

AIR CANADA 

Deuxième trimestre de 2015

États financiers consolidés résumés
et notes complémentaires

INTERMÉDIAIRES NON AUDITÉS

Le 12 août 2015



ÉTAT CONSOLIDÉ DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Non audité (en millions de dollars canadiens)	30 juin 2015	31 décembre 2014
ACTIF		
Actif courant		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 077 \$	661 \$
Placements à court terme	1 944	1 614
Total de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme	3 021	2 275
Liquidités soumises à restrictions	51	89
Créances clients	822	656
Stocks de carburant avions	50	72
Rechanges et fournitures	97	91
Charges payées d'avance et autres actifs courants	252	295
Total de l'actif courant	4 293	3 478
Immobilisations corporelles	6 277	5 998
Retraites note 5	623	-
Immobilisations incorporelles	308	305
Goodwill	311	311
Dépôts et autres actifs	562	556
Total de l'actif	12 374 \$	10 648 \$
PASSIF		
Passif courant		
Dettes fournisseurs et charges à payer	1 423 \$	1 259 \$
Produits passages perçus d'avance	2 395	1 794
Partie courante de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement note 4	528	484
Total du passif courant	4 346	3 537
Dette à long terme et obligations au titre de contrats de location-financement note 4	5 093	4 732
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel note 5	2 209	2 403
Provisions liées à la maintenance	831	796
Autres passifs non courants	283	313
Total du passif	12 762 \$	11 781 \$
CAPITAUX PROPRES		
Capitaux propres attribuables aux actionnaires		
Capital-actions	838	835
Surplus d'apport	75	77
Déficit	(1 362)	(2 113)
Total des capitaux propres attribuables aux actionnaires	(449)	(1 201)
Participations ne donnant pas le contrôle	61	68
Total des capitaux propres	(388)	(1 133)
Total du passif et des capitaux propres	12 374 \$	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 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2015	2014	2015	2014
Produits des activités ordinaires				
Passages	3 082 \$	2 965 \$	5 868 \$	5 573 \$
Fret	123	122	252	241
Autres	209	218	543	556
Total des produits des activités ordinaires	3 414	3 305	6 663	6 370
Charges d'exploitation				
Carburant avions	648	835	1 240	1 628
Charges liées aux transporteurs régionaux	notes 2 et 10	594	578	1 146
Salaires et charges sociales	note 5	568	535	1 136
Redevances aéroportuaires et de navigation		201	186	386
Maintenance avions		190	171	378
Frais de vente et de distribution		152	143	306
Dotations aux amortissements et aux pertes de valeur	note 3	177	128	330
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits		84	77	265
Locations avions		84	76	166
Restauration et fournitures connexes		80	74	142
Communications et technologies de l'information		52	47	109
Autres		261	210	536
Total des charges d'exploitation	3 091	3 060	6 140	6 187
Résultat d'exploitation	323	245	523	183
Produits (charges) autres que d'exploitation				
Profit (perte) de change	note 9	56	40	(352)
Produits d'intérêts		12	9	21
Charges d'intérêts		(94)	(81)	(184)
Intérêts incorporés		21	10	30
Coût financier net au titre des avantages du personnel	note 5	(25)	(34)	(50)
Dérivés liés au carburant et autres dérivés	note 9	5	36	6
Autres		(2)	(2)	(8)
Total des charges autres que d'exploitation		(27)	(22)	(536)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat		296	223	(13)
Impôts sur le résultat		-	-	-
Bénéfice net (perte nette) de la période		296 \$	223 \$	(13) \$
Bénéfice net (perte nette) attribuable aux				
Actionnaires d'Air Canada		295	222	(15)
Participations ne donnant pas le contrôle		1	1	2
		296 \$	223 \$	(13) \$
Bénéfice net (perte nette) par action attribuable aux actionnaires d'Air Canada	note 7			
Bénéfice (perte) par action – résultat de base		1,03 \$	0,77 \$	(0,06) \$
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué		1,00	0,75	(0,06)

