

AIR CANADA 

Premier trimestre 2015

États financiers consolidés et notes
complémentaires

INTERMÉDIAIRES NON AUDITÉS

Le 12 mai 2015



ÉTAT CONSOLIDÉ DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Non audité (en millions de dollars canadiens)	31 mars 2015	31 décembre 2014
ACTIF		
Actif courant		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 035 \$	661 \$
Placements à court terme	1 815	1 614
Total de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme	2 850	2 275
Liquidités soumises à restrictions	80	89
Créances clients	776	656
Stocks de carburant avions	57	72
Rechanges et fournitures	96	91
Charges payées d'avance et autres actifs courants	286	295
Total de l'actif courant	4 145	3 478
Immobilisations corporelles	6 241	5 998
Immobilisations incorporelles	305	305
Goodwill	311	311
Dépôts et autres actifs	579	556
Total de l'actif	11 581 \$	10 648 \$
PASSIF		
Passif courant		
Dettes fournisseurs et charges à payer	1 472 \$	1 259 \$
Produits passages perçus d'avance	2 213	1 794
Partie courante de la dette à long terme et des obligations au titre de contrats de location-financement	note 3 555	484
Total du passif courant	4 240	3 537
Dette à long terme et obligations au titre de contrats de location-financement	note 3 5 252	4 732
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	note 4 2 145	2 403
Provisions liées à la maintenance	849	796
Autres passifs non courants	308	313
Total du passif	12 794 \$	11 781 \$
CAPITAUX PROPRES		
Capitaux propres attribuables aux actionnaires		
Capital-actions	836	835
Surplus d'apport	76	77
Déficit	(2 185)	(2 113)
Total des capitaux propres attribuables aux actionnaires	(1 273)	(1 201)
Participations ne donnant pas le contrôle	60	68
Total des capitaux propres	(1 213)	(1 133)
Total du passif et des capitaux propres	11 581 \$	10 648 \$

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés résumés.

ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS

Non audité (en millions de dollars canadiens, sauf les données par action)		Trimestres clos les 31 mars	
		2015	2014
Produits des activités ordinaires			
Passages		2 786 \$	2 608 \$
Fret		129	119
Autres		334	338
Total des produits des activités ordinaires		3 249	3 065
Charges d'exploitation			
Carburant avions		592	793
Charges liées aux transporteurs régionaux	notes 2 et 8	552	567
Salaires et charges sociales	note 4	568	557
Redevances aéroportuaires et de navigation		185	183
Maintenance avions		188	162
Frais de vente et de distribution		154	148
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur		153	126
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits		181	170
Locations avions		82	76
Restauration et fournitures connexes		62	66
Communications et technologies de l'information		57	52
Autres		275	227
Total des charges d'exploitation		3 049	3 127
Bénéfice (perte) d'exploitation		200	(62)
Produits (charges) autres que d'exploitation			
Perte de change	note 7	(408)	(161)
Produits d'intérêts		9	9
Charges d'intérêts		(90)	(77)
Intérêts incorporés		9	5
Coût financier net au titre des avantages du personnel	note 4	(25)	(34)
Dérivés liés au carburant et autres dérivés	note 7	1	(15)
Autres		(5)	(6)
Total des charges autres que d'exploitation		(509)	(279)
Perte avant impôts sur le résultat		(309)	(341)
Impôts sur le résultat		-	-
Perte nette de la période		(309) \$	(341) \$
Bénéfice net (perte nette) attribuable aux :			
Actionnaires d'Air Canada		(310)	(342)
Participations ne donnant pas le contrôle		1	1
		(309) \$	(341) \$
Perte nette par action attribuable aux actionnaires d'Air Canada			
Perte par action – résultat de base et dilué	note 5	(1,08) \$	(1,20) \$

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés résumés.

ÉTAT CONSOLIDÉ DU RÉSULTAT GLOBAL

Non audité (en millions de dollars canadiens)	Trimestres clos les 31 mars	
	2015	2014
Résultat global		
Perte nette de la période	(309) \$	(341) \$
Autres éléments du résultat global, déduction faite d'impôts de néant :		
Éléments qui ne seront pas reclassés en résultat net		
Réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel	note 4 248	(203)
Total du résultat global	(61) \$	(544) \$
Résultat global attribuable aux :		
Actionnaires d'Air Canada	(62) \$	(545) \$
Participations ne donnant pas le contrôle	1	1
	(61) \$	(544) \$

ÉTAT CONSOLIDÉ DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES

Non audité (en millions de dollars canadiens)	Capital social	Surplus d'apport	Déficit	Total des capitaux propres attribuables aux actionnaires	Participations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres
1 ^{er} janvier 2014	827 \$	80 \$	(2 367) \$	(1 460) \$	63 \$	(1 397) \$
Bénéfice net (perte nette)	–	–	(342)	(342)	1	(341)
Réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel	–	–	(203)	(203)	–	(203)
Total du résultat global	–	–	(545)	(545)	1	(544)
Rémunération fondée sur des actions	–	(2)	(6)	(8)	–	(8)
Actions acquises pour la prime de reconnaissance envers les employés	6	(4)	–	2	–	2
31 mars 2014	833 \$	74 \$	(2 918) \$	(2 011) \$	64 \$	(1 947) \$
1 ^{er} janvier 2015	835 \$	77 \$	(2 113) \$	(1 201) \$	68 \$	(1 133) \$
Bénéfice net (perte nette)	–	–	(310)	(310)	1	(309)
Réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel	–	–	248	248	–	248
Total du résultat global	–	–	(62)	(62)	1	(61)
Rémunération fondée sur des actions	–	–	(10)	(10)	–	(10)
Actions émises	1	(1)	–	–	–	–
Distributions	–	–	–	–	(9)	(9)
31 mars 2015	836 \$	76 \$	(2 185) \$	(1 273) \$	60 \$	(1 213) \$

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés résumés.

