

AIR CANADA 

Premier trimestre de 2015

RAPPORT DE GESTION

Le 12 mai 2015



TABLE DES MATIÈRES

1. Points saillants	1
2. Introduction et principales hypothèses.....	3
3. Aperçu général	5
4. Résultats des activités – comparaison des premiers trimestres de 2015 et de 2014.....	7
5. Parc aérien	20
6. Gestion financière et gestion du capital	22
6.1. Liquidité.....	22
6.2. Situation financière.....	22
6.3. Dette nette ajustée	23
6.4. Fonds de roulement	24
6.5. Flux de trésorerie consolidés.....	25
6.6. Dépenses d'investissement et contrats de financement connexes.....	26
6.7. Obligations de capitalisation des régimes de retraite.....	27
6.8. Obligations contractuelles.....	28
6.9. Capital social	30
7. Résultats financiers trimestriels	31
8. Instruments financiers et gestion du risque.....	33
9. Estimations comptables critiques	35
10. Méthodes comptables	35
11. Arrangements hors bilan	35
12. Transactions entre parties liées.....	35
13. Facteurs de risque	35
14. Contrôles et procédures.....	36
15. Mesures financières hors PCGR.....	37
16. Glossaire.....	40

1. POINTS SAILLANTS

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Premiers trimestres		
	2015	2014	Variation (\$)
Mesures de performance financière			
Produits d'exploitation	3 249	3 065	184
Bénéfice (perte) d'exploitation	200	(62)	262
Charges autres que d'exploitation	(509)	(279)	(230)
Perte nette	(309)	(341)	32
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) ¹⁾	122	(132)	254
Marge d'exploitation (en %)	6,2 %	(2,0) %	8,2 pts
BAILALA ²⁾	442	147	295
Marge BAILALA (en %) ²⁾	13,6 %	4,8 %	8,8 pts
Liquidités non soumises à restrictions ³⁾	3 123	2 515	608
Flux de trésorerie disponibles ⁴⁾	383	34	349
Dettes nettes ajustées ⁵⁾	5 190	4 426	764
Rendement du capital investi (en %) ⁶⁾	15,2 %	10,9 %	4,3 pts
Perte nette par action – de base et diluée	(1,08) \$	(1,20) \$	0,12 \$
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) par action – diluée ¹⁾	0,41 \$	(0,46) \$	0,87 \$
Statistiques d'exploitation⁷⁾			Variation (%)
Passagers-milles payants (en millions) (« PMP »)	14 937	13 466	10,9
Sièges-milles offerts (en millions) (« SMO »)	18 335	16 774	9,3
Coefficient d'occupation (en %)	81,5 %	80,3 %	1,2 pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	18,3	19,1	(4,2)
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	14,9	15,3	(2,7)
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	17,7	18,3	(3,0)
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	16,6	18,6	(10,8)
CESMO ajustées (en cents) ⁸⁾	11,9	12,2	(1,8)
Effectif moyen (en milliers d'ETP) ⁹⁾	24,5	24,3	0,9
Avions en service à la clôture de la période	369	353	4,5
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)	9,7	9,8	(1,0)
Sièges répartis (en milliers)	12 337	11 597	6,4
Fréquences des appareils (en milliers)	134	131	2,3
Longueur d'étape moyenne (en milles) ¹⁰⁾	1 486	1 446	2,7
Coût économique du litre de carburant (en cents) ¹¹⁾	66,3	94,7	(30,0)
Consommation de carburant (en millions de litres)	1 039	973	6,8
Produits – passagers payants (en milliers) ¹²⁾	9 487	8 749	8,4

- 1) *Le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) et le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) par action – dilué(e) ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.*
- 2) *Le BAIIALA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et la location d'appareils) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.*
- 3) *Les liquidités non soumises à restrictions s'entendent de la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court terme et des fonds disponibles aux termes des facilités de crédit renouvelables d'Air Canada. Au 31 mars 2015, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 2 850 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 273 M\$. Au 31 mars 2014, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 2 390 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 125 M\$.*
- 4) *Les flux de trésorerie disponibles (à savoir les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles) ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 6.5, Flux de trésorerie consolidés, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.*
- 5) *La dette nette ajustée (à savoir le total de la dette moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme, plus les contrats de location simple immobilisés) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 6.3, Dette nette ajustée, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.*
- 6) *Le rendement du capital investi n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.*
- 7) *Les statistiques d'exploitation (à l'exception de l'effectif moyen en ETP) tiennent compte des transporteurs tiers (comme Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz ») et Sky Regional Airlines Inc. (« Sky Regional »)) exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.*
- 8) *Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.*
- 9) *Rend compte des équivalents temps plein (« ETP ») à Air Canada, à l'exclusion des ETP chez des transporteurs tiers (comme Jazz et Sky Regional) exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.*
- 10) *La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles divisé par le total de sièges répartis.*
- 11) *Compte tenu de la charge de carburant avions liée aux activités des transporteurs régionaux. Compte tenu des frais de transport. Le coût économique du litre de carburant n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 4, Résultats des activités, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.*
- 12) *Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol conformément à la définition établie par l'IATA.*

2. INTRODUCTION ET PRINCIPALES HYPOTHÈSES

Aux fins du présent rapport de gestion, « Société » renvoie, selon le contexte, à Air Canada et à une ou plusieurs de ses filiales, notamment ses filiales actives lui appartenant en propre, soit Société en commandite Touram Limitée faisant affaire sous le nom « Vacances Air Canada^{MD} » (« Vacances Air Canada ») et Air Canada *rouge* S.E.C. faisant affaire sous le nom « Air Canada *rouge*^{MD} » (« Air Canada *rouge* »). Ce rapport de gestion fournit une présentation et une analyse des résultats financiers d'Air Canada pour le premier trimestre de 2015, selon le point de vue de la direction. Ce rapport doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés résumés intermédiaires non audités du premier trimestre de 2015 et les notes complémentaires d'Air Canada, les états financiers consolidés audités annuels de 2014 et les notes complémentaires d'Air Canada, ainsi que son rapport de gestion annuel de 2014 daté du 11 février 2015 (le « rapport de gestion de 2014 »). Sauf indication contraire, toute l'information financière est conforme aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada tels qu'ils sont énoncés dans le *Manuel de CPA Canada – Comptabilité* (le « Manuel de CPA »), qui intègre les Normes internationales d'information financière (« IFRS ») publiées par l'International Accounting Standards Board (l'« IASB »), sauf indication contraire visant toute information financière expressément désignée.

Sauf indication contraire, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens. La rubrique 16, *Glossaire*, du présent rapport de gestion donne l'explication des principaux termes utilisés dans le présent document. À moins de mention contraire ou à moins que le contexte ne s'y oppose, le présent rapport de gestion est à jour au 11 mai 2015.

Air Canada a conclu des contrats d'achat de capacité avec Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz »), Sky Regional Airlines Inc. (« Sky Regional ») et certains autres transporteurs régionaux. À compter de 2015, Air Canada a modifié sa présentation des charges liées aux contrats d'achat de capacité dans son état consolidé des résultats. 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. Pour un complément d'information à cet égard, il y a lieu de se reporter à la note 2 afférente aux états financiers consolidés résumés intermédiaires non audités du premier trimestre de 2015.

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.

Le présent rapport de gestion comprend des énoncés prospectifs. Il y a lieu de se reporter à la *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs* ci-après pour une analyse des risques, incertitudes et hypothèses liés à ces énoncés. Pour une description des risques visant Air Canada, il y a lieu de se reporter à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion annuel de 2014 d'Air Canada daté du 11 février 2015. Le 12 mai 2015, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du premier trimestre de 2015. Ce communiqué peut être consulté sur le site Web d'Air Canada au aircanada.com ainsi que sur le site de SEDAR au sedar.com. Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa notice annuelle, il y a lieu de consulter le site de SEDAR au sedar.com.

MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

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

Comme, de par leur nature, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, dont celles décrites dans le présent rapport, ils sont soumis à de grands risques et incertitudes. Les énoncés prospectifs ne sont donc pas entièrement assurés en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise le secteur. À terme, les résultats réels peuvent donc différer sensiblement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs du fait de l'action de divers facteurs, dont l'état du secteur, du marché, du crédit et de la conjoncture en général, la capacité de réduire les charges d'exploitation et d'obtenir du financement, les cours de l'énergie, les taux de change et d'intérêt, la concurrence, les relations de travail, les questions de retraite, les conflits armés, les attentats terroristes, les épidémies, les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs d'origine humaine), les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, l'évolution de la demande en fonction du caractère saisonnier du secteur, les questions d'approvisionnement, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, les litiges actuels et éventuels avec des tiers ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le présent rapport de gestion, notamment à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion annuel de 2014 d'Air Canada. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent rapport de gestion représentent les attentes d'Air Canada en date du 11 mai 2015 (ou à la date à laquelle ils sont censés avoir été formulés) et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements qui pourraient se produire par la suite ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

PRINCIPALES HYPOTHÈSES

Air Canada a formulé des hypothèses pour l'élaboration et la formulation de ces énoncés prospectifs. Dans le cadre de ses hypothèses, elle a présumé que la croissance du PIB du Canada sera de l'ordre de 1,75 % à 2,25 % pour 2015. Air Canada a également présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,22 \$ CA pour 1,00 \$ US au deuxième trimestre et pour l'ensemble de 2015, et que le cours du carburéacteur s'établirait en moyenne à 0,69 \$ le litre pour le deuxième trimestre de 2015 et à 0,70 \$ le litre pour l'ensemble de 2015.

PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

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

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

3. APERÇU GÉNÉRAL

Au premier trimestre de 2015, Air Canada a dégagé un bénéfice net ajusté de 122 M\$, une progression de 254 M\$ par rapport au premier trimestre de 2014. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 15, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard. Air Canada fait état d'un bénéfice d'exploitation établi selon les PCGR de 200 M\$ contre une perte d'exploitation de 62 M\$ au premier trimestre de 2014, soit une amélioration de 262 M\$.

Stratégie

Air Canada a pour objectif de prendre un réel essor en tant que compagnie aérienne chef de file, tant en ce qui a trait à l'expérience client et à l'engagement des effectifs qu'à la création de valeur pour les actionnaires et les autres parties prenantes. Cet objectif sera atteint grâce aux quatre stratégies fondamentales suivantes, lesquelles sont décrites plus amplement dans le rapport de gestion de 2014 :

- établir et mettre en œuvre de façon permanente des initiatives de compression des coûts et d'accroissement du chiffre d'affaires;
- stimuler l'expansion internationale et accroître le trafic de correspondance par le truchement des points d'accès internationaux, de façon durable et rentable, ainsi que livrer concurrence efficacement sur le marché des voyages d'agrément à destination et au départ du Canada;
- nouer un lien de confiance avec la clientèle en améliorant constamment l'expérience client et en offrant en tout temps un service à la clientèle de qualité supérieure, en focalisant davantage sur les passagers et produits de la cabine de haut rapport et de classe Affaires;
- favoriser l'évolution positive de la culture d'entreprise par le truchement de programmes d'engagement des effectifs visant à bien définir comment la compagnie aérienne et ses employés peuvent travailler de concert pour fournir la meilleure expérience client et investir dans les outils et la formation nécessaires à la création d'une culture d'entreprise axée sur l'excellence du service à la clientèle.

Sommaire financier du premier trimestre de 2015

Le texte qui suit est un sommaire des résultats des activités et de la situation financière d'Air Canada pour le premier trimestre de 2015 en regard du premier trimestre de 2014.