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 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2015	2014	2015	2014
Résultat global				
Bénéfice net (perte nette) de la période	296 \$	223 \$	(13) \$	(118) \$
Autres éléments du résultat global, déduction faite des impôts de néant :				
Éléments qui ne seront pas reclassés en résultat net				
Réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel	note 5 542	(90)	790	(293)
Éléments qui seront reclassés en résultat net				
Perte sur les dérivés désignés comme couvertures de flux de trésorerie	note 9 (1)	-	(1)	-
Total du résultat global	837 \$	133 \$	776 \$	(411) \$
Résultat global attribuable aux :				
Actionnaires d'Air Canada	836 \$	132 \$	774 \$	(413) \$
Participations ne donnant pas le contrôle	1	1	2	2
	837 \$	133 \$	776 \$	(411) \$

ÉTAT CONSOLIDÉ DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES

Non audité (en millions de dollars canadiens)	Capital social	Surplus d'apport	Déficit	Total du capital social	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)	-	-	(120)	(120)	2	(118)
Réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel	-	-	(293)	(293)	-	(293)
Total du résultat global	-	-	(413)	(413)	2	(411)
Rémunération fondée sur des actions	-	(4)	(13)	(17)	-	(17)
Actions émises	1	-	-	1	-	1
Actions acquises pour la prime de reconnaissance envers les employés	6	(4)	-	2	-	2
30 juin 2014	834 \$	72 \$	(2 793) \$	(1 887) \$	65 \$	(1 822) \$
1 ^{er} janvier 2015	835 \$	77 \$	(2 113) \$	(1 201) \$	68 \$	(1 133) \$
Bénéfice net (perte nette)	-	-	(15)	(15)	2	(13)
Réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel	-	-	790	790	-	790
Perte sur dérivés désignés comme couvertures de flux de trésorerie	-	-	(1)	(1)	-	(1)
Total du résultat global	-	-	774	774	2	776
Rémunération fondée sur des actions	-	(1)	(22)	(23)	-	(23)
Actions émises	3	(1)	-	2	-	2
Distributions	-	-	-	-	(9)	(9)
Actions rachetées et annulées en vertu d'une offre publique de rachat (note 6)	-	-	(1)	(1)	-	(1)
30 juin 2015	838 \$	75 \$	(1 362) \$	(449) \$	61 \$	(388) \$

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 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2015	2014	2015	2014
Flux de trésorerie liés aux activités suivantes :				
Activités d'exploitation				
Bénéfice net (perte nette) de la période	296 \$	223 \$	(13) \$	(118) \$
Ajustements au titre du rapprochement avec les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation				
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	181	133	338	263
Perte (profit) de change	(51)	(46)	365	128
Excédent de la capitalisation des régimes d'avantages du personnel sur la charge de ces régimes	note 5 (13)	(23)	(23)	(36)
Dérivés liés au carburant et autres dérivés	note 9 (15)	(30)	(17)	(16)
Variation des provisions au titre de la maintenance	9	21	2	32
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement	132	141	706	508
Autres	(30)	(33)	(41)	(31)
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	509	386	1 317	730
Activités de financement				
Produits des emprunts	7	626	289	784
Réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement	(147)	(348)	(262)	(390)
Distributions liées aux entités ad hoc de location d'appareils	-	-	(9)	-
Émission d'actions ordinaires	2	-	3	-
Actions rachetées à des fins d'annulation	note 6 (1)	-	(1)	-
Frais de financement	note 4 (7)	-	(22)	-
Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement	(146)	278	(2)	394
Activités d'investissement				
Placements à court terme	(139)	(264)	(290)	(294)
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(210)	(422)	(635)	(732)
Produit de la vente d'actifs	9	1	10	3
Autres	19	7	16	10
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'investissement	(321)	(678)	(899)	(1 013)
Augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	42	(14)	416	111
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	1 035	875	661	750
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période	1 077 \$	861 \$	1 077 \$	861 \$
Paiements d'intérêts en trésorerie	114 \$	97 \$	149 \$	139 \$
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 CONCERNANT LES ACTIONS)****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 de 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 août 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 n'ont 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 consolidés 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 comprennent 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 et le semestre clos le 30 juin 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)	Trimestre clos le 30 juin 2014	Ajustement	Trimestre clos le 30 juin 2014, après reclassement
Charges d'exploitation			
Carburant avions	962 \$	(127) \$	835 \$
Charges liées aux transporteurs régionaux	-	578	578
Salaires et charges sociales	548	(13)	535
Contrats d'achat de capacité	294	(294)	-
Redevances aéroportuaires et de navigation	256	(70)	186
Maintenance avions	180	(9)	171
Frais de vente et de distribution	171	(28)	143
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	133	(5)	128
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	77	-	77
Location avions	78	(2)	76
Restauration et fournitures connexes	77	(3)	74
Communications et technologies de l'information	49	(2)	47
Autres	235	(25)	210
Total des charges d'exploitation	3 060 \$	- \$	3 060 \$