TABLEAU CONSOLIDÉ DES FLUX DE TRÉSORERIE

Non audité (en millions de dollars canadiens)	Trimestres clos les 31 mars	
	2015	2014
Flux de trésorerie liés aux activités suivantes		
Activités d'exploitation		
Perte nette de la période	(309) \$	(341) \$
Ajustements au titre du rapprochement avec les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation		
Dotations aux amortissements et aux pertes de valeur	157	130
Perte de change	416	178
Excédent de la capitalisation des régimes d'avantages du personnel sur la charge de ces régimes	note 4	(10)
Dérivés liés au carburant et autres dérivés	note 7	(2)
Variation des provisions au titre de la maintenance	(7)	11
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement	574	367
Autres	(11)	(2)
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	808	344
Activités de financement		
Produits des emprunts	282	197
Réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement	(115)	(81)
Distributions liées aux entités ad hoc de location d'appareils	(9)	-
Émission d'actions ordinaires	1	-
Frais de financement	note 3	(15)
Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement	144	116
Activités d'investissement		
Placements à court terme	(151)	(30)
Achat d'immobilisations corporelles et incorporelles	(425)	(310)
Produit de la vente d'actifs	1	2
Autres	(3)	3
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'investissement	(578)	(335)
Augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	374	125
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	661	750
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période	1 035 \$	875 \$
Paiements d'intérêts en trésorerie	35 \$	42 \$
Paiements d'impôts sur le résultat en trésorerie	- \$	- \$

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés résumés.

**NOTES COMPLÉMENTAIRES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS RÉSUMÉS INTERMÉDIAIRES (NON AUDITÉS)
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS, SAUF LES MONTANTS PAR ACTION)****1. INFORMATIONS GÉNÉRALES**

Les états financiers consolidés résumés intermédiaires non audités ci-joints (les « états financiers ») sont ceux d'Air Canada (la « Société »). Le terme « Société » s'entend, selon le contexte, d'Air Canada et d'une ou plusieurs de ses filiales, y compris ses principales filiales actives lui appartenant en propre, Société en commandite Touram, qui exerce ses activités sous la dénomination Vacances Air Canada^{MD} (« Vacances Air Canada ») et Air Canada rouge S.E.C., qui exerce ses activités sous la dénomination Air Canada rouge^{MD} (« Air Canada rouge »). Les présents états financiers tiennent compte aussi de certaines entités locatrices de matériel volant, qui sont consolidées selon IFRS 10, *États financiers consolidés*, dans lesquelles les capitaux propres détenus par d'autres parties sont non significatifs.

Air Canada est constituée en société par actions et domiciliée au Canada. Son siège social est situé au 7373, boulevard Côte-Vertu Ouest (Saint-Laurent), au Québec.

La Société connaît généralement une hausse de la demande aux deuxième et troisième trimestres de l'année civile, et une demande réduite aux premier et quatrième trimestres. Ces variations cycliques de la demande sont essentiellement la conséquence d'un nombre plus élevé de voyageurs d'agrément qui privilégient les mois du printemps et de l'été pour leurs déplacements. La structure de coûts de la Société comporte des coûts fixes substantiels qui ne varient pas de façon notable en fonction de la demande passagers à court terme.

2. BASE D'ÉTABLISSEMENT ET PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

La Société établit ses états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada (les « PCGR »), tels qu'ils sont définis dans le *Manuel de CPA Canada – Comptabilité* (le « Manuel de CPA Canada »), qui intègre les Normes internationales d'information financière (les « IFRS ») publiées par l'International Accounting Standards Board (l'« IASB »). Les présents états financiers ont été établis conformément aux IFRS applicables pour l'établissement d'états financiers intermédiaires, notamment IAS 34, *Information financière intermédiaire*. Conformément aux PCGR, les présents états financiers ne contiennent pas toutes les informations financières que doivent contenir les états financiers annuels et doivent être lus en parallèle avec les états financiers consolidés annuels de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 2014. Selon l'opinion de la direction, les présents états financiers rendent compte de tous les ajustements nécessaires pour donner une image fidèle des résultats de la période intermédiaire présentée.

Le conseil d'administration de la Société a approuvé les présents états financiers pour publication le 11 mai 2015.

À l'exception de ce dont il est question ci-dessous, les présents états financiers ont été établis en fonction des méthodes comptables présentées à la note 2 afférente aux états financiers consolidés annuels de l'exercice 2014. On se reportera à la note 2 afférente aux états financiers consolidés annuels de 2014 pour de plus amples informations sur les normes comptables nouvelles et modifiées publiées, mais non encore en vigueur et, à l'exception de ce qui concerne l'adoption anticipée de la norme IFRS 9 décrite ci-après, qui non pas encore été adoptées ou décrites dans le présent document.