- Les produits d'exploitation se sont établis à 3 249 M\$, en hausse de 184 M\$ (+6 %) par rapport à ceux du premier trimestre de 2014.
- La capacité exprimée en SMO a crû de 9,3 % en regard du premier trimestre de 2014, croissance qui correspond à celle de 8,5 % à 9,5 % que projetait Air Canada dans son communiqué de presse du 11 février 2015. La croissance de la capacité au premier trimestre de 2015 s'explique principalement par l'accroissement de la densité de sièges attribuable à Air Canada *rouge*, et l'intégration d'appareils 787 de Boeing au parc aérien principal.
- Les produits passages se sont élevés à 2 786 M\$, en hausse de 178 M\$ (+6,9 %) par rapport à ceux du premier trimestre de 2014, en raison de l'accroissement de 10,9 % du trafic, en partie contrebalancé par le fléchissement de 4,2 % du rendement unitaire. La baisse du rendement unitaire était due à l'augmentation de 2,7 % de la longueur d'étape moyenne, qui a eu pour effet de réduire de 1,6 point de pourcentage le rendement unitaire pour l'ensemble du réseau, à la proportion accrue des flux de passagers entre lignes internationales à rendement moindre, au pourcentage majoré de sièges sur les marchés des voyages d'agrément à longue distance et à l'utilisation d'appareils 777 de Boeing en configuration haute densité à moindres coûts, lesquels sont assortis d'une classe Économique plus grande.
- Le fléchissement de 2,7 % des PPSMO par rapport au premier trimestre de 2014, étant donné que la baisse de 4,2 % du rendement unitaire a été en partie contrebalancée par l'amélioration de 1,2 point de pourcentage du coefficient d'occupation.
- L'incidence favorable de la dépréciation du dollar canadien sur les produits passages libellés en devises a accru les produits passages d'environ 38 M\$ au premier trimestre de 2015. L'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation libellées en devises (principalement en dollars américains) a accru les charges d'exploitation d'environ 135 M\$ (dont une tranche de 72 M\$ se rapporte à la charge de carburant avions et un total de 63 M\$ a trait aux charges d'exploitation non liées au carburant) au premier trimestre de 2015.
- Les CESMO ajustées ont diminué de 1,8 % par rapport au premier trimestre de 2014, diminution supérieure à celle de 0,5 % à 1,5 % que projetait Air Canada dans son communiqué de presse du 11 février 2015. Le fait que le résultat enregistré au chapitre des CESMO ajustées est meilleur que les prévisions est attribuable aux facteurs suivants :

- la réduction de 22 M\$ des charges de maintenance en raison des charges de maintenance avions inférieures aux prévisions, du fait essentiellement du devancement des prorogations de contrats de location d'appareils et de certains ajustements favorables des modalités de restitution aux termes des contrats de location au premier trimestre de 2015;
- l'incidence du nouveau CAC de Jazz, qui a pris effet le 1^{er} janvier 2015, contrat aux termes duquel certains coûts liés à des services que fournit Air Canada, comme les services d'escale, ne sont plus recouverts auprès de Jazz et refacturés à Air Canada aux termes du CAC de Jazz à titre de frais d'achat de capacité, facteur qui réduit aussi bien les autres produits que les frais d'achat de capacité;
- la baisse des charges sociales par rapport aux prévisions, du fait de la diminution des paiements des prestations et de l'amélioration des résultats techniques.

Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 15, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

- Le bénéfice d'exploitation s'est chiffré à 200 M\$, contre une perte d'exploitation de 62 M\$ au premier trimestre de 2014, une amélioration de 262 M\$. Air Canada a inscrit une marge d'exploitation de 6,2 % contre une marge d'exploitation négative de 2,0 % au premier trimestre de 2014, soit une amélioration de 8,2 points de pourcentage.
- La perte nette s'est élevée à 309 M\$, soit une perte diluée de 1,08 \$ par action, contre une perte nette de 341 M\$, soit une perte diluée de 1,20 \$ par action, au premier trimestre de 2014. La perte nette du premier trimestre de 2015 tient compte d'une perte de change de 408 M\$, alors que la perte nette au premier trimestre de 2014 comprenait une perte de change de 161 M\$.
- Le BAIILA s'est établi à 442 M\$ contre un BAIILA de 147 M\$ au premier trimestre de 2014, en hausse de 295 M\$. Le BAIILA n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 15, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- Le bénéfice net ajusté s'est chiffré à 122 M\$, soit un bénéfice net ajusté dilué de 0,41 \$ par action, contre une perte nette ajustée de 132 M\$, soit une perte nette ajustée diluée de 0,46 \$ par action, au premier trimestre de 2014, soit une amélioration de 254 M\$, ou un montant dilué de 0,87 \$ par action. Le bénéfice net ajusté n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 15, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- Les flux de trésorerie disponibles se sont établis à 383 M\$, en hausse de 349 M\$ par rapport au premier trimestre de 2014, du fait de l'augmentation des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, en partie contrebalancée par l'accroissement des dépenses d'investissement, lesquelles rendent compte de l'acquisition de deux appareils 787-8 de Boeing au premier trimestre de 2015. Les flux de trésorerie disponibles (à savoir les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles) ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 6.5, *Flux de trésorerie consolidés*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- La dette nette ajustée se chiffrait à 5 190 M\$ au 31 mars 2015, en hausse de 58 M\$ par rapport au 31 décembre 2014, étant donné que l'augmentation des soldes de la dette à long terme et des contrats de location-financement a été largement neutralisée par l'accroissement de la trésorerie et des placements à court terme. Le ratio dette nette ajustée-BAIILA s'est chiffré à 2,6 au 31 mars 2015 alors qu'il était de 3,1 au 31 décembre 2014. Air Canada utilise ce ratio pour gérer son risque lié au levier financier et entend le maintenir en dessous de 3,5. La dette nette ajustée (à savoir le total de la dette moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme, plus les contrats de location simple immobilisés) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 6.3, *Dette nette ajustée*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- Les liquidités non soumises à restrictions (à savoir la trésorerie, les placements à court terme et les marges de crédit non utilisées) s'élevaient à 3 123 M\$ au 31 mars 2015 (2 515 M\$ au 31 mars 2014). Les liquidités non soumises à restrictions s'entendent de la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court terme et des fonds disponibles aux termes des facilités de crédit renouvelables d'Air Canada. Au 31 mars 2015, la trésorerie et les placements à court terme se chiffraient à 2 850 M\$ et les facilités de crédit non utilisées s'établissaient à 273 M\$. Au 31 mars 2014, la trésorerie et les placements à court terme se chiffraient à 2 390 M\$ et les facilités de crédit non utilisées s'établissaient à 125 M\$. En ce qui concerne la gestion du risque de liquidité, le principal objectif d'Air Canada est de maintenir un niveau de liquidités non soumises à restrictions d'au moins 1,7 G\$.
- Le rendement du capital investi au 31 mars 2015 s'est établi à 15,2 %, contre 10,9 % au 31 mars 2014. L'objectif d'Air Canada est de maintenir un rendement du capital investi durable de 10 % à 13 %. Se reporter à la rubrique 15, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

4. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS – COMPARAISON DES PREMIERS TRIMESTRES DE 2015 ET DE 2014

Le tableau et l'analyse ci-après comparent les résultats d'Air Canada pour les premiers trimestres de 2015 et de 2014.

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Premiers trimestres		Variation	
	2015	2014	\$	%
Produits d'exploitation				
Passages	2 786 \$	2 608 \$	178 \$	7
Fret	129	119	10	8
Autres	334	338	(4)	(1)
Total des produits	3 249	3 065	184	6
Charges d'exploitation				
Carburant avions	592	793	(201)	(25)
Charges liées aux transporteurs régionaux	552	567	(15)	(3)
Salaires et charges sociales	568	557	11	2
Redevances aéroportuaires et de navigation	185	183	2	1
Maintenance avions	188	162	26	16
Frais de vente et de distribution	154	148	6	4
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	153	126	27	21
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	181	170	11	6
Locations avions	82	76	6	8
Restauration et fournitures connexes	62	66	(4)	(6)
Communications et technologies de l'information	57	52	5	10
Autres	275	227	48	21
Total des charges d'exploitation	3 049	3 127	(78)	(2)
Bénéfice (perte) d'exploitation	200	(62)	262	
Produits (charges) autres que d'exploitation				
Perte de change	(408)	(161)	(247)	
Produits d'intérêts	9	9	-	
Charges d'intérêts	(90)	(77)	(13)	
Intérêts incorporés	9	5	4	
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(25)	(34)	9	
Dérivés liés au carburant et autres dérivés	1	(15)	16	
Autres	(5)	(6)	1	
Total des charges autres que d'exploitation	(509)	(279)	(230)	
Perte avant impôts sur le résultat	(309)	(341)	32	
Impôts sur le résultat	-	-	-	
Perte nette	(309) \$	(341) \$	32 \$	
Perte nette par action – de base et diluée	(1,08) \$	(1,20) \$	0,12 \$	
BAIILA¹⁾	442 \$	147 \$	295 \$	
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée)²⁾	122 \$	(132) \$	254 \$	
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) par action – dilué(e)²⁾	0,41 \$	(0,46) \$	0,87 \$	

1) Le BAIILA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et la location d'appareils) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

2) Le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) et le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) par action – dilué(e) ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Augmentation de 6,9 % des produits passages réseau par rapport au premier trimestre de 2014

Au premier trimestre de 2015, en raison du relèvement de 9,3 % de la capacité, les produits passages réseau se sont élevés à 2 786 M\$, en hausse de 178 M\$ (+6,9 %) par rapport aux produits passages réseau du premier trimestre de 2014. L'accroissement des produits passages réseau en glissement annuel est attribuable principalement à l'augmentation de 10,9 % du trafic, en partie contrebalancée par le recul de 4,2 % du rendement unitaire. De légers reculs du rendement unitaire sont une conséquence prévue et naturelle de la mise en œuvre fructueuse de la stratégie commerciale d'Air Canada visant à accroître de manière rentable les services long-courriers vers les destinations internationales et d'agrément.

Au premier trimestre de 2015, les produits tirés de la cabine Affaires pour l'ensemble du réseau ont crû de 7 M\$ (+1,2 %) par rapport au premier trimestre de 2014 en raison de la hausse de 1,8 % du rendement unitaire, en partie contrebalancée par la contraction de 0,6 % du trafic.

Le tableau ci-après présente les produits passages par région pour les premiers trimestres de 2015 et de 2014.

Produits passages	Premier trimestre 2015 (en M\$)	Premier trimestre 2014 (en M\$)	Variation (en M\$)	Variation (en %)
Lignes intérieures	976	943	33	3,4
Lignes transfrontalières	699	621	78	12,6
Lignes transatlantiques	450	406	44	11,0
Lignes transpacifiques	369	371	(2)	(0,5)
Autres	292	267	25	9,5
Réseau	2 786	2 608	178	6,9

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le premier trimestre de 2015, par rapport au premier trimestre de 2014, en ce qui concerne les produits passages et les autres statistiques d'exploitation.

Premier trimestre 2015 par rapport au premier trimestre 2014	Produits passages Variation (en %)	Capacité (SMO) Variation (en %)	Trafic (PMP) Variation (en %)	Coefficient d'occupation Variation (en pts)	Rendement unitaire Variation (en %)	PPSMO Variation (en %)
Lignes intérieures	3,4	2,1	3,9	1,4	(1,8)	-
Lignes transfrontalières	12,6	17,3	17,7	0,3	(4,3)	(4,0)
Lignes transatlantiques	11,0	10,7	17,2	4,2	(5,1)	0,4
Lignes transpacifiques	(0,5)	7,6	6,5	(0,8)	(6,5)	(7,4)
Autres	9,5	12,9	13,4	0,3	(3,7)	(3,3)
Réseau	6,9	9,3	10,9	1,2	(4,2)	(2,7)

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le premier trimestre de 2015 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation à l'échelle du réseau.

Réseau	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T1 2014	T2 2014	T3 2014	T4 2014	T1 2015
Produits passages	3,2	7,5	9,4	7,6	6,9
Capacité (SMO)	3,8	8,5	9,8	8,5	9,3
Trafic (PMP)	2,9	9,9	11,0	9,4	10,9
Coefficient d'occupation (variation en pts)	(0,7)	1,1	1,0	0,6	1,2
Rendement unitaire	0,4	(2,1)	(1,3)	(1,9)	(4,2)
PPSMO	(0,5)	(0,8)	(0,2)	(1,2)	(2,7)

Au premier trimestre de 2015, la capacité réseau d'Air Canada a augmenté de 9,3 % en regard du premier trimestre de 2014, tous les marchés affichant un relèvement de la capacité.

La variation des produits passages réseau par rapport au premier trimestre de 2014 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La progression de 10,9 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic pour l'ensemble des marchés. Conformément à l'objectif de la compagnie aérienne d'accroître le trafic de correspondance mondial entre lignes internationales par le truchement de ses principales plaques tournantes au Canada, la croissance du trafic au premier trimestre de 2015 rend également compte de la progression du trafic de correspondance vers des destinations internationales, assorti d'un rendement inférieur.
- La baisse de 4,2 % du rendement unitaire, qui traduisait les facteurs suivants :
 - l'accroissement de 2,7 % de la longueur d'étape moyenne, lequel a eu pour effet de comprimer de 1,6 point de pourcentage le rendement pour l'ensemble du réseau;
 - la proportion accrue des flux de passagers entre lignes internationales à rendement moindre au soutien de la stratégie d'expansion internationale de la compagnie aérienne;
 - le pourcentage majoré de sièges sur les marchés des voyages d'agrément à longue distance;
 - l'utilisation d'appareils 777 de Boeing en configuration haute densité à moindres coûts, lesquels sont assortis d'une classe Économique plus grande. L'affectation de ces appareils à moindres coûts sur des lignes à forts volumes permet à la compagnie aérienne d'accéder au trafic usuellement assorti d'un rendement plus faible tout en améliorant la rentabilité.

Ces contractions ont été largement atténuées par l'incidence favorable du change de 38 M\$ et l'amélioration du rendement tiré de la cabine Affaires.

Les PPSMO réseau ont reculé de 2,7 % en raison du fléchissement du rendement unitaire, en partie contrebalancé par l'amélioration de 1,2 point de pourcentage du coefficient d'occupation.

Hausse de 3,4 % des produits passages intérieurs par rapport au premier trimestre de 2014

Au premier trimestre de 2015, en raison de la croissance de 2,1 % de la capacité, les produits passages intérieurs se sont chiffrés à 976 M\$, en hausse de 33 M\$ (+3,4 %) par rapport au premier trimestre de 2014. L'augmentation des produits passages intérieurs est attribuable à la hausse de 3,9 % du trafic et à l'accroissement des produits tirés des frais de bagages. Ces augmentations ont été en partie contrebalancées par le recul de 1,8 % du rendement unitaire.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le premier trimestre de 2015 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les lignes intérieures.