(en millions de dollars canadiens)	Semestre clos le 30 juin 2014	Ajustement	Semestre clos le 30 juin 2014, après reclassement
Charges d'exploitation			
Carburant avions	1 880 \$	(252) \$	1 628 \$
Charges liées aux transporteurs régionaux	-	1 145	1 145
Salaires et charges sociales	1 117	(25)	1 092
Contrats d'achat de capacité	575	(575)	-
Redevances aéroportuaires et de navigation	503	(134)	369
Maintenance avions	361	(28)	333
Frais de vente et de distribution	346	(55)	291
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	263	(9)	254
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	247	-	247
Location avions	157	(5)	152
Restauration et fournitures connexes	147	(7)	140
Communications et technologies de l'information	102	(3)	99
Autres	489	(52)	437
Total des charges d'exploitation	6 187 \$	- \$	6 187 \$

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 applique la comptabilité de couverture de manière prospective à certains dérivés liés au carburant désignés depuis le 1^{er} avril 2015. Même si les prix du pétrole brut ne sont pas stipulés contractuellement dans les contrats d'achat de carburant de la Société, ils ont un lien économique avec les prix du carburéacteur. La Société conclut des contrats d'option sur le pétrole brut et désigne ces contrats comme couvertures des flux de trésorerie de la composante pétrole brut de ses achats futurs de carburéacteur. La Société a défini un ratio de couverture de 1/1 pour ses relations de couverture. 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 est 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 sont comptabilisés dans les charges autres que d'exploitation sous Dérivés liés au carburant et autres dérivés. Les résultats de la comptabilité de couverture pour le deuxième trimestre de 2015 sont fournis à la note 9.

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. En juillet 2015, l'International Accounting Standards Board a confirmé le report au 1^{er} janvier 2018, soit de un an, de 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. DÉPRÉCIATION D'ACTIFS

Au deuxième trimestre de 2015, une perte de valeur de 14 \$ a été comptabilisée dans la Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur relativement à deux appareils A340-300 (qui n'étaient pas exploités par Air Canada). Les contrats de location visant ces appareils sont échus et les appareils sont en cours de préparation en vue de leur mise hors service ou de leur achat et vente. La perte de valeur est fondée sur le produit net attendu de la sortie de ces appareils. La valeur comptable totale de ces deux appareils est de 20 \$ au 30 juin 2015.