Modification de la présentation – Charges liées aux transporteurs régionaux

Comme il est indiqué à la note 2D des états financiers annuels 2014, la Société a conclu des contrats d'achat de capacité avec Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz »), Sky Regional Airlines Inc. et certains autres transporteurs régionaux. En vertu de ces contrats, Air Canada se charge de la commercialisation, de la billetterie et des autres dispositions commerciales liées à ces vols, et elle inscrit les revenus qu'elle en tire dans ses produits passages. Les charges d'exploitation liées aux contrats d'achat de capacité comprennent les frais d'achat de capacité, des coûts refacturés et d'autres coûts engagés par la Société qui sont directement liés aux activités des transporteurs régionaux. Les coûts refacturés sont des coûts pris en charge par la Société sans majoration, et comprenaient la charge de carburéacteur, les redevances aéroportuaires et de navigation et les autres frais. Avant 2015, ces charges étaient comptabilisées dans la catégorie pertinente des charges d'exploitation, les frais d'achat de capacité étant présentés sur une ligne distincte. À compter de 2015, les charges engagées en vertu des contrats d'achat de capacité sont présentées sur une ligne distincte dans l'état consolidé des résultats sous le poste Charges liées aux transporteurs régionaux et comprennent toutes les charges liées aux contrats conclus avec des transporteurs tiers, y compris les frais d'achat de capacité, les coûts refacturés et les autres coûts. Cette modification de la présentation a été adoptée pour améliorer la présentation des coûts économiques associés aux activités des transporteurs régionaux. Les montants des périodes précédentes ont été reclassés pour assurer leur conformité à la présentation pour la période considérée.

Air Canada et Jazz ont modifié les conditions de leur contrat d'achat de capacité; les conditions modifiées entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2015 et prolongent la durée du contrat jusqu'au 31 décembre 2025. Par suite des modifications, certains coûts qui étaient auparavant classés comme des frais liés au contrat d'achat de capacité sont à présent classés comme des coûts refacturés et d'autres coûts, qui étaient auparavant des coûts refacturés, sont à présent des coûts directement engagés par Air Canada.

Un rapprochement des charges d'exploitation pour le trimestre clos le 31 mars 2014, telles qu'elles étaient présentées antérieurement, et des mêmes charges présentées selon le mode de présentation adopté pour l'exercice considéré est fourni ci-dessous.

(en millions de dollars canadiens)	2014	Ajustement	Reclassement en 2014
Charges d'exploitation			
Carburant avions	918 \$	(125) \$	793 \$
Charges liées aux transporteurs régionaux	-	567	567
Salaires et charges sociales	569	(12)	557
Contrats d'achat de capacité	281	(281)	-
Redevances aéroportuaires et de navigation	247	(64)	183
Maintenance avions	181	(19)	162
Frais de vente et de distribution	175	(27)	148
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	130	(4)	126
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	170	-	170
Location avions	79	(3)	76
Restauration et fournitures connexes	70	(4)	66
Communications et technologies de l'information	53	(1)	52
Autres	254	(27)	227
Total des charges d'exploitation	3 127 \$	- \$	3 127 \$

Adoption d'une nouvelle norme comptable : IFRS 9 – *Instruments financiers*

La Société a adopté de façon anticipée IFRS 9 – *Instruments financiers*, la date de première application étant le 1^{er} janvier 2015. IFRS 9 établit de nouvelles exigences pour le classement et l'évaluation des actifs financiers. La norme IFRS 9 exige que tous les actifs financiers comptabilisés soient évalués au coût amorti ou à la juste valeur dans les périodes suivant la comptabilisation initiale. Plus précisément, les actifs financiers qui sont détenus dans un modèle économique, où l'objectif est de détenir des actifs en vue de recevoir des flux de trésorerie contractuels et pour lesquels les flux de trésorerie contractuels correspondent uniquement à des remboursements de principal et à des versements d'intérêts sur le principal impayé, sont généralement évalués au coût amorti à la fin des périodes comptables ultérieures. Tous les autres actifs financiers, y compris les placements en titres de capitaux propres, sont évalués à leurs justes valeurs à la fin des périodes comptables ultérieures, les variations de la juste valeur étant comptabilisées par le biais du résultat net ou des autres éléments du résultat global en fonction de certains critères. Les exigences relatives au classement et à l'évaluation des passifs financiers reprennent dans une large mesure les exigences déjà contenues dans IAS 39, *Instruments financiers : Comptabilisation et évaluation*, à l'exception du fait que les modifications de la juste valeur attribuables au risque de crédit lié aux passifs désignés à la juste valeur par le biais du résultat net seront généralement comptabilisées dans les autres éléments du résultat global. IFRS 9 modifie également les exigences concernant la comptabilité de couverture et introduit un modèle de dépréciation unique et prospectif fondé sur la perte attendue.