Lignes intérieures	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T1 2014	T2 2014	T3 2014	T4 2014	T1 2015
Produits passages	(1,5)	2,2	6,5	5,7	3,4
Capacité (SMO)	3,9	3,6	5,3	6,1	2,1
Trafic (PMP)	1,7	5,3	6,9	6,6	3,9
Coefficient d'occupation (variation en pts)	(1,8)	1,3	1,2	0,4	1,4
Rendement unitaire	(3,5)	(3,3)	(0,7)	(1,8)	(1,8)
PPSMO	(5,5)	(1,8)	0,8	(1,3)	-

Au premier trimestre de 2015, la croissance de 2,1 % de la capacité des lignes intérieures a traduit le relèvement de la capacité sur l'ensemble des principales lignes intérieures, à l'exception des services à destination des Maritimes où la capacité a reculé en glissement annuel, du fait entre autres d'enjeux liés aux conditions météorologiques.

La variation des produits passages intérieurs par rapport au premier trimestre de 2014 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La croissance de 3,9 % du trafic qui traduit la progression du trafic sur l'ensemble des principales lignes intérieures. La croissance du trafic au premier trimestre de 2015 rend compte de l'accroissement des services au Canada, outre l'amplification du trafic de correspondance vers des destinations américaines et internationales. Le recul du trafic vers les marchés liés au pétrole en glissement annuel a été contrebalancé par la croissance du trafic sur les autres lignes intérieures, en particulier sur les lignes transcontinentales et les services reliant Toronto, Montréal et Ottawa.
- La hausse des produits tirés des frais de bagages à la suite d'une modification à la politique sur les premiers bagages enregistrés qui est entrée en vigueur pour les voyages à compter du 2 novembre 2014. Les produits tirés des frais de bagages sont exclus du calcul du rendement unitaire et des PPSMO d'Air Canada.
- Le recul de 1,8 % du rendement unitaire qui rend compte de l'incidence du relèvement de la capacité à l'échelle de l'industrie et de la concurrence intense au chapitre de la tarification à l'égard des lignes régionales en Ontario et au Québec et des lignes dans l'Ouest canadien. De plus, la proportion accrue des flux de passagers issus des lignes internationales et transfrontalières à rendement moindre au soutien de la stratégie d'expansion internationale de la compagnie aérienne a également joué dans la régression du rendement en glissement annuel. Ces baisses du rendement unitaire ont été en partie contrebalancées par l'incidence favorable du change de 6 M\$.

Les PPSMO liés aux lignes intérieures n'ont pas varié par rapport au premier trimestre de 2014, car la baisse du rendement unitaire a été annulée par l'amélioration de 1,4 point de pourcentage du coefficient d'occupation.

Augmentation de 12,6 % des produits passages transfrontaliers par rapport au premier trimestre de 2014

Au premier trimestre de 2015, en raison d'une amplification de 17,3 % de la capacité, les produits passages transfrontaliers se sont établis à 699 M\$, en hausse de 78 M\$ (+12,6 %) par rapport au premier trimestre de 2014. La hausse des produits passages transfrontaliers est imputable à l'augmentation de 17,7 % du trafic, en partie contrebalancée par le recul de 4,3 % du rendement unitaire.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le premier trimestre de 2015 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les lignes transfrontalières.

Lignes transfrontalières	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T1 2014	T2 2014	T3 2014	T4 2014	T1 2015
Produits passages	5,7	11,5	11,2	9,5	12,6
Capacité (SMO)	1,9	12,2	12,7	14,0	17,3
Trafic (PMP)	5,7	16,2	16,2	15,5	17,7
Coefficient d'occupation (variation en pts)	2,9	2,8	2,5	1,1	0,3
Rendement unitaire	0,3	(3,3)	(3,7)	(5,0)	(4,3)
PPSMO	4,0	0,1	(0,7)	(3,7)	(4,0)

Au premier trimestre de 2015, la croissance de 17,3 % de la capacité sur le marché transfrontalier a rendu compte de la progression de la capacité sur toutes les principales lignes transfrontalières.

La variation des produits passages transfrontaliers par rapport au premier trimestre de 2014 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La progression de 17,7 % du trafic qui rend compte de la croissance du trafic sur l'ensemble des principales lignes transfrontalières avec les États-Unis, à l'exception du service au départ de Montréal à destination du Colorado où la capacité a fléchi en glissement annuel. Au premier trimestre de 2015, la demande passagers vers des destinations soleil américaines et au départ de l'Ouest du Canada vers l'Ouest des États-Unis a été particulièrement forte. La croissance du trafic a été obtenue grâce au relèvement de la capacité sur les lignes à longue distance et à l'amélioration des coefficients d'occupation sur les lignes à courte distance. L'accroissement du trafic en glissement annuel est largement attribuable à l'augmentation proportionnelle marquée des flux de passagers en provenance des États-Unis entre lignes internationales, flux assortis d'un rendement moindre, au soutien de la stratégie d'expansion internationale d'Air Canada, outre la forte demande passagers à l'égard des lignes entre le Canada et les États-Unis.
- Le recul de 4,3 % du rendement unitaire, qui rendait compte des facteurs suivants :
 - l'augmentation de 3,4 % de la longueur d'étape moyenne, facteur qui a comprimé de 1,9 point de pourcentage le rendement unitaire des services transfrontaliers;
 - l'incidence du pourcentage majoré de sièges dans les marchés des voyages d'agrément à longue distance (à rendement inférieur);
 - la proportion accrue des flux de passagers supplémentaires entre lignes internationales, flux assortis d'un rendement moindre, au soutien de la stratégie d'expansion internationale de la compagnie aérienne. La croissance des services long-courriers vers les marchés des voyages d'agrément est le fait au premier chef des services qu'offre Air Canada *rouge*, qui permettent à Air Canada de livrer concurrence efficacement à l'égard des destinations d'agrément à rendement plus faible.

Ces contractions du rendement unitaire ont été en partie atténuées par l'incidence favorable du change de 14 M\$.

Les PPSMO liés aux lignes transfrontalières ont reculé de 4,0 % du fait du fléchissement du rendement unitaire alors que le coefficient d'occupation a progressé de 0,3 point de pourcentage.

Augmentation de 11,0 % des produits passages transatlantiques par rapport au premier trimestre de 2014

Au premier trimestre de 2015, en raison de l'accroissement de 10,7 % de la capacité, les produits passages transatlantiques se sont établis à 450 M\$, en hausse de 44 M\$ (+11,0 %) par rapport au premier trimestre de 2014. L'augmentation des produits passages transatlantiques est attribuable à la croissance de 17,2 % du trafic, en partie compensée par le glissement de 5,1 % du rendement unitaire.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le premier trimestre de 2015 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les lignes transatlantiques.

Lignes transatlantiques	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T1 2014	T2 2014	T3 2014	T4 2014	T1 2015
Produits passages	8,3	12,3	14,9	13,6	11,0
Capacité (SMO)	7,6	16,2	20,2	8,7	10,7
Trafic (PMP)	1,2	14,7	19,2	12,8	17,2
Coefficient d'occupation (variation en pts)	(4,5)	(1,1)	(0,8)	2,9	4,2
Rendement unitaire	7,1	(2,0)	(3,5)	0,8	(5,1)
PPSMO	0,7	(3,3)	(4,4)	4,7	0,4

Au premier trimestre de 2015, la capacité sur les lignes transatlantiques a progressé de 10,7 %, l'ensemble des principales lignes transatlantiques affichant un relèvement de la capacité, à l'exception du service vers l'Allemagne.

La variation des produits passages transatlantiques par rapport au premier trimestre de 2014 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'amplification de 17,2 % du trafic, du fait de la progression du trafic sur l'ensemble des principales lignes transatlantiques, y compris la croissance du trafic entre les États-Unis et l'Europe par le truchement des principaux aéroports-pivots de la compagnie aérienne au Canada, conformément à la stratégie d'expansion internationale d'Air Canada.
- Le recul de 5,1 % du rendement unitaire, qui traduit les facteurs suivants :
 - l'incidence de l'offre d'une proportion accrue de sièges sur les marchés des voyages d'agrément à longue distance (à rendement moindre), surtout en cette période de l'année caractérisée par une demande plus faible. Le premier trimestre est d'ordinaire marqué par une concurrence intense au chapitre de la tarification car les transporteurs tentent de saisir des occasions de maximisation du trafic;
 - l'augmentation de 1,0 % de la longueur d'étape moyenne, qui a comprimé de 0,6 point de pourcentage le rendement unitaire des lignes transatlantiques;
 - l'accroissement des services long-courriers vers les marchés des voyages d'agrément est attribuable au premier chef à l'augmentation des lignes transatlantiques désormais desservies au moyen d'appareils 777 de Boeing en configuration haute densité à moindres coûts, lesquels sont assortis d'une classe Économique plus grande. L'affectation de ces appareils à moindres coûts sur les lignes à fort volume permet à la compagnie aérienne d'accéder à ce trafic usuellement assorti d'un rendement plus faible tout en améliorant la rentabilité.

Cette contraction du rendement a été en partie neutralisée par l'incidence favorable du change de 6 M\$.

Les PPSMO liés aux lignes transatlantiques ont crû de 0,4 % étant donné que la baisse du rendement unitaire a été plus que contrebalancée par l'amélioration de 4,2 points de pourcentage du coefficient d'occupation.

Diminution de 0,5 % des produits passages transpacifiques par rapport au premier trimestre de 2014

Au premier trimestre de 2015, en raison de l'accroissement de 7,6 % de la capacité, les produits passages transpacifiques se sont établis à 369 M\$, en baisse de 2 M\$ (-0,5 %) par rapport au premier trimestre de 2014. La diminution des produits passages transpacifiques est imputable au recul de 6,5 % du rendement unitaire, presque entièrement contrebalancée par l'accroissement de 6,5 % du trafic.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le premier trimestre de 2015 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les lignes transpacifiques.

Lignes transpacifiques	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T1 2014	T2 2014	T3 2014	T4 2014	T1 2015
Produits passages	1,2	5,7	8,3	6,5	(0,5)
Capacité (SMO)	4,6	1,8	1,6	9,5	7,6
Trafic (PMP)	3,2	4,1	3,6	7,6	6,5
Coefficient d'occupation (variation en pts)	(1,1)	1,9	1,7	(1,4)	(0,8)
Rendement unitaire	(1,6)	1,8	4,9	(0,8)	(6,5)
PPSMO	(2,8)	4,1	7,0	(2,5)	(7,4)

Au premier trimestre de 2015, le relèvement de 7,6 % de la capacité sur les lignes transpacifiques traduit l'amplification de la capacité de toutes les principales lignes transpacifiques, à l'exception des services vers le Japon.

La variation des produits passages transpacifiques par rapport au premier trimestre de 2014 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'amplification de 6,5 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur l'ensemble des principales lignes transpacifiques, à l'exception des services vers le Japon, où la capacité a diminué en glissement annuel.
- Le recul de 6,5 % du rendement unitaire, qui traduit les pressions concurrentielles au départ du Canada et des États-Unis, au chapitre aussi bien du relèvement de la capacité que de la tarification. Ces pressions concurrentielles ont affecté le trafic au départ du Canada, ainsi que le trafic issu de la sixième liberté de l'air en provenance des États-Unis et d'autres pays. La réduction des suppléments des transporteurs dans les pays où ces suppléments sont réglementés, comme le Japon, Hong Kong et la Corée, a également joué un rôle dans le fléchissement du rendement unitaire en glissement annuel. Cette baisse du rendement a été en partie atténuée par l'incidence favorable du change de 8 M\$.

La diminution de 7,4 % des PPSMO est venue de la décroissance du rendement unitaire et, dans une mesure nettement moindre, de la régression de 0,8 point de pourcentage du coefficient d'occupation.

Augmentation de 9,5 % des autres produits passages par rapport au premier trimestre de 2014

Au premier trimestre de 2015, en raison du relèvement de 12,9 % de la capacité, les produits passages de 292 M\$ tirés des « autres lignes » (Antilles, Mexique, ainsi qu'Amérique centrale et Amérique du Sud) ont crû de 25 M\$ (+9,5 %) par rapport au premier trimestre de 2014, du fait principalement de la hausse de 13,4 % du trafic, en partie compensée par la régression de 3,7 % du rendement unitaire.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le premier trimestre de 2015 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les « autres lignes ».

Autres lignes	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T1 2014	T2 2014	T3 2014	T4 2014	T1 2015
Produits passages	11,0	17,7	0,5	0,4	9,5
Capacité (SMO)	(1,0)	11,0	2,2	3,9	12,9
Trafic (PMP)	3,1	15,7	3,6	3,0	13,4
Coefficient d'occupation (variation en pts)	3,3	3,5	1,1	(0,6)	0,3
Rendement unitaire	8,5	2,6	(2,4)	(2,7)	(3,7)
PPSMO	12,9	7,0	(1,1)	(3,4)	(3,3)

Au premier trimestre de 2015, l'augmentation de 12,9 % de la capacité rendait compte de l'amplification de la capacité sur les lignes vers le Mexique, les destinations soleil classiques et l'Amérique du Sud.

