rachat de ses billets garantis de premier rang devant échoir en 2015 et en 2016.

5) La charge d'intérêts ne tient pas compte d'une charge d'intérêts non récurrente à l'égard du rachat des billets garantis prioritaires comptabilisée en 2013 comme il est décrit à la note 4) ci-dessus.

6) 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.

7) Les contrats de location simple immobilisés sont calculés en multipliant par 7 les coûts de location avions des 12 derniers mois. Pour la période de 12 mois close le 30 juin 2014, les coûts de location avions totalisaient 313 M\$ (328 M\$ pour la période de 12 mois close le 30 juin 2013).

17. GLOSSAIRE

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.

BAIILA – 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 16, *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 liés au carburant et autres dérivés et des éléments exceptionnels. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Boeing – The Boeing Company.

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.

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, aux coûts liés à la portion terrestre des forfaits et les éléments exceptionnels. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Coût moyen pondéré du capital (CMPC) – Mesure du coût du capital qu'établit la direction en pondérant de façon proportionnelle chaque catégorie de capital et qui correspond au coût du capital, estimé à 20 %, et au coût moyen des emprunts et des contrats de location-financement, estimé à 6 %.

EXIM – Export-Import Bank of the United States.

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.

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 16, *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.

Tonne-mille effective (TME) – Produit mathématique correspondant au tonnage multiplié par la distance de transport.

Tonne-mille payante (TMP) – Produit mathématique correspondant au poids (en tonnes) de la cargaison transportée multiplié par la distance de transport exprimée en milles.