L'adoption de cette norme n'a pas eu d'incidence sur les états financiers consolidés de la Société à la date de l'adoption ni sur les résultats des périodes comparatives. Les valeurs comptables n'ont subi aucun changement par suite de leur réaffectation des classes d'évaluation initiales établies selon IAS 39 aux nouvelles classes d'évaluation établies selon IFRS 9. On se reportera à la note 17 afférente aux états financiers consolidés annuels de 2014 pour un résumé des classements selon IAS 39. Tous les actifs financiers, autres que les créances clients et les dépôts liés aux appareils et autres dépôts, sont désormais inclus dans la classe d'évaluation de la juste valeur par le biais du résultat net. Les actifs financiers précédemment affectés aux prêts et créances sont maintenant inclus dans la classe du coût amorti. Il n'y a pas eu de changement de classe d'évaluation pour ce qui est des passifs financiers évalués au coût amorti. La Société appliquera la comptabilité de couverture de manière prospective à certains dérivés liés au carburant désignés à compter du 1^{er} avril 2015. Selon la comptabilité de couverture, le profit ou la perte efficace sur les dérivés utilisés comme couverture du risque lié aux variations du prix du carburant sera comptabilisé dans les autres éléments du résultat global et reclassé dans les charges de carburant avions lorsque le carburéacteur sous-jacent couvert est utilisé. Les primes versées relativement aux contrats d'option et la valeur temps des contrats d'option sont différées et comptabilisées en tant que coût de la couverture dans les autres éléments du résultat global et reclassées dans les charges de carburant avions lorsque le carburéacteur sous-jacent couvert est utilisé. Les profits ou les pertes inefficaces sur les dérivés utilisés comme couverture du risque lié aux variations du prix du carburant seront comptabilisés dans les charges autres que d'exploitation sous Dérivés liés au carburant et autres dérivés.

NORMES COMPTABLES ET MODIFICATIONS PUBLIÉES N'AYANT PAS ÉTÉ ENCORE ADOPTÉES**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, la Société 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. Le 28 avril 2015, l'International Accounting Standards Board a proposé de reporter au 1^{er} janvier 2018, soit de un an, la date de prise d'effet, l'adoption anticipée étant permise. La Société continue d'évaluer l'incidence que l'adoption de cette norme peut avoir sur ses états financiers consolidés.

3. DETTE À LONG TERME ET CONTRATS DE LOCATION-FINANCEMENT

	Échéance finale	Taux d'intérêt moyen pondéré (%)	31 mars 2015	31 décembre 2014
Financement d'appareils				
Financement en dollars US à taux fixe	2015 – 2027	5,78	2 278 \$	2 029 \$
Financement en dollars US à taux variable	2015 – 2026	1,79	611	582
Financement en dollars CA à taux variable	2026 – 2027	1,62	422	310
Financement en yens à taux variable	2020	0,24	97	94
Billets garantis de premier rang – en dollars US	2019 – 2020	7,61	887	812
Billets garantis de premier rang – en dollars CA	2019	7,63	300	300
Billets non garantis de premier rang – en dollars US	2021	7,75	507	464
Autre financement garanti – en dollars US	2018 – 2019	5,63	472	433
Autre financement garanti – en dollars CA	2018	8,15	43	-
Dettes à long terme		5,51	5 617	5 024
Obligations au titre des contrats de location-financement	2015 – 2033	10,11	284	283
Dettes totales et obligations au titre des contrats de location-financement		5,73	5 901	5 307
Tranche non amortie des coûts d'émission des titres			(94)	(91)
Partie courante			(555)	(484)
Dettes à long terme et contrats de location-financement			5 252 \$	4 732 \$

Le tableau ci-dessus présente les modalités des instruments dont il est fait mention à la note 8 afférente aux états financiers consolidés annuels de la Société pour 2014 ainsi que les modalités des instruments conclus au cours du trimestre clos le 31 mars 2015 décrits ci-dessous.

En mars 2015, dans le cadre du financement d'un appareil 787-8 de Boeing livré en janvier 2015 et de huit nouveaux appareils 787-9 de Boeing dont la livraison devrait s'échelonner entre juillet 2015 et mars 2016, Air Canada a annoncé la clôture d'un placement privé de trois tranches de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel d'une valeur nominale globale de 1 031 \$ US.

Le placement privé se compose de certificats de catégorie A, de certificats de catégorie B et de certificats de catégorie C.

- Les certificats de catégorie A, d'un montant nominal de 667 \$ US, sont assortis d'un taux d'intérêt annuel de 3,600 % et d'une dernière date de distribution prévue au 15 mars 2027.
- Les certificats de catégorie B, d'un montant nominal de 182 \$ US, sont assortis d'un taux d'intérêt annuel de 3,875 % et d'une dernière date de distribution prévue au 15 mars 2023.
- Les certificats de catégorie C, d'un montant nominal de 182 \$ US, sont assortis d'un taux d'intérêt annuel de 5,000 % et d'une dernière date de distribution prévue au 15 mars 2020.

Le taux d'intérêt moyen pondéré des certificats de fiducie est de 3,81 % par an.

Chaque catégorie de certificats représente un intérêt dans une fiducie intermédiaire, consistant en une fiducie distincte pour les certificats de catégorie A, les certificats de catégorie B et les certificats de catégorie C. Les billets sur du matériel ayant trait à l'appareil 787-8 de Boeing livré en janvier 2015 ont été émis au premier trimestre de 2015. Air Canada a affecté le produit de la vente, aux fiducies, des billets ayant trait à l'appareil 787-8 livré en janvier 2015 aux besoins généraux de l'entreprise et au paiement des frais et charges liés au placement (cet avion ayant été payé avant la clôture du placement privé de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel). Le produit de la vente des autres billets portant sur du matériel sera affecté au financement de l'acquisition des huit nouveaux appareils 787-9 de Boeing. Le produit du placement est entiercé jusqu'à la livraison de chaque appareil 787-9 de Boeing. Ces fonds entiercés ne sont pas des actifs d'Air Canada et ne sont pas inscrits à titre d'actif ou de passif à l'état consolidé résumé de la situation

financière d'Air Canada. Dans le cadre du financement du premier appareil, un montant de 99 \$ US a été prélevé du produit entiercé et est pris en compte dans le financement à taux fixe en dollars américains dans le tableau ci-dessus.