La variation des autres produits passages par rapport au premier trimestre de 2014 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'augmentation globale de 13,4 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur les lignes vers le Mexique, les destinations soleil classiques et l'Amérique du Sud. Conformément à la stratégie d'expansion du trafic entre lignes internationales d'Air Canada par le truchement de ses aéroports-pivots au Canada, la croissance du trafic sur les lignes à destination de l'Amérique du Sud au premier trimestre de 2015 a également traduit la progression du trafic de correspondance à rendement moindre en provenance des États-Unis, au soutien de la stratégie d'expansion internationale d'Air Canada.

- La détérioration globale de 3,7 % du rendement unitaire, qui rend compte du fléchissement sur les lignes à destination de l'Amérique du Sud et les destinations soleil classiques. Le rendement unitaire sur les services vers l'Amérique du Sud a été touché par l'interruption du service sur le Venezuela, alors que les vols vers les destinations soleil classiques se sont ressentis du relèvement de la capacité à l'échelle de l'industrie et de la concurrence intense au chapitre de la tarification. En outre, la croissance proportionnellement supérieure des flux de trafic transfrontalier avec les États-Unis (à rendement moindre) à destination de l'Amérique du Sud a également joué un rôle dans le recul du rendement unitaire en glissement annuel. La baisse de rendement unitaire a été en partie compensée par l'incidence favorable du change de 4 M\$.

La baisse globale de 3,3 % des PPSMO s'explique principalement par la régression du rendement unitaire alors que le coefficient d'occupation a progressé de 0,3 point de pourcentage.

Augmentation de 7,9 % des produits fret par rapport au premier trimestre de 2014

Au premier trimestre de 2015, les produits de 129 M\$ tirés du transport de fret ont progressé de 10 M\$ (+7,9 %) par rapport au premier trimestre de 2014, en raison de la croissance de 4,2 % du rendement unitaire et de la progression de 3,5 % du trafic.

Le tableau ci-après présente les produits fret par région aux premiers trimestres de 2015 et de 2014.

Produits fret	Premier trimestre 2015 (en M\$)	Premier trimestre 2014 (en M\$)	Variation (en M\$)
Lignes intérieures	17	14	3
Lignes transfrontalières	6	5	1
Lignes transatlantiques	50	47	3
Lignes transpacifiques	46	43	3
Autres	10	10	-
Réseau	129	119	10

Le tableau ci-après présente la variation en pourcentage et en glissement annuel pour le premier trimestre de 2015 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits fret et les statistiques d'exploitation.

Réseau	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T1 2014	T2 2014	T3 2014	T4 2014	T1 2015
Produits fret	7,0	6,6	6,5	3,9	7,9
Capacité (en TME)	4,1	8,2	9,6	11,6	12,9
Produits par TME	2,8	(1,5)	(3,0)	(6,9)	(4,5)
Trafic (en TMP)	6,4	11,3	6,9	7,5	3,5
Rendement unitaire par TMP	0,5	(4,3)	(0,5)	(3,3)	4,2

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel des produits fret et des statistiques d'exploitation pour le premier trimestre de 2015 par rapport à la période correspondante de 2014.

Premier trimestre 2015 par rapport au premier trimestre 2014	Produits fret Variation (en %)	Capacité (TME) Variation (en %)	Produits / TME Variation (en %)	Trafic (TMP) Variation (en %)	Rendement unitaire / TMP Variation (en %)
Lignes intérieures	20,0	11,6	7,5	38,5	(13,4)
Lignes transfrontalières	27,0	36,0	(6,6)	41,6	(10,3)
Lignes transatlantiques	6,1	9,4	(3,0)	11,8	(5,1)
Lignes transpacifiques	5,4	6,6	(1,1)	(9,7)	16,7
Autres	0,8	26,7	(20,5)	(10,0)	12,0
Réseau	7,9	12,9	(4,5)	3,5	4,2

La variation des produits fret par rapport au premier trimestre de 2014 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'amplification de 3,5 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur tous les marchés, à l'exception des lignes transpacifiques et des autres lignes. Les lignes transpacifiques se sont ressenties des restrictions visant le chargement imposées sur certaines lignes clés comme Sydney et Hong Kong, alors que les autres lignes ont été touchées par le fléchissement de la demande à l'égard du transport de fret. La croissance globale du trafic est principalement attribuable au relèvement de la capacité, à l'accroissement des parts de marché et à la forte demande au départ de l'Amérique du Nord vers l'Europe.
- La hausse de 4,2 % du rendement unitaire, qui rend compte de la progression du rendement sur les lignes transpacifiques et les autres lignes. L'incidence favorable du change en raison de la dépréciation du dollar canadien sur les produits fret libellés en devises ainsi que la forte demande en provenance de l'Asie ont été les principaux facteurs expliquant la croissance du rendement unitaire en glissement annuel.

Baisse de 1 % des autres produits par rapport au premier trimestre de 2014

Au premier trimestre de 2015, les autres produits se sont chiffrés à 334 M\$, en baisse de 4 M\$ (-1 %) par rapport au premier trimestre de 2014, en raison principalement de l'incidence du nouveau CAC de Jazz, qui a pris effet le 1^{er} janvier 2015, contrat aux termes duquel certains coûts liés à des services que fournit Air Canada, comme les services d'escale, ne sont plus recouverts auprès de Jazz et refacturés à Air Canada aux termes du CAC de Jazz à titre de frais d'achat de capacité, facteur qui réduit les autres produits et les frais d'achat de capacité. La diminution des produits tirés de la sous-location d'appareils a également joué un rôle dans la baisse des autres produits en glissement annuel. Ces baisses ont été en grande partie contrebalancées par l'augmentation des produits tirés de la portion terrestre de forfaits voyages à Vacances Air Canada, en raison de la hausse des volumes passagers, et la croissance des frais liés aux passagers.

Baisse de 10,8 % des CESMO et baisse de 1,8 % des CESMO ajustées par rapport au premier trimestre de 2014

Le tableau ci-après compare les CESMO d'Air Canada pour le premier trimestre de 2015 à celles du premier trimestre de 2014.

(en cents par SMO)	Premiers trimestres		Variation	
	2015	2014	cents	%
Carburant avions	3,23	4,73	(1,50)	(31,7)
Charges liées aux transporteurs régionaux	3,01	3,38	(0,37)	(10,9)
Salaires	2,27	2,44	(0,17)	(7,0)
Charges sociales	0,83	0,88	(0,05)	(5,7)
Redevances aéroportuaires et de navigation	1,01	1,09	(0,08)	(7,3)
Maintenance avions	1,02	0,97	0,05	5,2
Frais de vente et de distribution	0,84	0,88	(0,04)	(4,5)
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	0,84	0,75	0,09	12,0
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	0,99	1,01	(0,02)	(2,0)
Locations avions	0,45	0,45	-	-
Restauration et fournitures connexes	0,34	0,40	(0,06)	(15,0)
Communications et technologies de l'information	0,31	0,31	-	-
Autres	1,49	1,35	0,14	10,4
CESMO	16,63	18,64	(2,01)	(10,8)
Retrancher :				
Charge de carburant avions ¹⁾ , coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et éléments exceptionnels	(4,69)	(6,48)	1,79	(27,6)
CESMO ajustées²⁾	11,94	12,16	(0,22)	(1,8)

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

2) Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Baisse de 2 % des charges d'exploitation par rapport au premier trimestre de 2014

Au premier trimestre de 2015, en raison du relèvement de 9,3 % de la capacité, Air Canada a inscrit des charges d'exploitation de 3 049 M\$, soit une baisse de 78 M\$ (-2 %) par rapport au premier trimestre de 2014. Le recul des charges d'exploitation traduit l'incidence de la baisse du cours du carburéacteur, en grande partie contrebalancée par l'effet de la dépréciation du dollar canadien et la hausse des frais liés à la capacité. L'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation libellées en devises (principalement en dollars américains), au premier trimestre de 2015, a accru les charges d'exploitation d'environ 135 M\$ (dont une tranche de 72 M\$ se rapporte à la charge de carburant avions et un total de 63 M\$ a trait aux charges d'exploitation non liées au carburant) par rapport au premier trimestre de 2014. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 8, *Instruments financiers et gestion du risque*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur la stratégie de gestion du risque de change d'Air Canada.

Baisse de 25 % de la charge de carburant avions par rapport au premier trimestre de 2014

Au premier trimestre de 2015, la charge de carburant s'est chiffrée à 592 M\$, en baisse de 201 M\$ (-25 %) par rapport au premier trimestre de 2014.

La charge de carburant avions, notamment la charge de carburant liée aux activités des transporteurs régionaux, s'est élevée à 678 M\$ pour le premier trimestre de 2015, en baisse de 240 M\$ (-26 %) par rapport au premier trimestre de 2014. Cette baisse de la charge de carburant avions au premier trimestre de 2015 s'explique par l'incidence du fléchissement marqué du cours du carburéacteur en glissement annuel, responsable d'une diminution de 375 M\$ de la charge de carburant. Cette baisse a été largement contrebalancée par l'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain en regard du premier trimestre de 2014, responsable d'une augmentation de 72 M\$, outre l'augmentation du volume de litres de carburant consommé, responsable d'une hausse de 63 M\$.

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Premiers trimestres		Variation	
	2015	2014	\$	%
Charge de carburant avions selon les PCGR	592 \$	793 \$	(201) \$	(25)
Ajouter : Charge de carburant avions liée aux activités des transporteurs régionaux	86	125	(39)	(31)
Total de la charge de carburant avions	678 \$	918 \$	(240) \$	(26)
Ajouter : Montant net des décaissements au comptant relativement à des dérivés liés au carburant ¹⁾	11	3	8	267
Coût économique du carburant – hors PCGR²⁾	689 \$	921 \$	(232) \$	(25)
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 039 421	973 021	66 400	6,8
Prix du litre de carburant (en cents) – selon les PCGR	65,2	94,3	(29,1)	(30,9)
Coût économique du litre de carburant (en cents) – hors PCGR²⁾	66,3	94,7	(28,4)	(30,0)

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

2) Le coût économique du carburant n'est pas une mesure conforme aux PCGR pour la présentation d'états financiers, n'a pas de sens normalisé et pourrait ne pas être comparable à des mesures analogues présentées par d'autres sociétés ouvertes. Air Canada s'en sert pour calculer le coût décaissé pour son carburant. Il comprend le montant net réel des règlements au comptant des contrats dérivés sur le carburant venus à échéance pendant la période et les primes liées à ces dérivés.

Baisse de 3 % des charges de carburant liées aux transporteurs régionaux par rapport au premier trimestre de 2014

Air Canada a conclu des contrats d'achat de capacité avec Jazz, Sky Regional 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 Air Canada qui sont directement liés aux activités des transporteurs régionaux. Les coûts refacturés sont des coûts pris en charge par Air Canada sans majoration, et comprennent la charge de carburéacteur, les redevances aéroportuaires et de navigation et les autres frais. Avant 2015, ces coûts étaient comptabilisés 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. Le tableau qui suit présente la ventilation des charges liées aux transporteurs régionaux :

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres		Variation	
	2015	2014	\$	%
Frais d'achat de capacité	274 \$	281 \$	(7) \$	(2)
Carburant avions	86	125	(39)	(31)
Redevances aéroportuaires et de navigation	65	64	1	2
Frais de vente et de distribution	33	27	6	22
Autres charges d'exploitation	94	70	24	34
Total des charges liées aux transporteurs régionaux	552 \$	567 \$	(15) \$	(3)

Salaires et charges sociales de 568 M\$ au premier trimestre de 2015, en hausse de 11 M\$ (+2 %) par rapport au premier trimestre de 2014

Au premier trimestre de 2015, les salaires totalisent 417 M\$, en hausse de 8 M\$ (+2 %) par rapport au premier trimestre de 2014, du fait principalement de l'augmentation des charges comptabilisées au titre du programme annuel de participation aux bénéfices des employés et de la majoration du salaire moyen. Ces hausses ont été en partie contrebalancées par le fait qu'Air Canada avait inscrit une provision de 11 M\$ liée à l'externalisation des services d'escale d'Air Canada à Londres Heathrow au premier trimestre de 2014 alors qu'aucune provision analogue n'a été comptabilisée au premier trimestre de 2015.

Au premier trimestre de 2015, les charges sociales se sont chiffrées à 151 M\$, en hausse de 3 M\$ (+2 %) par rapport au premier trimestre de 2014, en raison principalement de l'effet de la baisse des taux d'actualisation qui accroît le coût des services rendus au cours de la période en ce qui a trait aux régimes de retraite à prestations définies.

