

**AIR CANADA** 

# Troisième trimestre de 2014

## RAPPORT DE GESTION

Le 6 novembre 2014



## TABLE DES MATIÈRES

1. Points saillants.....	1
2. Introduction et principales hypothèses.....	3
3. Aperçu général.....	5
4. Résultats des activités – comparaison des troisièmes trimestres de 2014 et de 2013.....	13
5. Résultats des activités – comparaison des neuf premiers mois de 2014 et de 2013.....	26
6. Parc aérien.....	36
7. Gestion financière et gestion du capital.....	38
7.1. Liquidité.....	38
7.2. Situation financière.....	38
7.3. Dette nette ajustée.....	39
7.4. Fonds de roulement.....	40
7.5. Flux de trésorerie consolidés.....	41
7.6. Dépenses d'investissement et contrats de financement connexes.....	42
7.7. Obligations de capitalisation des régimes de retraite.....	43
7.8. Obligations contractuelles.....	44
7.9. Capital social.....	45
8. Résultats financiers trimestriels.....	46
9. Instruments financiers et gestion du risque.....	48
10. Estimations comptables critiques.....	49
11. Méthodes comptables.....	50
12. Arrangements hors bilan.....	50
13. Transactions entre parties liées.....	50
14. Facteurs de risque.....	50
15. Contrôles et procédures.....	50
16. Mesures financières hors PCGR.....	52
17. Glossaire.....	56

## 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)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2014	2013	Variation (\$)	2014	2013	Variation (\$)
<b>Mesures de performance financière</b>						
Produits d'exploitation	3 798	3 479	319	10 168	9 488	680
Bénéfice d'exploitation	526	416	110	709	484	225
Charges autres que d'exploitation <sup>1)</sup>	(203)	(125)	(78)	(504)	(476)	(28)
Bénéfice net	323	299	24	205	16	189
Bénéfice net ajusté <sup>2)</sup>	457	365	92	464	337	127
Marge d'exploitation (en %)	13,8 %	12,0 %	1,8 pt	7,0 %	5,1 %	1,9 pt
BAILALA <sup>3)</sup>	749	626	123	1 352	1 156	196
Marge BAILALA (en %) <sup>3)</sup>	19,7 %	18,0 %	1,7 pt	13,3 %	12,2 %	1,1 pt
Liquidités non soumises à restrictions <sup>4)</sup>	2 802	2 412	390	2 802	2 412	390
Flux de trésorerie disponibles <sup>5)</sup>	(192)	(249)	57	(194)	45	(239)
Dette nette ajustée <sup>6)</sup>	4 623	4 104	519	4 623	4 104	519
Rendement du capital investi (en %) <sup>7)</sup>	11,4 %	10,2 %	1,2 pt	11,4 %	10,2 %	1,2 pt
Bénéfice net par action – dilué	1,10 \$	1,05 \$	0,05 \$	0,69 \$	0,05 \$	0,64 \$
Bénéfice net ajusté par action – dilué <sup>2)</sup>	1,55 \$	1,29 \$	0,26 \$	1,58 \$	1,19 \$	0,39 \$
<b>Statistiques d'exploitation<sup>8)</sup></b>			<b>Variation (%)</b>			<b>Variation (%)</b>
Passagers-milles payants (en millions) (« PMP »)	18 565	16 726	11,0	47 526	43 906	8,2
Sièges-milles offerts (en millions) (« SMO »)	21 299	19 404	9,8	56 486	52 540	7,5
Coefficient d'occupation (en %)	87,2 %	86,2 %	1,0 pt	84,1 %	83,6 %	0,6 pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	18,5	18,8	(1,3)	18,8	19,0	(1,1)
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	16,1	16,2	(0,2)	15,8	15,9	(0,4)
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	17,8	17,9	(0,5)	18,0	18,1	(0,3)
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	15,4	15,8	(2,6)	16,7	17,1	(2,3)
CESMO ajustées (en cents) <sup>9)</sup>	10,1	10,4	(2,9)	11,1	11,5	(3,5)
Effectif moyen (en milliers d'ETP) <sup>10)</sup>	24,6	24,5	0,3	24,5	24,6	(0,4)
Avions en service à la clôture de la période	362	351	3,1	362	351	3,1
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)	10,8	10,8	0,3	10,2	10,3	(0,7)
Sièges répartis (en milliers)	13 518	12 633	7,0	37 403	35 586	5,1
Fréquences des appareils (en milliers)	150	146	3,0	420	417	0,9
Longueur d'étape moyenne (en milles) <sup>11)</sup>	1 576	1 536	2,6	1 510	1 476	2,3
Coût économique du litre de carburant (en cents) <sup>12)</sup>	90,0	89,6	0,4	91,9	89,2	3,0
Consommation de carburant (en millions de litres)	1 200	1 111	8,0	3 221	3 050	5,6
Produits – passagers payants (en milliers) <sup>13)</sup>	10 979	9 968	10,1	29 337	27 261	7,6

- 1) *Au troisième trimestre de 2013, Air Canada a inscrit une charge d'intérêts de 95 M\$ relativement au rachat de ses billets garantis prioritaires devant échoir en 2015 et en 2016.*
- 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.*
- 3) *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.*
- 4) *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 septembre 2014, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 2 528 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 274 M\$. Au 30 septembre 2013, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 2 309 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 103 M\$.*
- 5) *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.*
- 6) *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.*
- 7) *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.*
- 8) *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.*
- 9) *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.*
- 10) *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.*
- 11) *La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles divisé par le total de sièges répartis.*
- 12) *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.*
- 13) *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 troisième 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 troisième 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 5 novembre 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 6 novembre 2014, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du troisième trimestre de 2014. Ce communiqué peut être consulté sur le site Web d'Air Canada au [aircanada.com](http://aircanada.com) ainsi que sur le site de SEDAR au [sedar.com](http://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](http://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 5 novembre 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 annuelle du PIB du Canada sera de l'ordre de 2,0 % à 2,5 % pour 2014 et 2015. Air Canada a également présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,12 \$ CA pour 1,00 \$ US au quatrième trimestre et à 1,10 \$ CA pour l'ensemble de 2014, et que le cours du carburéacteur s'établirait en moyenne à 0,82 \$ le litre pour le quatrième trimestre et à 0,90 \$ le litre pour l'ensemble de 2014. Pour l'exercice 2015, Air Canada présume que le dollar canadien se négociera en moyenne à 1,11 \$ CA pour 1,00 \$ US et que le cours du carburéacteur s'établira en moyenne à 0,88 \$ le litre.

### 3. APERÇU GÉNÉRAL

Selon les PCGR, Air Canada a dégagé un bénéfice d'exploitation de 526 M\$ au troisième trimestre de 2014 contre un bénéfice d'exploitation de 416 M\$ au troisième trimestre de 2013, une hausse de 110 M\$, chiffre record pour Air Canada, tous trimestres confondus. Au troisième trimestre de 2014, la compagnie aérienne a inscrit un bénéfice net de 323 M\$, soit un bénéfice dilué de 1,10 \$ par action, contre un bénéfice net de 299 M\$, soit un bénéfice dilué de 1,05 \$ par action, au troisième trimestre de 2013. Il s'agit d'une progression de 24 M\$, soit un montant dilué de 0,05 \$ par action.

Air Canada a dégagé un bénéfice net ajusté de 457 M\$, soit un bénéfice net ajusté dilué de 1,55 \$ par action, contre un bénéfice net ajusté de 365 M\$, soit un bénéfice net ajusté dilué de 1,29 \$ par action au troisième trimestre de 2013, une amélioration de 92 M\$ ou un montant dilué de 0,26 \$ par action. Air Canada a dégagé un BAIIALA de 749 M\$, une amélioration de 123 M\$ en regard de celui de 626 M\$ présenté au troisième trimestre de 2013. En ce qui concerne aussi bien le bénéfice net ajusté que le BAIIALA du troisième trimestre de 2014, il s'agit des meilleurs résultats trimestriels qu'a jamais dégagés Air Canada. Le bénéfice net ajusté et le BAIIALA ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. 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.

#### 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 d'amélioration des 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 classe Affaires;
- 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 ses coûts unitaires, à augmenter ses marges d'exploitation 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 moindres d'Air Canada *rouge*. D'après les données sur plus de 12 mois désormais disponibles, les appareils A319 d'Airbus et 767 de Boeing du parc aérien d'Air Canada *rouge* sont assortis de CESMO de 23 % et de 30 %, respectivement, inférieures à celles des appareils A319 d'Airbus et 767 de Boeing du parc aérien principal de la compagnie aérienne. Ces améliorations des CESMO sont essentiellement le fait de la densité de sièges accrue, des taux de rémunération réduits, des règles de travail concurrentielles, 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. Le nouvel appareil 777 de Boeing, du fait de sa configuration haute densité (458 places) est assorti de CESMO de 20 % inférieures à celles des appareils 777 de Boeing à 349 places faisant partie du parc aérien principal de la compagnie aérienne.
- 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. Air Canada a estimé que les efficacités en matière de carburant et de maintenance liées aux appareils 787 se traduiront par des CESMO de 29 % inférieures à celles des appareils 767 de Boeing.

- 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 quatre à 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 (« Toronto Pearson »), ainsi que de ses autres aéroports-pivots canadiens, afin d'accroître le trafic de correspondance mondial au Canada.

Au cours des neuf premiers mois de 2014, Air Canada a continué de progresser dans la réalisation de ses initiatives stratégiques visant à réduire les coûts, à améliorer les revenus et à obtenir une rentabilité durable.

#### Croissance du chiffre d'affaires et transformation des coûts

Le rehaussement des marges au moyen d'initiatives durables en matière de compression de coûts et d'amélioration des revenus demeure une priorité essentielle d'Air Canada. Air Canada continue de prendre des mesures significatives en vue de réduire les coûts et d'accroître son chiffre d'affaires. Au troisième trimestre de 2014, Air Canada a dégagé une marge d'exploitation de 13,8 %, soit une amélioration de 1,8 point de pourcentage par rapport au trimestre correspondant de 2013. La compagnie aérienne a inscrit un chiffre d'affaires record de 3 798 M\$ au troisième trimestre de 2014, une croissance de 9 % en glissement annuel, alors que les charges d'exploitation ont crû de 7 %. Pour les neuf premiers mois de 2014, la marge d'exploitation s'est établie à 7,0 %, soit une progression de 1,9 point de pourcentage par rapport à la période correspondante de 2013.

Air Canada continue de progresser en ce qui concerne la compression de ses coûts unitaires par le truchement de la réalisation des diverses initiatives stratégiques décrites plus haut, ainsi que de la priorité continue accordée à la transformation des coûts. Au troisième trimestre de 2014, les CESMO ajustées ont reculé de 2,9 % par rapport au trimestre correspondant de 2013 alors que les CESMO ajustées des neuf premiers mois de 2014 ont régressé de 3,5 % en glissement annuel. Ces améliorations des CESMO ajustées en 2014 ont été obtenues malgré l'incidence de la dépréciation significative du dollar canadien sur les charges d'exploitation libellées en devises (surtout en dollars américains) par rapport aux périodes correspondantes de 2013. Si la valeur du dollar canadien était demeurée aux niveaux de 2013, les CESMO ajustées auraient reculé de 4,7 % au troisième trimestre de 2014 et de 5,5 % au cours des neuf premiers mois de 2014.

Air Canada a modifié sa politique sur les premiers bagages enregistrés pour les vols en Amérique du Nord afin de l'harmoniser avec la pratique en vigueur dans l'industrie sur le continent. Les frais de la compagnie aérienne pour un premier bagage enregistré sur les liaisons transfrontalières avec les États-Unis, en vigueur depuis 2011, demeurent inchangés. À compter du 18 septembre 2014, les clients qui achètent des billets d'Air Canada au tarif Tango, soit le plus bas tarif, pour des voyages effectués à compter du 2 novembre 2014, pour les vols intérieurs au Canada, ainsi qu'au départ et à destination des Antilles et du Mexique, devront désormais payer des frais de 25 \$ pour le premier bagage, frais qui sont conformes à la franchise de bagages que perçoivent d'autres transporteurs nord-américains aux termes de leur politique. Les frais pour un premier bagage enregistré ne s'appliquent pas aux billets en classe Économique achetés à des tarifs Flex ou Latitude qui offrent plus de souplesse. Ils ne s'appliquent pas non plus aux membres Altitude Prestige, Air Canada Élite et Air Canada Super Élite, Star Alliance Silver et Star Alliance Gold, ni aux passagers achetant des forfaits de Vacances Air Canada.

En octobre 2013, Air Canada a conclu avec l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (« GTAA ») une entente commerciale qui permet à la compagnie aérienne d'accroître de façon plus rentable sa part du trafic de correspondance entre lignes internationales à Toronto Pearson.

Après avoir reçu des dispenses aux termes du Règlement de l'aviation canadien permettant un ratio de un agent de bord par tranche de cinquante sièges passagers, Air Canada harmonise présentement ses activités afin de mettre en œuvre cette modification à l'égard de son parc principal de moyens-porteurs et des appareils d'Air Canada rouge. Une fois la



transition complète, ces modifications devraient se traduire par des économies de coûts annuelles de 28 M\$ sur une base annualisée. Air Canada a commencé à réaliser les économies liées à ces modifications au troisième trimestre de 2014.

Le 1<sup>er</sup> mai 2014, la compagnie aérienne a procédé à l'externalisation de ses services d'escale à Londres à un tiers fournisseur, initiative qui devrait entraîner des économies annuelles nettes annualisées de 10 M\$. Air Canada a commencé à réaliser les économies liées à cette externalisation en mai 2014.

Air Canada met en œuvre un nouveau système de gestion des produits passages destiné à optimiser la production de revenus en fonction de l'itinéraire complet des passagers, au lieu de gérer les lignes du réseau par segments de trajet. La mise en œuvre de ce nouveau système avance bien et la compagnie aérienne s'attend à une augmentation annualisée du chiffre d'affaires annuel estimatif de plus de 100 M\$, à compter de 2015.

En vue d'améliorer les paramètres économiques associés à son parc actuel d'appareils long-courriers 777 de Boeing et de fournir aux clients un produit homogène pour ses nouveaux 787 Dreamliner de Boeing, Air Canada a annoncé son projet de convertir en une configuration plus concurrentielle 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 ultramodernes du nouvel 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 principal. Le projet de reconfiguration devrait débuter à la fin de 2015 et devrait être achevé au second semestre de 2016. Les dépenses d'investissement liées à ce programme s'élèvent à environ 300 M\$, la période de recouvrement s'étalant sur moins de trois ans.

#### Expansion internationale

La croissance au niveau international est l'un des piliers de la stratégie d'Air Canada pour solidifier son positionnement et accroître sa rentabilité. Le parc aérien de gros-porteurs constitue un élément important de la stratégie d'Air Canada visant à étendre son réseau à l'échelle internationale et à conforter sa position d'acteur mondial.

Outre les cinq nouveaux appareils 777-300ER de Boeing en configuration haute densité actuellement affectés sur des marchés choisis où la demande à l'égard du voyage en classe Économique est forte, en date du présent rapport de gestion, Air Canada a intégré cinq appareils 787-8 de Boeing à son parc principal. Les appareils 787 de Boeing sont actuellement exploités sur les lignes de la compagnie aérienne reliant Toronto et Tokyo Haneda, Toronto et Tel Aviv ainsi que Vancouver et Shanghai. Air Canada prévoit également affecter des appareils 787 Dreamliner de Boeing à ses lignes Toronto-Paris, Vancouver-Tokyo Narita, Vancouver-Beijing et Vancouver-Séoul durant la période hivernale 2014-2015, et elle apportera d'autres ajustements aux affectations d'appareils selon les circonstances, notamment à la mise en service de nouveaux appareils. Air Canada prendra livraison de 37 appareils 787 de Boeing au total d'ici la fin de 2019 (cinq livraisons sont prévues en 2015) en vue de transformer son parc de gros-porteurs international en tirant parti des dernières avancées de la technologie aéronautique en matière de rendement énergétique et de confort des passagers. Il est prévu que le parc de Dreamliner d'Air Canada se composera au total de 15 appareils 787-8 de Boeing et de 22 appareils 787-9 de Boeing à capacité supérieure. À mesure qu'Air Canada prend livraison d'autres appareils 787 de Boeing, des appareils 767 de Boeing supplémentaires seront transférés du parc principal au parc d'Air Canada *rouge*.

L'expansion du transporteur loisirs d'Air Canada, de concert avec le renouvellement de son parc aérien principal, constitue un élément clé de sa stratégie en vue d'assurer la croissance durable et rentable des deux transporteurs. Par le truchement d'Air Canada *rouge*, Air Canada s'attend à continuer d'améliorer les marges sur les lignes d'agrément que la compagnie aérienne desservait auparavant et à 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 *rouge* est idéale pour livrer concurrence plus efficacement sur les marchés caractérisés à la fois par une forte demande à l'égard du voyage d'agrément et la concurrence de transporteurs à faibles coûts. Depuis le lancement d'Air Canada *rouge* le 1<sup>er</sup> juillet 2013, Air Canada a déployé les services de son transporteur à faibles coûts vers un nombre croissant de destinations d'agrément des Antilles, de l'Europe ainsi que vers certaines destinations choisies aux États-Unis.