Les billets portant sur du matériel sont conçus de façon à être garantis par l'appareil 787-8 de Boeing livré en janvier 2015 et par chacun des huit appareils 787-9 de Boeing faisant l'objet de l'acquisition, et la sûreté grevant chaque appareil est conçue de façon à être protégée par la disposition de la Convention de Cape Town relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et du Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques connexe, dans leur version promulguée au Canada.

En ce qui concerne les certificats de catégorie A, les certificats de catégorie B et les certificats de catégorie C, le fiduciaire distribuera tous les remboursements de capital, les éventuelles primes et les intérêts reçus sur les billets portant sur du matériel connexes détenus dans chaque fiducie aux porteurs des certificats respectifs, sous réserve des dispositions en matière de subordination visant les certificats. À compter du 15 septembre 2015, les paiements prévus sur les billets portant sur le matériel seront distribués aux porteurs de certificats selon le calendrier suivant :

- Porteurs de certificats de catégorie A et de catégorie B – les paiements prévus de capital et d'intérêt seront distribués le 15 mars et le 15 septembre, dates de distribution ordinaires;
- Porteurs de certificats de catégorie C – les paiements prévus d'intérêt seront distribués le 15 mars et le 15 septembre, dates de distribution ordinaires, à compter du 15 septembre 2015. Le remboursement du total du capital est prévu pour le 15 mars 2020.

Les frais de financement payés dans le cadre du placement se sont établis à 15 \$ et sont imputés aux activités de financement dans le tableau consolidé des flux de trésorerie.

Le financement à taux fixe en dollars américains comprend un montant de 118 \$ lié à l'acquisition d'un appareil 787-8 de Boeing en février 2015. Le capital et les intérêts sont payables trimestriellement jusqu'à l'échéance et le financement s'appuie sur une garantie d'emprunt de l'Export-Import Bank of the United States (l'« EXIM »).

On se reportera à la note 6 pour les obligations de la Société au titre du remboursement du capital et du paiement des intérêts au 31 mars 2015.

4. PASSIF AU TITRE DES RÉGIMES DE RETRAITE ET AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL

Charges de retraite et autres avantages futurs du personnel

La Société a constaté la charge nette suivante au titre des régimes de retraite à prestations définies et des autres avantages futurs du personnel :

	Trimestres clos les 31 mars	
	2015	2014
État consolidé des résultats		
Charges d'exploitation		
Salaires et charges sociales		
Prestations de retraite	64 \$	60 \$
Autres avantages du personnel	4	11
	68 \$	71 \$
Produits (charges) autres que d'exploitation		
Coût financier net au titre des passifs des régimes d'avantages du personnel		
Prestations de retraite	(13) \$	(20) \$
Autres avantages du personnel	(12)	(14)
	(25) \$	(34) \$
Autres éléments du résultat global après consolidation		
Réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel		
Prestations de retraite	300 \$	(138) \$
Autres avantages du personnel	(52)	(65)
	248 \$	(203) \$

Une comparaison de la capitalisation des régimes d'avantages du personnel et de la charge comptabilisée dans le compte consolidé de résultat est présentée ci-dessous.

	Trimestres clos les 31 mars	
	2015	2014
Charge nette au titre des régimes de retraite à prestations définies et des autres avantages futurs du personnel comptabilisée dans le compte consolidé de résultat		
Salaires et charges sociales	68 \$	71 \$
Coût financier net au titre des passifs des régimes d'avantages du personnel	25	34
	93 \$	105 \$
Capitalisation des régimes d'avantages du personnel par Air Canada		
Prestations de retraite	93 \$	107 \$
Autres avantages du personnel	10	11
	103 \$	118 \$
Excédent de la capitalisation des régimes d'avantages du personnel sur la charge de ces régimes	(10) \$	(13) \$

À compter de 2015, la Société perfectionne la méthode qu'elle emploie pour estimer le coût des services rendus en ce qui a trait aux régimes de retraite et aux régimes d'avantages postérieurs à l'emploi. Auparavant, le coût des services rendus était estimé au moyen d'un taux d'actualisation moyen pondéré unique, tiré de la courbe de taux utilisée pour

évaluer l'obligation au titre des prestations définies à l'ouverture de l'exercice. Selon la méthode perfectionnée, différents taux d'actualisation sont tirés de la même courbe de taux, ce qui rend compte du fait que le calendrier de versement des prestations est différent pour les services passés (obligation au titre des prestations définies) et les services futurs (coût des services rendus). L'établissement de cette distinction rend plus précise la base d'estimation appliquée aux exercices précédents. Cette modification n'a pas d'incidence sur l'évaluation de l'obligation totale au titre des prestations définies présentée dans l'état consolidé de la situation financière au 31 décembre 2014, ou pour toute autre période. L'application de la méthode perfectionnée par rapport à la méthode précédente s'est traduite par une diminution des composantes coût des services rendus et intérêts et par une augmentation compensatoire des profits actuariels (pertes actuarielles), sans incidence nette sur l'obligation totale au titre des prestations. La méthode perfectionnée n'a pas eu d'incidence significative sur l'état consolidé des résultats pour 2015. Cette modification est comptabilisée de manière prospective comme un changement d'estimation comptable.

