

**AIR CANADA** 

# Deuxième trimestre de 2015

## RAPPORT DE GESTION

Le 12 août 2015



## TABLE DES MATIÈRES

1. Points saillants.....	1
2. Introduction et principales hypothèses.....	3
3. Aperçu général.....	5
4. Résultats des activités – comparaison des deuxièmes trimestres de 2015 et de 2014.....	8
5. Résultats des activités – comparaison des premiers semestres de 2015 et de 2014.....	22
6. Parc aérien.....	33
7. Gestion financière et gestion du capital.....	35
7.1. Liquidité.....	35
7.2. Situation financière.....	35
7.3. Dette nette ajustée.....	36
7.4. Fonds de roulement.....	37
7.5. Flux de trésorerie consolidés.....	38
7.6. Dépenses d'investissement et contrats de financement connexes.....	39
7.7. Obligations de capitalisation des régimes de retraite.....	41
7.8. Obligations contractuelles.....	41
7.9. Capital social.....	43
8. Résultats financiers trimestriels.....	44
9. Instruments financiers et gestion du risque.....	46
10. Estimations comptables critiques.....	48
11. Méthodes comptables.....	49
12. Arrangements hors bilan.....	49
13. Transactions entre parties liées.....	49
14. Facteurs de risque.....	49
15. Contrôles et procédures.....	50
16. Mesures financières hors PCGR.....	51
17. Glossaire.....	55

## 1. POINTS SAILLANTS

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2015	2014	Variation (\$)	2015	2014	Variation (\$)
<b>Mesures de performance financière</b>						
Produits d'exploitation	3 414	3 305	109	6 663	6 370	293
Bénéfice d'exploitation	323	245	78	523	183	340
Charges autres que d'exploitation	(27)	(22)	(5)	(536)	(301)	(235)
Bénéfice net (perte nette)	296	223	73	(13)	(118)	105
Bénéfice net ajusté <sup>1)</sup>	250	139	111	372	7	365
Marge d'exploitation (en %)	9,5 %	7,4 %	2,1 pt	7,8 %	2,9 %	4,9 pt
BAIIALA <sup>2)</sup>	591	456	135	1 033	603	430
Marge BAIIALA (en %) <sup>2)</sup>	17,3 %	13,8 %	3,5 pt	15,5 %	9,5 %	6,0 pt
Liquidités non soumises à restrictions <sup>3)</sup>	3 283	2 954	329	3 283	2 954	329
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	509	386	123	1 317	730	587
Flux de trésorerie disponibles <sup>4)</sup>	299	(36)	335	682	(2)	684
Dettes nettes ajustées <sup>5)</sup>	4 896	4 309	587	4 896	4 309	587
Rendement du capital investi (en %) <sup>6)</sup>	16,2 %	11,0 %	5,2 pt	16,2 %	11,0 %	5,2 pt
Bénéfice net (perte nette) par action – dilué	1,00 \$	0,75 \$	0,25 \$	(0,06) \$	(0,42) \$	0,36 \$
Bénéfice net ajusté par action – dilué <sup>1)</sup>	0,85 \$	0,47 \$	0,38 \$	1,26 \$	0,02 \$	1,24 \$
<b>Statistiques d'exploitation<sup>7)</sup></b>			<b>Variation (%)</b>			<b>Variation (%)</b>
Passagers-milles payants (en millions) (« PMP »)	16 845	15 495	8,7	31 782	28 961	9,7
Sièges-milles offerts (en millions) (« SMO »)	20 132	18 413	9,3	38 467	35 187	9,3
Coefficient d'occupation (en %)	83,7 %	84,2 %	(0,5) pt	82,6 %	82,3 %	0,3 pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	18,0	18,9	(5,0)	18,1	19,0	(4,6)
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	15,0	15,9	(5,5)	15,0	15,6	(4,2)
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	17,0	17,9	(5,5)	17,3	18,1	(4,3)
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	15,4	16,6	(7,6)	16,0	17,6	(9,2)
CESMO ajustées (en cents) <sup>8)</sup>	11,3	11,2	0,7	11,6	11,7	(0,5)
Effectif moyen (en milliers d'ETP) <sup>9)</sup>	24,8	24,5	1,2	24,7	24,4	1,0
Avions en service à la clôture de la période	372	360	3,3	372	360	3,3
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)	10,0	9,9	1,1	9,9	9,9	-
Sièges répartis (en milliers)	12 992	12 288	5,7	25 329	23 885	6,0
Fréquences des appareils (en milliers)	143	139	2,5	277	270	2,3
Longueur d'étape moyenne (en milles) <sup>10)</sup>	1 550	1 498	3,4	1 519	1 473	3,1
Coût du litre de carburant (en cents)	66,9	91,8	(27,1)	66,1	93,0	(29,0)
Consommation de carburant (en millions de litres)	1 114	1 048	6,3	2 153	2 021	6,5
Produits – passagers payants (en milliers) <sup>11)</sup>	10 229	9 620	6,3	19 716	18 358	7,4

- 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 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.*
- 2) *Le BAIIALA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et la location d'appareils) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.*
- 3) *Les liquidités non soumises à restrictions s'entendent de la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court terme et des fonds disponibles aux termes des facilités de crédit renouvelables d'Air Canada. Au 30 juin 2015, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 3 021 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 262 M\$. Au 30 juin 2014, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 2 615 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 339 M\$.*
- 4) *Les flux de trésorerie disponibles (à savoir les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles) ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 7.5, Flux de trésorerie consolidés, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.*
- 5) *La dette nette ajustée (à savoir le total de la dette moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme, plus les contrats de location simple immobilisés) est une mesure complémentaire aux PCGR. Se reporter à la rubrique 7.3, Dette nette ajustée, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.*
- 6) *Le rendement du capital investi n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.*
- 7) *À l'exception de l'effectif moyen en ETP, les statistiques d'exploitation dans ce tableau tiennent compte des transporteurs tiers (comme Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz ») et Sky Regional Airlines Inc. (« Sky Regional »)) exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.*
- 8) *Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.*
- 9) *Rend compte des équivalents temps plein (« ETP ») à Air Canada, à l'exclusion des ETP chez des transporteurs tiers (comme Jazz et Sky Regional) exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.*
- 10) *La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles divisé par le total de sièges répartis.*
- 11) *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<sup>MD</sup> » (« Vacances Air Canada ») et Air Canada *rouge* S.E.C. faisant affaire sous le nom « Air Canada *rouge*<sup>MD</sup> » (« Air Canada *rouge* »). Ce rapport de gestion fournit une présentation et une analyse des résultats financiers d'Air Canada pour le deuxième 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 deuxième 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 17, *Glossaire*, du présent rapport de gestion donne l'explication des principaux termes utilisés dans le présent document. À moins de mention contraire ou à moins que le contexte ne s'y oppose, le présent rapport de gestion est à jour au 11 août 2015.

Air Canada a conclu des contrats d'achat de capacité avec Jazz, 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 intermédiaires non audités du deuxième 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<sup>er</sup> 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 de 2014 daté du 11 février 2015. Le 12 août 2015, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du deuxième trimestre de 2015. Ce communiqué peut être consulté sur le site Web d'Air Canada au [www.aircanada.com](http://www.aircanada.com) ainsi que sur le site de SEDAR au [www.sedar.com](http://www.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 [www.sedar.com](http://www.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 et du crédit, la situation économique et géopolitique, le taux de change, la capacité de réduire les charges d'exploitation et d'obtenir du financement, les cours de l'énergie, les taux 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 de 2014. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent rapport de gestion représentent les attentes d'Air Canada en date du 11 août 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 relativement faible pour 2015. Air Canada a également présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,30 \$ CA pour 1,00 \$ US au troisième trimestre et à 1,27 \$ CA pour 1,00 \$ US pour l'ensemble de 2015, et que le cours du carburéacteur s'établirait en moyenne à 0,62 \$ le litre pour le troisième trimestre de 2015 et à 0,64 \$ 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 <sup>®</sup>, <sup>MD</sup> ou <sup>MC</sup>. 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 deuxième trimestre de 2015, Air Canada a dégagé un bénéfice net ajusté de 250 M\$, une progression de 111 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2014. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard. Air Canada fait état d'un bénéfice d'exploitation établi selon les PCGR de 323 M\$ contre un bénéfice d'exploitation de 245 M\$ au deuxième trimestre de 2014, soit une amélioration de 78 M\$. Le bénéfice net de 296 M\$ au deuxième trimestre de 2015 représente une hausse de 73 M\$ par rapport au trimestre correspondant de 2014.