Augmentation de 1 % des redevances aéroportuaires et de navigation par rapport au premier trimestre de 2014

Au premier trimestre de 2015, les redevances aéroportuaires et de navigation se sont chiffrées à 185 M\$, en hausse de 2 M\$ (+ 1 %) par rapport au premier trimestre de 2014, du fait surtout de l'accroissement de 2,3 % du nombre de départs d'aéronefs et de l'incidence défavorable du change. Ces augmentations ont été largement contrebalancées par les modalités d'une entente avec l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, entente qui permet à Air Canada d'accroître sa part des passagers en correspondance entre lignes internationales à l'aéroport international Toronto Pearson de façon plus rentable, ainsi que par d'autres facteurs.

Hausse de 16 % des charges de maintenance avions par rapport au premier trimestre de 2014

Au premier trimestre de 2015, les charges de maintenance avions se sont chiffrées à 188 M\$, en hausse de 26 M\$ (+16 %) par rapport au premier trimestre de 2014, en raison principalement de l'incidence défavorable du change de 22 M\$ et du calendrier des activités de maintenance des cellules et d'entretien des pièces par rapport au premier trimestre de 2014. Ces augmentations ont été largement compensées par l'incidence de la prorogation d'un plus grand nombre de contrats de location d'avions, outre certains ajustements favorables des modalités de restitution prévues dans les contrats de location, facteurs qui, conjugués, ont donné lieu à une baisse de 22 M\$ des charges de maintenance avions au premier trimestre de 2015. La prorogation retarde le moment prévu des coûts liés à l'expiration des contrats de location et prolonge la période sur laquelle les charges sont comptabilisées. Elle donne lieu à un ajustement cumulatif afin de tenir compte de la provision modifiée nécessaire à la date de clôture, ce qui comprime les charges de maintenance pour la période.

Augmentation de 4 % des frais de vente et de distribution par rapport au premier trimestre de 2014

Au premier trimestre de 2015, les frais de vente et de distribution se sont chiffrés à 154 M\$, en hausse de 6 M\$ (+4 %) par rapport au premier trimestre de 2014, du fait de la croissance de 6,9 % des produits passages. L'augmentation des produits passages au premier trimestre de 2015 a été supérieure à celle des frais de vente et de distribution, en raison de la focalisation continue d'Air Canada sur l'amélioration des marges. L'augmentation en glissement annuel est principalement imputable à l'effet défavorable du change et à l'incidence de l'amplification du volume de vente de billets. La hausse des frais de traitement par carte de crédit concordait avec la croissance des ventes et des produits.

Hausse de 21 % de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur par rapport au premier trimestre de 2014

Au premier trimestre de 2015, la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur s'est chiffrée à 153 M\$, en hausse de 27 M\$ (+21 %) par rapport au premier trimestre de 2014, en grande partie du fait de l'intégration de nouveaux appareils 787 de Boeing au parc aérien principal d'Air Canada.

Hausse de 6 % des coûts liés à la portion terrestre des forfaits par rapport au premier trimestre de 2014

Au premier trimestre de 2015, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada se sont chiffrés à 181 M\$, en hausse de 11 M\$ (+6 %) par rapport au premier trimestre de 2014, du fait en grande partie de l'amplification des volumes passagers et l'incidence défavorable du change. Ces augmentations ont été en partie compensées par l'effet favorable de la baisse des tarifs hôteliers que négocie Vacances Air Canada.

Hausse de 8 % des coûts de location avions par rapport au premier trimestre de 2014

Au premier trimestre de 2015, les coûts de location avions se sont élevés à 82 M\$, en hausse de 6 M\$ (+8 %) par rapport au premier trimestre de 2014, en raison principalement de l'incidence défavorable du change en partie compensée par l'effet favorable de la baisse des tarifs au renouvellement de contrats de location.

Augmentation de 21 % des autres charges d'exploitation par rapport au premier trimestre de 2014

Au premier trimestre de 2015, les autres charges d'exploitation se sont chiffrées à 275 M\$, en hausse de 48 M\$ (+21 %) par rapport au premier trimestre de 2014, en raison essentiellement de la croissance de 9,3 % de la capacité. L'incidence défavorable du change a également joué un rôle dans la hausse. L'augmentation de 31 M\$ (+34 %) des autres frais résiduels tenait compte de l'accroissement des frais de publicité et de promotion en raison de programmes promotionnels supplémentaires, du fait au premier chef de l'expansion du réseau international de la compagnie aérienne, outre la hausse des coûts liés aux passagers touchés par des irrégularités, en grande partie du fait de l'amplification des volumes passagers. La hausse des charges liées aux services d'escale est imputable à la stratégie d'Air Canada en matière d'expansion internationale, outre l'externalisation des services d'escale à Londres à un tiers fournisseur au premier semestre de 2014 (les économies issues de cette initiative sont imputées aux autres charges, comme les salaires et charges sociales, et elles se traduisent par une réduction nette dans l'ensemble).

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

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres		Variation	
	2015	2014	\$	%
Services d'escale	50 \$	42 \$	8 \$	19
Location et entretien d'immeubles	36	36	-	-
Frais d'équipages	35	32	3	9
Frais et services divers	31	25	6	24
Autres frais résiduels	123	92	31	34
Total des autres charges	275 \$	227 \$	48 \$	21

Charges autres que d'exploitation de 509 M\$ au premier trimestre de 2015 contre 279 M\$ au premier trimestre de 2014

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

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres		Variation
	2015	2014	\$
Perte de change	(408) \$	(161) \$	(247) \$
Produits d'intérêts	9	9	-
Charges d'intérêts	(90)	(77)	(13)
Intérêts capitalisés	9	5	4
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(25)	(34)	9
Dérivés liés au carburant et autres dérivés	1	(15)	16
Autres	(5)	(6)	1
Total des charges autres que d'exploitation	(509) \$	(279) \$	(230) \$

La variation des charges autres que d'exploitation par rapport au premier trimestre de 2014 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La perte de change, liée principalement à la dette à long terme libellée en dollars américains, qui s'est chiffrée à 408 M\$ au premier trimestre de 2015, contre une perte de change de 161 M\$ au premier trimestre de 2014. La perte de change du premier trimestre de 2015 est surtout attribuable à la dépréciation du dollar canadien au 31 mars 2015, comparativement au 31 décembre 2014. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 31 mars 2015 était de 1,2666 \$ CA, tandis qu'il était de 1,1601 \$ CA le 31 décembre 2014. Cette perte a été contrebalancée en partie par les profits de 54 M\$ à l'égard de dérivés de change et les soldes de trésorerie et de placements à court terme de 71 M\$. La perte de change au premier trimestre de 2015 comprend une perte de 24 M\$ liée aux fonds détenus au Venezuela en raison du nouveau mécanisme visant les devises annoncé durant le trimestre. Au 31 mars 2015, le montant en dollars canadiens des fonds détenus au Venezuela était symbolique.
- L'augmentation de 13 M\$ de la charge d'intérêts, en raison principalement des nouveaux emprunts et de l'incidence de la dépréciation du dollar canadien sur la charge d'intérêts libellée en dollars américains.
- La baisse de 9 M\$ du coût financier net au titre des avantages du personnel, attribuable principalement à l'incidence de la réduction de l'obligation nette au titre des prestations définies.
- Les profits découlant de dérivés liés au carburant et d'autres instruments dérivés se sont chiffrés à 1 M\$ au premier trimestre de 2015, contre des pertes de 15 M\$ découlant de dérivés liés au carburant et d'autres instruments dérivés au premier trimestre de 2014. Se reporter à la rubrique 8, *Instruments financiers et gestion du risque*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

5. PARC AÉRIEN

Parc aérien principal et Air Canada rouge

Le tableau qui suit présente le nombre d'appareils composant le parc en exploitation d'Air Canada au 31 mars 2015 et au 31 décembre 2014, ainsi que le parc en exploitation prévu d'Air Canada, y compris les appareils qu'Air Canada rouge exploite actuellement ou prévoit exploiter, aux 31 décembre 2015, 2016 et 2017.

	Réal			Projeté					
	31 décembre 2014	Modifications apportées pour le premier trimestre de 2015	31 mars 2015	Modifications apportées pour le reste de 2015	31 décembre 2015	Modifications apportées pour 2016	31 décembre 2016	Modifications apportées pour 2017	31 décembre 2017
Parc aérien principal									
Gros-porteur									
787-8 de Boeing	6	2	8	-	8	-	8	-	8
787-9 de Boeing	-	-	-	3	3	10	13	9	22
777-300ER de Boeing	17	-	17	-	17	2	19	-	19
777-200LR de Boeing	6	-	6	-	6	-	6	-	6
767-300ER de Boeing	21	(2)	19	(2)	17	(2)	15	(5)	10
A330-300 d'Airbus	8	-	8	-	8	-	8	-	8
Moyens-porteurs									
737 MAX de Boeing	-	-	-	-	-	-	-	2	2
A321 d'Airbus	10	1	11	2	13	2	15	-	15
A320 d'Airbus	41	2	43	-	43	-	43	-	43
A319 d'Airbus	18	-	18	-	18	-	18	-	18
190 d'Embraer	45	-	45	(13)	32	(7)	25	-	25
Total – parc aérien principal	172	3	175	(10)	165	5	170	6	176
Air Canada rouge									
Gros-porteur									
767-300ER de Boeing	8	2	10	4	14	4	18	7	25
Moyens-porteurs									
A321 d'Airbus	-	-	-	4	4	1	5	-	5
A319 d'Airbus	20	-	20	-	20	-	20	-	20
Total – Air Canada rouge	28	2	30	8	38	5	43	7	50
Total gros-porteurs	66	2	68	5	73	14	87	11	98
Total moyens-porteurs	134	3	137	(7)	130	(4)	126	2	128
Total parc aérien principal et Air Canada rouge	200	5	205	(2)	203	10	213	13	226

Air Canada Express

Le tableau qui suit présente, au 31 mars 2015, le nombre d'appareils exploités pour le compte d'Air Canada par Jazz, Sky Regional et d'autres compagnies aériennes assurant des vols sous la bannière Air Canada Express, aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.

	Au 31 mars 2015			
	Jazz	Sky Regional	Autres	Total
175 d'Embraer	-	15	-	15
CRJ-100 de Bombardier	-	-	5	5
CRJ-200 de Bombardier	25	-	-	25
CRJ-705 de Bombardier	16	-	-	16
Dash 8-100 de Bombardier	34	-	-	34
Dash 8-300 de Bombardier	26	-	-	26
Dash 8-Q400 de Bombardier	21	5	-	26
1900 de Beech	-	-	17	17
Total – Air Canada Express	122	20	22	164

Le tableau qui suit présente, au 31 décembre 2015, le nombre d'appareils que, selon les prévisions, devraient exploiter pour le compte d'Air Canada Jazz, Sky Regional et d'autres compagnies aériennes sous la bannière Air Canada Express, aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.

	Au 31 décembre 2015			
	Jazz	Sky Regional	Autres	Total
175 d'Embraer	-	15	-	15
CRJ-100 de Bombardier	-	-	2	2
CRJ-200 de Bombardier	18	-	4	22
CRJ-705 de Bombardier	16	-	-	16
Dash 8-100 de Bombardier	28	-	-	28
Dash 8-300 de Bombardier	26	-	-	26
Dash 8-Q400 de Bombardier	26	5	-	31
1900 de Beech	-	-	17	17
Total – Air Canada Express	114	20	23	157

6. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL

6.1. Liquidité

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

Les besoins de liquidité se rapportent principalement à la nécessité de remplir les obligations liées aux passifs financiers, aux engagements d'immobilisations, aux activités courantes, aux obligations contractuelles et autres (y compris les obligations de capitalisation des régimes de retraite) et aux clauses restrictives des ententes concernant les cartes de crédit et autres ententes, lesquels sont décrits plus amplement aux rubriques 6.6, 6.7 et 6.8 du présent rapport de gestion. Air Canada contrôle et gère le risque de liquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu, en surveillant l'état et la valeur des actifs disponibles ou utilisés pour garantir les arrangements de financement, en préservant sa marge de manœuvre relativement à ces arrangements et en établissant des programmes pour surveiller et observer les conditions des ententes de financement. Dans le cadre de sa stratégie de gestion du risque de liquidité, Air Canada vise un solde minimum de liquidités non soumises à restrictions de 1,7 G\$. Cette cible minimum a été établie conformément à la stratégie de gestion du risque de liquidité d'Air Canada. Au 31 mars 2015, les liquidités non soumises à restrictions s'élevaient à 3 123 M\$ (constituées de trésorerie et de placements à court terme de 2 850 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 273 M\$), en regard de liquidités non soumises à restrictions de 2 515 M\$ (constituées de trésorerie et de placements à court terme de 2 390 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 125 M\$) au 31 mars 2014.

6.2. Situation financière

Le tableau ci-après présente l'état résumé consolidé de la situation financière d'Air Canada au 31 mars 2015 et au 31 décembre 2014.