5. RÉSULTAT PAR ACTION

Le tableau qui suit présente le calcul du résultat par action de base et dilué.

en millions, sauf les montants par action	Trimestres clos les 31 mars	
	2015	2014
Numérateur :		
Numérateur servant au calcul du résultat de base et dilué par action :		
Perte nette attribuable aux actionnaires d'Air Canada	(310) \$	(342) \$
Dénominateur :		
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – de base	287	285
Effet des titres potentiellement dilutifs :		
Options sur actions	7	7
Actions détenues en fiducie pour les paiements fondés sur des actions à des salariés	-	1
Total des titres potentiellement dilutifs	7	8
Retrancher l'effet antidilutif	(7)	(8)
Dénominateur ajusté servant au calcul du résultat dilué par action	287	285
Perte par action – résultat de base et dilué	(1,08) \$	(1,20) \$

Le calcul du résultat par action est effectué à partir de dollars complets et non de millions arrondis. Il n'est donc pas possible de se servir des montants ci-dessus pour recalculer les valeurs par action.

Pour le calcul du résultat de base par action, le nombre d'actions ordinaires est le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation, diminué du nombre d'actions détenues en fiducie aux fins de la prime de reconnaissance envers les employés. Toutes les actions encore détenues en fiducie aux fins de la prime de reconnaissance envers les employés ont été acquises au premier trimestre de 2014.

N'entrent pas dans le calcul du résultat dilué par action des options en cours pour lesquelles les prix d'exercice étaient supérieurs au cours moyen des actions ordinaires pour la période.

6. ENGAGEMENTS

Appareils et financement connexe

Comme il est indiqué à la note 16 afférente aux états financiers consolidés annuels pour 2014, la Société avait, au 31 décembre 2014, des engagements auprès de The Boeing Company (« Boeing ») visant l'acquisition de 31 appareils 787 de Boeing entre 2015 et 2019. Deux de ces appareils ont été livrés au premier trimestre de 2015, de sorte qu'au 31 mars 2015, la Société avait en cours des engagements auprès de Boeing visant l'acquisition de 29 appareils 787 de Boeing. L'un des appareils, à la suite de son acquisition et de sa livraison au premier trimestre de 2015, a été inclus dans la transaction de financement au moyen de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel décrite à la note 3, Dette à long terme et contrats de location-financement. L'autre livraison a été financée avec le soutien financier de l'EXIM.

La Société détient également des options d'achat visant 13 appareils 787 de Boeing (qui permettent à Air Canada d'acheter du matériel volant à des modalités déterminées au préalable en ce qui a trait aux prix et aux livraisons) ainsi que des droits d'achat visant 10 appareils 787 de Boeing (qui permettent à Air Canada d'acheter du matériel volant aux prix alors en vigueur).

Sous réserve de certaines conditions, la Société dispose de divers engagements de financement ou de cession-bail portant sur au plus 24 des 29 appareils 787 de Boeing faisant encore l'objet de commandes fermes, dont voici le résumé :

- Comme il est indiqué à la note 3, Dette à long terme et contrats de location-financement, Air Canada a annoncé la clôture d'un placement privé de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel visant huit appareils 787-9 de Boeing dont la livraison devrait s'échelonner entre juillet 2015 et mars 2016.
- Dans le cas de 14 appareils 787 de Boeing, les modalités de financement visent 80 % du prix à la livraison et l'emprunt est remboursable par versements répartis de façon linéaire sur 12 ans.
- Une opération de cession-bail conclue avec un tiers et visant deux appareils 787 de Boeing faisant l'objet de commandes fermes.

Au premier trimestre de 2015, Air Canada et Boeing ont convenu d'apporter une modification au contrat d'achat d'appareils 787 de Boeing aux termes de laquelle les sept appareils 787-8 de Boeing restants seront remplacés par sept appareils 787-9 de Boeing. Il est prévu que la flotte de 787 de Boeing d'Air Canada sera composée de huit appareils 787-8, qui faisaient tous partie du parc en exploitation d'Air Canada au 31 mars 2015, et de 29 appareils 787-9, dont la livraison devrait s'échelonner entre 2015 et 2019.

Comme il est indiqué à la note 16 afférente aux états financiers consolidés annuels pour 2014, la Société a en cours des engagements auprès de Boeing visant l'acquisition 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 737 de Boeing et certains droits d'achat visant 30 appareils 737 de Boeing 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.

La Société a des engagements de financement, subordonnés à certaines conditions, couvrant la totalité des 61 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.

En 2014, la Société a exercé ses droits d'achat sur deux appareils 777 de Boeing, dont la livraison est prévue au deuxième trimestre de 2016. Des solutions de financement seront prises en considération avant les dates de livraison prévue de ces avions. Au 31 mars 2015, la Société détient des droits d'achat visant 11 appareils 777 de Boeing (ces droits confèrent à Air Canada le droit d'acheter du matériel volant à des prix déterminés au préalable).

Comme il est indiqué à la note 16 des états financiers consolidés annuels pour 2014, 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 de l'engagement entre les types d'appareils établie par la Société; les détails de ces réductions ne sont toutefois pas encore déterminés. La Société a procédé à la répartition des engagements entre les types d'appareils dans la foulée du placement privé de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel. Le total des engagements de financement relatifs à ces appareils 787 de Boeing ou aux appareils 737 MAX de Boeing, y compris les engagements découlant du placement privé de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel et de l'opération de cession-bail avec un tiers, sera d'au moins 6 242 \$.