#### 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.

#### Mise à jour concernant les régimes de retraite

Le 26 mai 2015, Air Canada a décidé de ne plus se prévaloir du *Règlement sur la capitalisation des régimes de pension d'Air Canada (2014)* (le « Règlement de 2014 ») en vigueur à cette date. Sous le régime du Règlement de 2014, qui est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2014, Air Canada devait verser des cotisations de 200 M\$ par année, en moyenne, sur sept ans, au titre de son déficit de solvabilité. Une entente conclue avec le gouvernement du Canada relativement à ce règlement imposait plusieurs restrictions, notamment l'interdiction de verser des dividendes et de racheter des actions. Elle permettait toutefois à Air Canada de décider à tout moment de ne plus se prévaloir de ce règlement. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 7.7 du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur les obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada.

#### Mise à jour concernant les relations de travail

En juin 2015, Air Canada a conclu une convention collective avec Unifor, syndicat qui représente les quelque 4 000 agents – Ventes et Service clientèle de la compagnie aérienne. La nouvelle entente est en vigueur jusqu'au 28 février 2020.

En avril 2015, Air Canada a conclu une convention collective avec l'International Brotherhood of Teamsters (l'« IBT »), qui représente les employés syndiqués de la compagnie aérienne en poste aux États-Unis. La nouvelle entente est en vigueur jusqu'au 30 juin 2019.

En février 2015, Air Canada a conclu une convention collective avec Unite, qui représente les employés syndiqués d'Air Canada en poste au Royaume-Uni. La nouvelle entente est en vigueur jusqu'au 31 décembre 2019.



## Sommaire financier du deuxième trimestre de 2015

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

- Les produits d'exploitation se sont établis à 3 414 M\$, en hausse de 109 M\$ (+3 %) par rapport à ceux du deuxième trimestre de 2014.
- La capacité exprimée en SMO a crû de 9,3 % en regard du deuxième trimestre de 2014, croissance qui correspond à celle de 8,75 % à 9,75 % que projetait Air Canada dans son communiqué de presse du 12 mai 2015. La croissance de la capacité au deuxième trimestre de 2015 s'explique principalement par l'accroissement de la densité de sièges attribuable à Air Canada *rouge*, transporteur loisirs à faibles coûts de la compagnie aérienne, et l'intégration d'appareils 787 de Boeing au parc aérien principal. L'appareil 787 Dreamliner de Boeing engendre de nouvelles occasions de croissance rentable pour Air Canada. En plus de remplacer les appareils 767 de Boeing sur les lignes actuelles de la compagnie aérienne principale, ces appareils desservent également de nouvelles destinations internationales du fait des charges d'exploitation inférieures dont ils sont assortis, de leur capacité intermédiaire et des distances supérieures qu'ils peuvent parcourir. À mesure que de nouveaux appareils 787 de Boeing sont intégrés au parc aérien principal, les appareils 767 de Boeing sont transférés à Air Canada *rouge* en vue d'exploiter les possibilités que recèlent les marchés des voyages d'agrément grâce à la structure de coûts plus concurrentielle d'Air Canada *rouge*.
- Les produits passages se sont élevés à 3 082 M\$, en hausse de 117 M\$ (+3,9 %) par rapport à ceux du deuxième trimestre de 2014. Les PPSMO ont fléchi de 5,5 % par rapport au deuxième trimestre de 2014, en raison de la baisse de 5,0 % du rendement unitaire (ce qui est conforme à l'incidence prévue sur le rendement unitaire découlant de la mise en œuvre du plan stratégique de la compagnie aérienne) et, dans une mesure nettement moindre, de la détérioration de 0,5 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 61 M\$ au deuxième trimestre de 2015.
- Les charges d'exploitation de 3 091 M\$, en hausse de 31 M\$ (+1 %) par rapport au deuxième trimestre de 2014. Cette augmentation est principalement imputable au relèvement de 9,3 % de la capacité, à l'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation libellées en devises, qui a accru les charges d'exploitation d'environ 134 M\$ au deuxième trimestre de 2015, aux pertes de valeur de 14 M\$ relativement à la cession prévue de deux appareils A340-300 d'Airbus au second trimestre de 2015 alors qu'aucune perte de valeur analogue n'avait été comptabilisée au deuxième trimestre de 2014, et à la comptabilisation d'ajustements favorables de 23 M\$ visant la charge d'impôt au deuxième trimestre de 2015 contre des ajustements favorables de 41 M\$ au deuxième trimestre de 2014. Ces augmentations ont été largement contrebalancées par l'incidence du recul des prix du carburant, responsable d'une contraction de 351 M\$ des charges d'exploitation au deuxième trimestre de 2015. Les pertes de valeur (inscrites au poste « Dotation aux amortissements et pertes de valeur ») sont comprises dans le bénéfice d'exploitation, le bénéfice net et les CESMO d'Air Canada, mesures établies selon les PCGR, mais ne sont pas comprises dans son BAIIALA, son bénéfice net ajusté ni ses CESMO ajustées. Les ajustements favorables visant la charge d'impôt (comptabilisés dans le poste « Autres charges ») sont compris dans le bénéfice d'exploitation, le bénéfice net et les CESMO d'Air Canada, mesures établies selon les PCGR, mais ne sont pas compris dans son BAIIALA, son bénéfice net ajusté ni ses CESMO ajustées.
- La diminution de 7,6 % des CESMO par rapport au deuxième trimestre de 2014. Les CESMO ajustées ont augmenté de 0,7 % par rapport au deuxième trimestre de 2014, croissance qui correspond à celle de 0,25 % à 1,25 % que projetait Air Canada dans son communiqué de presse du 12 mai 2015. Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- Le BAIIALA de 591 M\$ contre le BAIIALA de 456 M\$ au deuxième trimestre de 2014, en hausse de 135 M\$. Aux deuxièmes trimestres de 2015 et de 2014, Air Canada a comptabilisé des ajustements favorables de 23 M\$ et de 41 M\$, respectivement, visant la charge d'impôt. Air Canada a comptabilisé une marge BAIIALA de 17,3 % en regard d'une marge BAIIALA de 13,8 % au deuxième trimestre de 2014, soit une amélioration de 3,5 points de pourcentage. Le BAIIALA n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.



- Le bénéfice net s'est élevé à 296 M\$, soit un bénéfice dilué de 1,00 \$ par action, contre un bénéfice net de 223 M\$, soit un bénéfice dilué de 0,75 \$ par action, au deuxième trimestre de 2014, une hausse de 73 M\$ ou d'un montant dilué de 0,25 \$ par action.
- Le bénéfice net ajusté s'est chiffré à 250 M\$, soit un bénéfice net ajusté dilué de 0,85 \$ par action, contre un bénéfice net ajusté de 139 M\$, soit un bénéfice net ajusté dilué de 0,47 \$ par action, au deuxième trimestre de 2014, soit une progression de 111 M\$, ou un montant dilué de 0,38 \$ par action. Le bénéfice net ajusté n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- Les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation se sont établis à 509 M\$, soit une amélioration de 123 M\$. Les flux de trésorerie disponibles se sont établis à 299 M\$, en hausse de 335 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2014, du fait de la diminution des dépenses d'investissement de 212 M\$ et de l'augmentation des flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation. Les flux de trésorerie disponibles (à savoir les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles) ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 7.5, *Flux de trésorerie consolidés*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- La dette nette ajustée se chiffrait à 4 896 M\$ au 30 juin 2015, en baisse de 236 M\$ par rapport au 31 décembre 2014, étant donné que l'accroissement de la trésorerie et des placements à court terme a plus que neutralisé l'augmentation des soldes de la dette à long terme et des contrats de location-financement (y compris la partie courante). Le ratio dette nette ajustée-BAILALA s'est chiffré à 2,3 au 30 juin 2015 alors qu'il était de 3,1 au 31 décembre 2014. 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) est une mesure financière complémentaire aux PCGR. Se reporter à la rubrique 7.3, *Dette nette ajustée*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- Les liquidités non soumises à restrictions (à savoir la trésorerie, les placements à court terme et les marges de crédit non utilisées) s'élevaient à 3 283 M\$ au 30 juin 2015 (2 954 M\$ au 30 juin 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 30 juin 2015, la trésorerie et les placements à court terme se chiffraient à 3 021 M\$ et les facilités de crédit non utilisées s'établissaient à 262 M\$. Au 30 juin 2014, la trésorerie et les placements à court terme se chiffraient à 2 615 M\$ et les facilités de crédit non utilisées s'établissaient à 339 M\$.
- Le rendement du capital investi pour la période de 12 mois terminée le 30 juin 2015 s'est établi à 16,2 %, contre 11,0 % pour la période de 12 mois terminée le 30 juin 2014. Air Canada vise un rendement du capital investi durable de 13 % à 16 % de 2015 à 2018. Le rendement du capital investi n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