Air Canada a récemment annoncé qu'elle compte améliorer son horaire estival de 2015, de la façon suivante :

- Le service entre Toronto Pearson et Amsterdam sera assuré toute l'année par des appareils 767-300ER de Boeing de 211 places, dont 24 loges de la classe Affaires internationale avec fauteuils-lits. Les vols débutent le 4 juin 2015 et seront assurés jusqu'à six fois par semaine.

- Un service biquotidien sera offert au départ de Toronto Pearson et de Montréal à destination de Paris Charles-de-Gaulle. Les vols supplémentaires seront assurés de juin à septembre 2015 par des appareils 767-300ER de Boeing dotés de 24 loges de la classe Affaires internationale avec fauteuils-lits.
- Un nouveau service sans escale sera offert entre Toronto Pearson et la ville de Panama. Grâce au lancement de ce service assuré trois fois par semaine, à longueur d'année, Air Canada sera le seul transporteur réseau canadien à exploiter des vols entre le Canada et le Panama. Le service sera assuré au moyen d'un appareil A319 d'Airbus de 120 places. De plus, l'horaire des vols permettra des correspondances avec des vols au départ de l'aéroport international de Tocumen.
- Un nouveau service sans escale entre Toronto Pearson et Rio de Janeiro sera offert au cours de l'hiver 2014-2015 et se poursuivra durant l'été 2015. Assurés toute l'année au moyen d'un appareil 767-300ER de Boeing, ces vols viendront compléter le service quotidien sans escale sur Sao Paulo, déjà proposé. Air Canada deviendra ainsi le seul transporteur à offrir des vols sans escale entre le Canada et Rio de Janeiro.
- Un nouveau service bihebdomadaire d'Air Canada *rouge* est assuré entre Montréal et Venise depuis le 14 mai 2015 et cinq vols par semaine seront offerts entre Vancouver et Osaka Kansai à compter du 1<sup>er</sup> mai 2015.
- Les services d'Air Canada *rouge* au départ de Toronto à destination d'Athènes et de Barcelone seront assurés une fois par jour, comparativement à cinq fois par semaine, tandis que la fréquence de la liaison Toronto-Venise passera de trois à quatre vols par semaine. Au départ de Montréal, le service d'Air Canada *rouge* à destination d'Athènes sera assuré quatre fois par semaine, au lieu de deux, et le service sur Barcelone sera assuré trois fois par semaine, comparativement à deux fois par semaine durant l'été 2014. Dans l'ensemble, les services d'Air Canada *rouge* sur Athènes, Barcelone, Lisbonne, Manchester et Nice seront assurés plus longtemps à l'été 2015 qu'à l'été 2014.
- Air Canada *rouge* commencera à exploiter le service assuré toute l'année entre Toronto Pearson et Lima (Pérou) le 2 mai 2015, sous réserve d'approbation gouvernementale, liaison exploitée à l'heure actuelle par la compagnie aérienne principale.

D'ici la haute saison estivale 2015, Air Canada, Air Canada *rouge* et leurs partenaires commerciaux régionaux en activité sous la bannière Air Canada Express<sup>MD</sup> exploiteront en moyenne environ 11 295 vols par semaine vers 185 destinations, dont 60 au Canada, 50 aux États-Unis, 39 aux Antilles et au Mexique, outre 22 points d'accès en Europe et 14 en Asie, en Australie et en Amérique du Sud. Air Canada continuera d'évaluer les occasions que présente le marché à l'avenir à mesure que de nouveaux appareils sont intégrés à son parc principal et que des appareils actuellement exploités sont transférés à Air Canada *rouge*. En date du présent rapport de gestion, le parc aérien d'Air Canada *rouge* se compose de 20 appareils A319 d'Airbus et de 8 appareils 767 de Boeing. Air Canada *rouge* peut exploiter jusqu'à 50 avions.

Le 24 septembre, Air Canada et Air India ont annoncé une série de partages de code de vol qui amélioreront les liaisons aériennes entre le Canada et l'Inde. À compter d'octobre 2014, Air Canada insérera son code AC sur les services qu'assure Air India au départ de Delhi à destination de Londres Heathrow, Milan, Paris Charles-de-Gaulle, Hong Kong, Tokyo Narita et Shanghai, ainsi qu'au départ de Mumbai à destination de Londres Heathrow. Elle insérera son code sur les vols intérieurs d'Air India reliant Delhi et Mumbai à Amritsar, Ahmedabad, Bangalore, Kolkata, Hyderabad et Chennai.

Dans le cadre de sa stratégie d'expansion internationale, Air Canada continue d'assurer la croissance du trafic de correspondance mondial entre lignes internationales au Canada par le truchement de la plaque tournante que constitue Toronto et des dynamiques points d'accès internationaux que sont Montréal, Vancouver et Calgary. Au cours des dernières années, la compagnie aérienne a réussi à accroître le trafic issu de la sixième liberté de l'air, en particulier en provenance des États-Unis, en raison de ses produits et services primés, de ses aéroports-pivots canadiens à la situation géographique avantageuse, de son vaste réseau et d'autres avantages concurrentiels. Au cours des neuf premiers mois de 2014, le trafic de correspondance mondial entre lignes internationales a crû de 26 % par rapport à la période correspondante de 2013.

### Lien de confiance avec la clientèle

Air Canada cherche sans cesse à améliorer l'expérience de voyage des passagers et elle sait que sa réussite repose sur sa faculté d'offrir constamment des produits novateurs assortis d'une valeur supérieure, de fournir continuellement un service à la clientèle de la plus haute qualité et d'anticiper l'évolution des besoins des clients.

Air Canada a récemment lancé un programme amélioré de places Préférence. La compagnie aérienne a reconfiguré ses moyens-porteurs afin d'y ajouter des places Préférence, lesquelles offrent jusqu'à 10,16 cm de place supplémentaire pour les jambes. De plus, Air Canada facilite la réservation d'une place Préférence lors de l'achat du billet ou avant l'embarquement, notamment par l'entremise de son site Web, des bornes libre-service à l'aéroport ou des appareils mobiles. La plupart des places Préférence sont situées à l'avant de l'appareil, ce qui permet aux passagers de débarquer plus rapidement une fois arrivés à destination.

Qui plus est, Air Canada, premier transporteur canadien à proposer aux passagers une connexion Wi-Fi en vol, a commencé à mettre en oeuvre cette connexion à bord de ses appareils exploités en Amérique du Nord en mai 2014 en vertu d'une entente conclue avec Gogo<sup>®</sup>. Air Canada compte commencer à doter de la technologie de connexion Wi-Fi air-sol ses appareils A319, A320 et A321 d'Airbus, ses appareils 190 d'Embraer ainsi que ses appareils CRJ-705 et 175 d'Embraer exploités par Air Canada Express. Les installations ont débuté en mai, avec l'objectif de terminer la préparation des 29 appareils en 2014 et, d'ici décembre 2015, celle des 130 moyens-porteurs désignés. L'entente prévoit aussi de futurs essais-pilotes de solutions satellites de Gogo<sup>®</sup> à bord de vols internationaux.

Au cours des dernières années, Air Canada a travaillé en étroite collaboration avec la GTAA afin d'améliorer tous les éléments ayant trait au traitement des passagers et des bagages, notamment l'accélération du processus d'enregistrement et la diminution du temps d'attente lié au dédouanement préalable auprès des autorités américaines.

En juin 2014, Air Canada a procédé à l'inauguration de son nouveau salon Feuille d'érable<sup>MD</sup> pour les vols internationaux dans la nouvelle aérogare 2 de l'aéroport de Londres Heathrow. Situé à la plus importante plaque tournante du réseau Star Alliance, ce salon Feuille d'érable est conçu comme un prolongement de l'expérience de voyage global des clients de la classe Affaires internationale. Le salon Feuille d'érable pour les vols internationaux de Londres est le 21<sup>e</sup> de la compagnie aérienne et l'un des trois salons en Europe, en plus de zones de départ qu'on trouve à Paris Charles-de-Gaulle et à Francfort. Aux États-Unis, Air Canada exploite des salons Feuille d'érable à l'aéroport international de Los Angeles et à l'aéroport LaGuardia de New York. Au Canada, Air Canada a 15 salons Feuille d'érable situés dans des aéroports partout au pays.

En date du présent rapport de gestion, en 2014, Air Canada a reçu les prestigieux prix de l'industrie ci-après, lesquels témoignent 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.

- Air Canada a été 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 près de 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.
- Air Canada a été élue transporteur privilégié au Canada dans le cadre de l'étude d'Ipsos Reid menée auprès des voyageurs d'affaires canadiens. Air Canada a été privilégiée par 83 % des voyageurs d'affaires assidus canadiens interrogés en 2014. Il s'agit d'une hausse de 14 points de pourcentage par rapport aux résultats obtenus par Air Canada dans les sondages menés à l'échelle canadienne au cours des six dernières années. Le sondage a mis en évidence des hausses constantes et marquées sur le plan de la préférence de la clientèle pour le programme de fidélisation, l'horaire de vol, le service en classe Affaires, les salons Feuille d'érable et le divertissement à bord gratuit d'Air Canada.
- Air Canada a été élue meilleur transporteur long-courrier (Amériques) pour 2014 par AirlineRatings.com, le respecté site Internet de notation des produits et de la sécurité du transport aérien. Ces résultats se fondent sur l'évaluation par des centaines de milliers de passagers de 450 transporteurs aériens partout dans le monde.

- Pour une cinquième année consécutive, Air Canada a été nommée transporteur régulier favori aux Agent's Choice Awards de Baxter Travel. Air Canada a non seulement reçu la plus haute distinction mais a de plus été désignée la compagnie aérienne favorite des agents de voyage des quatre régions du Canada.
- Pour une deuxième année consécutive, Air Canada a été élue « Meilleur transporteur aérien d'Amérique du Nord » à l'occasion de la 25<sup>e</sup> remise des prix annuels TTG Asia Travel en 2014 à la suite d'un sondage mené auprès des lecteurs des diverses publications de TTG Asia, qui sont pour la plupart situés en Asie et ont des attentes très élevées à l'égard des services aériens.

### Évolution de la culture d'entreprise

L'une des composantes fondamentales de la stratégie commerciale d'Air Canada consiste en la transformation de sa culture d'entreprise afin que celle-ci repose sur le leadership, la responsabilisation et l'entrepreneuriat. Air Canada croit qu'une culture d'entreprise saine et dynamique procure un avantage concurrentiel qui peut avoir un effet significatif sur sa performance à long terme. Air Canada continue de favoriser l'évolution positive de la culture d'entreprise en mettant de l'avant l'entrepreneuriat, l'engagement, l'autonomisation de l'employé et les primes de rendement. Air Canada s'efforce de promouvoir auprès de ses employés une culture collective axée sur des composantes communes à tous, soit la détermination, les valeurs et les objectifs, et elle continue de se concentrer sur la communication efficace de la raison d'être de ses initiatives stratégiques et de l'importance de l'adaptation à l'évolution de la conjoncture du marché.

Dans un récent sondage mené auprès de ses effectifs, la compagnie aérienne a constaté une amélioration significative de l'engagement des employés. Le sondage a notamment fait ressortir le fait que la plupart des employés connaissent bien les priorités centrales d'Air Canada et sont convaincus que la compagnie aérienne est sur la bonne voie pour atteindre la stabilité. De manière générale, les employés ont observé des indices que la culture d'entreprise évolue et s'améliore en milieu de travail et ont indiqué qu'ils étaient fiers de travailler pour Air Canada. En outre, le sondage a montré que les employés constatent un sentiment accru d'appartenance et une amélioration du travail d'équipe.

Air Canada continue de recevoir nombre de distinctions de la part de l'industrie, facteur qui prouve que les employés prennent part à la transformation de la compagnie aérienne et savent que la réussite de la compagnie aérienne repose sur la prestation du meilleur service à la clientèle qui soit.

Air Canada est fière de faire partie, pour une deuxième année consécutive, des 100 meilleurs employeurs canadiens selon une enquête annuelle menée par Mediacorp Canada Inc., récompense qui confirme les progrès que la compagnie aérienne a accomplis au chapitre de l'évolution de la culture d'entreprise. Dans le cadre de cette compétition annuelle à l'échelle du pays, l'organisation choisit les meilleures entreprises après un examen détaillé de leurs activités et de leurs pratiques en matière de ressources humaines en regard de celles d'autres entreprises de leur secteur et de leur région. Mediacorp évalue des entreprises et organisations d'un océan à l'autre pour déterminer celles qui savent le mieux attirer et retenir les employés. Huit aspects clés sont examinés : les locaux de travail, le climat professionnel et social, la rémunération et les avantages sociaux (santé, obligations familiales), les vacances et les autres congés, les communications avec les employés, la gestion du rendement, la formation et le perfectionnement professionnel, ainsi que l'engagement dans la collectivité. Au sujet d'Air Canada, Mediacorp a indiqué que la Société « par le truchement de son programme Véritable Implication Personnelle, donne des billets d'avion aux organismes caritatifs pour lesquels ses employés font du bénévolat, en vue de souligner et de soutenir l'apport de ses effectifs.

En août 2014, Air Canada a publié l'édition de 2013 de *Citoyens du monde*, son troisième rapport de développement durable. Ce document évalue le rendement d'Air Canada en 2013 dans quatre domaines clés du développement durable : la sécurité, l'environnement, le bien-être des employés et l'implication de l'entreprise dans les collectivités. Les collectivités sont importantes pour Air Canada, car c'est à l'intérieur de celles-ci que vivent ses clients et ses employés; or, relier les gens et les collectivités est l'essence même de la compagnie aérienne. C'est pourquoi Air Canada s'assure que les considérations de viabilité économique, environnementale et sociale font partie intégrante de la prise de décision et, pour y parvenir, elle rend compte de ses activités dans *Citoyens du monde*.

### **Conclusion d'un accord avec l'Association des pilotes d'Air Canada**

Le 31 octobre 2014, Air Canada a annoncé qu'une convention collective de 10 ans conclue avec l'Association des pilotes d'Air Canada (l'« APAC ») a été ratifiée par les pilotes d'Air Canada. Preuve concrète du changement de culture qui s'opère actuellement à Air Canada, le nouvel accord procure une stabilité accrue et une plus grande certitude quant aux coûts à long terme. De plus, il favorise une plus grande souplesse en ce qui concerne les contrats d'achat de capacité

avec les transporteurs régionaux dans l'optique d'assurer une compétitivité des coûts. Qui plus est, il facilite l'évolution d'Air Canada rouge en un transporteur loisirs plus solide grâce à une souplesse accrue et à de meilleures modalités pour le renouvellement du parc aérien. Enfin, il permet une plus grande marge de manœuvre et une plus grande portée dans nos partenariats d'exploitation à code multiple et nos coentreprises. L'accord sera assujéti à certaines clauses de réouverture et mesures de référence au cours de la période de 10 ans.