Engagements d'immobilisations

Au 31 mars 2015, le coût global estimatif des appareils 787, 777 et 737 MAX de Boeing en commande ferme et des autres immobilisations faisant l'objet d'un engagement était d'environ 9 012 \$. Les montants en dollars américains ont été convertis au cours de clôture du change le 31 mars 2015, soit 1,2666 \$ 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 calculé sur le TIOL à 90 jours pour le dollar américain au 31 mars 2015.

	Reste de 2015	2016	2017	2018	2019	Par la suite	Total
Engagements d'immobilisations	886 \$	2 385 \$	1 799 \$	1 598 \$	1 208 \$	1 136 \$	9 012 \$

Analyse des échéances

Les obligations de remboursement du capital et des intérêts au 31 mars 2015 sur la dette à long terme et les obligations de location-financement sont présentées ci-après.

Capital	Reste de 2015	2016	2017	2018	2019	Par la suite	Total
Obligations au titre de la dette à long terme	358 \$	432 \$	567 \$	584 \$	1 605 \$	2 071 \$	5 617 \$
Obligations au titre des contrats de location-financement	54	30	31	34	38	97	284
	412 \$	462 \$	598 \$	618 \$	1 643 \$	2 168 \$	5 901 \$

Intérêts	Reste de 2015	2016	2017	2018	2019	Par la suite	Total
Obligations au titre de la dette à long terme	218 \$	270 \$	270 \$	216 \$	186 \$	187 \$	1 347 \$
Obligations au titre des contrats de location-financement	19	21	18	15	11	27	111
	237 \$	291 \$	288 \$	231 \$	197 \$	214 \$	1 458 \$

7. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DES RISQUES

Se reporter également à la note 17 afférente aux états financiers consolidés annuels de 2014 pour obtenir de plus amples informations sur la stratégie de gestion du risque de la Société.

Récapitulatif du profit (de la perte) sur les dérivés liés au carburant et autres dérivés

	Trimestres clos les 31 mars	
	2015	2014
Dérivés liés au carburant	(4) \$	(2) \$
Contrats à terme sur actions	4	(14)
Swaps de taux d'intérêt	1	1
Profit (perte) sur dérivés liés au carburant et autres dérivés	1 \$	(15) \$

Gestion du risque lié au prix du carburant

Au premier trimestre de 2015 :

- La Société a comptabilisé une perte de 4 \$ dans les dérivés liés au carburant et autres dérivés au titre des dérivés liés au carburant (perte de 2 \$ en 2014).
- La Société a acheté des contrats d'option d'achat de pétrole brut couvrant une partie des expositions au risque lié au carburant pour 2015. La prime rattachée à ces contrats s'élève à 8 \$ (10 \$ en 2014 pour les expositions au risque lié au carburant pour 2014).
- Des contrats de dérivés liés au carburant ont été dénoués par règlement en espèces pour une valeur de néant (valeur de 7 \$, avec position favorable à la Société en 2014).

Au 31 mars 2015, d'après les structures de dérivés en place à cette date, environ 28 % des achats prévus de carburant de la Société pour le reste de 2015 sont couverts à un prix plafond moyen équivalent du West Texas Intermediate (« WTI ») de 72 \$ US le baril pour les prix du WTI se chiffrant au plus à 82 \$ US le baril et à un prix plafond moyen équivalent de 83 \$ US le baril pour les prix du WTI supérieurs à 94 \$ US le baril. Les contrats de la Société destinés à couvrir les achats prévus de carburant pour le reste de l'exercice 2015 comprennent des options d'achat assorties de volumes notionnels de 5 946 000 barils. La juste valeur du portefeuille de dérivés liés au carburant au 31 mars 2015 s'établissait à 8 \$, avec position favorable à Air Canada (4 \$, avec position favorable à Air Canada au 31 décembre 2014) et elle est comptabilisée dans les charges payées d'avance et autres actifs courants.

Gestion du risque de change

Le nombre de dérivés conclus et leur date d'échéance correspondante sont fonction de plusieurs facteurs, dont le montant des produits en devises pouvant être convertis, les flux de trésorerie nets en dollars américains, ainsi que le montant affecté au matériel volant et au remboursement de la dette. Pour combler le solde net de l'insuffisance des flux de trésorerie en dollars américains, la Société a porté sa couverture cible de 60 % à 65 % sur une période de 18 mois consécutifs. Étant donné le notionnel des dérivés sur devises en cours au 31 mars 2015, dont il est question ci-après, environ 75 % et 39 % des sorties nettes de trésorerie en dollars américains sont couvertes respectivement pour le reste de 2015 et pour 2016, soit une couverture par des dérivés de 58 % sur les 18 prochains mois. Les réserves de trésorerie et de placements en dollars américains conjuguées à la couverture par des dérivés permettent d'atteindre une couverture cible de 65 %.