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

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

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Deuxièmes trimestres		Variation	
	2015	2014	\$	%
<b>Produits d'exploitation</b>				
Passages	3 082 \$	2 965 \$	117 \$	4
Fret	123	122	1	1
Autres	209	218	(9)	(4)
<b>Total des produits</b>	<b>3 414</b>	<b>3 305</b>	<b>109</b>	<b>3</b>
<b>Charges d'exploitation</b>				
Carburant avions	648	835	(187)	(22)
Charges liées aux transporteurs régionaux				
Carburant avions	97	127	(30)	(24)
Autres	497	451	46	10
Salaires et charges sociales	568	535	33	6
Redevances aéroportuaires et de navigation	201	186	15	8
Maintenance avions	190	171	19	11
Frais de vente et de distribution	152	143	9	6
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	177	128	49	38
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	84	77	7	9
Locations avions	84	76	8	11
Restauration et fournitures connexes	80	74	6	8
Communications et technologies de l'information	52	47	5	11
Autres	261	210	51	24
<b>Total des charges d'exploitation</b>	<b>3 091</b>	<b>3 060</b>	<b>31</b>	<b>1</b>
<b>Bénéfice d'exploitation</b>	<b>323</b>	<b>245</b>	<b>78</b>	
<b>Produits (charges) autres que d'exploitation</b>				
Profit de change	56	40	16	
Produits d'intérêts	12	9	3	
Charges d'intérêts	(94)	(81)	(13)	
Intérêts incorporés	21	10	11	
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(25)	(34)	9	
Dérivés liés au carburant et autres dérivés	5	36	(31)	
Autres	(2)	(2)	-	
<b>Total des charges autres que d'exploitation</b>	<b>(27)</b>	<b>(22)</b>	<b>(5)</b>	
<b>Bénéfice avant impôts sur le résultat</b>	<b>296</b>	<b>223</b>	<b>73</b>	
Impôts sur le résultat	-	-	-	
<b>Bénéfice net</b>	<b>296 \$</b>	<b>223 \$</b>	<b>73 \$</b>	
<b>Bénéfice net par action – de base</b>	<b>1,03 \$</b>	<b>0,77 \$</b>	<b>0,26 \$</b>	
<b>Bénéfice net par action – dilué</b>	<b>1,00 \$</b>	<b>0,75 \$</b>	<b>0,25 \$</b>	
<b>BAIIALA<sup>1)</sup></b>	<b>591 \$</b>	<b>456 \$</b>	<b>135 \$</b>	
<b>Bénéfice net ajusté<sup>1)</sup></b>	<b>250 \$</b>	<b>139 \$</b>	<b>111 \$</b>	
<b>Bénéfice net ajusté par action – dilué<sup>1)</sup></b>	<b>0,85 \$</b>	<b>0,47 \$</b>	<b>0,38 \$</b>	

1) Le BAIIALA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et la location d'appareils), le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) et le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) par action – dilué(e) ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

### Augmentation de 3,9 % des produits passages réseau par rapport au deuxième trimestre de 2014

Au deuxième trimestre de 2015, en raison du relèvement de 9,3 % de la capacité, les produits passages réseau se sont élevés à 3 082 M\$, en hausse de 117 M\$ (+3,9 %) par rapport aux produits passages réseau du deuxième trimestre de 2014.

Au deuxième trimestre de 2015, les produits tirés de la cabine Affaires pour l'ensemble du réseau ont crû de 1 M\$ (+0,1 %) par rapport au deuxième trimestre de 2014 étant donné que la hausse de 0,8 % du rendement unitaire a été en majeure partie contrebalancée par la contraction de 0,7 % du trafic.

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

Produits passages	Deuxième trimestre 2015 (en M\$)	Deuxième trimestre 2014 (en M\$)	Variation (en M\$)	Variation (en %)
Lignes intérieures	1 097	1 093	4	0,4
Lignes transfrontalières	660	595	65	10,9
Lignes transatlantiques	726	682	44	6,5
Lignes transpacifiques	431	425	6	1,4
Autres	168	170	(2)	(1,3)
<b>Réseau</b>	<b>3 082</b>	<b>2 965</b>	<b>117</b>	<b>3,9</b>

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

Deuxième trimestre 2015 par rapport au deuxième 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	0,4	2,6	3,1	0,3	(4,1)	(3,7)
Lignes transfrontalières	10,9	12,4	12,9	0,4	(1,9)	(1,5)
Lignes transatlantiques	6,5	11,2	11,0	(0,2)	(4,0)	(4,2)
Lignes transpacifiques	1,4	13,6	10,4	(2,5)	(8,1)	(10,7)
Autres	(1,3)	10,3	7,9	(1,9)	(9,0)	(11,0)
<b>Réseau</b>	<b>3,9</b>	<b>9,3</b>	<b>8,7</b>	<b>(0,5)</b>	<b>(5,0)</b>	<b>(5,5)</b>

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le deuxième 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)				
	T2 2014	T3 2014	T4 2014	T1 2015	T2 2015
Produits passages	7,5	9,4	7,6	6,9	3,9
Capacité (SMO)	8,5	9,8	8,5	9,3	9,3
Trafic (PMP)	9,9	11,0	9,4	10,9	8,7
Coefficient d'occupation (variation en pts)	1,1	1,0	0,6	1,2	(0,5)
Rendement unitaire	(2,1)	(1,3)	(1,9)	(4,2)	(5,0)
PPSMO	(0,8)	(0,2)	(1,2)	(2,7)	(5,5)

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

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

- La progression de 8,7 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic pour l'ensemble des marchés. Conformément à l'objectif de la compagnie aérienne d'accroître le trafic de correspondance mondial entre lignes internationales par le truchement de ses principales plaques tournantes au Canada, la croissance du trafic au deuxième trimestre de 2015 rend également compte de la progression du trafic de correspondance vers des destinations internationales, assorti d'un rendement inférieur.
- La baisse de 5,0 % du rendement unitaire est conforme à l'incidence prévue sur le rendement unitaire découlant de la mise en œuvre du plan stratégique de la compagnie aérienne, et traduisait les facteurs suivants :
  - l'accroissement de 3,4 % de la longueur d'étape moyenne, lequel a eu pour effet de comprimer de 1,9 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;
  - la réduction des suppléments des transporteurs en raison du recul des prix du carburant, en particulier là où ces suppléments sont réglementés, comme au Japon, à Hong Kong, en Corée et au Brésil.

Cette contraction du rendement a été en partie atténuée par l'incidence favorable du change de 61 M\$.

Les PPSMO réseau ont reculé de 5,5 % en raison du fléchissement du rendement unitaire et, dans une mesure nettement moindre, le recul de 0,5 point de pourcentage du coefficient d'occupation.

### Hausse de 0,4 % des produits passages intérieurs par rapport au deuxième trimestre de 2014

Au deuxième trimestre de 2015, en raison de la croissance de 2,6 % de la capacité, les produits passages intérieurs se sont chiffrés à 1 097 M\$, en hausse de 4 M\$ (+0,4 %) par rapport au deuxième trimestre de 2014.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le deuxième 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)				
	T2 2014	T3 2014	T4 2014	T1 2015	T2 2015
Produits passages	2,2	6,5	5,7	3,4	0,4
Capacité (SMO)	3,6	5,3	6,1	2,1	2,6
Trafic (PMP)	5,3	6,9	6,6	3,9	3,1
Coefficient d'occupation (variation en pts)	1,3	1,2	0,4	1,4	0,3
Rendement unitaire	(3,3)	(0,7)	(1,8)	(1,8)	(4,1)
PPSMO	(1,8)	0,8	(1,3)	-	(3,7)

Au deuxième trimestre de 2015, la croissance de 2,6 % 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. La croissance de 3,0 % des lignes dans l'Ouest du Canada rend compte, en grande partie, de l'affectation d'appareils plus gros sur les lignes Calgary-Vancouver et Vancouver-Edmonton en vue de faciliter la connectivité au soutien de la stratégie d'expansion internationale de la compagnie aérienne.