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

	Échéance finale	Taux d'intérêt moyen pondéré (%)	30 juin 2015	31 décembre 2014
Financement d'appareils ^{a)}				
Financement en dollars US à taux fixe	2015 – 2027	5,74	2 153 \$	2 029 \$
Financement en dollars US à taux variable	2017 – 2026	1,84	579	582
Financement en dollars CA à taux variable	2026 – 2027	1,65	414	310
Financement en yens à taux variable	2020	0,23	89	94
Billets garantis de premier rang – en dollars US	2019 – 2020	7,61	875	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	500	464
Autre financement garanti – en dollars US ^{b)}	2018 – 2019	4,44	465	433
Autre financement garanti – en dollars CA	2018	8,15	50	-
Dettes à long terme		5,42	5 425	5 024
Obligations au titre des contrats de location-financement	2015 – 2033	10,08	291	283
Dettes totales et obligations au titre des contrats de location-financement		5,66	5 716	5 307
Tranche non amortie des coûts d'émission des titres			(95)	(91)
Partie courante			(528)	(484)
Dettes à long terme et contrats de location-financement			5 093 \$	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 semestre clos le 30 juin 2015 décrits ci-dessous.

a) 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 et les certificats qui s'y rattachent ne sont pas inscrits comme dette 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 pouvant être émis à chaque prélèvement de fonds 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 variable en dollars canadiens comprenait 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 »).

b) Au deuxième trimestre de 2015, la Société a renégocié les conditions de taux d'intérêt de la facilité de crédit garantie de premier rang de 510 \$ US, composée d'un prêt à terme de 300 \$ US échéant en 2019 et d'une facilité de crédit renouvelable de 210 \$ US (collectivement, la « nouvelle facilité de crédit » comme l'indique la note 8b des états financiers consolidés annuels de 2014). La marge applicable relativement aux prêts consentis en vertu de la composante facilité de crédit renouvelable de la nouvelle facilité de crédit est de 3,25 % pour les prêts au TIOL et au taux des acceptations bancaires et de 2,25 % pour les prêts au taux indiciel ou les prêts aux taux préférentiel au Canada. La marge applicable relativement aux prêts à terme consentis en vertu de la nouvelle facilité de crédit est de 3,25 % pour les prêts au TIOL et de 2,25 % pour les prêts au taux indiciel. Au 30 juin 2015, la Société n'avait prélevé aucun montant sur la facilité de crédit renouvelable et l'encours du prêt à terme était de 297 \$ US.

On se reportera à la note 8 pour les obligations de la Société au titre du remboursement du capital et du paiement des intérêts au 30 juin 2015.

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

Obligations au titre de la capitalisation des régimes de retraite

Au deuxième trimestre de 2015, la Société a décidé de ne plus se prévaloir du *Règlement sur la capitalisation des régimes de pension d'Air Canada (2014)* (le « règlement de 2014 »), en vigueur à ce moment. Comme l'indique la note 9 annexe des états financiers consolidés annuels de 2014, le règlement de 2014 est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2014. Sous son régime, la Société devait verser des cotisations de 200 \$ par année, en moyenne, sur sept ans, au titre de son déficit de solvabilité. L'entente conclue avec le gouvernement du Canada relativement à ce règlement imposait plusieurs restrictions, notamment l'interdiction de verser des dividendes et de racheter des actions. Elle permettait toutefois à la Société de décider à tout moment de ne plus de prévaloir de ce règlement.

Les cotisations patronales aux régimes de retraite à prestations définies pour 2015 devraient totaliser 322 \$, dont environ 96 \$ représente les cotisations au titre du déficit de solvabilité, comparativement aux 200 \$ que la société aurait été tenue de verser aux termes du règlement de 2014.

Actif des régimes de retraite

Comme l'indique la note 9 annexe aux états financiers consolidés annuels de 2014, l'actif des régimes de retraite utilisé pour déterminer aux fins comptables l'obligation nette au titre des prestations de retraite comprenait 17 647 059 actions à droit de vote de catégorie B d'Air Canada, détenues en fiducie, qui avaient été émises en 2009 dans le cadre des ententes de capitalisation des régimes de retraite conclues avec les syndicats canadiens de travailleurs de la Société. La convention de fiducie prévoit que le produit d'une vente éventuelle des actions en fiducie sera retenu et appliqué à la réduction des déficits de solvabilité futurs des régimes de retraite, s'il en est. Étant donné la décision de la Société de ne plus se prévaloir du règlement de 2014 décrite ci-dessus et l'excédent de capitalisation des régimes de pension agréés de la Société au Canada, les règles comptables interdisent désormais la comptabilisation de la valeur des actions détenues en fiducie dans le cadre de l'actif des régimes. Les actions détenues en fiducie avaient une juste valeur de 233 \$ au 30 juin 2015. Cependant, après prise en compte du plafonnement des actifs, la valeur comptable comptabilisée de l'actif détenu en fiducie est de néant.