### **Sommaire financier du troisième trimestre de 2014**

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

- Les produits d'exploitation se sont établis à 3 798 M\$, en hausse de 319 M\$ (+9 %) par rapport à ceux du troisième trimestre de 2013.
- La capacité exprimée en SMO a crû de 9,8 % en regard du troisième trimestre de 2013, croissance qui correspond à celle de 9,0 % à 10,0 % que projetait Air Canada dans son communiqué de presse du 7 août 2014. La croissance de la capacité au troisième trimestre de 2014 s'explique principalement par l'accroissement de la densité de sièges attribuable à Air Canada rouge, les cinq appareils 777-300ER de Boeing en configuration haute densité intégrés au parc aérien principal d'Air Canada au second semestre de 2013 et au début de 2014 et, dans une mesure moindre, par l'intégration de quatre appareils 787 de Boeing au parc aérien principal.
- Les produits passages se sont élevés à 3 476 M\$, en hausse de 299 M\$ (+9,4 %) par rapport à ceux du troisième trimestre de 2013, en raison de l'accroissement de 11,0 % du trafic, en partie contrebalancé par le fléchissement du rendement unitaire de 1,3 %. L'augmentation de 2,6 % de la longueur d'étape moyenne a eu pour effet de réduire le rendement unitaire pour l'ensemble du réseau de 1,5 point de pourcentage. En fonction de la longueur d'étape ajustée, le rendement unitaire réseau a progressé de 0,2 % en glissement annuel.
- Le fléchissement de 0,2 % des PPSMO par rapport au troisième trimestre de 2013, étant donné que la baisse de 1,3 % du rendement unitaire a été presque entièrement contrebalancée par l'amélioration de 1,0 point de pourcentage du coefficient d'occupation.
- Les CESMO ajustées ont diminué de 2,9 % par rapport au troisième trimestre de 2013, diminution inférieure à celle de 3,5 % à 4,5 % que projetait Air Canada dans son communiqué de presse du 7 août 2014, en raison principalement des charges liées aux programmes d'intéressement à l'intention des employés, qui ont été supérieures aux prévisions, du fait des résultats meilleurs que prévu, et de la dotation à l'amortissement des immobilisations corporelles, également supérieure aux prévisions, du fait de la comptabilisation par Air Canada d'un amortissement lié à certaines activités de maintenance avions au troisième trimestre de 2014. Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, pour un complément d'information à cet égard.
- Le bénéfice d'exploitation s'est chiffré à 526 M\$, alors qu'il s'était élevé à 416 M\$ au troisième trimestre de 2013, une amélioration de 110 M\$. La marge d'exploitation s'est établie à 13,8 %, en progression de 1,8 point de pourcentage par rapport à celle du troisième trimestre de 2013.
- Le bénéfice net s'est élevé à 323 M\$, soit un bénéfice dilué de 1,10 \$ par action, contre un bénéfice net de 299 M\$, soit un bénéfice dilué de 1,05 \$ par action, au troisième trimestre de 2013. Le bénéfice net du troisième trimestre de 2014 tient compte d'une perte de change de 71 M\$. Le bénéfice net au troisième trimestre de 2013 comprenait un profit de change de 49 M\$.
- Le BAIIALA s'est établi à 749 M\$ contre un BAIIALA de 626 M\$ au troisième trimestre de 2013, en hausse de 123 M\$. Le BAIIALA n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. 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 457 M\$, soit un bénéfice net ajusté dilué de 1,55 \$ par action, contre un bénéfice net ajusté de 365 M\$, soit un bénéfice net ajusté dilué de 1,29 \$ par action, au troisième trimestre de 2013, soit une amélioration de 92 M\$, ou un montant dilué de 0,26 \$ par action. Le bénéfice net ajusté n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. 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 192 M\$, une amélioration de 57 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2013, du fait de l'augmentation des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, attribuable à la hausse du résultat d'exploitation. Cette amélioration des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation a été largement annulée par l'augmentation des dépenses d'investissement, notamment en raison de l'acquisition de deux appareils 787 de Boeing au troisième 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 4 623 M\$ au 30 septembre 2014, en hausse de 519 M\$ par rapport au 31 décembre 2013. Le ratio dette nette ajustée-BAILALA s'est chiffré à 2,8 au 30 septembre 2014 alors qu'il était de 2,9 au 30 juin 2014 et 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 2 802 M\$ au 30 septembre 2014 (2 412 M\$ au 30 septembre 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 septembre 2014, la trésorerie et les placements à court terme se chiffraient à 2 528 M\$ et les facilités de crédit non utilisées s'établissaient à 274 M\$. Au 30 septembre 2013, la trésorerie et les placements à court terme se chiffraient à 2 309 M\$ et les facilités de crédit non utilisées s'établissaient à 103 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 septembre 2014 s'est établi à 11,4 %, contre 11,0 % pour la période de 12 mois consécutifs close le 30 juin 2014 et 10,5 % pour la période de 12 mois consécutifs close le 31 décembre 2013, comparativement à 10,2 % pour la période de 12 mois close le 30 septembre 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. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS – COMPARAISON DES TROISIÈMES TRIMESTRES DE 2014 ET DE 2013

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

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Troisièmes trimestres		Variation	
	2014	2013	\$	%
<b>Produits d'exploitation</b>				
Passages	3 476 \$	3 177 \$	299 \$	9
Fret	128	120	8	7
Autres	194	182	12	7
<b>Total des produits</b>	<b>3 798</b>	<b>3 479</b>	<b>319</b>	<b>9</b>
<b>Charges d'exploitation</b>				
Carburant avions	1 076	1 002	74	7
Salaires et charges sociales	561	565	(4)	(1)
Contrats d'achat de capacité	312	295	17	6
Redevances aéroportuaires et de navigation	281	274	7	3
Maintenance avions	166	131	35	27
Frais de vente et de distribution	173	159	14	9
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	146	130	16	12
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	56	52	4	8
Locations avions	77	80	(3)	(4)
Restauration et fournitures connexes	88	80	8	10
Communications et technologies de l'information	50	49	1	2
Autres	286	246	40	16
<b>Total des charges d'exploitation</b>	<b>3 272</b>	<b>3 063</b>	<b>209</b>	<b>7</b>
<b>Bénéfice d'exploitation</b>	<b>526</b>	<b>416</b>	<b>110</b>	
<b>Produits (charges) autres que d'exploitation</b>				
Profit (perte) de change	(71)	49	(120)	
Produits d'intérêts	11	7	4	
Charges d'intérêts <sup>1)</sup>	(81)	(174)	93	
Intérêts incorporés	6	15	(9)	
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(34)	(51)	17	
Dérivés liés au carburant et autres dérivés	(31)	30	(61)	
Autres	(3)	(1)	(2)	
<b>Total des charges autres que d'exploitation</b>	<b>(203)</b>	<b>(125)</b>	<b>(78)</b>	
<b>Bénéfice avant impôts sur le résultat</b>	<b>323</b>	<b>291</b>	<b>32</b>	
Impôts sur le résultat	-	8	(8)	
<b>Bénéfice net</b>	<b>323 \$</b>	<b>299 \$</b>	<b>24 \$</b>	
<b>Bénéfice net par action – de base</b>	<b>1,13 \$</b>	<b>1,08 \$</b>	<b>0,05 \$</b>	
<b>Bénéfice net par action – dilué</b>	<b>1,10 \$</b>	<b>1,05 \$</b>	<b>0,05 \$</b>	
<b>BAIIALA<sup>2)</sup></b>	<b>749 \$</b>	<b>626 \$</b>	<b>123 \$</b>	
<b>Bénéfice net ajusté<sup>3)</sup></b>	<b>457 \$</b>	<b>365 \$</b>	<b>92 \$</b>	
<b>Bénéfice net ajusté par action – dilué<sup>3)</sup></b>	<b>1,55 \$</b>	<b>1,29 \$</b>	<b>0,26 \$</b>	

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

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) 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 9,4 % des produits passages réseau par rapport au troisième trimestre de 2013

Au troisième trimestre de 2014, en raison du relèvement de 9,8 % de la capacité, les produits passages réseau se sont élevés à 3 476 M\$, en hausse de 299 M\$ (+9,4 %) par rapport aux produits passages réseau de 3 177 M\$ au troisième trimestre de 2013. L'accroissement des produits passages réseau du troisième trimestre en glissement annuel est attribuable principalement à l'augmentation de 11,0 % du trafic, en partie contrebalancée par le recul de 1,3 % du rendement unitaire. L'augmentation de 2,6 % de la longueur d'étape moyenne par rapport au trimestre correspondant de 2013 a eu pour effet de réduire le rendement unitaire pour l'ensemble du réseau de 1,5 point de pourcentage. En fonction de la longueur d'étape ajustée, le rendement unitaire réseau a progressé de 0,2 % en glissement annuel. L'incidence favorable de la dépréciation du dollar canadien sur les produits passages libellés en devises a accru les produits passages de 67 M\$ au troisième trimestre de 2014.

Au troisième trimestre de 2014, les produits tirés de la cabine Affaires pour l'ensemble du réseau ont crû de 31 M\$ (+5,3 %) en raison de la hausse de 5,3 % du rendement unitaire. Toutes les lignes ont enregistré une progression des PPSMO en ce qui concerne la cabine Affaires.

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

Produits passages	Troisième trimestre 2014 (en M\$)	Troisième trimestre 2013 (en M\$)	Variation (en M\$)	Variation (en %)
Lignes intérieures	1 246	1 170	76	6,5
Lignes transfrontalières	591	531	60	11,2
Lignes transatlantiques	941	819	122	14,9
Lignes transpacifiques	537	497	40	8,3
Autres	161	160	1	0,5
<b>Réseau</b>	<b>3 476</b>	<b>3 177</b>	<b>299</b>	<b>9,4</b>

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

Troisième trimestre 2014 par rapport au troisième 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	6,5	5,3	6,9	1,2	(0,7)	0,8
Lignes transfrontalières	11,2	12,7	16,2	2,5	(3,7)	(0,7)
Lignes transatlantiques	14,9	20,2	19,2	(0,8)	(3,5)	(4,4)
Lignes transpacifiques	8,3	1,6	3,6	1,7	4,9	7,0
Autres	0,5	2,2	3,6	1,1	(2,4)	(1,1)
<b>Réseau</b>	<b>9,4</b>	<b>9,8</b>	<b>11,0</b>	<b>1,0</b>	<b>(1,3)</b>	<b>(0,2)</b>

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



Au troisième trimestre de 2014, la capacité réseau d'Air Canada a augmenté de 9,8 % en regard du troisième trimestre de 2013, tous les marchés affichant un relèvement de la capacité.

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

- La progression de 11,0 % 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 troisième trimestre de 2014 rend également compte de la progression du trafic de correspondance vers des destinations internationales.
- La baisse de 1,3 % du rendement unitaire s'explique en grande partie par les facteurs suivants :
  - L'accroissement de 2,6 % de la longueur d'étape moyenne par rapport au trimestre correspondant de 2013, qui a eu pour effet de réduire le rendement pour l'ensemble du réseau de 1,5 point de pourcentage.
  - Le recul de 0,7 % du rendement unitaire sur les lignes intérieures qui rend compte de la proportion accrue des flux de passagers issus des lignes internationales et transfrontalières à rendement moindre, outre la régression du rendement sur les lignes régionales en Ontario et au Québec et les lignes dans l'Ouest canadien. Ces baisses du rendement unitaire ont été en partie contrebalancées par la progression du rendement sur les services transcontinentaux. Dans l'ensemble, le rendement du marché intérieur, exception faite du trafic de correspondance vers les destinations américaines et internationales, a été favorable en glissement annuel.
  - Le recul de 3,7 % du rendement unitaire sur les lignes transfrontalières avec les États-Unis, du fait en grande partie de l'accroissement de 3,8 % de la longueur d'étape moyenne, facteur qui a comprimé le rendement unitaire des lignes transfrontalières de 2,2 points de pourcentage. En outre, le marché transfrontalier a été touché par 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*. De plus, au troisième trimestre de 2014 a été enregistrée une proportion nettement accrue des flux de passagers supplémentaires entre lignes internationales, assortis d'un rendement moindre, au soutien de la stratégie d'expansion internationale d'Air Canada. L'incidence favorable du change de 12 M\$ a en partie annulé le fléchissement du rendement unitaire.
  - Le fléchissement de 3,5 % du rendement unitaire sur les lignes transatlantiques, facteur 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*. En outre, certaines lignes transatlantiques sont 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'incidence favorable du change de 30 M\$ a en partie compensé le recul du rendement unitaire.
  - La contraction de 2,4 % du rendement unitaire sur les autres lignes, du fait du glissement du rendement sur les lignes à destination de l'Amérique du Sud, facteur en partie contrebalancé par la croissance du rendement sur les services vers le Mexique et les destinations soleil classiques. Le rendement des lignes vers l'Amérique du Sud a été touché par l'interruption du service sur le Venezuela, outre le recours temporaire à la location avec équipage d'appareils 767 de Boeing, appareils à densité supérieure sans cabine Affaires, sur les lignes à destination de Lima et de Bogota.

Ces baisses de rendement unitaire ont été en partie contrebalancées par les facteurs suivants :

- o La croissance de 4,9 % du rendement unitaire sur les lignes transpacifiques, en raison de la forte demande passagers, de la capacité réduite sur les lignes principales, outre l'amélioration du rendement de la cabine Affaires et l'amplification du trafic lié à la classe Économique Privilège et l'incidence favorable du change de 13 M\$.

Les PPSMO réseau ont reculé de 0,2 % en glissement annuel étant donné que l'incidence du fléchissement du rendement unitaire a été presque intégralement contrebalancée par l'amélioration de 1,0 point de pourcentage du coefficient d'occupation.

### Hausse de 6,5 % des produits passages intérieurs par rapport au troisième trimestre de 2013

Au troisième trimestre de 2014, en raison de la croissance de 5,3 % de la capacité, les produits passages intérieurs se sont chiffrés à 1 246 M\$, en hausse de 76 M\$ (+6,5 %) par rapport au troisième trimestre de 2013. L'augmentation des produits passages intérieurs est attribuable à la hausse de 6,9 % du trafic en partie contrebalancée par le recul de 0,7 % du rendement unitaire.

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

Au troisième trimestre de 2014, la croissance de 5,3 % 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 troisième trimestre de 2013 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La croissance de 6,9 % du trafic qui traduit la progression du trafic sur l'ensemble des principales lignes intérieures. La croissance du trafic au troisième trimestre de 2014 rend compte de l'accroissement des services au Canada, outre le trafic de correspondance supplémentaire vers des destinations américaines et internationales.
- Le recul de 0,7 % du rendement unitaire qui rend compte de la proportion accrue des flux de passagers issus des lignes internationales et transfrontalières à rendement moindre, outre la régression du rendement sur les lignes régionales en Ontario et au Québec et les lignes dans l'Ouest canadien. Ces baisses du rendement unitaire ont été en partie contrebalancées par la progression du rendement sur les services transcontinentaux. Dans l'ensemble, le rendement du marché intérieur, exception faite du trafic de correspondance vers les destinations américaines et internationales, s'est amélioré en glissement annuel.

Les PPSMO liés aux lignes intérieures ont progressé de 0,8 % par rapport au troisième trimestre de 2013 en raison de l'amélioration de 1,2 point de pourcentage du coefficient d'occupation, en partie annulée par la baisse du rendement unitaire.

### Augmentation de 11,2 % des produits passages transfrontaliers par rapport au troisième trimestre de 2013

Au troisième trimestre de 2014, en raison d'une amplification de 12,7 % de la capacité, les produits passages transfrontaliers se sont établis à 591 M\$, en hausse de 60 M\$ (+11,2 %) par rapport au troisième 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 3,7 % du rendement unitaire.

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

Au troisième trimestre de 2014, la croissance de 12,7 % 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. La capacité sur les lignes à courte distance aux États-Unis n'a pas varié par rapport au trimestre correspondant de 2013.

La variation des produits passages transfrontaliers par rapport au troisième 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. Conformément à l'objectif de la compagnie aérienne d'accroître le trafic de correspondance mondial entre lignes internationales par le truchement de Toronto Pearson, les flux de passagers en provenance des États-Unis entre lignes internationales, assortis d'un rendement moindre, ont augmenté proportionnellement de façon marquée au troisième trimestre de 2014 en regard du troisième trimestre de 2013. En outre, le trafic entre le Canada et les États-Unis a affiché une augmentation.
- Le recul de 3,7 % du rendement unitaire, qui rend essentiellement compte de l'augmentation de 3,8 % 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) n'a pas varié par rapport au troisième trimestre de 2013. Cet accroissement de la longueur d'étape moyenne a eu pour effet de réduire le rendement unitaire des lignes transfrontalières de 2,2 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, au troisième trimestre de 2014 a été enregistrée une proportion nettement accrue des flux de passagers supplémentaires entre lignes internationales, assortis d'un rendement moindre, au soutien de la stratégie d'expansion internationale d'Air Canada. Ont en partie contrebalancé le fléchissement du rendement unitaire l'incidence favorable du change de 12 M\$ ainsi que la progression des produits tirés de la cabine Affaires d'Air Canada par suite des modifications à la tarification et l'augmentation significative du trafic sur les vols à courte distance à rendement plus élevé.

Les PPSMO ont reculé de 0,7 % par rapport à ceux du troisième trimestre de 2013 étant donné que le fléchissement du rendement unitaire a été largement compensé par l'amélioration de 2,5 points de pourcentage du coefficient d'occupation.

**Augmentation de 14,9 % des produits passages transatlantiques par rapport au troisième trimestre de 2013**

Au troisième trimestre de 2014, en raison de l'accroissement de 20,2 % de la capacité, les produits passages transatlantiques se sont établis à 941 M\$, en hausse de 122 M\$ (+14,9 %) par rapport au troisième trimestre de 2013. L'augmentation des produits passages transatlantiques est attribuable à la croissance de 19,2 % du trafic alors que le rendement unitaire a glissé de 3,5 %.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième 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)				
	T3 2013	T4 2013	T1 2014	T2 2014	T3 2014
Produits passages	11,0	2,7	8,3	12,3	14,9
Capacité (SMO)	2,1	5,9	7,6	16,2	20,2
Trafic (PMP)	3,1	1,7	1,2	14,7	19,2
Coefficient d'occupation (variation en pts)	0,8	(3,1)	(4,5)	(1,1)	(0,8)
Rendement unitaire	7,6	0,7	7,1	(2,0)	(3,5)
PPSMO	8,6	(3,2)	0,7	(3,3)	(4,4)

Au troisième trimestre de 2014, la capacité sur les lignes transatlantiques a progressé de 20,2 %, l'ensemble des principales lignes transatlantiques affichant un relèvement de la capacité.