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

- La croissance de 3,1 % du trafic qui traduit la progression du trafic sur l'ensemble des principales lignes intérieures à l'exception du service vers les Maritimes, où la capacité a reculé en glissement annuel. La croissance du trafic au deuxième 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. La croissance du trafic a été en partie atténuée au deuxième trimestre de 2015 par l'incidence de la diminution de la demande vers les marchés liés au pétrole.
- 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 4,1 % du rendement unitaire, qui rend compte de l'incidence du relèvement de la capacité à l'échelle de l'industrie et de la concurrence au chapitre de la tarification, de la proportion accrue des flux de passagers issus des lignes internationales et transfrontalières à rendement moindre au soutien de la stratégie d'expansion internationale, la proportion accrue du trafic en classe Économique, outre le fléchissement du trafic vers les marchés liés au pétrole. Ce recul du rendement unitaire a été en partie contrebalancé par l'incidence favorable du change de 8 M\$.

Les PPSMO liés aux lignes intérieures ont baissé de 3,7 % au deuxième trimestre de 2014 en raison de la contraction du rendement, alors que le coefficient d'occupation s'est amélioré de 0,3 point de pourcentage.

#### Augmentation de 10,9 % des produits passages transfrontaliers par rapport au deuxième trimestre de 2014

Au deuxième trimestre de 2015, en raison d'une amplification de 12,4 % de la capacité, les produits passages transfrontaliers se sont établis à 660 M\$, en hausse de 65 M\$ (+10,9 %) par rapport au deuxième trimestre de 2014.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le deuxième 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)				
	T2 2014	T3 2014	T4 2014	T1 2015	T2 2015
Produits passages	11,5	11,2	9,5	12,6	10,9
Capacité (SMO)	12,2	12,7	14,0	17,3	12,4
Trafic (PMP)	16,2	16,2	15,5	17,7	12,9
Coefficient d'occupation (variation en pts)	2,8	2,5	1,1	0,3	0,4
Rendement unitaire	(3,3)	(3,7)	(5,0)	(4,3)	(1,9)
PPSMO	0,1	(0,7)	(3,7)	(4,0)	(1,5)

Au deuxième trimestre de 2015, la croissance de 12,4 % de la capacité sur le marché transfrontalier a rendu compte de la progression de la capacité sur toutes les principales lignes transfrontalières, à l'exception de certaines lignes à longue distance au départ de l'Ouest du Canada à destination des États-Unis et de certaines lignes à longue distance reliant l'Est du Canada aux États-Unis.

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

- La progression de 12,9 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur l'ensemble des principales lignes transfrontalières avec les États-Unis, à l'exception de certaines lignes à longue distance au départ de l'Est du Canada à destination des États-Unis. L'accroissement du trafic en glissement annuel est largement attribuable à la forte demande passagers à l'égard des lignes entre le Canada et les États-Unis, ainsi qu'à l'augmentation des flux de passagers en provenance des États-Unis entre lignes internationales, au soutien de la stratégie d'expansion internationale d'Air Canada. Au deuxième trimestre de 2015, la demande passagers a été particulièrement forte vers des destinations soleil américaines, au départ de l'Est du Canada vers la Californie et au départ de l'Ouest du Canada vers l'Ouest des États-Unis.
- Le recul de 1,9 % du rendement unitaire, qui rendait compte de l'augmentation de 2,2 % de la longueur d'étape moyenne, facteur qui a comprimé de 1,2 point de pourcentage le rendement unitaire des services transfrontaliers, outre la croissance des services long-courriers vers les marchés des voyages d'agrément du fait, au premier chef, des services à moindres coûts 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 23 M\$.

Les PPSMO liés aux lignes transfrontalières ont reculé de 1,5 % du fait du fléchissement du rendement unitaire alors que le coefficient d'occupation a progressé de 0,4 point de pourcentage.

#### Augmentation de 6,5 % des produits passages transatlantiques par rapport au deuxième trimestre de 2014

Au deuxième trimestre de 2015, en raison de l'accroissement de 11,2 % de la capacité, les produits passages transatlantiques se sont établis à 726 M\$, en hausse de 44 M\$ (+6,5 %) par rapport au deuxième trimestre de 2014.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le deuxième 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)				
	T2 2014	T3 2014	T4 2014	T1 2015	T2 2015
Produits passages	12,3	14,9	13,6	11,0	6,5
Capacité (SMO)	16,2	20,2	8,7	10,7	11,2
Trafic (PMP)	14,7	19,2	12,8	17,2	11,0
Coefficient d'occupation (variation en pts)	(1,1)	(0,8)	2,9	4,2	(0,2)
Rendement unitaire	(2,0)	(3,5)	0,8	(5,1)	(4,0)
PPSMO	(3,3)	(4,4)	4,7	0,4	(4,2)

Au deuxième trimestre de 2015, la capacité sur les lignes transatlantiques a progressé de 11,2 %, l'ensemble des principales lignes transatlantiques affichant un relèvement de la capacité, à l'exception du service vers l'Allemagne, où la capacité a diminué en glissement annuel.

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

- L'amplification de 11,0 % du trafic, du fait de la progression du trafic sur l'ensemble des principales lignes transatlantiques, à l'exception des lignes vers l'Allemagne, où la capacité a diminué en glissement annuel. La croissance du trafic au deuxième trimestre de 2015 traduit le trafic supplémentaire 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 4,0 % du rendement unitaire, qui traduit les facteurs suivants :
  - l'incidence de l'amplification de la capacité à l'échelle de l'industrie et de la concurrence au chapitre de la tarification sur toutes les principales lignes transatlantiques;
  - l'incidence d'une proportion accrue de sièges sur les marchés des voyages d'agrément à longue distance (à rendement moindre).

Cette contraction du rendement a été en partie neutralisée par l'incidence favorable du change de 11 M\$.

Les PPSMO liés aux lignes transatlantiques ont fléchi de 4,2 % du fait principalement de la baisse du rendement unitaire.

### Augmentation de 1,4 % des produits passages transpacifiques par rapport au deuxième trimestre de 2014

Au deuxième trimestre de 2015, en raison de l'accroissement de 13,6 % de la capacité, les produits passages transpacifiques se sont établis à 431 M\$, en hausse de 6 M\$ (+1,4 %) par rapport au deuxième trimestre de 2014.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le deuxième 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)				
	T2 2014	T3 2014	T4 2014	T1 2015	T2 2015
Produits passages	5,7	8,3	6,5	(0,5)	1,4
Capacité (SMO)	1,8	1,6	9,5	7,6	13,6
Trafic (PMP)	4,1	3,6	7,6	6,5	10,4
Coefficient d'occupation (variation en pts)	1,9	1,7	(1,4)	(0,8)	(2,5)
Rendement unitaire	1,8	4,9	(0,8)	(6,5)	(8,1)
PPSMO	4,1	7,0	(2,5)	(7,4)	(10,7)

Au deuxième trimestre de 2015, le relèvement de 13,6 % 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 Hong Kong et l'Australie, où la capacité a reculé en glissement annuel.