(en millions de dollars canadiens)	31 mars 2015	31 décembre 2014	Variation (en \$)
Actif			
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	2 850 \$	2 275 \$	575 \$
Autres actifs courants	1 295	1 203	92
Actif courant	4 145	3 478	667
Immobilisations corporelles	6 241	5 998	243
Immobilisations incorporelles	305	305	-
Goodwill	311	311	-
Dépôts et autres actifs	579	556	23
Total de l'actif	11 581 \$	10 648 \$	933 \$
Passif			
Passif courant	4 240 \$	3 537 \$	703 \$
Dette à long terme et contrats de location-financement	5 252	4 732	520
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	2 145	2 403	(258)
Provisions liées à la maintenance	849	796	53
Autres passifs non courants	308	313	(5)
Total du passif	12 794	11 781	1 013
Total des capitaux propres	(1 213)	(1 133)	(80)
Total du passif et des capitaux propres	11 581 \$	10 648 \$	933 \$

Dans le présent rapport de gestion, les mouvements des actifs courants et passifs courants sont décrits à la rubrique 6.4, *Fonds de roulement*, alors que la dette à long terme et les contrats de location-financement sont examinés aux rubriques 6.3, *Dette nette ajustée*, et 6.5, *Flux de trésorerie consolidés*, du présent rapport de gestion.

Au 31 mars 2015, les immobilisations corporelles se chiffraient à 6 241 M\$, soit 243 M\$ de plus qu'au 31 décembre 2014. L'augmentation des immobilisations corporelles résulte surtout des achats d'immobilisations corporelles de 392 M\$ au cours du premier trimestre de 2015, en partie compensés par l'effet de la dotation aux amortissements de 149 M\$. Les achats d'immobilisations corporelles comprenaient des achats d'équipement de vol de 263 M\$, montant qui visait deux appareils 787-8 livrés au premier trimestre de 2015, des acomptes de 83 M\$ sur les futures livraisons d'appareils ainsi que des charges de maintenance immobilisées de 31 M\$.

Au 31 mars 2015, le passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel a baissé de 258 M\$ par rapport au 31 décembre 2014, principalement en raison de l'excellent rendement des actifs des régimes de retraite, compensé en partie par la baisse des taux d'actualisation prescrits pour calculer les obligations de capitalisation des régimes de retraite au 31 mars 2015 par rapport au 31 décembre 2014. Des cotisations de 93 M\$ ont été versées au titre de la capitalisation des régimes de retraite au premier trimestre de 2015. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 6.7, *Obligations de capitalisation des régimes de retraite*, du présent rapport de gestion.

6.3. Dette nette ajustée

Le tableau ci-après présente les soldes de la dette nette ajustée d'Air Canada au 31 mars 2015 et au 31 décembre 2014.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	31 mars 2015	31 décembre 2014	Variation (en \$)
Total de la dette à long terme et des contrats de location-financement	5 252 \$	4 732 \$	520 \$
Partie courante de la dette à long terme et des contrats de location-financement	555	484	71
Total de la dette à long terme et des contrats de location-financement, y compris la partie courante	5 807	5 216	591
Moins trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	(2 850)	(2 275)	(575)
Dette nette	2 957 \$	2 941 \$	16 \$
Contrats de location simple immobilisés ¹⁾	2 233	2 191	42
Dette nette ajustée	5 190 \$	5 132 \$	58 \$
BAIIALA (12 derniers mois)	1 966 \$	1 671 \$	295 \$
Ratio dette nette ajustée-BAIIALA	2,6	3,1	(0,5) pt

1) La dette nette ajustée est une mesure financière hors PCGR utilisée par Air Canada qui pourrait ne pas être comparable aux mesures présentées par d'autres sociétés ouvertes. La dette nette ajustée est un élément clé du capital géré par Air Canada et permet à la direction d'évaluer la dette nette de la Société. Air Canada inclut les contrats de location simple immobilisés, car c'est là un moyen courant dans le secteur d'attribuer une valeur aux obligations au titre de contrats de location simple. La pratique courante dans le secteur consiste à multiplier par 7 les frais annualisés de location d'appareils. Cette définition du contrat de location simple immobilisé est propre à Air Canada et pourrait ne pas être comparable à des mesures analogues présentées par d'autres sociétés ouvertes. Les loyers d'avions se sont élevés à 319 M\$ pour la période de 12 mois close le 31 mars 2015 et à 313 M\$ pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2014.

Au 31 mars 2015, la dette à long terme, y compris la partie courante, et les contrats de location-financement se chiffraient à 5 807 M\$, en hausse de 591 M\$ par rapport au 31 décembre 2014. Cette augmentation est imputable principalement à l'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien au 31 mars 2015 en regard du 31 décembre 2014 à l'égard de la dette libellée en devises (principalement en dollars américains) d'Air Canada, responsable d'une hausse de 419 M\$. Au premier trimestre de 2015, les nouveaux emprunts se sont élevés à 282 M\$ et les remboursements sur la dette se sont chiffrés à 115 M\$. Air Canada a pris livraison de deux appareils 787-8 de Boeing au premier trimestre de 2015. 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 rubrique 6.8, *Obligations contractuelles*, du présent rapport de gestion. L'autre livraison a été financée avec le soutien financier de l'Export-Import Bank of the United States (l'« EXIM »).

Au 31 mars 2015, la dette nette ajustée s'établit à 5 190 M\$, en hausse de 58 M\$ par rapport au 31 décembre 2014, étant donné que la hausse de la dette à long terme et des contrats de location-financement a été largement contrebalancée par l'augmentation des soldes de trésorerie et des placements à court terme.

Au 31 mars 2015, le ratio dette nette ajustée-BAIIALA s'est établi à 2,6 alors qu'il était de 3,1 au 31 décembre 2014. L'amélioration du ratio est attribuable à l'accroissement de 295 M\$ du BAIIALA en glissement annuel. Ce ratio permet à Air Canada de gérer le risque lié au levier financier en vue de maintenir ce ratio en deçà de 3,5.

Au 31 mars 2015, le coût moyen pondéré du capital (« CMPC ») d'Air Canada avant impôt s'établissait à environ 11,0 %. Le CMPC est une mesure établie par la direction, qui correspond au coût du capital, estimé à 24,1 %, et au coût moyen des emprunts et des contrats de location-financement, estimé à 5,5 %.

6.4. Fonds de roulement

Le tableau ci-après fournit un complément d'information sur les soldes de fonds de roulement d'Air Canada au 31 mars 2015 et au 31 décembre 2014.

(en millions de dollars canadiens)	31 mars 2015	31 décembre 2014	Variation (en \$)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	2 850 \$	2 275 \$	575 \$
Créances clients	776	656	120
Autres actifs courants	519	547	(28)
Dettes fournisseurs et charges à payer	(1 472)	(1 259)	(213)
Produits passages perçus d'avance	(2 213)	(1 794)	(419)
Partie courante de la dette à long terme et des contrats de location-financement	(555)	(484)	(71)
Fonds de roulement, montant net	(95) \$	(59) \$	(36) \$

Le montant net du fonds de roulement négatif de 95 M\$ au 31 mars 2015 représente une hausse de 36 M\$ par rapport au 31 décembre 2014, laquelle est largement imputable aux dépenses d'investissement de 425 M\$ (ou 186 M\$, déduction faite du montant de financement prélevé à la livraison de deux appareils 787-8 de Boeing), outre les cotisations de 93 M\$ au titre de la capitalisation des régimes de retraite, facteur largement compensé par les rentrées de trésorerie découlant du résultat d'exploitation positif au premier trimestre de 2015. Comme prévu, la plupart des soldes du fonds de roulement ont crû au premier trimestre de 2015 du fait de l'amplification saisonnière des produits passages perçus d'avance et du niveau d'activité à l'approche des deuxième et troisième trimestres.

6.5. Flux de trésorerie consolidés

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

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres		
	2015	2014	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	808 \$	344 \$	464 \$
Produits des emprunts	282	197	85
Réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement	(115)	(81)	(34)
Distributions liées aux entités ad hoc au titre de la location d'appareils	(9)	-	(9)
Émission d'actions ordinaires	1	-	1
Frais de financement	(15)	-	(15)
Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement	144	116	28
Placements à court terme	(151)	(30)	(121)
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(425)	(310)	(115)
Produit de la vente d'actifs	1	2	(1)
Autres	(3)	3	(6)
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'investissement	(578)	(335)	(243)
Augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	374	125	249
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	661	750	(89)
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période	1 035 \$	875 \$	160 \$

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

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres		
	2015	2014	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	808 \$	344 \$	464 \$
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(425)	(310)	(115)
Flux de trésorerie disponibles¹⁾	383 \$	34 \$	349 \$

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

Flux de trésorerie disponibles

Au premier trimestre de 2015, les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation se sont établis à 808 M\$, soit une amélioration de 464 M\$ par rapport au premier trimestre de 2014. Cette hausse des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation est principalement attribuable la progression du bénéfice d'exploitation et à l'incidence de l'augmentation des rentrées de trésorerie provenant du fonds de roulement. L'augmentation des rentrées de trésorerie provenant du fonds de roulement tient au calendrier de certains paiements, aux répercussions du fléchissement des prix du carburant et à la croissance des produits passages perçus d'avance. Les flux de trésorerie disponibles ont progressé de 349 M\$ au premier trimestre de 2015 par rapport à la période correspondante de 2014. Les flux de trésorerie disponibles se sont ressentis défavorablement de l'accroissement des dépenses d'investissement, lesquelles comprenaient l'acquisition de deux appareils 787-8 de Boeing au premier trimestre de 2015.

Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement

Au premier trimestre de 2015, le produit tiré des emprunts s'est chiffré à 282 M\$ et la réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement s'élevait à 115 M\$. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 6.3, *Dette nette ajustée*, du présent rapport de gestion et à la rubrique 6.6, *Dépenses d'investissement et contrats de financement connexes*, ci-après pour un complément d'information relativement aux activités de financement d'Air Canada.

6.6. Dépenses d'investissement et contrats de financement connexes

Appareils et financement connexe

Placement privé de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel

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 prévue s'échelonne actuellement de juillet 2015 à 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 G\$ US. Pour un complément d'information, il y a lieu de se reporter à la rubrique 6.8, *Obligations contractuelles*, du présent rapport de gestion.

Boeing

Au 31 mars 2015, Air Canada avait en cours des engagements auprès de The Boeing Company (« Boeing ») visant l'acquisition de 29 appareils 787 de Boeing. Air Canada détient également des options d'achat visant 13 appareils 787 de Boeing (qui permettent à la Société 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, Air Canada 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 :

- 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 prévue s'échelonne de juillet 2015 à 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 visés par le contrat d'achat seront remplacés par sept appareils 787-9 de Boeing. Il est prévu que le parc de 787 de Boeing d'Air Canada se compose 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.

Air Canada a en cours des engagements auprès de Boeing visant l'acquisition d'appareils 737 MAX. 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.

Air Canada 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, Air Canada 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, Air Canada 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 rubrique 9.6, *Dépenses d'investissement et contrats de financement connexes*, du rapport de gestion 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 Air Canada. Air Canada a procédé à la répartition des engagements entre les types d'appareils à la suite 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 M \$.

Engagements d'immobilisations

Comme indiqué dans le tableau ci-après, le coût global estimatif des futurs appareils 787, 777 et 737 MAX de Boeing en commande ferme et des autres immobilisations faisant l'objet d'un engagement était, au 31 mars 2015, d'environ 9 012 M\$.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2015	2016	2017	2018	2019	Par la suite	Total
Dépenses projetées et faisant l'objet d'un engagement	886 \$	2 385 \$	1 799 \$	1 598 \$	1 208 \$	1 136 \$	9 012 \$
Dépenses projetées, planifiées, mais ne faisant pas l'objet d'un engagement	89	299	327	297	346	non disponible	non disponible
Activités de maintenance immobilisées projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement ¹⁾	165	159	109	109	109	non disponible	non disponible
Total des dépenses projetées²⁾	1 140 \$	2 843 \$	2 235 \$	2 004 \$	1 663 \$	non disponible	non disponible

1) Les montants au titre des activités de maintenance immobilisées futures pour 2018 et par la suite ne sont pas encore déterminables; toutefois, ils sont estimés à 109 M\$ pour 2018 et 2019.

2) Les montants en dollars américains ont été convertis au cours du change de clôture en vigueur le 31 mars 2015, soit 1 \$ US pour 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 calculés sur le TIOL à 90 jours pour le dollar américain au 31 mars 2015.

6.7. Obligations de capitalisation des régimes de retraite

Compte tenu des estimations préliminaires mises à jour, notamment les hypothèses actuarielles, en date du 1^{er} janvier 2015, il est prévu que, pris collectivement, les régimes de retraite agréés canadiens devraient afficher un excédent de solvabilité de 660 M\$, par comparaison au montant estimatif préliminaire de 780 M\$ indiqué dans le rapport de gestion de 2014, du fait principalement de la mise à jour des hypothèses actuarielles et des résultats techniques.

Comme il est indiqué à la rubrique 9.7, *Obligations de capitalisation des régimes de retraite*, du rapport de gestion de 2014, Air Canada est autorisée à décider de ne pas se prévaloir du règlement de 2014 et de verser, pour tous ses régimes de retraite pris collectivement, des cotisations au titre de services passés déterminées conformément aux règles de capitalisation normales.