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

- L'amplification de 19,2 % du trafic, du fait de la progression du trafic sur l'ensemble des principales lignes transatlantiques, y compris la croissance du trafic entre les États-Unis et l'Europe par le truchement des principaux aéroports-pivots de la compagnie aérienne au Canada, conformément à la stratégie d'expansion internationale d'Air Canada.
- Le recul de 3,5 % du rendement unitaire, qui traduit en grande partie la proportion accrue de sièges à l'égard des marchés d'agrément à longue distance, en raison de 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, outre le recours temporaire à la location avec équipage d'appareils 767 de Boeing, à densité supérieure et sans cabine Affaires, sur certaines lignes. L'accroissement de la capacité au sein de l'industrie et la concurrence intense au chapitre de la tarification, particulièrement en ce qui concerne la classe Économique, expliquent également le fléchissement du rendement. Ont en partie compensé cette contraction du rendement l'incidence favorable du change de 30 M\$ ainsi que la progression des produits tirés de la cabine Affaires d'Air Canada, outre l'augmentation du trafic lié à la classe Économique Privilège, facteur qui a donné lieu à la majoration de la tarification moyenne.

Le fléchissement de 4,4 % des PPSMO tient à la baisse du rendement unitaire et à la régression de 0,8 point de pourcentage du coefficient d'occupation.

### Augmentation de 8,3 % des produits passages transpacifiques par rapport au troisième trimestre de 2013

Au troisième trimestre de 2014, en raison de l'accroissement de 1,6 % de la capacité, les produits passages transpacifiques se sont établis à 537 M\$, en hausse de 40 M\$ (+8,3 %) par rapport au troisième trimestre de 2013. La hausse des produits passages transpacifiques s'explique par l'amélioration de 4,9 % du rendement unitaire et l'accroissement de 3,6 % du trafic.

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

Au troisième trimestre de 2014, le relèvement de 1,6 % de la capacité sur les lignes transpacifiques traduit l'amplification de la capacité des lignes sur le Japon et Hong Kong, largement contrebalancée par la contraction de la capacité des services vers la Corée et la Chine.

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

- L'amplification de 3,6 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur l'ensemble des principales lignes transpacifiques, à l'exception des services vers la Chine et 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 aux lignes vers le Japon.
- La progression de 4,9 % du rendement unitaire, qui traduit la croissance du rendement sur l'ensemble des principales lignes transpacifiques, à l'exception du service sur Hong Kong, où la capacité a fait l'objet d'un relèvement significatif. Le rendement lié aux services vers le Japon n'a essentiellement pas varié par rapport au niveau de 2013. 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 Économique 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 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 les lignes vers la Corée, la Chine et la Pacifique Sud, du fait surtout de la forte demande passagers, de la capacité réduite sur les lignes principales, outre l'amélioration du rendement de la cabine Affaires et l'amplification du trafic lié à la classe Économique Privilège, facteur qui a donné lieu à la majoration de la tarification moyenne. L'incidence favorable du change de 13 M\$ a également joué un rôle dans la progression du rendement unitaire en glissement annuel.

L'amélioration de 7,0 % des PPSMO est venue de la croissance du rendement unitaire et de la progression de 1,7 point de pourcentage du coefficient d'occupation.

### Augmentation de 0,5 % des autres produits passages par rapport au troisième trimestre de 2013

Au troisième trimestre de 2014, en raison du relèvement de 2,2 % de la capacité, les produits passages de 161 M\$ tirés des « autres lignes » (Antilles, Mexique, ainsi qu'Amérique centrale et Amérique du Sud) ont crû de 1 M\$ (+0,5 %) par rapport au troisième trimestre de 2013, du fait principalement de la hausse de 3,6 % du trafic, en partie compensée par la régression de 2,4 % du rendement unitaire.

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

Au troisième trimestre de 2014, l'augmentation de 2,2 % de la capacité rendait compte de l'amplification de la capacité sur les lignes vers le Mexique et les destinations soleil classiques, largement contrebalancée par la contraction de la capacité des services vers l'Amérique du Sud.

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

- L'augmentation globale de 3,6 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur les lignes vers le Mexique et les destinations soleil classiques, largement contrebalancée par la diminution du trafic sur les services vers l'Amérique du Sud, où la capacité a fléchi en glissement annuel. Si, au troisième trimestre de 2014, Air Canada *rouge* a enregistré une hausse des vols d'agrément à moindres coûts, particulièrement sur les lignes vers les Antilles, le trafic a augmenté parallèlement au relèvement de la capacité.
- La détérioration globale de 2,4 % du rendement unitaire, qui rend compte du fléchissement sur les lignes à destination de l'Amérique du Sud, en partie compensée par la croissance du rendement unitaire sur les lignes vers le Mexique et les destinations soleil classiques. Le rendement unitaire sur les services vers l'Amérique du Sud a été touché par l'interruption du service sur le Venezuela, outre le recours temporaire à la location avec équipage d'appareils 767 de Boeing, appareils à densité supérieure sans cabine Affaires, sur les lignes à destination de Lima et de Bogota.

La baisse globale de 1,1 % des PPSMO s'explique principalement par la croissance du rendement unitaire et la progression de 1,1 point de pourcentage du coefficient d'occupation.

### Augmentation de 6,5 % des produits fret par rapport au troisième trimestre de 2013

Au troisième trimestre de 2014, les produits de 128 M\$ tirés du transport de fret ont progressé de 8 M\$ (+6,5 %) par rapport au troisième trimestre de 2013, en raison de la croissance de 6,9 % du trafic, en partie annulée par le fléchissement de 0,5 % du rendement unitaire en glissement annuel.

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

Produits fret	Troisième trimestre 2014 (en M\$)	Troisième trimestre 2013 (en M\$)	Variation (en M\$)
Lignes intérieures	18	17	1
Lignes transfrontalières	5	4	1
Lignes transatlantiques	49	44	5
Lignes transpacifiques	50	48	2
Autres	6	7	(1)
<b>Réseau</b>	<b>128</b>	<b>120</b>	<b>8</b>

Le tableau ci-après présente la variation en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième 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)				
	T3 2013	T4 2013	T1 2014	T2 2014	T3 2014
Produits fret	1,7	1,6	7,0	6,6	6,5
Capacité (en TME)	1,2	3,5	4,1	8,2	9,6
Produits par TME	1,1	(2,2)	2,8	(1,5)	(3,0)
Trafic (en TMP)	2,9	4,3	6,4	11,3	6,9
Rendement unitaire par TMP	(0,6)	(2,9)	0,5	(4,3)	(0,5)

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

Troisième trimestre 2014 par rapport au troisième 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	6,7	22,4	(12,8)	41,8	(24,7)
Lignes transfrontalières	14,2	33,4	(14,4)	17,7	(3,0)
Lignes transatlantiques	11,1	14,5	(2,9)	11,9	(0,7)
Lignes transpacifiques	4,5	(1,4)	5,9	-	4,5
Autres	(15,3)	(6,5)	(9,4)	(12,7)	(3,0)
<b>Réseau</b>	<b>6,5</b>	<b>9,6</b>	<b>(3,0)</b>	<b>6,9</b>	<b>(0,5)</b>

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

- L'amplification de 6,9 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur tous les marchés, à l'exception des autres lignes qui ont enregistré une baisse de la capacité en glissement annuel. 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 l'Europe.
- La baisse de 0,5 % du rendement unitaire, qui rend compte des reculs du rendement sur toutes les lignes, à l'exception des lignes transpacifiques. Le recul global du rendement unitaire est imputable à l'incidence de l'accroissement de la capacité à l'échelle de l'industrie et à l'intense concurrence au chapitre de la tarification. Sur le marché intérieur, l'affectation d'appareils plus gros sur les lignes transcontinentales a comprimé le rendement unitaire au troisième trimestre de 2014. Ces facteurs ont été en partie contrebalancés par



l'incidence favorable de la dépréciation du dollar canadien sur les produits fret libellés en devises ainsi que la forte demande en provenance de l'Asie qui a ouvert la voie à des majorations de tarifs.

### Hausse de 7 % des autres produits par rapport au troisième 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 troisième trimestre de 2014, les autres produits se sont chiffrés à 194 M\$, en hausse de 12 M\$ (+7 %) par rapport au troisième trimestre de 2013, en raison principalement de la croissance des frais liés aux passagers et de l'augmentation des produits tirés de la portion terrestre de forfaits voyages à Vacances Air Canada, en raison de la hausse des volumes passagers.

### Baisse de 2,6 % des CESMO et baisse de 2,9 % des CESMO ajustées par rapport au troisième trimestre de 2013

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

(en cents par SMO)	Troisièmes trimestres		Variation	
	2014	2013	cents	%
Carburant avions	5,05	5,16	(0,11)	(2,1)
Salaires	2,13	2,28	(0,15)	(6,6)
Charges sociales	0,50	0,63	(0,13)	(20,6)
Contrats d'achat de capacité	1,47	1,52	(0,05)	(3,3)
Redevances aéroportuaires et de navigation	1,32	1,41	(0,09)	(6,4)
Maintenance avions	0,78	0,68	0,10	14,7
Frais de vente et de distribution	0,81	0,82	(0,01)	(1,2)
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	0,68	0,67	0,01	1,5
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	0,26	0,27	(0,01)	(3,7)
Locations avions	0,36	0,41	(0,05)	(12,2)
Restauration et fournitures connexes	0,41	0,41	-	-
Communications et technologies de l'information	0,23	0,25	(0,02)	(8,0)
Autres	1,37	1,27	0,10	7,9
<b>CESMO</b>	<b>15,37</b>	<b>15,78</b>	<b>(0,41)</b>	<b>(2,6)</b>
<b>Retrancher :</b>				
Charge de carburant, coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et éléments exceptionnels	(5,32)	(5,43)	0,11	(2,0)
<b>CESMO ajustées<sup>1)</sup></b>	<b>10,05</b>	<b>10,35</b>	<b>(0,30)</b>	<b>(2,9)</b>

1) 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 7 % des charges d'exploitation par rapport au troisième trimestre de 2013

Au troisième trimestre de 2014, Air Canada a inscrit des charges d'exploitation de 3 272 M\$, soit une hausse de 209 M\$ (+7 %) par rapport au troisième 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 troisième trimestre de 2014, a accru les charges d'exploitation de 68 M\$ environ par rapport au troisième trimestre de 2013. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 9, *Instruments financiers et gestion du risque*, du présent rapport de gestion 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 du troisième trimestre.



### Hausse de 7 % de la charge de carburant par rapport au troisième trimestre de 2013

Au troisième trimestre de 2014, la charge de carburant s'est chiffrée à 1 076 M\$, en hausse de 74 M\$ (+7 %) par rapport au troisième trimestre de 2013. Cette hausse en glissement annuel s'explique par l'augmentation du volume de litres de carburant consommé, responsable d'une hausse de 80 M\$, ainsi que l'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain en regard du troisième trimestre de 2013, responsable d'une augmentation de 36 M\$. L'incidence du recul de 4 % des prix du carburéacteur en glissement annuel, responsable d'une baisse de 42 M\$ de la charge de carburant, a en partie atténué ces augmentations. En raison du relèvement de 9,8 % de la capacité, le rendement énergétique s'est amélioré de 1,6 % en fonction des litres consommés par SMO.

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)	Troisièmes trimestres		Variation	
	2014	2013	\$	%
<b>Charge de carburant selon les PCGR</b>	<b>1 076 \$</b>	<b>1 002 \$</b>	<b>74 \$</b>	<b>7</b>
<b>Ajouter : Montant net des décaissements au comptant relativement à des dérivés liés au carburant<sup>1)</sup></b>	<b>4</b>	<b>(6)</b>	<b>10</b>	<b>(167)</b>
<b>Coût économique du carburant – hors PCGR<sup>2)</sup></b>	<b>1 080 \$</b>	<b>996 \$</b>	<b>84 \$</b>	<b>8</b>
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 200 017	1 110 964	89 053	8
<b>Prix du litre de carburant (en cents) – selon les PCGR</b>	<b>89,7</b>	<b>90,2</b>	<b>(0,5)</b>	<b>(0,6)</b>
<b>Coût économique du litre de carburant (en cents) – hors PCGR<sup>2)</sup></b>	<b>90,0</b>	<b>89,6</b>	<b>0,4</b>	<b>0,4</b>

1) Comprend le montant net des règlements au comptant relatifs à des dérivés liés au carburant venus à échéance et les primes liées à ces dérivés.

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 561 M\$ au troisième trimestre de 2014, en baisse de 4 M\$ (-1 %) par rapport au troisième trimestre de 2013

Au troisième trimestre de 2014, les salaires totalisent 454 M\$, en hausse de 12 M\$ (+3 %) par rapport au troisième trimestre de 2013, du fait principalement de la majoration du salaire moyen ainsi que de l'incidence de l'augmentation des effectifs attribuable à la croissance d'Air Canada rouge et à l'expansion internationale de la compagnie aérienne. Ces hausses ont été en partie contrebalancées par l'incidence favorable de l'externalisation des services d'escala d'Air Canada à Londres à un tiers fournisseur.

Au troisième trimestre de 2014, les charges sociales se sont chiffrées à 107 M\$, en baisse de 16 M\$ (-13 %) par rapport au troisième trimestre de 2013, en raison principalement 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 6 % des frais d'achat de capacité par rapport au troisième trimestre de 2013

Au troisième trimestre de 2014, les frais d'achat de capacité se sont chiffrés à 312 M\$, soit une hausse de 17 M\$ (+6 %) par rapport au troisième trimestre de 2013, en raison principalement du coût exceptionnel lié au recours temporaire à la location avec équipage d'appareils 767 de Boeing, appareils à densité supérieure, sur certaines lignes, de la majoration des tarifs au titre du contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz Aviation S.E.C. (le « CAC de Jazz »), de la progression du temps bloc à bloc lié aux vols exploités par Sky Regional et, dans une mesure moindre, à ceux exploités par d'autres tiers transporteurs (sauf Jazz), aux termes de contrats d'achat de capacité conclus avec Air Canada, outre l'incidence défavorable du change. 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 3 % des redevances aéroportuaires et de navigation par rapport au troisième trimestre de 2013

Au troisième trimestre de 2014, les redevances aéroportuaires et de navigation se sont chiffrées à 281 M\$, en hausse de 7 M\$ (+ 3 %) par rapport au troisième trimestre de 2013, du fait en grande partie de l'ajout de cinq appareils 777 de Boeing et de quatre appareils 787 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 la GTAA, entente qui

permet à la compagnie aérienne d'accroître sa part du trafic de correspondance mondial entre lignes internationales à Toronto Pearson de façon plus rentable.

### **Hausse de 27 % des charges de maintenance avions par rapport au troisième trimestre de 2013**

Au troisième trimestre de 2014, les charges de maintenance avions se sont chiffrées à 166 M\$, en hausse de 35 M\$ (+27 %) par rapport au troisième trimestre de 2013, en raison principalement de l'augmentation des charges au titre des provisions liées à la maintenance. La hausse des charges au titre des provisions liées à la maintenance est essentiellement imputable à la diminution du nombre de contrats de location d'appareils prorogés par rapport au troisième 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. L'augmentation du volume des activités d'entretien moteur et d'entretien des pièces par rapport au troisième trimestre de 2013 ainsi que l'incidence défavorable du change de 6 M\$ ont également joué un rôle dans la hausse des charges de maintenance en glissement annuel.

### **Augmentation de 9 % des frais de vente et de distribution par rapport au troisième trimestre de 2013**

Au troisième trimestre de 2014, les frais de vente et de distribution se sont chiffrés à 173 M\$, en hausse de 14 M\$ (+9 %) par rapport au troisième trimestre de 2013, du fait de la croissance de 9,4 % 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 joué un rôle dans la hausse des frais de vente et de distribution en glissement annuel.

### **Hausse de 12 % de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur par rapport au troisième trimestre de 2013**

Au troisième trimestre de 2014, la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur s'est chiffrée à 146 M\$, en hausse de 16 M\$ (+12 %) par rapport au troisième trimestre de 2013, en grande partie du fait de l'ajout de cinq appareils 777 de Boeing et de quatre appareils 787 de Boeing au parc de la compagnie aérienne.

### **Hausse de 8 % des coûts liés à la portion terrestre des forfaits par rapport au troisième trimestre de 2013**

Au troisième trimestre de 2014, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada se sont chiffrés à 56 M\$, en hausse de 4 M\$ (+8 %) par rapport au troisième trimestre de 2013. Cette augmentation des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada est imputable surtout à la majoration des tarifs de la portion terrestre des forfaits, à l'amplification des volumes passagers 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 troisième trimestre de 2013**

Au troisième trimestre de 2014, les coûts de location avions se sont élevés à 77 M\$, en baisse de 3 M\$ (-4 %) par rapport au troisième 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 3 M\$.