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

- L'amplification de 10,4 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur l'ensemble des principales lignes transpacifiques, à l'exception des services vers l'Australie, où la capacité a diminué en glissement annuel. Malgré la contraction de la capacité sur les lignes vers Hong Kong, le trafic s'est accru sur ces lignes en regard du trimestre correspondant de 2014. Le trafic sur les lignes vers le Japon a augmenté de 30 % du fait de la croissance de 42 % de la capacité attribuable au lancement du nouveau service d'Air Canada sur Osaka et d'une fréquence supplémentaire sur la ligne Toronto-Tokyo, dans les deux cas à compter du 1<sup>er</sup> mai 2015. En ce qui concerne le service vers le Japon, la performance d'Air Canada s'est également ressentie défavorablement de l'affaiblissement de l'économie nipponne. Les autres principales lignes transpacifiques de la compagnie aérienne ont affiché un rendement semblable à celui de l'exercice précédent.
- Le recul de 8,1 % du rendement unitaire, qui traduit essentiellement la réduction marquée des suppléments des transporteurs du fait du fléchissement des prix du carburant, en particulier là où ces suppléments sont réglementés, comme au Japon, à Hong Kong et en Corée, outre 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. Cette baisse du rendement a été en partie atténuée par l'incidence favorable du change de 14 M\$.



La diminution de 10,7 % des PPSMO est venue de la décroissance du rendement unitaire et, dans une mesure moindre, de la régression de 2,5 points de pourcentage du coefficient d'occupation.

### Diminution de 1,3 % des autres produits passages par rapport au deuxième trimestre de 2014

Au deuxième trimestre de 2015, en raison du relèvement de 10,3 % de la capacité, les produits passages de 168 M\$ tirés des « autres lignes » (soit les lignes au départ et à destination des Antilles, du Mexique, ainsi que de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud) ont reculé de 2 M\$ (-1,3 %) par rapport au deuxième trimestre de 2014.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le deuxième 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)				
	T2 2014	T3 2014	T4 2014	T1 2015	T2 2015
Produits passages	17,7	0,5	0,4	9,5	(1,3)
Capacité (SMO)	11,0	2,2	3,9	12,9	10,3
Trafic (PMP)	15,7	3,6	3,0	13,4	7,9
Coefficient d'occupation (variation en pts)	3,5	1,1	(0,6)	0,3	(1,9)
Rendement unitaire	2,6	(2,4)	(2,7)	(3,7)	(9,0)
PPSMO	7,0	(1,1)	(3,4)	(3,3)	(11,0)

Au deuxième trimestre de 2015, l'augmentation de 10,3 % de la capacité rend compte de l'amplification de la capacité sur toutes les principales autres lignes. Ont surtout contribué au relèvement de la capacité en glissement annuel la capacité supplémentaire attribuable à l'accroissement de la densité des sièges en ce qui concerne le service sur Lima ainsi que le lancement de services vers Rio de Janeiro en décembre 2014. Le trafic sur les lignes vers l'Amérique du Sud a augmenté de près de 19 % en regard du trimestre correspondant de 2014.

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

- L'augmentation globale de 7,9 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur toutes les principales autres lignes. 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 deuxième 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 9,0 % du rendement unitaire, qui rend compte de l'augmentation de 4,3 % de la longueur d'étape moyenne, qui a comprimé le rendement unitaire de 2,4 points de pourcentage, de la concurrence au chapitre de la tarification et de la diminution des suppléments des transporteurs en raison du fléchissement des prix du carburant. Par ailleurs, au deuxième trimestre de 2014, le tournoi de la Coupe du monde de la FIFA au Brésil a eu un effet positif sur le rendement unitaire. Cette détérioration du rendement unitaire a été en partie contrebalancée par l'incidence favorable du change de 5 M\$.

Dans l'ensemble, les PPSMO ont baissé de 11,0 % en raison de la régression du rendement unitaire et, dans une mesure moindre, du recul de 1,9 point de pourcentage du coefficient d'occupation.

### Augmentation de 1,3 % des produits fret par rapport au deuxième trimestre de 2014

Au deuxième trimestre de 2015, les produits de 123 M\$ tirés du transport de fret ont progressé de 1 M\$ (+1,3 %) par rapport au deuxième trimestre de 2014.

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

Produits fret	Deuxième trimestre 2015 (en M\$)	Deuxième trimestre 2014 (en M\$)	Variation (en M\$)
Lignes intérieures	17	17	-
Lignes transfrontalières	6	5	1
Lignes transatlantiques	45	47	(2)
Lignes transpacifiques	47	46	1
Autres	8	7	1
<b>Réseau</b>	<b>123</b>	<b>122</b>	<b>1</b>

Le tableau ci-après présente la variation en pourcentage et en glissement annuel pour le deuxième 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)				
	T2 2014	T3 2014	T4 2014	T1 2015	T2 2015
Produits fret	6,6	6,5	3,9	7,9	1,3
Capacité (en TME)	8,2	9,6	11,6	12,9	11,9
Produits par TME	(1,5)	(3,0)	(6,9)	(4,5)	(9,5)
Trafic (en TMP)	11,3	6,9	7,5	3,5	(1,9)
Rendement unitaire par TMP	(4,3)	(0,5)	(3,3)	4,2	3,2

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

Deuxième trimestre 2015 par rapport au deuxième 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	1,9	1,8	0,2	10,7	(7,9)
Lignes transfrontalières	10,6	40,1	(21,1)	39,5	(20,7)
Lignes transatlantiques	(2,5)	9,7	(11,1)	(0,3)	(2,2)
Lignes transpacifiques	2,8	12,3	(8,4)	(8,8)	12,7
Autres	7,5	19,2	(9,8)	8,2	(0,6)
<b>Réseau</b>	<b>1,3</b>	<b>11,9</b>	<b>(9,5)</b>	<b>(1,9)</b>	<b>3,2</b>

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

- L'amplification de 3,2 % du trafic, qui est le fait en grande partie de l'incidence favorable du change sur le marché transpacifique. Cette progression du rendement a été en partie neutralisée par le recul du rendement sur les lignes intérieures, les lignes transfrontalières, les lignes transatlantiques et les autres lignes, en raison de l'accroissement de la capacité à l'échelle de l'industrie et de la concurrence au chapitre de la tarification.
- La baisse de 1,9 % du trafic, qui rend compte essentiellement de la diminution globale des volumes outre l'incidence de l'accroissement de la capacité à l'échelle de l'industrie sur le marché transpacifique. Ce recul du trafic a été en partie contrebalancé par la croissance du trafic sur les lignes intérieures, les lignes transfrontalières et les autres lignes, qui rend compte principalement de l'affectation d'appareils plus gros sur certaines lignes.

### Baisse de 4 % des autres produits par rapport au deuxième trimestre de 2014

Au deuxième trimestre de 2015, les autres produits se sont chiffrés à 209 M\$, en baisse de 9 M\$ (-4 %) par rapport au deuxième trimestre de 2014, en raison principalement de l'incidence du nouveau CAC de Jazz, qui a pris effet le 1<sup>er</sup> 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 largement contrebalancées par la croissance des frais liés aux passagers.

### Baisse de 7,6 % des CESMO et hausse de 0,7 % des CESMO ajustées par rapport au deuxième trimestre de 2014

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

(en cents par SMO)	Deuxièmes trimestres		Variation	
	2015	2014	cents	%
Carburant avions	3,22	4,53	(1,31)	(28,9)
Charges liées aux transporteurs régionaux				
Carburant avions	0,48	0,69	(0,21)	(30,4)
Autres	2,47	2,45	0,02	0,8
Salaires	2,22	2,29	(0,07)	(3,1)
Charges sociales	0,60	0,62	(0,02)	(3,2)
Redevances aéroportuaires et de navigation	1,00	1,01	(0,01)	(1,0)
Maintenance avions	0,95	0,93	0,02	2,2
Frais de vente et de distribution	0,75	0,78	(0,03)	(3,8)
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	0,88	0,70	0,18	25,7
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	0,42	0,42	-	-
Locations avions	0,42	0,41	0,01	2,4
Restauration et fournitures connexes	0,39	0,40	(0,01)	(2,5)
Communications et technologies de l'information	0,26	0,26	-	-
Autres	1,29	1,13	0,16	14,2
<b>CESMO</b>	<b>15,35</b>	<b>16,62</b>	<b>(1,27)</b>	<b>(7,6)</b>
<b>Retrancher :</b>				
Charge de carburant avions <sup>1)</sup> , coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et éléments exceptionnels <sup>2), 3)</sup>	(4,07)	(5,42)	1,35	24,9
<b>CESMO ajustées<sup>4)</sup></b>	<b>11,28</b>	<b>11,20</b>	<b>0,08</b>	<b>0,7</b>

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

2) Au deuxième trimestre de 2015, Air Canada a inscrit des pertes de valeur de 14 M\$ relativement à la cession prévue de deux appareils A340-300 d'Airbus au second semestre de 2015 (aucun n'étant exploité par Air Canada).