Air Canada envisagerait de ne pas se prévaloir du règlement de 2014 si les cotisations annuelles au titre du déficit de solvabilité aux termes des règles de capitalisation normales, qui sont établies à l'aide des niveaux de déficit triennaux, sont inférieures à 200 M\$ et s'il semble raisonnablement certain que la stratégie d'atténuation du risque de la compagnie aérienne à l'égard de ses obligations de capitalisation des régimes de retraite rend peu probable un important déficit à l'avenir. Au 31 mars 2015, une tranche approximative de 75 % des passifs au titre des régimes de retraite était assortie de produits de placement à revenu fixe afin d'atténuer une tranche significative du risque de taux d'intérêt (taux d'actualisation).

Si Air Canada décide de ne pas se prévaloir du règlement de 2014, d'après les règles de capitalisation normales et sous réserve de la finalisation de l'estimation préliminaire révisée de l'excédent de solvabilité des régimes de retraite, qui se chiffre à 660 M\$ au 1^{er} janvier 2015, les cotisations d'Air Canada au titre de services passés aux régimes de retraite canadiens s'établiraient à environ 90 M\$ en 2015.

Si Air Canada décide de se prévaloir du règlement de 2014 et continue de financer ses obligations de capitalisation des régimes de retraite aux termes du règlement de 2014, les obligations au titre de la capitalisation des régimes de retraite projetées d'Air Canada, en trésorerie, pour les exercices 2015 à 2019, s'établiraient comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	2015	2016	2017	2018	2019
Coût des services passés au titre des régimes agréés canadiens	200 \$	200 \$	200 \$	200 \$	200 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice au titre des régimes agréés canadiens	143	142	141	139	137
Autres conventions de retraite ¹⁾	81	84	88	89	89
Obligations projetées totales au titre de la capitalisation des régimes de retraite	424 \$	426 \$	429 \$	428 \$	426 \$

1) Comprennent les conventions de retraite, les régimes complémentaires et les régimes étrangers.

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

6.8. Obligations contractuelles

Placement privé de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel

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 prévue s'échelonne actuellement de juillet 2015 à 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 M\$ 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 M\$ 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 M\$ 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 M\$ 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.

Le tableau ci-après présente les obligations contractuelles d'Air Canada au 31 mars 2015, y compris celles liées au paiement d'intérêts et de capital à l'égard de la dette à long terme, des contrats de location-financement, des contrats de location simple et des dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements. Le tableau ci-dessous tient également compte de l'incidence du financement lié à huit appareils 787 de Boeing, décrit plus haut, dont le produit est entiercé et sera prélevé à la livraison de ces appareils (dont la livraison prévue est actuellement échelonnée de juillet 2015 à mars 2016).

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2015	2016	2017	2018	2019	Par la suite	Total
<i>Capital</i>							
Obligations liées à la dette à long terme	358 \$	432 \$	567 \$	584 \$	1 605 \$	2 071 \$	5 617 \$
Obligations liées aux contrats de location-financement	54	30	31	34	38	97	284
Total des obligations liées au capital	412 \$	462 \$	598 \$	618 \$	1 643 \$	2 168 \$	5 901 \$
<i>Intérêts</i>							
Obligations liées à la dette à long terme	218 \$	270 \$	270 \$	216 \$	186 \$	187 \$	1 347 \$
Obligations liées aux contrats de location-financement	19	21	18	15	11	27	111
Total des obligations liées aux intérêts	237 \$	291 \$	288 \$	231 \$	197 \$	214 \$	1 458 \$
Total des obligations de paiement liées à la dette à long terme et aux contrats de location-financement	649 \$	753 \$	886 \$	849 \$	1 840 \$	2 382 \$	7 359 \$
Obligations liées aux contrats de location simple	304 \$	356 \$	320 \$	276 \$	225 \$	332 \$	1 813 \$
Dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements	886 \$	2 285 \$	1 799 \$	1 598 \$	1 208 \$	1 136 \$	9 012 \$
Total des obligations contractuelles^{1), 2)}	1 839 \$	3 494 \$	3 005 \$	2 723 \$	3 273 \$	3 850 \$	18 184 \$
Financement au moyen de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel visant huit appareils 787 de Boeing (principal et intérêts)	24 \$	100 \$	108 \$	105 \$	103 \$	1 251 \$	1 691 \$
Total des obligations, y compris l'incidence du financement au moyen de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel visant huit appareils 787 de Boeing	1 863 \$	3 594 \$	3 113 \$	2 828 \$	3 376 \$	5 101 \$	19 875 \$

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

2) Le tableau ci-dessus ne tient pas compte des engagements non annulables minimaux futurs aux termes de contrats d'achat de capacité, qui se chiffraient, au 31 décembre 2014 pour l'exercice 2015, à environ 856 M\$ dans le cas du CAC de Jazz et 115 M\$ dans le cas des contrats conclus avec d'autres transporteurs régionaux. En février 2015, Air Canada et Jazz ont conclu une version modifiée du CAC de Jazz, en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2015.

6.9. Capital social

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

	31 mars 2015	31 décembre 2014
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable	76 626 185	69 232 535
Actions à droit de vote	210 190 063	217 256 759
Total des actions émises et en circulation	286 816 248	286 489 294
Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises		
Options sur actions	9 635 301	10 002 975
Total des actions pouvant être émises	9 635 301	10 002 975
Total des actions en circulation et pouvant être émises	296 451 549	296 492 269

7. RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS

Le tableau ci-après résume les résultats financiers trimestriels d'Air Canada pour les neuf derniers trimestres. 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 ». Les montants des périodes précédentes ont été reclassés pour assurer leur conformité à la présentation pour la période considérée.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	2013				2014				2015
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1
Produits passages	2 527	2 757	3 177	2 560	2 608	2 965	3 476	2 755	2 786
Produits fret	111	115	120	128	119	122	128	133	129
Autres	314	185	182	206	338	218	194	216	334
Produits d'exploitation	2 952 \$	3 057 \$	3 479 \$	2 894 \$	3 065 \$	3 305 \$	3 798 \$	3 104 \$	3 249 \$
Carburant avions	764	727	877	713	793	835	939	680	592
Charges liées aux transporteurs régionaux	507	514	577	551	567	578	608	571	552
Salaires et charges sociales ¹⁾	553	554	554	540	557	535	549	590	568
Modifications des régimes d'avantages du personnel	-	-	-	(82)	-	-	-	-	-
Redevances aéroportuaires et de navigation	175	181	204	167	183	186	208	178	185
Maintenance avions	160	159	120	141	162	171	158	187	188
Frais de vente et de distribution	144	132	130	114	148	143	146	123	154
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	162	126	124	144	126	128	142	130	153
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	150	59	52	66	170	77	56	74	181
Location avions	79	78	78	73	76	76	74	76	82
Restauration et fournitures connexes	65	70	76	67	66	74	84	70	62
Communications et technologies de l'information	48	45	48	44	52	47	49	51	57
Autres ²⁾	251	238	223	221	227	210	259	268	275
Charges d'exploitation	3 058	2 883	3 063	2 759	3 127	3 060	3 272	2 998	3 049
Bénéfice (perte) d'exploitation	(106)	174	416	135	(62)	245	526	106	200
Profit (perte) de change	(40)	(74)	49	(55)	(161)	40	(71)	(115)	(408)
Produit d'intérêts	7	8	7	10	9	9	11	10	9
Charge d'intérêts ³⁾	(73)	(77)	(174)	(73)	(77)	(81)	(81)	(83)	(90)
Intérêts incorporés	8	13	15	10	5	10	6	9	9
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(52)	(52)	(51)	(53)	(34)	(34)	(34)	(32)	(25)
Dérivés liés au carburant et autres dérivés	(2)	(13)	30	22	(15)	36	(31)	9	1
Autres	(2)	(2)	(1)	(2)	(6)	(2)	(3)	(4)	(5)
Total des produits (charges) autres que d'exploitation	(154)	(197)	(125)	(141)	(279)	(22)	(203)	(206)	(509)
Impôts sur le résultat	-	-	8	-	-	-	-	-	-
Bénéfice net (perte nette)	(260) \$	(23) \$	299 \$	(6) \$	(341) \$	223 \$	323 \$	(100) \$	(309) \$
Bénéfice net (perte nette) par action – dilué(e)	(0,95) \$	(0,09) \$	1,05 \$	(0,02) \$	(1,20) \$	0,75 \$	1,10 \$	(0,35) \$	(1,08) \$
BAIIALA, compte non tenu des modifications des régimes d'avantages du personnel⁴⁾	145 \$	385 \$	626 \$	277 \$	147 \$	456 \$	749 \$	319 \$	442 \$
BAIIALA⁴⁾	145 \$	385 \$	626 \$	359 \$	147 \$	456 \$	749 \$	319 \$	442 \$
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée)⁵⁾	(143) \$	115 \$	365 \$	3 \$	(132) \$	139 \$	457 \$	67 \$	122 \$
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) par action – dilué(e)⁵⁾	(0,52) \$	0,41 \$	1,29 \$	0,01 \$	(0,46) \$	0,47 \$	1,55 \$	0,23 \$	0,41 \$

1) Au quatrième trimestre de 2014, une charge ponctuelle a été inscrite au titre des paiements totalisant 30 M\$ versés aux membres de l'APAC conformément à la convention collective conclue en octobre 2014.

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

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

4) Le BAIIALA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et la location d'appareils) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

5) Le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) et le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) par action – dilué(e) ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

La ventilation des charges liées aux transporteurs régionaux pour les neuf derniers trimestres s'établit comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	2013				2014				2015
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1
Frais d'achat de capacité	272	276	295	280	281	294	312	295	274
Carburant avions	106	104	125	118	125	127	137	111	86
Redevances aéroportuaires et de navigation	57	64	70	65	64	70	73	69	65
Frais de vente et de distribution	20	20	29	24	27	28	27	30	33
Coûts de propriété (LAA) ¹	10	7	8	7	7	7	7	7	7
Autres charges d'exploitation	42	43	50	57	63	52	52	59	87
Total des charges liées aux transporteurs régionaux	507 \$	514 \$	577 \$	551 \$	567 \$	578 \$	608 \$	571 \$	552 \$

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

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

	2013				2014				2015
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1
Passagers-milles payants (en millions)	13 087	14 093	16 726	12 882	13 466	15 495	18 565	14 090	14 937
Sièges-milles offerts (en millions)	16 164	16 972	19 404	16 033	16 774	18 413	21 299	17 403	18 335
Coefficient d'occupation (en %)	81,0	83,0	86,2	80,3	80,3	84,2	87,2	81,0	81,5
PPSMO (en cents)	15,4	16,0	16,2	15,7	15,3	15,9	16,1	15,6	14,9
CESMO (à l'exclusion des modifications du régime d'avantages du personnel) (en cents)	18,9	17,0	15,8	17,7	18,6	16,6	15,4	17,2	16,6
CESMO ajustées (en cents) ¹	12,5	11,7	10,4	12,1	12,2	11,2	10,1	12,1	11,9
Coût économique du litre de carburant (en cents) ²	92,4	85,7	89,6	88,4	94,7	91,6	90,0	80,7	66,3

1) Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

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

8. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE

Récapitulatif des dérivés liés au carburant et autres dérivés

Suit un résumé des dérivés liés au carburant et autres dérivés comptabilisés dans les produits (charges) autres que d'exploitation inscrits à l'état consolidé des résultats d'Air Canada pour les périodes indiquées :

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres	
	2015	2014
Dérivés liés au carburant	(4) \$	(2) \$
Contrats à terme sur actions	4	(14)
Swaps de taux d'intérêt	1	1
Total des dérivés liés au carburant et autres dérivés	1 \$	(15) \$

Gestion du risque

Dans le cadre de sa politique de gestion du risque, Air Canada a pour ligne de conduite de gérer le risque de taux d'intérêt, le risque de change, le risque lié à la rémunération à base d'actions et le risque de marché en recourant à divers instruments financiers dérivés. Air Canada ne recourt aux instruments financiers dérivés qu'aux fins de la gestion des risques et non à des fins spéculatives. Par conséquent, toute variation des flux de trésorerie liée à des instruments dérivés vise à être compensée par des variations des flux de trésorerie liées au risque faisant l'objet de la couverture.

Air Canada recourt à la couverture par des dérivés pour tenter d'atténuer différents risques. La juste valeur d'un dérivé correspond au montant de la contrepartie dont conviendraient des parties compétentes agissant en toute liberté dans des conditions de pleine concurrence. La juste valeur de ces dérivés est déterminée à partir des données observées sur un marché actif. En l'absence d'un tel marché, la Société établit la juste valeur par application d'une technique d'évaluation comme l'analyse des flux de trésorerie actualisés. Dans la mesure du possible, la technique d'évaluation intègre tous les facteurs que les intervenants prendraient en considération pour fixer un prix, y compris le risque de crédit d'Air Canada et le risque de crédit de la contrepartie.