Certains régimes de retraite présentent désormais des positions d'actif net. Par conséquent, ces régimes doivent être présentés à titre d'actif au titre des régimes de retraite dans l'état consolidé de la situation financière.

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 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2015	2014	2015	2014
État consolidé des résultats				
Charges d'exploitation				
Salaires et charges sociales				
Prestations de retraite	65 \$	45 \$	129 \$	105 \$
Autres avantages du personnel ^{a)}	(13)	9	(9)	20
	52 \$	54 \$	120 \$	125 \$
Produits (charges) autres que d'exploitation				
Coût financier net au titre des passifs des régimes d'avantages du personnel				
Prestations de retraite	(12) \$	(20) \$	(25) \$	(40) \$
Autres avantages du personnel	(13)	(14)	(25)	(28)
	(25) \$	(34) \$	(50) \$	(68) \$
Autres éléments du résultat global après consolidation				
Réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel				
Prestations de retraite	478 \$	(41) \$	778 \$	(179) \$
Autres avantages du personnel	64	(49)	12	(114)
	542 \$	(90) \$	790 \$	(293) \$

a) Au deuxième trimestre de 2015, du fait d'une modification des régimes qui prévoit une réduction des avantages postérieurs au départ à la retraite pour les retraités actuels et futurs et une augmentation des cotisations des employés relativement au coût des avantages, un crédit de 19 \$ a été comptabilisé au titre de la modification des régimes de retraite.

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

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2015	2014	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	52 \$	54 \$	120 \$	125 \$
Coût financier net au titre des passifs des régimes d'avantages du personnel	25	34	50	68
	77 \$	88 \$	170 \$	193 \$
Capitalisation des régimes d'avantages du personnel par Air Canada				
Prestations de retraite	81 \$	99 \$	174 \$	206 \$
Autres avantages du personnel	9	12	19	23
	90 \$	111 \$	193 \$	229 \$
Excédent de la capitalisation des régimes d'avantages du personnel sur la charge de ces régimes	(13) \$	(23) \$	(23) \$	(36) \$

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.

6. CAPITAL-ACTIONS

Offre publique de rachat

En mai 2015, Air Canada a annoncé qu'elle avait été autorisée par la Bourse de Toronto (la « TSX ») à lancer une offre publique de rachat dans le cours normal des activités en vue de racheter, aux fins d'annulation, au plus 10 000 000 d'actions à droit de vote variable de catégorie A et d'actions à droit de vote de catégorie B (les « actions »), qui représentaient alors 3,49 % du nombre total d'actions émises et en circulation. L'offre publique de rachat s'étendra du 29 mai 2015 au 28 mai 2016 et les rachats seront effectués par l'intermédiaire de la TSX.

Avant la clôture du deuxième trimestre de 2015, la Société avait acheté et annulé 100 000 actions payées en trésorerie au coût moyen de 13,80 \$ l'action.

7. 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 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2015	2014	2015	2014
Numérateur				
Numérateur servant au calcul du résultat de base et dilué par action :				
Bénéfice net (perte nette) attribuable aux actionnaires d'Air Canada	295 \$	222 \$	(15) \$	(120) \$
Dénominateur :				
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – de base	287	286	287	286
Effet des titres potentiellement dilutifs :				
Options sur actions	8	7	8	7
Total des titres potentiellement dilutifs	8	7	8	7
Retrancher l'effet antidilutif	-	-	(8)	(7)
Dénominateur ajusté servant au calcul du résultat dilué par action	295	293	287	286
Bénéfice (perte) par action – résultat de base	1,03 \$	0,77 \$	(0,06) \$	(0,42) \$
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	1,00	0,75	(0,06)	(0,42)

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.