3) Au deuxième trimestre de 2015, Air Canada a comptabilisé des ajustements favorables de 23 M\$ visant la charge d'impôt. Au deuxième trimestre de 2014, Air Canada a comptabilisé des ajustements favorables de 41 M\$ visant la charge d'impôt.

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

### **Hausse de 1 % des charges d'exploitation par rapport au deuxième trimestre de 2014**

Au deuxième trimestre de 2015, en raison du relèvement de 9,3 % de la capacité, Air Canada a inscrit des charges d'exploitation de 3 091 M\$, soit une hausse de 31 M\$ (+1 %) par rapport au deuxième trimestre de 2014.

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

- L'incidence du relèvement de 9,3 % de la capacité.
- L'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation libellées en devises (principalement en dollars américains), qui a accru les charges d'exploitation d'environ 134 M\$ (dont une tranche de 73 M\$ se rapporte à la charge de carburant avions et un total de 61 M\$ a trait aux charges d'exploitation non liées au carburant). Il y a lieu de se reporter à la rubrique 9, *Instruments financiers et gestion du risque*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur la stratégie de gestion du risque de change d'Air Canada.
- Des pertes de valeur de 14 M\$ relativement à la cession prévue de deux appareils A340-300 d'Airbus (aucun n'étant exploité par Air Canada), alors qu'aucune perte de valeur analogue n'avait été inscrite au deuxième trimestre de 2014.
- Des ajustements favorables de 23 M\$ visant la charge d'impôt en regard d'ajustements favorables de 41 M\$ au deuxième trimestre de 2014.

Ces augmentations ont été largement contrebalancées par le facteur suivant :

- La baisse des prix du carburant, qui est responsable d'un recul de 351 M\$ de la charge de carburant avions.

### **Baisse de 22 % de la charge de carburant avions par rapport au deuxième trimestre de 2014**

Au deuxième trimestre de 2015, la charge de carburant s'est chiffrée à 648 M\$, en baisse de 187 M\$ (-22 %) par rapport au deuxième trimestre de 2014.

La charge de carburant avions, notamment la charge de carburant liée aux activités des transporteurs régionaux, s'est élevée à 745 M\$ pour le deuxième trimestre de 2015, en baisse de 217 M\$ (-23 %) par rapport au deuxième trimestre de 2014. Cette baisse de la charge de carburant avions au deuxième trimestre de 2015 s'explique par le fléchissement marqué du cours du carburéacteur en glissement annuel, responsable d'une diminution de 351 M\$ de la charge de carburant. Cette baisse a été en partie contrebalancée par l'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain en regard du deuxième trimestre de 2014, responsable d'une augmentation de 73 M\$, outre l'augmentation du volume de litres de carburant consommé, responsable d'une hausse de 61 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)	Deuxièmes trimestres		Variation	
	2015	2014	\$	%
<b>Charge de carburant avions selon les PCGR</b>	<b>648 \$</b>	<b>835 \$</b>	<b>(187) \$</b>	<b>(22)</b>
<b>Ajouter :</b> Charge de carburant avions liée aux activités des transporteurs régionaux	97	127	(30)	(24)
<b>Total de la charge de carburant avions</b>	<b>745 \$</b>	<b>962 \$</b>	<b>(217) \$</b>	<b>(23)</b>
<b>Ajouter :</b> Montant net des décaissements (encaissements) au comptant relativement à des dérivés liés au carburant <sup>1)</sup>	11	(2)	13	(650)
<b>Coût économique du carburant – hors PCGR<sup>2)</sup></b>	<b>756 \$</b>	<b>960 \$</b>	<b>(204) \$</b>	<b>(21)</b>
<b>Consommation de carburant (en milliers de litres)</b>	<b>1 113 576</b>	<b>1 047 855</b>	<b>65 721</b>	<b>6,3</b>
<b>Prix du litre de carburant (en cents) – selon les PCGR</b>	<b>66,9</b>	<b>91,8</b>	<b>(24,9)</b>	<b>(27,1)</b>
<b>Coût économique du litre de carburant (en cents) – hors PCGR<sup>2)</sup></b>	<b>67,9</b>	<b>91,6</b>	<b>(23,7)</b>	<b>(25,9)</b>

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

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

### Hausse de 3 % des charges liées aux transporteurs régionaux par rapport au deuxième 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. 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.

Air Canada et Jazz ont modifié les conditions de leur contrat d'achat de capacité, avec prise d'effet le 1<sup>er</sup> janvier 2015. Par suite des modifications et en vue de mieux rendre compte des coûts aux termes du CAC de Jazz et des contrats d'achat de capacité qu'Air Canada a conclus avec d'autres transporteurs régionaux, certains coûts qui étaient auparavant classés comme des frais liés au contrat d'achat de capacité sont à présent classés comme des coûts refacturés. D'autres coûts, qui étaient auparavant des coûts refacturés, sont à présent des coûts directement engagés par Air Canada. Par conséquent, les postes visant les charges liées aux transporteurs régionaux ne sont pas directement comparables en glissement annuel.

Au deuxième trimestre de 2015, les charges liées aux transporteurs régionaux se sont établies à 594 M\$, en hausse de 16 M\$ (+3 %) par rapport au deuxième trimestre de 2014, du fait principalement de la hausse des tarifs en glissement annuel et, dans une moindre mesure, de l'incidence défavorable du change. Ces augmentations ont été largement contrebalancées par le recul de la charge de carburant avions.

Le tableau qui suit présente la ventilation des charges liées aux transporteurs régionaux :

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres		Variation	
	2015	2014	\$	%
Frais d'achat de capacité	302 \$	294 \$	8 \$	3
Carburant avions	97	127	(30)	(24)
Redevances aéroportuaires et de navigation	70	70	-	-
Frais de vente et de distribution	33	28	5	18
Autres charges d'exploitation	92	59	33	56
<b>Total des charges liées aux transporteurs régionaux</b>	<b>594 \$</b>	<b>578 \$</b>	<b>16 \$</b>	<b>3</b>

### Salaires et charges sociales de 568 M\$ au deuxième trimestre de 2015, en hausse de 33 M\$ (+6 %) par rapport au deuxième trimestre de 2014

Au deuxième trimestre de 2015, les salaires totalisent 447 M\$, en hausse de 26 M\$ (+6 %) par rapport au deuxième trimestre de 2014, du fait principalement de l'augmentation des charges comptabilisées au titre du programme annuel de participation aux bénéfices des employés et d'un paiement forfaitaire de 9 M\$ versé aux quelques 4 000 agents – Ventes et Service clientèle, qui sont représentés par Unifor, au titre des augmentations de salaire annuelles. La majoration du salaire moyen, principalement du fait d'augmentations contractuelles, a également joué un rôle dans la hausse des salaires en glissement annuel.

Au deuxième trimestre de 2015, les charges sociales se sont chiffrées à 121 M\$, en hausse de 7 M\$ (+6 %) par rapport au deuxième 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, facteur largement compensé par l'incidence favorable de 19 M\$ relativement aux modifications aux régimes de santé postérieurs au départ à la retraite aux États-Unis.

### Augmentation de 8 % des redevances aéroportuaires et de navigation par rapport au deuxième trimestre de 2014

Au deuxième trimestre de 2015, les redevances aéroportuaires et de navigation se sont chiffrées à 201 M\$, en hausse de 15 M\$ (+8 %) par rapport au deuxième trimestre de 2014, du fait surtout de l'accroissement de 2,5 % du nombre de départs d'aéronefs et de l'incidence défavorable du change. Ces augmentations ont été en partie 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.