### **Augmentation de 16 % des autres charges d'exploitation par rapport au troisième trimestre de 2013**

Au troisième trimestre de 2014, les autres charges d'exploitation se sont chiffrées à 286 M\$, en hausse de 40 M\$ (+16 %) par rapport au troisième trimestre de 2013, en raison essentiellement de la croissance de 9,8 % de la capacité, de la hausse des charges liées aux services d'escale du fait de l'expansion internationale d'Air Canada, outre l'externalisation des services d'escale d'Air Canada à Londres à un tiers fournisseur (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) et de l'incidence défavorable du change.

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres		Variation	
	2014	2013	\$	%
Services d'escale	66 \$	54 \$	12 \$	22
Frais d'équipages	38	29	9	31
Location et entretien d'immeubles	37	32	5	16
Frais et services divers	32	32	-	-
Autres frais résiduels	113	99	14	14
<b>Autres charges d'exploitation</b>	<b>286 \$</b>	<b>246 \$</b>	<b>40 \$</b>	<b>16</b>

### Charges autres que d'exploitation de 203 M\$ au troisième trimestre de 2014 contre 125 M\$ au troisième 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)	Troisièmes trimestres		Variation
	2014	2013	\$
Perte de change	(71) \$	49 \$	(120) \$
Produits d'intérêts	11	7	4
Charges d'intérêts	(81)	(174)	93
Intérêts capitalisés	6	15	(9)
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(34)	(51)	17
Dérivés liés au carburant et autres dérivés	(31)	30	(61)
Autres	(3)	(1)	(2)
<b>Total des charges non opérationnelles</b>	<b>(203) \$</b>	<b>(125) \$</b>	<b>(78) \$</b>

La variation des charges autres que d'exploitation par rapport au troisième trimestre 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 71 M\$ au troisième trimestre de 2014, contre un profit de change de 49 M\$ au troisième trimestre de 2013. La perte de change du troisième trimestre de 2014 est surtout attribuable à la dépréciation du dollar canadien au 30 septembre 2014, comparativement au 30 juin 2014. Cette perte a été en partie atténuée par des profits de 126 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 septembre 2014 était de 1,1200 \$ CA, tandis qu'il était de 1,0670 \$ CA le 30 juin 2014.
- Au troisième trimestre de 2013, Air Canada a inscrit une charge d'intérêts de 95 M\$ relative au rachat de ses billets garantis prioritaires devant échoir en 2015 et en 2016, dont une tranche de 61 M\$ est liée à la prime payée au titre des billets rachetés et une tranche de 34 M\$ a trait à la radiation des frais d'opération et des escomptes existants. Aucune charge analogue n'a été inscrite au troisième trimestre de 2014.
- La baisse de 17 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 pertes découlant de dérivés liés au carburant et d'autres instruments dérivés se sont chiffrées à 31 M\$ au troisième trimestre de 2014, contre des profits de 30 M\$ au troisième 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 NEUF PREMIERS MOIS DE 2014 ET DE 2013

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

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Neuf premiers mois		Variation	
	2014	2013	\$	%
<b>Produits d'exploitation</b>				
Passages	9 049 \$	8 461 \$	588 \$	7
Fret	369	346	23	7
Autres	750	681	69	10
<b>Total des produits</b>	<b>10 168</b>	<b>9 488</b>	<b>680</b>	<b>7</b>
<b>Charges d'exploitation</b>				
Carburant avions	2 956	2 703	253	9
Salaires et charges sociales	1 678	1 694	(16)	(1)
Contrats d'achat de capacité	887	843	44	5
Redevances aéroportuaires et de navigation	784	751	33	4
Maintenance avions	527	474	53	11
Frais de vente et de distribution	519	475	44	9
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur <sup>1)</sup>	409	430	(21)	(5)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	303	261	42	16
Locations avions	234	242	(8)	(3)
Restauration et fournitures connexes	235	218	17	8
Communications et technologies de l'information	152	145	7	5
Autres	775	768	7	1
<b>Total des charges d'exploitation</b>	<b>9 459</b>	<b>9 004</b>	<b>455</b>	<b>5</b>
<b>Bénéfice d'exploitation</b>	<b>709</b>	<b>484</b>	<b>225</b>	
<b>Produits (charges) autres que d'exploitation</b>				
Perte de change	(192)	(65)	(127)	
Produits d'intérêts	29	22	7	
Charges d'intérêts <sup>2)</sup>	(239)	(324)	85	
Intérêts incorporés	21	36	(15)	
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(102)	(155)	53	
Dérivés liés au carburant et autres dérivés	(10)	15	(25)	
Autres	(11)	(5)	(6)	
<b>Total des charges autres que d'exploitation</b>	<b>(504)</b>	<b>(476)</b>	<b>(28)</b>	
<b>Bénéfice avant impôts sur le résultat</b>	<b>205</b>	<b>8</b>	<b>197</b>	
Impôts sur le résultat	-	8	(8)	
<b>Bénéfice net</b>	<b>205 \$</b>	<b>16 \$</b>	<b>189 \$</b>	
<b>Bénéfice net par action – de base</b>	<b>0,70 \$</b>	<b>0,05 \$</b>	<b>0,65 \$</b>	
<b>Bénéfice net par action – dilué</b>	<b>0,69 \$</b>	<b>0,05 \$</b>	<b>0,64 \$</b>	
<b>BAIILA<sup>3)</sup></b>	<b>1 352 \$</b>	<b>1 156 \$</b>	<b>196 \$</b>	
<b>Bénéfice net ajusté<sup>4)</sup></b>	<b>464 \$</b>	<b>337 \$</b>	<b>127 \$</b>	
<b>Bénéfice net ajusté par action – dilué<sup>4)</sup></b>	<b>1,58 \$</b>	<b>1,19 \$</b>	<b>0,39 \$</b>	

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

3) Le BAIILA 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.

4) 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 7,0 % des produits passages réseau par rapport aux neuf premiers mois de 2013

Au cours des neuf premiers mois de 2014, en raison du relèvement de 7,5 % de la capacité, les produits passages réseau se sont élevés à 9 049 M\$, en hausse de 588 M\$ (+7,0 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2013. L'accroissement des produits passages réseau est attribuable à l'augmentation de 8,2 % du trafic, en partie contrebalancée par le recul de 1,1 % du rendement unitaire. L'augmentation de 2,3 % de la longueur d'étape moyenne par rapport aux neuf premiers mois de 2013 a eu pour effet de réduire le rendement unitaire pour l'ensemble du réseau de 1,3 point de pourcentage. En fonction de la longueur d'étape ajustée, le rendement unitaire réseau a progressé de 0,2 % en glissement annuel.

Au cours des neuf premiers mois de 2014, les produits tirés de la cabine Affaires ont crû de 81 M\$ (+4,8 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2013 en raison de la progression de 4,4 % du rendement unitaire et, dans une mesure nettement moindre, de l'accroissement de 0,4 % du trafic.

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

Produits passages	Neuf premiers mois 2014 (en M\$)	Neuf premiers mois 2013 (en M\$)	Variation (en M\$)	Variation (en %)
Lignes intérieures	3 282	3 197	85	2,6
Lignes transfrontalières	1 807	1 653	154	9,4
Lignes transatlantiques	2 029	1 801	228	12,7
Lignes transpacifiques	1 333	1 265	68	5,4
Autres	598	545	53	9,7
<b>Réseau</b>	<b>9 049</b>	<b>8 461</b>	<b>588</b>	<b>7,0</b>

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour les neuf premiers mois de 2014, par rapport aux neuf premiers mois de 2013, en ce qui concerne les produits passages et les autres statistiques d'exploitation.

Neuf premiers mois 2014 par rapport aux neuf premiers mois 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	2,6	4,4	4,9	0,4	(2,5)	(2,0)
Lignes transfrontalières	9,4	8,5	12,3	2,8	(2,1)	1,3
Lignes transatlantiques	12,7	15,8	13,8	(1,5)	(0,9)	(2,7)
Lignes transpacifiques	5,4	2,6	3,7	0,9	2,0	3,1
Autres	9,7	3,1	6,6	2,8	3,7	7,2
<b>Réseau</b>	<b>7,0</b>	<b>7,5</b>	<b>8,2</b>	<b>0,6</b>	<b>(1,1)</b>	<b>(0,4)</b>

Au cours des neuf premiers mois de 2014, la capacité réseau d'Air Canada a augmenté de 7,5 % en regard des neuf premiers mois de 2013, tous les marchés affichant un relèvement de la capacité.

La variation des produits passages réseau par rapport aux neuf premiers mois de 2013 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La progression de 8,2 % 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 cours des neuf premiers mois de 2014 rend également compte de la progression du trafic de correspondance vers des destinations internationales.
- La baisse de 1,1 % du rendement unitaire réseau qui rend compte surtout du fléchissement du rendement sur les marchés intérieur, transfrontalier et transatlantique, en partie compensé par la croissance sur les autres lignes et les lignes transpacifiques, outre l'incidence favorable du change de 175 M\$. L'accroissement de 2,3 %

de la longueur d'étape moyenne par rapport à la période correspondante de 2013 a eu pour effet de réduire le rendement pour l'ensemble du réseau de 1,3 point de pourcentage.

La régression de 0,4 % des PPSMO est venue principalement du glissement du rendement unitaire, lequel a été en partie compensé par la progression de 0,6 point de pourcentage du coefficient d'occupation. Les PPSMO ont affiché une amélioration sur l'ensemble des marchés, à l'exception des lignes transatlantiques et intérieures.

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 troisième trimestre de 2014 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents.

### **Hausse de 2,6 % des produits passages intérieurs par rapport aux neuf premiers mois de 2013**

Au cours des neuf premiers mois de 2014, en raison de la croissance de 4,4 % de la capacité, les produits passages intérieurs se sont chiffrés à 3 282 M\$, en hausse de 85 M\$ (+2,6 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2013, en raison de l'augmentation de 4,9 % du trafic en partie annulée par le recul de 2,5 % du rendement unitaire.

La variation des produits passages intérieurs par rapport aux neuf premiers mois de 2013 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La croissance de 4,9 % du trafic qui traduit la progression du trafic sur l'ensemble des principales lignes intérieures. La croissance du trafic au cours des neuf premiers mois de 2014 rend compte de l'accroissement des services au Canada, outre le trafic de correspondance supplémentaire vers des destinations internationales.
- Le recul de 2,5 % 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 et transfrontalières, lesquelles sont assorties d'un rendement moindre.

Le fléchissement de 2,0 % des PPSMO est imputable à la régression du rendement unitaire.

### **Augmentation de 9,4 % des produits passages transfrontaliers par rapport aux neuf premiers mois de 2013**

Au cours des neuf premiers mois de 2014, en raison d'une amplification de 8,5 % de la capacité, les produits passages transfrontaliers se sont établis à 1 807 M\$, en hausse de 154 M\$ (+9,4 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2013, principalement en raison de l'augmentation de 12,3 % du trafic, en partie contrebalancée par le recul de 2,1 % du rendement unitaire.

La variation des produits passages transfrontaliers par rapport aux neuf premiers mois de 2013 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La progression de 12,3 % 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 cours des neuf premiers mois de 2014, les flux de passagers en provenance des États-Unis entre lignes internationales a également augmenté proportionnellement par rapport aux neuf premiers mois de 2013.
- La détérioration de 2,1 % du rendement unitaire, qui traduit une augmentation de la longueur d'étape moyenne occasionnée par les modifications de la composition des services, l'accroissement des vols exploités par Air Canada *rouge* sur les lignes d'agrément sensibles aux prix et à rendement plus faible, outre la progression du trafic de correspondance entre lignes internationales à rendement plus faible en regard des neuf premiers mois de 2013. Ce recul du rendement unitaire a été en partie contrebalancé par l'incidence favorable du change de 38 M\$ ainsi que l'amélioration des produits qu'a dégagés la cabine Affaires.



La baisse de 1,3 % des PPSMO est imputable à l'amélioration de 2,8 points de pourcentage du coefficient d'occupation compensée en partie par le recul du rendement unitaire.

### **Augmentation de 12,7 % des produits passages transatlantiques par rapport aux neuf premiers mois de 2013**

Au cours des neuf premiers mois de 2014, en raison de l'accroissement de 15,8 % de la capacité, les produits passages transatlantiques se sont établis à 2 029 M\$, en hausse de 228 M\$ (+12,7 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2013. L'augmentation des produits passages transatlantiques est attribuable à la croissance de 13,8 % du trafic en partie contrebalancée par le glissement de 0,9 % du rendement unitaire.

La variation des produits passages transatlantiques par rapport aux neuf premiers mois de 2013 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'amplification de 13,8 % du trafic, du fait de la progression du trafic sur l'ensemble des principales lignes transatlantiques à l'exception des services au départ de l'Est du Canada vers l'Allemagne et la Scandinavie, où la capacité a régressé en glissement annuel. Si le trafic s'est contracté sur les lignes à destination de la Scandinavie, le recul a été en revanche moins prononcé que le fléchissement de la capacité.
- Le recul de 0,9 % du rendement unitaire, qui rend compte de la proportion accrue de sièges sur les marchés des voyages d'agrément à longue distance, en raison de l'expansion des vols saisonniers de la compagnie aérienne principale d'Air Canada, de 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. L'accroissement de la capacité au sein de l'industrie et la concurrence intense au chapitre de la tarification, particulièrement en ce qui concerne la classe Économique, expliquent également le fléchissement du rendement. Ont en partie compensé cette contraction du rendement l'incidence favorable du change de 72 M\$, l'amélioration du rendement de la cabine Affaires d'Air Canada au chapitre des produits ainsi que l'amplification du trafic lié à la classe Économique Privilège qui a donné lieu à la majoration de la tarification moyenne.

Le fléchissement de 2,7 % des PPSMO tient à la régression de 1,5 point de pourcentage du coefficient d'occupation et à la baisse du rendement unitaire.

### **Augmentation de 5,4 % des produits passages transpacifiques par rapport aux neuf premiers mois de 2013**

Au cours des neuf premiers mois de 2014, en raison de l'accroissement de 2,6 % de la capacité, les produits passages transpacifiques se sont établis à 1 333 M\$, en hausse de 68 M\$ (+5,4 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2013, principalement en raison de l'accroissement de 3,7 % du trafic et de l'augmentation de 2,0 % du rendement unitaire.

La variation des produits passages transpacifiques par rapport aux neuf premiers mois 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 les lignes vers Hong Kong et le Japon, où la capacité s'est accrue en glissement annuel, en partie annulée par le recul du trafic sur les lignes vers la Corée, l'Australie et la Chine, où la capacité a diminué en glissement annuel.
- La progression de 2,0 % du rendement unitaire, qui traduit la croissance du rendement sur l'ensemble des lignes transpacifiques, à l'exception des services sur 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 Économique 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 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 les lignes vers la Corée, la Chine, l'Australie et, dans une moindre mesure, le Japon. L'incidence favorable du change de 30 M\$, l'amélioration du rendement de la cabine Affaires au chapitre des produits et l'amplification du trafic lié à la classe Économique Privilège, facteur qui a donné lieu à la majoration de la tarification moyenne, ont également joué un rôle dans la progression du rendement unitaire en glissement annuel.

L'amélioration de 3,1 % des PPSMO est venue de la croissance du rendement unitaire et de la progression de 0,9 point de pourcentage du coefficient d'occupation.

**Augmentation de 9,7 % des autres produits passages par rapport aux neuf premiers mois de 2013**

Au cours des neuf premiers mois de 2014, en raison du relèvement de 3,1 % de la capacité, les produits passages de 598 M\$ tirés des « autres lignes » (Antilles, Mexique, ainsi qu'Amérique centrale et Amérique du Sud) ont crû de 53 M\$ (+9,7 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2013, du fait principalement de la hausse de 6,6 % du trafic et de la croissance de 3,7 % du rendement unitaire.

La variation des autres produits passages par rapport aux neuf premiers mois de 2013 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'augmentation globale de 6,6 % 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 3,7 % du rendement unitaire sur les lignes vers le Mexique et les destinations soleil classiques, en partie contrebalancée par le fléchissement du rendement sur les services à destination de l'Amérique du Sud, en raison principalement de l'interruption du service de la compagnie aérienne sur le Venezuela.

La hausse de 7,2 % des PPSMO s'explique principalement par la croissance du rendement unitaire et la progression de 2,8 points de pourcentage du coefficient d'occupation.

**Augmentation de 6,6 % des produits fret par rapport aux neuf premiers mois de 2013**

Au cours des neuf premiers mois de 2014, les produits de 369 M\$ tirés du transport de fret ont progressé de 23 M\$ (+6,6 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2013, en raison de la croissance de 8,2 % du trafic, en partie contrebalancée par le fléchissement de 1,4 % du rendement unitaire.