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.

8. ENGAGEMENTS

Appareils et financement connexe

Comme il est indiqué à la note 16 afférente aux états financiers consolidés annuels de 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 30 juin 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 4, 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 4, 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 30 juin 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 de 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 30 juin 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 de 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 6 155 \$.

Engagements d'immobilisations

Au 30 juin 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 8 551 \$. Les montants en dollars américains ont été convertis au cours de clôture du change le 30 juin 2015, soit 1,249 \$ CA. Le coût global estimatif des appareils se base sur les prix de livraison, lesquels comprennent les augmentations estimatives ainsi que, le cas échéant, les intérêts pour report de livraison calculés sur le TIOL à 90 jours pour le dollar américain au 30 juin 2015.

	Reste de 2015	2016	2017	2018	2019	Par la suite	Total
Engagements d'immobilisations	752 \$	2 316	1 755	1 523	1 147	1 058	8 551 \$

Analyse des échéances

Les obligations de remboursement du capital et des intérêts au 30 juin 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	223 \$	426	561	583	1 587	2 045	5 425 \$
Obligations au titre des contrats de location-financement	38	34	35	42	39	103	291
	261 \$	460	596	625	1 626	2 148	5 716 \$

Intérêts	Reste de 2015	2016	2017	2018	2019	Par la suite	Total
Obligations au titre de la dette à long terme	138 \$	260	260	207	178	184	1 227 \$
Obligations au titre des contrats de location-financement	13	23	19	16	12	29	112
	151	283	279	223	190	213	1 339 \$

9. 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 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2015	2014	2015	2014
Dérivés liés au carburant	- \$	8 \$	(4) \$	6 \$
Contrats à terme sur actions	5	28	9	14
Swaps de taux d'intérêt	-	-	1	1
Profit (perte) sur dérivés liés au carburant et autres dérivés	5 \$	36 \$	6 \$	21 \$

Gestion du risque lié au prix du carburant

Au deuxième trimestre de 2015 :

- La Société a comptabilisé une perte de moins de 1 \$ dans les dérivés liés au carburant et autres dérivés au titre des dérivés liés au carburant (perte de 4 \$ pour le semestre clos le 30 juin 2015; profits de 8 \$ et de 6 \$, respectivement, pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2014). Ces dérivés n'étaient pas désignés comme couvertures aux fins comptables.
- 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 9 \$ (17 \$ pour le semestre clos le 30 juin 2015; 10 \$ et 20 \$, respectivement, pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 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 juste valeur nette de 1 \$ avec position favorable à la Société (1 \$ avec position favorable à la Société pour le semestre clos le 30 juin 2015; 11 \$ et 18 \$ avec position favorable à la Société, respectivement pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2014).
- La Société applique de manière prospective la comptabilité de couverture du prix du carburant à certains dérivés liés au carburant désignés depuis le 1^{er} avril 2015. Au deuxième trimestre de 2015, les primes versées pour les contrats d'option et la valeur temps des contrats d'option de 1 \$ ont été reportées à titre de coût de la couverture dans les autres éléments du résultat global et elles seront reclassées au poste Carburant avions lorsque le carburéacteur couvert sous-jacent sera utilisé.

Un résumé des montants relatifs aux dérivés liés au carburant désignés comme instruments de couverture au 30 juin 2015 est présenté ci-après :

	Valeur comptable de l'instrument de couverture			Classement dans l'état consolidé de la situation financière	Variation de la juste valeur utilisée pour calculer l'inefficacité de couverture
	Valeur nominale de l'instrument de couverture (en barils)	Actifs	Passifs		
Couverture des flux de trésorerie					
Risque lié au prix du carburant	2 580 000	8 \$	- \$	Charges payées d'avance et autres actifs courants	- \$