### Hausse de 11 % des charges de maintenance avions par rapport au deuxième trimestre de 2014

Au deuxième trimestre de 2015, les charges de maintenance avions se sont chiffrées à 190 M\$, en hausse de 19 M\$ (+11 %) par rapport au deuxième trimestre de 2014, en raison principalement de l'incidence défavorable du change de 23 M\$ et du calendrier des activités de maintenance des cellules et d'entretien des pièces par rapport au deuxième trimestre de 2014. Ces augmentations ont été largement compensées par le calendrier des activités d'entretien moteur par rapport au deuxième trimestre de 2014, ainsi que 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 17 M\$ des charges de maintenance avions au deuxième 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 6 % des frais de vente et de distribution par rapport au deuxième trimestre de 2014

Au deuxième trimestre de 2015, les frais de vente et de distribution se sont chiffrés à 152 M\$, en hausse de 9 M\$ (+6 %) par rapport au deuxième trimestre de 2014, du fait de la croissance de 3,9 % des produits passages. Cette augmentation est attribuable essentiellement à l'incidence de l'amplification du volume de vente de billets provenant des fournisseurs du système mondial de distribution (« SMD »), à l'effet défavorable du change et à la hausse des frais de traitement par

carte de crédit, laquelle concordait avec la croissance des ventes et des produits. Ces hausses ont été en partie contrebalancées par l'incidence des tarifs de distribution plus favorables négociés en 2015.

### Hausse de 38 % de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur par rapport au deuxième trimestre de 2014

Au deuxième trimestre de 2015, la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur s'est chiffrée à 177 M\$, en hausse de 49 M\$ (+38 %) par rapport au deuxième trimestre de 2014, en grande partie du fait de l'intégration de nouveaux appareils 787 de Boeing au parc aérien principal d'Air Canada. En outre, au deuxième trimestre de 2015, Air Canada a inscrit des pertes de valeur de 14 M\$ relativement à la cession prévue de deux appareils A340-300 d'Airbus au second semestre de 2015 (aucun n'étant exploité par Air Canada), alors qu'aucune perte analogue n'avait été inscrite au deuxième trimestre de 2014.

### Hausse de 9 % des coûts liés à la portion terrestre des forfaits par rapport au deuxième trimestre de 2014

Au deuxième trimestre de 2015, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada se sont chiffrés à 84 M\$, en hausse de 7 M\$ (+9 %) par rapport au deuxième trimestre de 2014, du fait en grande partie de l'incidence défavorable du change et de la hausse des coûts liés à la portion terrestre des forfaits, facteurs en partie compensés par l'effet de la contraction des volumes passagers.

### Hausse de 11 % des coûts de location avions par rapport au deuxième trimestre de 2014

Au deuxième trimestre de 2015, les coûts de location avions se sont élevés à 84 M\$, en hausse de 8 M\$ (+11 %) par rapport au deuxième trimestre de 2014, en raison principalement de l'incidence défavorable du change et de l'augmentation du nombre d'appareils loués en prévision du remplacement de 20 des appareils 190 d'Embraer de la compagnie aérienne à la fin de 2015 et durant le premier semestre de 2016. Ces augmentations ont été en partie compensées par l'effet favorable de la baisse des tarifs au renouvellement de contrats de location.

### Augmentation de 24 % des autres charges par rapport au deuxième trimestre de 2014

Au deuxième trimestre de 2015, les autres charges se sont chiffrées à 261 M\$, en hausse de 51 M\$ (+24 %) par rapport au deuxième trimestre de 2014, en raison de la croissance de 9,3 % de la capacité, de l'accroissement des frais de publicité et de promotion, attribuable surtout à l'expansion du réseau international de la compagnie aérienne, de la hausse des coûts liés aux passagers touchés par des irrégularités, du fait principalement de l'amplification des volumes passagers, outre l'incidence défavorable du change. De plus, au deuxième trimestre de 2015, Air Canada a comptabilisé des ajustements favorables de 23 M\$ relativement à la charge d'impôts, en regard d'ajustements de 41 M\$ au deuxième trimestre de 2014 (imputés aux autres frais résiduels). La hausse des charges liées aux services d'escale est imputable à la stratégie d'Air Canada en matière d'expansion internationale.

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

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres		Variation	
	2015	2014	\$	%
Services d'escale	59 \$	47 \$	12 \$	26
Location et entretien d'immeubles	36	36	-	-
Frais d'équipages	36	35	1	3
Frais et services divers	35	33	2	6
Autres frais résiduels	95	59	36	61
<b>Total des autres charges</b>	<b>261 \$</b>	<b>210 \$</b>	<b>51 \$</b>	<b>24</b>



### Charges autres que d'exploitation de 27 M\$ au deuxième trimestre de 2015 contre 22 M\$ au deuxième 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)	Deuxièmes trimestres		Variation
	2015	2014	\$
Profit de change	56 \$	40 \$	16 \$
Produits d'intérêts	12	9	3
Charges d'intérêts	(94)	(81)	(13)
Intérêts incorporés	21	10	11
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(25)	(34)	9
Dérivés liés au carburant et autres dérivés	5	36	(31)
Autres	(2)	(2)	-
<b>Total des charges autres que d'exploitation</b>	<b>(27) \$</b>	<b>(22) \$</b>	<b>(5) \$</b>

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

- Le profit de change, lié principalement à la dette à long terme libellée en dollars américains, qui s'est chiffré à 56 M\$ au deuxième trimestre de 2015, contre un profit de change de 40 M\$ au deuxième trimestre de 2014. Le profit de change du deuxième trimestre de 2015 est surtout attribuable à l'appréciation du dollar canadien au 30 juin 2015, comparativement au 31 mars 2015. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 30 juin 2015 était de 1,2490 \$ CA, tandis qu'il était de 1,2666 \$ CA le 31 mars 2015. Ce profit a été contrebalancé en partie par les pertes de 13 M\$ à l'égard de dérivés de change et les soldes de trésorerie et de placements à court terme de 12 M\$.
- L'augmentation de 13 M\$ de la charge d'intérêts, en raison principalement des nouveaux emprunts, de la commission d'attente au titre du financement au moyen de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel à l'égard d'appareils qui ne sont pas encore livrés et de l'incidence de la dépréciation du dollar canadien sur les emprunts libellés en dollars américains. Cette augmentation a été en majeure partie neutralisée par l'accroissement des intérêts incorporés de 11 M\$, du fait essentiellement de la commission d'attente susmentionnée.
- 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 de retraite définies.
- Les profits découlant de dérivés liés au carburant et d'autres instruments dérivés se sont chiffrés à 5 M\$ au deuxième trimestre de 2015, contre des profits de 36 M\$ découlant de dérivés liés au carburant et d'autres instruments dérivés au deuxième trimestre de 2014. Se reporter à la rubrique 9, *Instruments financiers et gestion du risque*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

## 5. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS – COMPARAISON DES PREMIERS SEMESTRES DE 2015 ET DE 2014

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

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Premiers semestres		Variation	
	2015	2014	\$	%
<b>Produits d'exploitation</b>				
Passages	5 868 \$	5 573 \$	295 \$	5
Fret	252	241	11	5
Autres	543	556	(13)	(2)
<b>Total des produits</b>	<b>6 663</b>	<b>6 370</b>	<b>293</b>	<b>5</b>
<b>Charges d'exploitation</b>				
Carburant avions	1 240	1 628	(388)	(24)
Charges liées aux transporteurs régionaux				
Carburant avions	183	252	(69)	(27)
Autres	963	893	70	8
Salaires et charges sociales	1 136	1 092	44	4
Redevances aéroportuaires et de navigation	386	369	17	5
Maintenance avions	378	333	45	14
Frais de vente et de distribution	306	291	15	5
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	330	254	76	30
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	265	247	18	7
Locations avions	166	152	14	9
Restauration et fournitures connexes	142	140	2	1
Communications et technologies de l'information	109	99	10	10
Autres	536	437	99	23
<b>Total des charges d'exploitation</b>	<b>6 140</b>	<b>6 187</b>	<b>(47)</b>	<b>(1)</b>
<b>Bénéfice d'exploitation</b>	<b>523</b>	<b>183</b>	<b>340</b>	
<b>Produits (charges) autres que d'exploitation</b>				
Perte de change	(352)	(121)	(231)	
Produits d'intérêts	21	18	3	
Charges d'intérêts	(184)	(158)	(26)	
Intérêts incorporés	30	15	15	
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(50)	(68)	18	
Dérivés liés au carburant et autres dérivés	6	21	(15)	
Autres	(7)	(8)	1	
<b>Total des charges autres que d'exploitation</b>	<b>(536)</b>	<b>(301)</b>	<b>(235)</b>	
<b>Perte avant impôts sur le résultat</b>	<b>(13)</b>	<b>(118)</b>	<b>105</b>	
Impôts sur le résultat	-	-	-	
<b>Bénéfice net</b>	<b>(13) \$</b>	<b>(118) \$</b>	<b>105 \$</b>	
<b>Bénéfice net par action – dilué et de base</b>	<b>(0,06) \$</b>	<b>(0,42) \$</b>	<b>0,36 \$</b>	
<b>BAIIALA<sup>1)</sup></b>	<b>1 033 \$</b>	<b>603 \$</b>	<b>430 \$</b>	
<b>Bénéfice net ajusté<sup>1)</sup></b>	<b>372 \$</b>	<b>7 \$</b>	<b>365 \$</b>	
<b>Bénéfice net ajusté par action – dilué<sup>1)</sup></b>	<b>1,26 \$</b>	<b>0,02 \$</b>	<b>1,24 \$</b>	