Gestion du risque lié au prix du carburant

Le risque lié au prix du carburant est le risque que les flux de trésorerie futurs fluctuent en raison de variations des prix du carburéacteur. Afin d'atténuer sa vulnérabilité aux prix du carburéacteur et d'aider à réduire la volatilité des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, Air Canada conclut des contrats dérivés sur le pétrole brut avec des intermédiaires financiers. La politique d'Air Canada permet de couvrir jusqu'à 75 % des achats de carburéacteur projetés des 12 mois suivants, 50 % des achats de carburéacteur projetés des 13 à 24 mois suivants et 25 % des achats de carburéacteur projetés des 25 à 36 mois suivants. Ces limites sont des maximums, mais elles ne sont pas impératives. Il n'y a aucune limite de couverture minimum mensuelle. La stratégie est passée en revue régulièrement en vue de l'adapter, au besoin, aux conditions du marché.

Au premier trimestre de 2015 :

- Air Canada a inscrit une perte de 4 M\$ au poste « Dérivés liés au carburant et autres dérivés » de l'état consolidé des résultats au titre de dérivés liés au carburant (perte de 2 M\$ au premier trimestre de 2014).
- Air Canada a acheté des contrats d'options d'achat de pétrole brut visant une partie de l'exposition au risque lié au prix du carburant pour 2015 à l'égard desquels la prime au comptant s'élève à 8 M\$ (10 M\$ au premier trimestre de 2014 pour les expositions de 2014).
- Des contrats de dérivés liés au carburant ont été réglés à une valeur de néant (7 M\$, avec position favorable à Air Canada au premier trimestre de 2014).

Au 31 mars 2015, d'après les structures de dérivés en place à cette date, environ 28 % des achats prévus de carburéacteur d'Air Canada 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 d'Air Canada 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 5 946 000 barils. La juste valeur du portefeuille de dérivés liés au carburant au 31 mars 2015 s'établissait à 8 M\$, avec position favorable à Air Canada (4 M\$, avec position favorable à Air Canada au 31 décembre 2014) et elle est comptabilisée dans les charges payées d'avance et autres actifs courants à l'état consolidé de la situation financière d'Air Canada.

Gestion du risque de change

Les résultats financiers d'Air Canada sont présentés en dollars canadiens, alors qu'une grande partie de ses charges, ses dettes et ses engagements d'immobilisations sont libellés en devises, principalement en dollars américains. Le risque de change correspond au risque que les variations des cours des monnaies étrangères puissent avoir une incidence défavorable sur le résultat d'exploitation et les flux de trésorerie.

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

En matière de gestion du risque de change, l'objectif d'Air Canada est de réduire le risque de flux de trésorerie lié aux flux de trésorerie libellés en devises.

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, Air Canada 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 18 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, Air Canada 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 M\$ (2 200 M\$ US) à un taux moyen pondéré de 1,1784 \$ pour 1,00 \$ US (au 31 décembre 2014 : 2 658 M\$ (2 292 M\$ US) avec règlements en 2015 et 2016, au taux moyen pondéré de 1,0884 \$ pour 1,00 \$ US). Air Canada a également mis en place des mesures de protection en vue de la vente d'une partie de ses euros, de ses livres sterling et de ses yens excédentaires (32 M\$ en EUR, 26 M\$ en GBP, 1 832 M\$ 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 M\$ en EUR, 27 M\$ 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 bénéfiques 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 M\$ avec position favorable à Air Canada (30 M\$ avec position favorable à Air Canada 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 M\$ a été constaté dans le poste « Profit (perte) de change » à l'état consolidé des résultats d'Air Canada relativement à ces dérivés (perte de 4 M\$ en 2014). Au premier trimestre de 2015, les contrats de dérivés de change réglés en trésorerie avaient une juste valeur nette de 51 M\$, avec position favorable à Air Canada (juste valeur de 23 M\$ avec position favorable à Air Canada au premier trimestre de 2014).

Air Canada 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 M\$ (711 M\$ US) (717 M\$ (620 M\$ US) au 31 décembre 2014). Au cours du premier trimestre de 2015, un profit latent de 71 M\$ (profit latent de 29 M\$ en 2014) a été comptabilisé au poste « Profit (perte) de change » à l'état consolidé des résultats d'Air Canada pour tenir compte de la variation de la valeur de marché équivalente en dollars canadiens des soldes de trésorerie et de placements à court terme en dollars américains qui sont détenus.

9. ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

L'information sur les estimations comptables critiques d'Air Canada est présentée à la rubrique 13, *Estimations comptables critiques*, du rapport de gestion de 2014. Les estimations comptables critiques d'Air Canada n'ont fait l'objet d'aucune modification significative depuis lors.

10. MÉTHODES COMPTABLES

Les méthodes comptables d'Air Canada sont telles que présentées dans les états financiers consolidés audités et notes complémentaires pour 2014. Les méthodes comptables d'Air Canada n'ont fait l'objet d'aucune modification significative depuis lors, si ce n'est qu'Air Canada a procédé à l'adoption anticipée d'une nouvelle norme comptable, soit IFRS 9, *Instruments financiers*, la date d'application initiale étant le 1^{er} janvier 2015. L'adoption de cette norme n'a aucune incidence sur les états financiers consolidés d'Air Canada à la date de l'adoption ni sur les résultats des périodes comparatives. Air Canada 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 dans l'état consolidé des résultats sous « Dérivés liés au carburant et autres dérivés ». Pour un complément d'information, il y a lieu de se reporter à la note 2 des états financiers trimestriels résumés intermédiaires non audités d'Air Canada pour le premier trimestre de 2015.

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. Air Canada continue d'évaluer l'incidence que l'adoption de cette norme peut avoir sur ses états financiers consolidés.

11. ARRANGEMENTS HORS BILAN

L'information sur les arrangements hors bilan d'Air Canada est présentée à la rubrique 15, *Arrangements hors bilan*, du rapport de gestion de 2014. Les arrangements hors bilan n'ont fait l'objet d'aucune modification significative depuis lors.

12. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Au 31 mars 2015, Air Canada n'était partie à aucune transaction entre parties liées selon la définition qu'en donne le *Manuel de CPA Canada*, sauf celles visant des membres de la haute direction clés dans le cadre normal de leurs contrats de travail ou conventions d'administrateur.

13. FACTEURS DE RISQUE

Pour obtenir une description détaillée des facteurs de risque visant Air Canada, il y a lieu de se reporter à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2014. Air Canada n'a connaissance d'aucune modification significative visant les facteurs de risque la concernant par rapport à l'information présentée à cette date.

14. CONTRÔLES ET PROCÉDURES

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

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

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

Dans les documents déposés par la Société pour l'exercice 2014, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société ont attesté, conformément au *Règlement 52-109*, de l'adéquation de l'information financière communiquée, de la conception et de l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information financière de la Société, et de la conception et de l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

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

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

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

Au cours du trimestre clos le 31 mars 2015, aucune modification au contrôle interne à l'égard de l'information financière de la Société n'a eu, ou n'est raisonnablement réputée avoir eu, une incidence significative sur celui-ci.

15. MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR

BIIIALA

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

Le BIIIALA est rapproché du bénéfice d'exploitation (de la perte d'exploitation) comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres		
	2015	2014	Variation (\$)
Bénéfice d'exploitation (perte d'exploitation) selon les PCGR	200 \$	(62) \$	262 \$
Rajouter (selon l'état consolidé des résultats d'Air Canada) :			
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	153	126	27
Locations avions	82	76	6
Rajouter (compris dans les charges liées aux transporteurs régionaux)			
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	4	4	-
Locations avions	3	3	-
BIIIALA	442 \$	147 \$	295 \$

CESMO ajustées

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

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

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

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

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Premiers trimestres		
	2015	2014	Variation (\$)
Charges d'exploitation selon les PCGR	3 049 \$	3 127 \$	(78) \$
Compte tenu des éléments suivants :			
Carburant avions (selon l'état consolidé des résultats d'Air Canada)	(592)	(793)	201
Carburant avions (compris dans les charges liées aux transporteurs régionaux)	(86)	(125)	39
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada	(181)	(170)	(11)
Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus	2 190 \$	2 039 \$	151 \$
SMO (en millions)	18 335	16 774	9,3 %
CESMO ajustées (en cents)	11,9	12,2	(1,8) %

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

Air Canada se sert du « bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) » et du « bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) par action – dilué(e) » pour mesurer le rendement de ses activités sans égard aux effets du change, du produit (coût) financier net du passif au titre des avantages du personnel, des ajustements à la valeur du marché à l'égard des dérivés liés au carburant et autres dérivés et des éléments exceptionnels. Ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers, n'ont pas de sens normalisé et elles peuvent ne pas être comparables à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Premiers trimestres		
	2015	2014	Variation (\$)
Perte nette de la période attribuable aux actionnaires	(310) \$	(342) \$	32 \$
Compte tenu des éléments suivants :			
Perte de change	408	161	247
Coût financier net au titre des avantages du personnel	25	34	(9)
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(1)	15	(16)
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée)	122 \$	(132) \$	254 \$
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé dans le calcul du résultat dilué par action (en millions)	294	285	9
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) par action – dilué(e)	0,41 \$	(0,46) \$	0,87 \$

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

(en millions)	Premiers trimestres	
	2015	2014
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – de base	287	285
Effet dilutif	7	8
Rajouter effet antidilutif	-	(8)
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – dilué	294	285

Rendement du capital investi

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	31 mars 2015	31 mars 2014	Variation (\$)
Bénéfice net (perte nette) pour la période attribuable aux actionnaires d'Air Canada (12 derniers mois)	132 \$	(75) \$	207 \$
Retrancher :			
Charge ponctuelle au titre des paiements à l'APAC ¹⁾	30	-	30
Modifications du régime d'avantages du personnel ²⁾	-	(82)	82
Ajustements visant la charge d'impôt ³⁾	(41)	-	(41)
Perte de valeur	-	6	(6)
Perte de change	554	241	313
Charge d'intérêts ⁴⁾	-	95	(95)
Coût financier net au titre des avantages du personnel	125	190	(65)
Perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(15)	(24)	9
Bénéfice net ajusté (12 derniers mois)	785 \$	351 \$	434 \$
Compte tenu des éléments suivants :			
Charges d'intérêts ⁵⁾	335	306	29
Intérêts implicites sur les contrats de location simple ⁶⁾	156	155	1
Bénéfice net ajusté avant les intérêts (12 derniers mois)	1 276 \$	812 \$	464 \$
Capital investi :			
Fonds de roulement, à l'exclusion de la partie courante de la dette à long terme et des contrats de location-financement	344	133	211
Actifs non financiers à long terme	6 905	6 088	817
Provisions au titre de la maintenance	(771)	(646)	(125)
Autres passifs d'exploitation à long terme	(292)	(342)	50
Contrats de location simple immobilisés ⁷⁾	2 233	2 212	21
Capital investi	8 419 \$	7 445 \$	974 \$
Rendement du capital investi (en %)	15,2 %	10,9 %	4,3 pts

1) Au quatrième trimestre de 2014, Air Canada a comptabilisé une charge ponctuelle au titre des paiements totalisant 30 M\$ versés aux membres de l'APAC conformément à la convention collective conclue en octobre 2014.

2) Au quatrième trimestre de 2013, Air Canada a inscrit une diminution des charges d'exploitation de 82 M\$ au titre des modifications apportées aux dispositions relatives à la retraite anticipée des régimes de retraite à prestations définies d'Air Canada.

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

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

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

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

7) Les contrats de location simple immobilisés sont calculés en multipliant par 7 les coûts de location avions des 12 derniers mois. Pour la période de 12 mois close le 31 mars 2015, les coûts de location avions totalisaient 319 M\$ (316 M\$ pour la période de 12 mois close le 31 mars 2014).

16. GLOSSAIRE

APAC – Association des pilotes d’Air Canada.

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

BAIIALA – Bénéfice avant les intérêts, les impôts, la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et la location d’appareils. Cette unité de mesure financière n’est pas reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 15, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d’information.

Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) – Bénéfice net (perte nette) consolidé(e) d’Air Canada attribuable aux actionnaires d’Air Canada ajusté en vue d’en exclure l’incidence (dans la mesure où ces éléments sont compris dans le bénéfice net (perte nette) consolidé(e)) des profits ou pertes de change, du produit (coût) financier net au titre des avantages du personnel, des ajustements à la valeur du marché à l’égard des dérivés liés au carburant et autres dérivés et des éléments exceptionnels. Se reporter à la rubrique 15, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d’information.

Boeing – The Boeing Company.

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

CESMO – Charges d’exploitation par SMO.

CESMO ajustées – Charges d’exploitation par SMO ajustées afin d’en exclure l’effet attribuable à la charge de carburant, aux coûts liés à la portion terrestre des forfaits et les éléments exceptionnels. Se reporter à la rubrique 15, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d’information.

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

EXIM – Export-Import Bank of the United States.

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

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

Point de pourcentage (pt) – Mesure de l’écart arithmétique entre deux pourcentages.

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

Produits passages et fret transatlantiques – Produits tirés de vols transatlantiques dont les points d’origine et de destination se trouvent surtout en Europe.

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

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

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

Rapport de gestion de 2014 – Rapport de gestion de 2014 d’Air Canada daté du 11 février 2015.

Rendement du capital investi – Mesure de la rentabilité du capital qu'utilise une société pour générer des rendements. Se reporter à la rubrique 15, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

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

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

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

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

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