Au 30 juin 2015, d'après les structures de dérivés en place à cette date, environ 40 % des achats prévus de carburéacteur de la Société pour le reste de 2015 sont couverts à un prix plafond moyen équivalent du West Texas Intermediate (« WTI ») de 66 \$ US le baril pour les prix du WTI se chiffrant au plus à 71 \$ US le baril et à un prix plafond moyen équivalent de 72 \$ US le baril pour les prix du WTI supérieurs à 77 \$ US le baril. Les contrats de la Société destinés à couvrir les achats prévus de carburéacteur pour le reste de l'exercice 2015 comprennent des options d'achat assorties de volumes notionnels de 5 790 000 barils. La juste valeur du portefeuille de dérivés liés au carburant au 30 juin 2015 s'établissait à 16 \$, avec position favorable à Air Canada (au 31 décembre 2014 : 4 \$, avec position favorable à Air Canada) 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 70 % sur une période de 18 mois consécutifs. Étant donné le notionnel des dérivés sur devises en cours au 30 juin 2015, dont il est question ci-après, environ 72 % et 46 % 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 55 % 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 67 %.

Au 30 juin 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 2 642 \$ (2 116 \$ US) à un taux moyen pondéré de 1,1980 \$ 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 (19 \$ en EUR, 15 \$ en GBP, 1 069 \$ en JPY) échéant en 2015 à des taux moyens pondérés respectifs de 1,1850 \$, 1,5667 \$ et 0,0084 \$ 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 bénéficiaires 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 30 juin 2015 était de 11 \$ 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 deuxième trimestre de 2015, une perte de 13 \$ a été constatée dans le poste « Profit (perte) de change » relativement à ces dérivés (profit de 41 \$ pour le premier semestre de 2015; perte de 89 \$ et de 93 \$, respectivement, pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2014). Au deuxième trimestre de 2015, les contrats de dérivés de change réglés en trésorerie avaient une juste valeur nette de 9 \$, avec position favorable à la Société (juste valeur de 60 \$ avec position favorable à la Société au premier semestre de 2015; juste valeur de 9 \$ et de 32 \$, respectivement, avec position favorable à la Société au trimestre et au semestre clos le 30 juin 2014).

La Société constitue également des réserves de trésorerie et de placements en dollars américains pouvant servir de couverture économique des fluctuations du dollar américain. Au 30 juin 2015, les soldes de trésorerie et de placements à court terme en dollars américains s'établissaient à 920 \$ (737 \$ US) (717 \$ [620 \$ US] au 31 décembre 2014). Au cours du deuxième trimestre de 2015, une perte latente de 12 \$ a été comptabilisée 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 (perte latente de 59 \$ avec position favorable à la Société pour le premier semestre de 2015, perte latente de 37 \$ et de 8 \$, respectivement, pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2014).

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 est de 5 758 \$ tandis que sa valeur comptable est de 5 621 \$.

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 de 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 semestre clos le 30 juin 2015.

	30 juin 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	282 \$	– \$	282 \$	– \$
Placements à court terme	1 944	–	1 944	–
Dépôts et autres actifs				
Option de paiement anticipé sur des obligations garanties de premier rang	4	–	–	4
Instruments dérivés				
Dérivés liés au carburant	16	–	16	–
Contrats à terme sur actions	77	–	77	–
Dérivés de change	21	–	21	–
Swaps de taux d'intérêt	4	–	4	–
Total	2 348	–	2 344	4
Passifs financiers				
Instruments dérivés				
Dérivés de change	10	–	10	–
Total	10 \$	– \$	10 \$	– \$

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.

10. 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 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2015	2014	2015	2014
Frais d'achat de capacité	302 \$	294 \$	576 \$	575 \$
Carburant avions	97	127	183	252
Redevances aéroportuaires et de navigation	70	70	135	134
Frais de vente et de distribution	33	28	66	55
Autres charges d'exploitation	92	59	186	129
Charges liées aux transporteurs régionaux	594 \$	578 \$	1 146 \$	1 145 \$