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

Produits fret	Neuf premiers mois 2014 (en M\$)	Neuf premiers mois 2013 (en M\$)	Variation (en M\$)
Lignes intérieures	49	47	2
Lignes transfrontalières	15	13	2
Lignes transatlantiques	143	125	18
Lignes transpacifiques	139	135	4
Autres	23	26	(3)
<b>Réseau</b>	<b>369</b>	<b>346</b>	<b>23</b>

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

Neuf premiers mois 2014 par rapport aux neuf premiers mois 2013	Produits fret Variation (en %)	Capacité (TME) Variation (en %)	Produits / TME Variation (en %)	Trafic (TMP) Variation (en %)	Rendement / TMP Variation (en %)
Lignes intérieures	4,1	19,9	(13,2)	29,9	(19,9)
Lignes transfrontalières	12,4	20,3	(6,5)	11,1	1,1
Lignes transatlantiques	14,0	11,3	2,5	16,6	(2,2)
Lignes transpacifiques	3,3	(0,9)	4,2	1,1	2,1
Autres	(9,9)	(2,7)	(7,4)	(10,9)	1,1
<b>Réseau</b>	<b>6,6</b>	<b>7,5</b>	<b>(0,8)</b>	<b>8,2</b>	<b>(1,4)</b>



La variation des produits fret par rapport aux neuf premiers mois de 2013 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'amplification de 8,2 % 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 croissance du trafic dans l'ensemble rend compte de la conjoncture économique favorable aux États-Unis et en Europe.
- La baisse de 1,4 % 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 des neuf premiers mois 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 troisième trimestre de 2014 et les quatre trimestres précédents.

### Hausse de 10 % des autres produits par rapport aux neuf premiers mois de 2013

Au cours des neuf premiers mois de 2014, les autres produits se sont chiffrés à 750 M\$, en hausse de 69 M\$ (+10 %) par rapport aux neuf premiers mois 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 2,3 % des CESMO et baisse de 3,5 % des CESMO ajustées par rapport aux neuf premiers mois de 2013

Le tableau ci-après compare les CESMO d'Air Canada pour les neuf premiers mois de 2014 à celles des neuf premiers mois de 2013.

(en cents par SMO)	Neuf premiers mois		Variation	
	2014	2013	cents	%
Carburant avions	5,23	5,14	0,09	1,8
Salaires	2,32	2,42	(0,10)	(4,1)
Charges sociales	0,65	0,80	(0,15)	(18,8)
Contrats d'achat de capacité	1,57	1,61	(0,04)	(2,5)
Redevances aéroportuaires et de navigation	1,39	1,43	(0,04)	(2,8)
Maintenance avions	0,93	0,90	0,03	3,3
Frais de vente et de distribution	0,92	0,90	0,02	2,2
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	0,72	0,82	(0,10)	(12,2)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	0,54	0,50	0,04	8,0
Locations avions	0,41	0,46	(0,05)	(10,9)
Restauration et fournitures connexes	0,42	0,42	-	-
Communications et technologies de l'information	0,27	0,28	(0,01)	(3,6)
Autres	1,38	1,46	(0,08)	(5,5)
<b>CESMO</b>	<b>16,75</b>	<b>17,14</b>	<b>(0,39)</b>	<b>(2,3)</b>
<b>Retrancher :</b>				
Charge de carburant, coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et éléments exceptionnels <sup>1), 2)</sup>	(5,70)	(5,69)	(0,01)	0,2
<b>CESMO ajustées<sup>3)</sup></b>	<b>11,05</b>	<b>11,45</b>	<b>(0,40)</b>	<b>(3,5)</b>

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 5 % des charges d'exploitation par rapport aux neuf premiers mois de 2013

Au cours des neuf premiers mois de 2014, Air Canada a inscrit des charges d'exploitation de 9 459 M\$, soit une hausse de 455 M\$ (+5 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2013. L'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation libellées en devises (principalement en dollars américains), au cours des neuf premiers mois de 2014 par rapport aux neuf premiers mois de 2013, a accru les charges d'exploitation de 308 M\$ environ.

Le texte qui suit présente le résumé des principaux facteurs expliquant la variation en glissement annuel des charges d'exploitation par rapport aux neuf premiers mois de 2013.

### Hausse de 9 % de la charge de carburant par rapport aux neuf premiers mois de 2013

Au cours des neuf premiers mois de 2014, la charge de carburant s'est chiffrée à 2 956 M\$, en hausse de 253 M\$ (+9 %) par rapport aux neuf premiers mois 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 des neuf premiers mois de 2013, responsable d'une augmentation de 171 M\$ et l'accroissement du volume de litres de carburant consommé, qui a donné lieu à une majoration de 151 M\$. Cette hausse a été en partie contrebalancée par l'incidence du fléchissement de 3 % des prix du carburéacteur, responsable d'une diminution de 69 M\$ de la charge de carburant au cours des neuf premiers mois 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)	Neuf premiers mois		Variation	
	2014	2013	\$	%
<b>Charge de carburant selon les PCGR</b>	<b>2 956 \$</b>	<b>2 703 \$</b>	<b>253 \$</b>	<b>9</b>
Ajouter : Montant net des décaissements au comptant relativement à des dérivés liés au carburant <sup>1)</sup>	6	18	(12)	(67)
<b>Coût économique du carburant – hors PCGR<sup>2)</sup></b>	<b>2 962 \$</b>	<b>2 721 \$</b>	<b>241 \$</b>	<b>9</b>
Consommation de carburant (en milliers de litres)	3 220 893	3 049 676	171 217	5,6
<b>Prix du litre de carburant (en cents) – selon les PCGR</b>	<b>91,8</b>	<b>88,6</b>	<b>3,1</b>	<b>3,5</b>
<b>Coût économique du litre de carburant (en cents) – hors PCGR<sup>2)</sup></b>	<b>91,9</b>	<b>89,2</b>	<b>2,7</b>	<b>3,0</b>

1) Comprend le montant net des règlements au comptant relatifs à des dérivés liés au carburant venus à échéance et les primes liées à ces dérivés.

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 1 678 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2014, en baisse de 16 M\$ (-1 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2013

Au cours des neuf premiers mois de 2014, les salaires totalisent 1 309 M\$, en hausse de 36 M\$ (+3 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2013, du fait principalement de l'augmentation du salaire moyen et de la comptabilisation par Air Canada d'une provision de 12 M\$ liée à l'externalisation de ses activités à Londres à un tiers fournisseur.

Au cours des neuf premiers mois de 2014, les charges sociales se sont chiffrées à 369 M\$, en baisse de 52 M\$ (-12 %) par rapport aux neuf premiers mois 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 aux neuf premiers mois de 2013

Au cours des neuf premiers mois de 2014, les frais d'achat de capacité se sont chiffrés à 887 M\$, soit une hausse de 44 M\$ (+5 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2013, en raison principalement de la progression du temps bloc à bloc lié aux vols exploités par Sky Regional et, dans une mesure moindre, à ceux exploités par d'autres tiers transporteurs (sauf Jazz), aux termes de contrats d'achat de capacité conclus avec Air Canada, ainsi que de la majoration des tarifs au titre du CAC de Jazz, outre l'incidence défavorable du change. 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 aux neuf premiers mois de 2013**

Au cours des neuf premiers mois de 2014, les redevances aéroportuaires et de navigation se sont chiffrées à 784 M\$, en hausse de 33 M\$ (+4 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2013, du fait en grande partie de l'ajout de cinq appareils 777 de Boeing et de quatre appareils 787 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 la GTAA, entente qui permet à la compagnie aérienne d'accroître sa part du trafic de correspondance mondial entre lignes internationales par le truchement de Toronto Pearson de façon plus rentable.

**Hausse de 11 % des charges de maintenance avions par rapport aux neuf premiers mois de 2013**

Au cours des neuf premiers mois de 2014, les charges de maintenance avions se sont chiffrées à 527 M\$, en hausse de 53 M\$ (+11 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2013. Cette hausse des charges de maintenance avions est principalement imputable à l'incidence défavorable du change de 31 M\$ et à l'augmentation des charges au titre de la provision liée à la maintenance. La hausse des charges au titre de la provision liée à la maintenance s'explique par l'augmentation du nombre d'appareils visés par des contrats de location simple au troisième trimestre de 2014 en raison du reclassement de certains appareils de la location-financement à la location simple à la prorogation des contrats de location concernés, ainsi qu'à la diminution du nombre de contrats de location d'appareils prorogés par rapport aux neuf premiers mois 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. En outre, Air Canada a comptabilisé des ajustements de régularisation favorables de 15 M\$ en 2013 alors qu'aucun ajustement de la sorte n'a été comptabilisé au cours des neuf premiers mois de 2014. Ces hausses ont été largement contrebalancées par l'incidence un volume moindre d'activités d'entretien moteurs et de maintenance des cellules aux premier et deuxième trimestres de 2014, 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 aux neuf premiers mois de 2013**

Au cours des neuf premiers mois de 2014, les frais de vente et de distribution se sont chiffrés à 519 M\$, en hausse de 44 M\$ (+9 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2013, du fait de la croissance de 7,0 % 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 concordaient avec la croissance des ventes et des produits. L'incidence défavorable du change a également été un facteur expliquant la hausse des frais de vente et de distribution en glissement annuel.

**Baisse de 5 % de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur par rapport aux neuf premiers mois de 2013**

Au cours des neuf premiers mois de 2014, la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur s'est chiffrée à 409 M\$, en baisse de 21 M\$ (-5 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2013.

Au cours des neuf premiers mois 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 cours des neuf premiers mois de 2014.

L'incidence de l'ajout de cinq appareils 777 de Boeing et de quatre appareils 787 de Boeing au parc aérien en exploitation de la compagnie aérienne a été largement 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), ainsi que la contraction de la dotation aux amortissements relativement aux programmes de reconditionnement de cabine de la compagnie aérienne.

### Hausse de 16 % des coûts liés à la portion terrestre des forfaits par rapport aux neuf premiers mois de 2013

Au cours des neuf premiers mois de 2014, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada se sont chiffrés à 303 M\$, en hausse de 42 M\$ (+16 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2013. Cette augmentation des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada est largement imputable à l'amplification des volumes passagers. L'incidence défavorable du change a également contribué à l'augmentation des coûts liés à la portion terrestre des forfaits en glissement annuel.

### Baisse de 3 % des coûts de location avions par rapport aux neuf premiers mois de 2013

Au cours des neuf premiers mois de 2014, les coûts de location avions se sont élevés à 234 M\$, en baisse de 8 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 15 M\$.

### Augmentation de 1 % des autres charges d'exploitation par rapport aux neuf premiers mois de 2013

Au cours des neuf premiers mois de 2014, les autres charges d'exploitation se sont chiffrées à 775 M\$, en hausse de 7 M\$ (+1 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2013, du fait du relèvement de 7,5 % de la capacité, de la hausse des charges liées aux services d'escale du fait qu'Air Canada a procédé à l'externalisation de ses services d'escale à Londres à un tiers fournisseur (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) et de l'incidence défavorable du change. Ont en partie contrebalancé ces augmentations la comptabilisation d'ajustements favorables de 41 M\$ visant la charge d'impôt au cours des neuf premiers mois de 2014 alors qu'aucun ajustement analogue n'avait été inscrit au cours des neuf premiers mois de 2013. En outre, des coûts de démarrage exceptionnels liés au transfert d'appareils 175 d'Embraer à Sky Regional avaient été engagés au cours des neuf premiers mois de 2013 alors qu'aucun coût analogue n'a été comptabilisé au cours des neuf premiers mois de 2014.

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

(en millions de dollars canadiens)	Neuf premiers mois		Variation	
	2014	2013	\$	%
Services d'escale	177 \$	148 \$	29 \$	20
Location et entretien d'immeubles	112	97	15	15
Frais d'équipages	105	90	15	17
Frais et services divers	92	100	(8)	(8)
Autres frais résiduels	289	333	(44)	(13)
<b>Autres charges d'exploitation</b>	<b>775 \$</b>	<b>768 \$</b>	<b>7 \$</b>	<b>1</b>

### Charges autres que d'exploitation de 504 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2014 contre 476 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2013

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

(en millions de dollars canadiens)	Neuf premiers mois		Variation
	2014	2013	\$
Perte de change	(192) \$	(65) \$	(127) \$
Produits d'intérêts	29	22	7
Charges d'intérêts	(239)	(324)	85
Intérêts incorporés	21	36	(15)
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(102)	(155)	53
Dérivés liés au carburant et autres dérivés	(10)	15	(25)
Autres	(11)	(5)	(6)
<b>Total des charges autres que d'exploitation</b>	<b>(504) \$</b>	<b>(476) \$</b>	<b>(28) \$</b>

La variation des charges autres que d'exploitation par rapport aux neuf premiers mois 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 192 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2014, contre une perte de change de 65 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2013. Ces pertes avaient trait surtout aux pertes de change latentes à la conversion de la dette libellée en dollars américains. Un profit à la réévaluation latent de 33 M\$ lié aux dérivés de change ainsi qu'un profit à la réévaluation de 16 M\$ lié aux réserves de trésorerie libellées en devises (principalement en dollars américains) ont été inscrits au cours des neuf premiers mois 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.
- Au cours des neuf premiers mois de 2013, Air Canada a inscrit une charge d'intérêts de 95 M\$ relative au rachat de ses billets garantis prioritaires échéant en 2015 et en 2016, dont une tranche de 61 M\$ est liée à la prime payée au titre des billets rachetés et une tranche de 34 M\$ a trait à la radiation des frais d'opération et des escomptes existants. Aucune charge analogue n'a été inscrite au cours des neuf premiers mois de 2014.
- La baisse de 53 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 pertes découlant de dérivés liés au carburant et d'autres instruments dérivés se sont chiffrés à 10 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2014, contre des profits de 15 M\$ au cours des neuf premiers mois 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 septembre 2014 et au 31 décembre 2013, ainsi que le parc en exploitation prévu d'Air Canada, y compris les appareils qu'Air Canada rouge exploite actuellement ou prévoit exploiter, aux 31 décembre 2014, 2015 et 2016.

	Réel			Projeté					
	31 décembre 2013	Modifications apportées pour les neuf premiers mois de 2014	30 septembre 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
<b>Parc aérien principal</b>									
787-8 de Boeing	-	4	4	2	6	2	8	-	8
787-9 de Boeing	-	-	-	-	-	3	3	9	12
777-300ER de Boeing	16	1	17	-	17	-	17	2	19
777-200LR de Boeing	6	-	6	-	6	-	6	-	6
767-300ER de Boeing	27	(6)	21	-	21	(4)	17	(4)	13
A330-300 d'Airbus	8	-	8	-	8	-	8	-	8
A321 d'Airbus	10	-	10	-	10	3	13	-	13
A320 d'Airbus	41	-	41	-	41	2	43	-	43
A319 d'Airbus	30	(11)	19	(1)	18	-	18	(5)	13
190 d'EMBRAER	45	-	45	-	45	(8)	37	(12)	25
<b>Total – parc aérien principal</b>	<b>183</b>	<b>(12)</b>	<b>171</b>	<b>1</b>	<b>172</b>	<b>(2)</b>	<b>170</b>	<b>(10)</b>	<b>160</b>
<b>Air Canada rouge</b>									
767-300ER de Boeing	2	6	8	-	8	4	12	4	16
A319 d'Airbus	8	11	19	1	20	-	20	5	25
<b>Total – Air Canada rouge</b>	<b>10</b>	<b>17</b>	<b>27</b>	<b>1</b>	<b>28</b>	<b>4</b>	<b>32</b>	<b>9</b>	<b>41</b>
<b>Total parc aérien principal et Air Canada rouge</b>	<b>193</b>	<b>5</b>	<b>198</b>	<b>2</b>	<b>200</b>	<b>2</b>	<b>202</b>	<b>(1)</b>	<b>201</b>

Au troisième trimestre de 2014, Air Canada a exercé des droits d'achat visant deux appareils 777-300ER de Boeing dont la livraison est prévue pour le deuxième trimestre de 2016. Ces appareils seront dotés d'une configuration haute densité assortie de 450 places au total réparties dans trois cabines, notamment une classe Économique Privilège et une classe Affaires internationale qui sera harmonisée avec le nouveau produit international qu'offre Air Canada sur ses appareils 787 de Boeing. En outre, Air Canada a récemment annoncé qu'elle compte harmoniser la cabine des cinq appareils 777-300 de Boeing en configuration haute densité pour qu'elle corresponde aux normes de l'appareil 787 de Boeing.

Le 31 mars 2014, Air Canada 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 œuvre 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 trois appareils A321 et deux appareils A320 d'Airbus (qui ont été loués de tiers), jusqu'à ce que la compagnie aérienne prenne livraison des appareils 737 MAX de Boeing. En outre, Air Canada compte conserver en 2016 cinq appareils 767 de Boeing qu'elle avait prévu de remettre aux bailleurs.

**Air Canada Express**

Le tableau qui suit présente, au 30 septembre 2014, le nombre d'appareils exploités pour le compte d'Air Canada par Jazz, Sky Regional et d'autres compagnies aériennes assurant des vols, 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 septembre au 31 décembre 2014.

	Au 30 septembre 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
<b>Total - Air Canada Express</b>	<b>122</b>	<b>20</b>	<b>22</b>	<b>164</b>

## 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 septembre 2014, les liquidités non soumises à restrictions s'élevaient à 2 802 M\$ (constituées de trésorerie et de placements à court terme de 2 528 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 274 M\$), en regard de liquidités non soumises à restrictions de 2 412 M\$ (constituées de trésorerie et de placements à court terme de 2 309 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 103 M\$ au 30 septembre 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 septembre 2014 et au 31 décembre 2013.