Au 31 mars 2015, la Société avait en cours des contrats d'options sur devises et des contrats de swaps, échéant en 2015 et en 2016, visant l'achat à l'échéance de dollars américains au moyen de dollars canadiens relativement à 2 785 \$ (2 200 \$ US) à un taux moyen pondéré de 1,1784 \$ pour 1,00 \$ US (au 31 décembre 2014 : 2 658 \$ (2 292 \$ US) avec règlements en 2015 et 2016, au taux moyen pondéré de 1,0884 \$ pour 1,00 \$ US). La Société a également mis en place des mesures de protection en vue de la vente d'une partie de ses euros, de ses livres sterling et de ses yens excédentaires (32 \$ en EUR, 26 \$ en GBP, 1 832 \$ en JPY) échéant en 2015 à des taux moyens pondérés respectifs de 1,1850 \$, 1,5167 \$ et 0,0087 \$ pour 1,00 \$ US (au 31 décembre 2014 : 35 \$ en EUR, 27 \$ en GBP échéant en 2015 à des taux moyens respectifs de 1,2806 \$ et 1,6217 \$ pour 1,00 \$ US).

Les structures de couverture mises en place ont diverses caractéristiques d'évaluation des options, comme des conditions à barrière désactivante et le plafonnement des bénéfices et, compte tenu de la volatilité présumée qui est

utilisée dans le calcul de la juste valeur, la juste valeur nette de ces contrats sur devises au 31 mars 2015 était de 33 \$ avec position favorable à la Société (30 \$ avec position favorable à la Société au 31 décembre 2014). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couverture aux fins comptables et sont comptabilisés à la juste valeur. Au premier trimestre de 2015, un profit de 54 \$ a été constaté dans le poste « Profit (perte) de change » relativement à ces dérivés (perte de 4 \$ en 2014). Au premier trimestre de 2015, les contrats de dérivés de change réglés en trésorerie avaient une juste valeur nette de 51 \$, avec position favorable à la Société (juste valeur de 23 \$ avec position favorable à la Société au premier trimestre de 2014).

La Société constitue également des réserves de trésorerie en dollars américains pouvant servir de couverture économique des fluctuations du dollar américain. Au 31 mars 2015, les soldes de trésorerie et de placements à court terme en dollars américains s'établissaient à 899 \$ (711 \$ US) (717 \$ (620 \$ US) au 31 décembre 2014). Au cours du premier trimestre de 2015, un profit latent de 71 \$ (profit latent de 29 \$ en 2014) a été comptabilisé au poste « Profit (perte) de change » 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.

Justes valeurs des instruments financiers inscrits à l'état consolidé de la situation financière

En raison de l'échéance très rapprochée ou à court terme qui les caractérise, les instruments financiers inscrits à titre d'actifs et de passifs financiers courants à l'état consolidé de la situation financière, qui comprennent les créances clients et les dettes fournisseurs et charges à payer, ont une valeur comptable proche de leur juste valeur. D'après les données observables importantes (niveau 2 de la hiérarchie des justes valeurs), la juste valeur estimative de la dette à long terme (y compris la partie échéant à moins d'un an) est proche de sa valeur comptable.

Le tableau qui suit présente les évaluations à la juste valeur inscrites à l'état consolidé de la situation financière, classées en fonction de l'importance des données d'entrée utilisées pour effectuer les évaluations. Aucune modification n'a été apportée aux classements ou aux méthodes d'évaluation de la juste valeur par rapport à ceux présentés à la note 17 afférente aux états financiers consolidés annuels pour 2014. Il n'y a pas eu de transferts entre niveaux de la hiérarchie des justes valeurs et la juste valeur des actifs de niveau 3 est demeurée inchangée au cours du trimestre clos le 31 mars 2015.

	31 mars 2015	Évaluations à la juste valeur à la date de clôture, d'après ce qui suit :		
		Prix cotés sur des marchés actifs pour des actifs identiques (niveau 1)	Autres données observables importantes (niveau 2)	Données non observables importantes (niveau 3)
Actifs financiers				
Titres détenus à des fins de transaction				
Équivalents de trésorerie	298 \$	– \$	298 \$	– \$
Placements à court terme	1 815	–	1 815	–
Dépôts et autres actifs				
Option de paiement anticipé sur des obligations garanties de premier rang	4	–	–	4
Instruments dérivés				
Dérivés liés au carburant	8	–	8	–
Contrats à terme sur actions	83	–	83	–
Dérivés de change	46	–	46	–
Swaps de taux d'intérêt	5	–	5	–
Total	2 259 \$	– \$	2 255 \$	4 \$
Passifs financiers				
Instruments dérivés				
Dérivés de change	13	–	13	–
Total	13 \$	– \$	13 \$	– \$

Les actifs financiers détenus par des institutions financières sous forme de trésorerie et de liquidités soumises à restrictions sont exclus du tableau de classement des évaluations à la juste valeur ci-dessus du fait qu'ils ne sont pas évalués selon une méthode d'évaluation.

8. CHARGES LIÉES AUX TRANSPORTEURS RÉGIONAUX

La Société a conclu des contrats d'achat de capacité avec Jazz, Sky Regional et certains autres transporteurs régionaux. Les charges associées à ces contrats sont classées en tant que charges liées aux transporteurs régionaux dans l'état consolidé des résultats. La ventilation des charges liées aux transporteurs régionaux est la suivante :

	Trimestres clos les 31 mars	
	2015	2014
Frais d'achat de capacité	274 \$	281 \$
Carburant avions	86	125
Redevances aéroportuaires et de navigation	65	64
Frais de vente et de distribution	33	27
Autres charges d'exploitation	94	70
Charges liées aux transporteurs régionaux	552 \$	567 \$