(en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2014	31 décembre 2013	Variation (en \$)
<b>Actif</b>			
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	2 528 \$	2 208 \$	320 \$
Autres actifs courants	1 138	1 080	58
<b>Actif courant</b>	<b>3 666</b>	<b>3 288</b>	<b>378</b>
Immobilisations corporelles	5 735	5 073	662
Immobilisations incorporelles	301	304	(3)
Goodwill	311	311	-
Dépôts et autres actifs	532	494	38
<b>Total de l'actif</b>	<b>10 545 \$</b>	<b>9 470 \$</b>	<b>1 075 \$</b>
<b>Passif</b>			
Passif courant	3 502 \$	3 190 \$	312 \$
Dette à long terme et contrats de location-financement	4 557	3 959	598
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	2 812	2 687	125
Provisions liées à la maintenance	757	656	101
Autres passifs non courants	317	375	(58)
<b>Total du passif</b>	<b>11 945</b>	<b>10 867</b>	<b>1 078</b>
<b>Total des capitaux propres</b>	<b>(1 400)</b>	<b>(1 397)</b>	<b>(3)</b>
<b>Total du passif et des capitaux propres</b>	<b>10 545 \$</b>	<b>9 470 \$</b>	<b>1 075 \$</b>

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 septembre 2014, les immobilisations corporelles se chiffraient à 5 735 M\$, soit 662 M\$ de plus qu'au 31 décembre 2013. L'augmentation des immobilisations corporelles résulte surtout des achats d'immobilisations corporelles de 1 093 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2014, en partie compensés par l'effet de la dotation aux amortissements de 377 M\$. Les achats d'immobilisations corporelles comprenaient des achats d'équipement de vol de 680 M\$, montant qui visait un appareil 777-300ER de Boeing livré en février et quatre appareils 787-8 livrés en mai, juin, juillet et septembre, respectivement, des acomptes de 170 M\$ sur les futures livraisons d'appareils ainsi que des charges de maintenance immobilisées de 144 M\$.

Au 30 septembre 2014, le passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel a augmenté de 125 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 197 M\$ imputée aux autres éléments du résultat global au cours des neuf premiers mois de 2014. Au 30 septembre 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 306 M\$ ont été versées au titre de la capitalisation des régimes de retraite au cours des neuf premiers mois 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 septembre 2014 et au 31 décembre 2013.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	30 septembre 2014	31 décembre 2013	Variation (en \$)
Total de la dette à long terme et des contrats de location-financement	4 557 \$	3 959 \$	598 \$
Partie courante de la dette à long terme et des contrats de location-financement	424	374	50
Total de la dette à long terme et des contrats de location-financement, y compris la partie courante	4 981	4 333	648
Moins trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	(2 528)	(2 208)	(320)
<b>Dette nette</b>	<b>2 453 \$</b>	<b>2 125 \$</b>	<b>328 \$</b>
Contrats de location simple immobilisés <sup>1)</sup>	2 170	2 226	(56)
<b>Dette nette ajustée</b>	<b>4 623 \$</b>	<b>4 351 \$</b>	<b>272 \$</b>
<b>BAIIALA (à l'exclusion des modifications du régime d'avantages du personnel) (12 derniers mois)</b>	<b>1 629 \$</b>	<b>1 433 \$</b>	<b>196 \$</b>
<b>Ratio dette nette ajustée-BAIIALA</b>	<b>2,8</b>	<b>3,0</b>	<b>(0,2)</b>

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 les frais annualisés de location d'appareils. Cette définition du contrat de location simple immobilisés 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 310 M\$ pour la période de 12 mois close le 30 septembre 2014 et à 318 M\$ pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2013.

Au 30 septembre 2014, la dette à long terme, y compris la partie courante, et les contrats de location-financement se chiffraient à 4 981 M\$, en hausse de 648 M\$ par rapport au 31 décembre 2013. Cette augmentation est imputable aux nouveaux emprunts de 978 M\$ en partie compensés par des remboursements de 556 M\$ sur la dette. Au cours des neuf premiers mois 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 quatre 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. De plus, au troisième trimestre de 2014, Air Canada a procédé à la cession de deux appareils 340-500 d'Airbus et remboursé le financement de 90 M\$ lié à ces deux appareils. La cession n'a pas donné lieu à la comptabilisation d'un profit ou d'une perte. L'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien au 30 septembre 2014 en regard du 31 décembre 2013 à l'égard de la dette libellée en devises (principalement en dollars américains) d'Air Canada, responsable d'une hausse de 213 M\$, a également joué un rôle dans l'augmentation de la dette à long terme.

Au 30 septembre 2014, la dette nette ajustée s'établit à 4 623 M\$, en hausse de 272 M\$ par rapport au 31 décembre 2013, du fait principalement de la hausse de la dette à long terme et des contrats de location-financement, en partie contrebalancée par l'augmentation des soldes de trésorerie.

Au 30 septembre 2014, le ratio dette nette ajustée-BAILALA s'est établi à 2,8 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 septembre 2014, le coût moyen pondéré du capital (« CMPC ») d'Air Canada s'établissait à environ 9,2 %. Le CMPC est une mesure établie par la direction, qui correspond au coût du capital, estimé à 20,1 %, et au coût moyen des emprunts et des contrats de location-financement, estimé à 5,6 %.

### 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. 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 septembre 2014 et au 31 décembre 2013.

(en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2014	31 décembre 2013	Variation (en \$)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	2 528 \$	2 208 \$	320 \$
Créances clients	703	589	114
Autres actifs courants	435	491	(56)
Dettes fournisseurs et charges à payer	(1 269)	(1 129)	(140)
Produits passages perçus d'avance	(1 809)	(1 687)	(122)
Partie courante de la dette à long terme et des contrats de location-financement	(424)	(374)	(50)
<b>Fonds de roulement, montant net</b>	<b>164 \$</b>	<b>98 \$</b>	<b>66 \$</b>

Le montant net du fonds de roulement de 164 M\$ au 30 septembre 2014 représente une augmentation de 66 M\$ par rapport au 31 décembre 2013. Cette amélioration s'explique en grande partie par l'incidence du solide résultat d'exploitation ainsi que du produit du placement des billets non garantis de premier rang de 400 M\$ US réalisé au cours du deuxième trimestre de 2014. Cette hausse a été en partie contrebalancée par des dépenses d'investissement de 1 115 M\$ (ou 555 M\$, déduction faite du montant de financement prélevé à la livraison du cinquième et dernier appareil 777-300ER de Boeing et de quatre appareils 787-8 de Boeing durant les neuf premiers mois de 2014), outre les cotisations de 306 M\$ au titre de la capitalisation des régimes de retraite.

## 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)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2014	2013	Variation (en \$)	2014	2013	Variation (en \$)
<b>Flux de trésorerie nets liés aux activités d’exploitation</b>	<b>191 \$</b>	<b>(9) \$</b>	<b>200 \$</b>	<b>921 \$</b>	<b>663 \$</b>	<b>258 \$</b>
Produits des emprunts	194	1 554	(1 360)	978	1 716	(738)
Réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement	(166)	(1 140)	974	(556)	(1 455)	899
Autres	1	6	(5)	1	(9)	10
<b>Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement</b>	<b>29</b>	<b>420</b>	<b>(391)</b>	<b>423</b>	<b>252</b>	<b>171</b>
Placements à court terme	157	(191)	348	(137)	(269)	132
Achats d’immobilisations corporelles et incorporelles	(383)	(240)	(143)	(1 115)	(618)	(497)
Produit de la vente d’actifs	65	27	38	68	35	33
Autres	(23)	15	(38)	(13)	(5)	(8)
<b>Flux de trésorerie nets liés aux activités d’investissement</b>	<b>(184)</b>	<b>(389)</b>	<b>205</b>	<b>(1 197)</b>	<b>(857)</b>	<b>(340)</b>
<b>Augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b>	<b>36</b>	<b>22</b>	<b>14</b>	<b>147</b>	<b>58</b>	<b>89</b>
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	861	790	71	750	754	(4)
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période</b>	<b>897 \$</b>	<b>812 \$</b>	<b>85 \$</b>	<b>897 \$</b>	<b>812 \$</b>	<b>85 \$</b>

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2014	2013	Variation (en \$)	2014	2013	Variation (en \$)
<b>Flux de trésorerie nets liés aux activités d’exploitation</b>	<b>191 \$</b>	<b>(9) \$</b>	<b>200 \$</b>	<b>921 \$</b>	<b>663 \$</b>	<b>258 \$</b>
Achats d’immobilisations corporelles et incorporelles	(383)	(240)	(143)	(1 115)	(618)	(497)
<b>Flux de trésorerie disponibles<sup>1)</sup></b>	<b>(192) \$</b>	<b>(249) \$</b>	<b>57 \$</b>	<b>(194) \$</b>	<b>45 \$</b>	<b>(239) \$</b>

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 192 M\$ au troisième trimestre de 2014 rendent compte d’une amélioration de 57 M\$ en regard du troisième trimestre de 2013 du fait de l’augmentation des flux de trésorerie liés aux activités d’exploitation attribuable à la hausse du résultat d’exploitation. L’amélioration des flux de trésorerie liés aux activités d’exploitation a été largement contrebalancée par la hausse de 143 M\$ des dépenses d’investissement au troisième trimestre de 2014. Les dépenses d’investissement tenaient compte de l’acquisition de deux appareils 787 de Boeing au troisième trimestre de 2014.

Au cours des neuf premiers mois de 2014, les flux de trésorerie disponibles ont diminué de 239 M\$ par rapport aux neuf premiers mois de 2013. La diminution des flux de trésorerie disponibles est imputable à l’accroissement de 497 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 quatre appareils 787 de Boeing livrés au cours des neuf premiers mois de 2014. L’effet des dépenses d’investissement supplémentaires en glissement annuel a été en partie annulé par l’augmentation de 258 M\$ des flux de trésorerie liés aux activités d’exploitation, laquelle augmentation est imputable à la progression du résultat d’exploitation en glissement annuel.

## Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement

Le produit tiré des emprunts s'est chiffré à 194 M\$ au troisième trimestre de 2014 et à 978 M\$ pour les neuf premiers mois de 2014. Au troisième trimestre et durant les neuf premiers mois de 2014, la réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement s'élevait à 166 M\$ et à 556 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 d'Air Canada.

## 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 septembre 2014 (à moins d'indication contraire) et ne tiennent pas compte de la livraison en octobre 2014 du cinquième 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 cinquième 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, six appareils devant être livrés en 2014, quatre l'ayant été avant la fin du troisième trimestre. La livraison des 31 autres s'échelonna de 2015 à 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).

Une tranche de 85 % des quatre appareils livrés a été financée grâce à l'appui de l'EXIM. En février 2014, Air Canada a pris livraison du dernier des cinq appareils 777 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.

Sous réserve de certaines conditions, Air Canada a également des engagements de financement visant au plus 27 des 33 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 d'un appareil 787 de Boeing supplémentaire qui a été livré en octobre 2014, ainsi que des engagements de financement préliminaires de l'EXIM relativement à deux autres appareils 787 dont la livraison est prévue pour novembre 2014 et février 2015 (qui sont devenus des engagements définitifs en octobre 2014).

Les modalités de financement d'engagements fermes (subordonnées à certaines conditions) pour les 24 engagements de financement restants des 27 relatifs aux appareils 787 de Boeing sont les suivantes. Dans le cas de 23 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 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.

Au troisième trimestre de 2014, Air Canada a exercé des droits d'achat visant deux appareils 777-300ER de Boeing dont la livraison est prévue pour le deuxième trimestre de 2016. Les modalités de financement seront évaluées avant les dates de livraison prévues de ces appareils. Les dépenses d'investissement liées à ces achats sont indiquées dans le tableau ci-après. Air Canada détient des droits d'achat visant 11 appareils 777 de Boeing (qui lui permettent d'acheter des appareils selon des prix établis au préalable).

Le 31 mars 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.

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 débuter à la fin de 2015 et être achevé au second 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, 777 et 737 MAX de Boeing en commande ferme et des autres immobilisations faisant l'objet d'un engagement était, au 30 septembre 2014, d'environ 8 231 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	351 \$	936 \$	1 855 \$	1 667 \$	1 342 \$	2 080 \$	8 231 \$
Dépenses projetées, planifiées, mais ne faisant pas l'objet d'un engagement	1	230	229	298	282	non disponible	non disponible
Activités de maintenance immobilisées projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement <sup>1)</sup>	48	151	159	109	109	non disponible	non disponible
<b>Total des dépenses projetées<sup>2)</sup></b>	<b>400 \$</b>	<b>1 317 \$</b>	<b>2 243 \$</b>	<b>2 074 \$</b>	<b>1 733 \$</b>	<b>non disponible</b>	<b>non disponible</b>

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\$ pour 2018.

2) Les montants en dollars américains ont été convertis au cours du change de clôture en vigueur le 30 septembre 2014, soit 1 \$ US pour 1,1200 \$ 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 septembre 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<sup>er</sup> janvier 2014 s'établissait à 89 M\$ alors que le déficit de solvabilité se chiffrait à 3,7 G\$ au 1<sup>er</sup> 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 contractuelles d'Air Canada au 30 septembre 2014 y compris celles liées au paiement d'intérêts et de capital à l'égard de la dette à long terme, des contrats de location-financement, des contrats de location simple et des dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2014	2015	2016	2017	2018	Par la suite	Total
<i>Capital</i>							
Obligations liées à la dette à long terme	101 \$	393 \$	356 \$	471 \$	453 \$	2 998 \$	4 772 \$
Obligations liées aux contrats de location-financement	16	64	27	28	31	127	293
<b>Total des obligations liées au capital</b>	<b>117 \$</b>	<b>457 \$</b>	<b>383 \$</b>	<b>499 \$</b>	<b>484 \$</b>	<b>3 125 \$</b>	<b>5 065 \$</b>
<i>Intérêts</i>							
Obligations liées à la dette à long terme	65	247	226	231	183	288	1 240
Obligations liées aux contrats de location-financement	7	24	19	17	14	37	118
<b>Total des obligations liées aux intérêts</b>	<b>72 \$</b>	<b>271 \$</b>	<b>245 \$</b>	<b>248 \$</b>	<b>197 \$</b>	<b>325 \$</b>	<b>1 358 \$</b>
<b>Total des obligations de paiement liées à la dette à long terme et aux contrats de location-financement</b>	<b>189 \$</b>	<b>728 \$</b>	<b>628 \$</b>	<b>747 \$</b>	<b>681 \$</b>	<b>3 450 \$</b>	<b>6 423 \$</b>
Obligations liées aux contrats de location simple	99 \$	341 \$	283 \$	250 \$	215 \$	452 \$	1 640 \$
Dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements	351 \$	936 \$	1 855 \$	1 667 \$	1 342 \$	2 080 \$	8 231 \$
<b>Total des obligations<sup>1), 2)</sup></b>	<b>639 \$</b>	<b>2 005 \$</b>	<b>2 766 \$</b>	<b>2 664 \$</b>	<b>2 238 \$</b>	<b>5 982 \$</b>	<b>16 294 \$</b>

1) Le total des obligations contractuelles ne comprend pas les engagements à l'égard des biens et services dont la Société a besoin dans le cours normal de ses activités. Il ne comprend pas non plus les 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<sup>MD</sup> 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.

### Notations

Air Canada, en tant qu'entreprise, ou ses billets prioritaires reçoivent des cotes de la part des agences de notation qui suivent :

- Moody's Investors Service, Inc. (« Moody's »);
- Standard & Poor's Rating Services (« Standard & Poor's »);
- Fitch Ratings, Inc. (« Fitch »);
- DBRS Limited (« DBRS »).

Les cotes sont indiquées à la rubrique 9.8 du rapport de gestion annuel d'Air Canada de 2013 daté du 12 février 2014, à l'exception des mises à jour qui suivent.

### Cotes de solvabilité attribuées par Moody's

Le 17 septembre 2014, Moody's a mis à jour les cotes suivantes attribuées à Air Canada :

- La cote de groupe de sociétés d'Air Canada est passée de B3 à B2 et la cote liée aux probabilités de défaillance est passée de B3-PD à B2-PD.
- La cote attribuée aux billets prioritaires de premier rang est passée de B1 à Ba3 et celle attribuée aux billets prioritaires de deuxième rang est passée de Caa1 à B3.
- La cote de catégorie spéculative d'Air Canada a été confirmée à SGL-2.
- Les cotes attribuées aux certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel de catégories A, B et C, série 2013-1, ont été rehaussées d'un échelon et sont passées à Baa1, à Ba2 et à B1, respectivement.
- La perspective pour Air Canada et les certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel est passée de positive à stable.

### 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 octobre 2014	30 septembre 2014	31 décembre 2013
<b>Actions émises et en circulation</b>			
Actions à droit de vote variable de catégorie A	33 336 923	33 625 414	26 577 512
Actions à droit de vote de catégorie B	252 855 851	252 567 360	257 954 927
<b>Total des actions émises et en circulation</b>	<b>286 192 774</b>	<b>286 192 774</b>	<b>284 532 439</b>
<b>Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises</b>			
Actions détenues en fiducie dans le cadre des programmes de primes aux employés	-	-	1 337 377
Options sur actions	10 575 972	10 646 472	10 079 694
<b>Total des actions pouvant être émises</b>	<b>10 575 972</b>	<b>10 646 472</b>	<b>11 417 071</b>
<b>Total des actions en circulation et pouvant être émises</b>	<b>296 768 746</b>	<b>296 839 246</b>	<b>295 949 510</b>

### 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)	Troisièmes trimestres		Neuf premiers mois	
	2014	2013	2014	2013
<b>Nombre moyen pondéré d'actions en circulation - de base</b>	<b>286</b>	<b>277</b>	<b>286</b>	<b>276</b>
Effet dilutif potentiel	8	6	7	7
<b>Nombre moyen pondéré d'actions en circulation - dilué</b>	<b>294</b>	<b>283</b>	<b>293</b>	<b>283</b>



## 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		
	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
<b>Produits d'exploitation</b>	<b>2 839 \$</b>	<b>2 952 \$</b>	<b>3 057 \$</b>	<b>3 479 \$</b>	<b>2 894 \$</b>	<b>3 065 \$</b>	<b>3 305 \$</b>	<b>3 798 \$</b>
Carburant avions	821	870	831	1 002	831	918	962	1 076
Coûts de propriété (LAA) <sup>1), 2)</sup>	236	251	211	210	224	209	211	223
Autres charges opérationnelles <sup>3), 4)</sup>	1 735	1 937	1 841	1 851	1 704	2 000	1 887	1 973
<b>Charges d'exploitation</b>	<b>2 792</b>	<b>3 058</b>	<b>2 883</b>	<b>3 063</b>	<b>2 759</b>	<b>3 127</b>	<b>3 060</b>	<b>3 272</b>
<b>Bénéfice d'exploitation</b>	<b>47</b>	<b>(106)</b>	<b>174</b>	<b>416</b>	<b>135</b>	<b>(62)</b>	<b>245</b>	<b>526</b>
<b>Total des produits (charges) autres que d'exploitation<sup>5)</sup></b>	<b>(107)</b>	<b>(154)</b>	<b>(197)</b>	<b>(125)</b>	<b>(141)</b>	<b>(279)</b>	<b>(22)</b>	<b>(203)</b>
Impôts sur le résultat	-	-	-	8	-	-	-	-
<b>Bénéfice net (perte nette)</b>	<b>(60) \$</b>	<b>(260) \$</b>	<b>(23) \$</b>	<b>299 \$</b>	<b>(6) \$</b>	<b>(341) \$</b>	<b>223 \$</b>	<b>323 \$</b>
<b>Résultat par action - dilué</b>	<b>(0,22) \$</b>	<b>(0,95) \$</b>	<b>(0,09) \$</b>	<b>1,05 \$</b>	<b>(0,02) \$</b>	<b>(1,20) \$</b>	<b>0,75 \$</b>	<b>1,10 \$</b>
<b>BAIIALA à l'exclusion des modifications du régime d'avantages du personnel<sup>3), 6)</sup></b>	<b>283 \$</b>	<b>145 \$</b>	<b>385 \$</b>	<b>626 \$</b>	<b>277 \$</b>	<b>147 \$</b>	<b>456 \$</b>	<b>749 \$</b>
<b>BAIIALA<sup>6)</sup></b>	<b>283 \$</b>	<b>145 \$</b>	<b>385 \$</b>	<b>626 \$</b>	<b>359 \$</b>	<b>147 \$</b>	<b>456 \$</b>	<b>749 \$</b>
<b>Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée)<sup>7)</sup></b>	<b>(5) \$</b>	<b>(143) \$</b>	<b>115 \$</b>	<b>365 \$</b>	<b>3 \$</b>	<b>(132) \$</b>	<b>139 \$</b>	<b>457 \$</b>
<b>Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) dilué par action<sup>7)</sup></b>	<b>(0,02) \$</b>	<b>(0,52) \$</b>	<b>0,41 \$</b>	<b>1,29 \$</b>	<b>0,01 \$</b>	<b>(0,46) \$</b>	<b>0,47 \$</b>	<b>1,55 \$</b>

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.

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		
	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
Passagers-milles payants (en millions)	12 574	13 087	14 093	16 726	12 882	13 466	15 495	18 565
Sièges-milles offerts (en millions)	15 484	16 164	16 972	19 404	16 033	16 774	18 413	21 299
Coefficient d'occupation (en %)	81,2	81,0	83,0	86,2	80,3	80,3	84,2	87,2
PPSMO (en cents)	16,0	15,4	16,0	16,2	15,7	15,3	15,9	16,1
CESMO (à l'exclusion des modifications du régime d'avantages du personnel) (en cents) <sup>1)</sup>	18,0	18,9	17,0	15,8	17,7	18,6	16,6	15,4
CESMO ajustées (en cents) <sup>2)</sup>	12,4	12,5	11,7	10,4	12,1	12,2	11,2	10,1
Coût économique du litre de carburant (en cents) <sup>3)</sup>	88,1	92,4	85,7	89,6	88,4	94,7	91,6	90,0

- 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.*
- 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)	Troisièmes trimestres		Neuf premiers mois	
	2014	2013	2014	2013
Dérivés liés au carburant	(24) \$	21 \$	(18) \$	3 \$
Contrats à terme sur actions	(7)	9	7	13
Swaps de taux d'intérêt	-	-	1	(1)
<b>Dérivés liés au carburant et autres dérivés</b>	<b>(31) \$</b>	<b>30 \$</b>	<b>(10) \$</b>	<b>15 \$</b>

### 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 troisième trimestre de 2014 :

- Air Canada a inscrit une perte de 24 M\$ au titre de dérivés liés au carburant (perte de 18 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2014) (profit de 21 M\$ et de 3 M\$, respectivement, au troisième trimestre et au cours des neuf premiers mois 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 2015 à l'égard desquels la prime au comptant s'élève à 11 M\$ (31 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2014) (3 M\$ et 30 M\$, respectivement, au troisième trimestre et au cours des neuf premiers mois de 2013).
- Des contrats de dérivés liés au carburant ont été réglés à une juste valeur de 6 M\$, avec position favorable à Air Canada (24 M\$, avec position favorable à Air Canada au cours des neuf premiers mois de 2014) (20 M\$ et 21 M\$, respectivement, avec position favorable à Air Canada au troisième trimestre et au cours des neuf premiers mois de 2013).

Au 30 septembre 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 108 \$ 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 2 508 000 barils. Air Canada avait aussi couvert environ 10 % de ses achats prévus de carburéacteur pour 2015 au moyen d'options d'achat visant des volumes notionnels de 2 910 000 barils à un prix plafond moyen d'équivalent au pétrole WTI de 101 \$ US le baril. La juste valeur du portefeuille de dérivés liés au carburant au 30 septembre 2014 s'établissait à 9 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 troisième trimestre de 2014, Air Canada a inscrit une perte de 7 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 2018, sous réserve des modalités d'acquisition des droits (profit de 7 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2014). Air Canada a conclu d'autres contrats à terme sur actions au cours du troisième trimestre de 2014. Ces contrats ont été réglés à l'avance par Air Canada au

montant de 5 M\$. Les contrats à terme sur actions ont été réglés à une juste valeur de 7 M\$ avec position favorable à Air Canada au cours des neuf premiers mois de 2014. Au 30 septembre 2014, la juste valeur des contrats à terme sur actions s'établissait à 61 M\$ avec position favorable à Air Canada (56 M\$ avec position favorable à Air Canada au 31 décembre 2013).

### Gestion du 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 septembre 2014, Air Canada avait en cours des contrats d'options sur devises et des contrats de swaps, dont le règlement est prévu en 2014, 2015 et 2016, visant l'achat à l'échéance de 2 805 M\$ US à un taux moyen pondéré à l'échéance de 1,0493 \$ 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 septembre 2014 en regard du 31 décembre 2013 rend compte de l'accroissement du programme de dépenses d'investissement mis en place pour 2014 et 2015 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 septembre 2014, compte tenu du notionnel des dérivés de change en cours à cette date, environ 66 % des sorties nettes de trésorerie en dollars américains étaient couvertes pour le reste de 2014. Environ 47 % le sont pour 2015 et environ 10 % pour 2016.

Le taux de change moyen pondéré du portefeuille de dérivés est favorable par rapport au taux de change de clôture au 30 septembre 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 septembre 2014 était de 17 M\$, avec position favorable à Air Canada (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 troisième trimestre de 2014, un profit de 126 M\$ a été constaté dans le poste « Profit (perte) de change » relativement à ces dérivés au compte consolidé de résultat d'Air Canada (profit de 33 M\$ pour les neuf premiers mois de 2014) (perte de 15 M\$ et profit de 29 M\$, respectivement, pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois de 2013). Au troisième trimestre de 2014, les contrats de dérivés de change réglés en trésorerie étaient assortis d'une juste valeur nette de 3 M\$, avec position favorable aux contreparties (juste valeur de 29 M\$, avec position favorable à Air Canada pour les neuf premiers mois de 2014) (12 M\$ et de 42 M\$, respectivement, avec position favorable à Air Canada pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois de 2013).

Air Canada constitue également des réserves de trésorerie en dollars américains pouvant servir de couverture économique des fluctuations du dollar américain. Au 30 septembre 2014, les soldes de trésorerie et de placements à court terme en dollars américains s'établissaient à 919 M\$ (823 M\$ US) (791 M\$ (743 M\$ US) au 31 décembre 2013). Au cours des neuf premiers mois de 2014, un profit latent de 34 M\$ (profit latent de 19 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2013) a été comptabilisé 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<sup>er</sup> avril 2014. Il y a lieu de se reporter à la note 2 afférente aux états financiers consolidés résumés intermédiaires non audités pour le troisième 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<sup>er</sup> janvier 2017, l'adoption anticipée étant permise, et IFRS 9, *Instruments financiers*, qui entrera en vigueur pour les périodes ouvertes à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018. Air Canada poursuit son évaluation de l'incidence de ces normes sur ses états financiers consolidés.

### **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<sup>er</sup> janvier 2017 et son adoption anticipée est permise.

### **IFRS 9 – Instruments financiers**

La version définitive d'IFRS 9 a été publiée en juillet 2014 et prévoit i) une troisième catégorie d'évaluation pour les actifs financiers, soit la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global, ii) un modèle de dépréciation unique et prospectif visant la perte attendue et iii) une date d'entrée en vigueur obligatoire pour les périodes annuelles ouvertes à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018.

## 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 septembre 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 troisième 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 septembre 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

### BIIIALA

Le BIIIALA (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 BIIIALA 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 BIIIALA est rapproché du bénéfice d'exploitation comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2014	2013	Variation (en \$)	2014	2013	Variation (en \$)
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	526 \$	416 \$	110 \$	709 \$	484 \$	225 \$
<b>Rajouter :</b>						
Locations avions	77	80	(3)	234	242	(8)
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	146	130	16	409	430	(21)
<b>BIIIALA</b>	<b>749 \$</b>	<b>626 \$</b>	<b>123 \$</b>	<b>1 352 \$</b>	<b>1 156 \$</b>	<b>196 \$</b>

### 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)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2014	2013	Variation (en \$)	2014	2013	Variation (en \$)
<b>Charges d'exploitation selon les PCGR</b>	3 272 \$	3 063 \$	209 \$	9 459 \$	9 004 \$	455 \$
<b>Compte tenu des éléments suivants :</b>						
Carburant avions	(1 076)	(1 002)	(74)	(2 956)	(2 703)	(253)
Ajustements visant la charge d'impôt <sup>1)</sup>	-	-	-	(41)	-	(41)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada	(56)	(52)	(4)	(303)	(261)	(42)
Perte de valeur <sup>2)</sup>	-	-	-	-	(24)	24
<b>Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus</b>	<b>2 140 \$</b>	<b>2 009 \$</b>	<b>131 \$</b>	<b>6 159 \$</b>	<b>6 016 \$</b>	<b>143 \$</b>
<b>SMO (en millions)</b>	<b>21 299</b>	<b>19 404</b>	<b>9,8 %</b>	<b>56 486</b>	<b>52 540</b>	<b>7,5 %</b>
<b>CESMO ajustées (en cents)</b>	<b>10,05 ¢</b>	<b>10,35 ¢</b>	<b>(2,9) %</b>	<b>11,05 ¢</b>	<b>11,45 ¢</b>	<b>(3,5) %</b>

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 et bénéfice net ajusté par action – dilué**

Air Canada se sert du « bénéfice net ajusté » et du « bénéfice net ajusté par action – dilué » 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)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2014	2013	Variation (en \$)	2014	2013	Variation (en \$)
<b>Bénéfice net de la période attribuable aux actionnaires</b>	<b>321 \$</b>	<b>298 \$</b>	<b>23 \$</b>	<b>201 \$</b>	<b>13 \$</b>	<b>188 \$</b>
<b>Compte tenu des éléments suivants :</b>						
Ajustements visant la charge d'impôt <sup>1)</sup>	-	-	-	(41)	-	(41)
Perte de valeur <sup>2)</sup>	-	-	-	-	24	(24)
(Profit) perte de change	71	(49)	120	192	65	127
Charge d'intérêts <sup>3)</sup>	-	95	(95)	-	95	(95)
Coût financier net au titre des avantages du personnel	34	51	(17)	102	155	(53)
(Profit) perte sur dérivés liés au carburant et autres dérivés	31	(30)	61	10	(15)	25
<b>Bénéfice net ajusté</b>	<b>457 \$</b>	<b>365 \$</b>	<b>92 \$</b>	<b>464 \$</b>	<b>337 \$</b>	<b>127 \$</b>
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé dans le calcul du résultat dilué par action (en millions)	294	283	11	293	283	10
<b>Bénéfice net ajusté par action – dilué</b>	<b>1,55 \$</b>	<b>1,29 \$</b>	<b>0,26 \$</b>	<b>1,58 \$</b>	<b>1,19 \$</b>	<b>0,39 \$</b>

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.

3) 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.

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)	Troisièmes trimestres		Neuf premiers mois	
	2014	2013	2014	2013
<b>Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – de base</b>	<b>286</b>	<b>277</b>	<b>286</b>	<b>276</b>
Effet dilutif potentiel	8	6	7	7
<b>Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – dilué</b>	<b>294</b>	<b>283</b>	<b>293</b>	<b>283</b>

## Rendement du capital investi

Air Canada se sert du rendement du capital investi pour évaluer la rentabilité du capital qu'elle utilise. Le rendement se fonde sur le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) (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 septembre 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 septembre 2014	30 septembre 2013	Variation (\$)
<b>Bénéfice net pour la période attribuable aux actionnaires (12 derniers mois)</b>	<b>194 \$</b>	<b>(48) \$</b>	<b>242 \$</b>
<b>Retrancher :</b>			
Modifications du régime d'avantages du personnel <sup>1)</sup>	(82)	-	(82)
Ajustements visant la charge d'impôt <sup>2)</sup>	(41)	-	(41)
Perte de valeur <sup>3)</sup>	6	24	(18)
Perte de change	247	56	191
Charge d'intérêts <sup>4)</sup>	-	95	(95)
Coût financier net au titre des avantages du personnel	155	227	(72)
Profit sur dérivés liés au carburant et autres dérivés	(12)	(22)	10
<b>Bénéfice net ajusté (12 derniers mois)</b>	<b>467 \$</b>	<b>332 \$</b>	<b>135 \$</b>
<b>Compte tenu des éléments suivants :</b>			
Charges d'intérêts <sup>5)</sup>	312	297	15
Intérêts implicites sur les contrats de location simple <sup>6)</sup>	152	158	(6)
<b>Bénéfice net ajusté avant les intérêts (12 derniers mois)</b>	<b>931 \$</b>	<b>787 \$</b>	<b>144 \$</b>
<b>Capital investi :</b>			
Fonds de roulement, à l'exclusion de la partie courante de la dette à long terme et des contrats de location-financement	566	469	97
Actifs non financiers à long terme	6 447	5 951	496
Provisions au titre de la maintenance	(694)	(608)	(86)
Autres passifs d'exploitation à long terme	(304)	(361)	57
Contrats de location simple immobilisés <sup>7)</sup>	2 170	2 261	(91)
<b>Capital investi</b>	<b>8 185 \$</b>	<b>7 712 \$</b>	<b>473 \$</b>
<b>Rendement du capital investi (en %)</b>	<b>11,4 %</b>	<b>10,2 %</b>	<b>1,2 pt</b>

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.

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 septembre 2014, les coûts de location avions totalisaient 310 M\$ (323 M\$ pour la période de 12 mois close le 30 septembre 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.

**BAIIALA** – 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.