1) Le BAIIALA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et la location d'appareils), le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) et le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) par action – dilué(e) ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

### Augmentation de 5,3 % des produits passages réseau par rapport au premier semestre de 2014

Au premier semestre de 2015, en raison du relèvement de 9,3 % de la capacité, les produits passages réseau se sont élevés à 5 868 M\$, en hausse de 295 M\$ (+5,3 %) par rapport aux produits passages réseau du premier semestre de 2014.

Au premier semestre de 2015, les produits tirés de la cabine Affaires pour l'ensemble du réseau ont crû de 7 M\$ (+0,6 %) par rapport au premier semestre de 2014 étant donné que la hausse de 1,3 % du rendement unitaire a été en majeure partie contrebalancée par la contraction de 0,7 % du trafic.

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

Produits passages	Premier semestre 2015 (en M\$)	Premier semestre 2014 (en M\$)	Variation (en M\$)	Variation (en %)
Lignes intérieures	2 073	2 036	37	1,8
Lignes transfrontalières	1 359	1 216	143	11,8
Lignes transatlantiques	1 176	1 088	88	8,2
Lignes transpacifiques	800	796	4	0,5
Autres	460	437	23	5,3
<b>Réseau</b>	<b>5 868</b>	<b>5 573</b>	<b>295</b>	<b>5,3</b>

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

Premier semestre 2015 par rapport au premier semestre 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	1,8	2,4	3,4	0,8	(3,0)	(2,0)
Lignes transfrontalières	11,8	14,9	15,4	0,4	(3,2)	(2,8)
Lignes transatlantiques	8,2	11,0	13,2	1,6	(4,4)	(2,5)
Lignes transpacifiques	0,5	10,7	8,5	(1,7)	(7,3)	(9,1)
Autres	5,3	11,9	11,2	(0,5)	(5,7)	(6,3)
<b>Réseau</b>	<b>5,3</b>	<b>9,3</b>	<b>9,7</b>	<b>0,3</b>	<b>(4,6)</b>	<b>(4,2)</b>

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

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

- La progression de 9,7 % 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 mondiale entre lignes internationales par le truchement de ses principales plaques tournantes au Canada, la croissance du trafic au premier semestre de 2015 rend également compte de la progression du trafic de correspondance vers des destinations internationales, assorti d'un rendement inférieur.
- La baisse de 4,6 % du rendement unitaire, qui traduisait les facteurs suivants :
  - l'accroissement de 3,1 % de la longueur d'étape moyenne, lequel a eu pour effet de comprimer de 1,8 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;

- o le pourcentage majoré de sièges sur les marchés des voyages d'agrément à longue distance du fait des services à moindres coûts offerts par Air Canada rouge;
- o 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;
- o la réduction des suppléments des transporteurs en raison du recul des prix du carburant, en particulier là où ces suppléments sont réglementés, comme au Japon, à Hong Kong, en Corée et au Brésil.

Cette contraction du rendement a été en partie atténuée par l'incidence favorable du change de 99 M\$.

Les PPSMO réseau ont reculé de 4,2 % en raison surtout du fléchissement du rendement unitaire.

### **Hausse de 1,8 % des produits passages intérieurs par rapport au premier semestre de 2014**

Au premier semestre de 2015, en raison de la croissance de 3,4 % de la capacité, les produits passages intérieurs se sont chiffrés à 2 073 M\$, en hausse de 37 M\$ (+1,8 %) par rapport au premier semestre de 2014.

Au premier semestre de 2015, la croissance de 3,4 % 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. La contraction de la capacité sur les lignes vers les Maritimes s'explique entre autres par des enjeux liés aux conditions météorologiques au premier trimestre de 2015.

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

- La croissance de 3,4 % du trafic, qui traduit la progression du trafic sur l'ensemble des principales lignes intérieures, à l'exception du service vers les Maritimes, où la capacité a reculé en glissement annuel. La réduction du trafic sur les lignes vers les Maritimes a toutefois été moindre que la contraction de la capacité. Au premier semestre de 2015 a également été constatée l'amplification du trafic de correspondance vers des destinations américaines et internationales. La croissance du trafic a été en partie atténuée par la diminution du trafic vers les marchés liés au pétrole.
- 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 3,0 % du rendement unitaire, qui rend compte de l'incidence du relèvement de la capacité à l'échelle de l'industrie et de la concurrence au chapitre de la tarification, de la proportion accrue des flux de passagers issus des lignes internationales et transfrontalières à rendement moindre au soutien de la stratégie d'expansion internationale, la proportion accrue du trafic en classe Économique, outre le fléchissement du trafic vers les marchés liés au pétrole. Ce recul du rendement unitaire a été en partie contrebalancé par l'incidence favorable du change de 14 M\$.

Les PPSMO liés aux lignes intérieures ont baissé de 2,0 % en raison de la contraction du rendement, alors que le coefficient d'occupation s'est amélioré de 0,8 point de pourcentage.

### Augmentation de 11,8 % des produits passages transfrontaliers par rapport au premier semestre de 2014

Au premier semestre de 2015, en raison d'une amplification de 14,9 % de la capacité, les produits passages transfrontaliers se sont établis à 1 359 M\$, en hausse de 143 M\$ (+11,8 %) par rapport au premier semestre de 2014.

Au premier semestre de 2015, la croissance de 11,8 % de la capacité sur le marché transfrontalier a rendu compte de la progression de la capacité sur toutes les principales lignes transfrontalières, à l'exception de certaines lignes à longue distance au départ de l'Ouest du Canada à destination des États-Unis et de certaines lignes reliant l'Est du Canada aux États-Unis.

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

- La progression de 15,4 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur l'ensemble des principales lignes transfrontalières avec les États-Unis, à l'exception de certaines lignes au départ de l'Est du Canada à destination des États-Unis. L'accroissement du trafic en glissement annuel est attribuable à la forte demande passagers à l'égard des lignes entre le Canada et les États-Unis, ainsi qu'à l'augmentation des flux de passagers en provenance des États-Unis entre lignes internationales, au soutien de la stratégie d'expansion internationale d'Air Canada.
- Le recul de 3,2 % du rendement unitaire, qui rendait compte de l'augmentation de 2,9 % de la longueur d'étape moyenne, facteur qui a comprimé de 1,6 point de pourcentage le rendement unitaire des services transfrontaliers; outre la croissance des services long-courriers vers les marchés des voyages d'agrément du fait, au premier chef, des services à moindres coûts 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 37 M\$.

Les PPSMO liés aux lignes transfrontalières ont reculé de 2,8 % du fait du fléchissement du rendement unitaire alors que le coefficient d'occupation a progressé de 0,4 point de pourcentage.

### Augmentation de 8,2 % des produits passages transatlantiques par rapport au premier semestre de 2014

Au premier semestre de 2015, en raison de l'accroissement de 11,0 % de la capacité, les produits passages transatlantiques se sont établis à 1 176 M\$, en hausse de 88 M\$ (+8,2 %) par rapport au premier semestre de 2014.

Au premier semestre de 2015, la capacité sur les lignes transatlantiques a progressé de 11,0 %, l'ensemble des principales lignes transatlantiques affichant un relèvement de la capacité, à l'exception du service vers l'Allemagne, où la capacité a diminué en glissement annuel.

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

- L'amplification de 13,2 % du trafic, du fait de la progression du trafic sur l'ensemble des principales lignes transatlantiques, à l'exception des lignes vers l'Allemagne, où la capacité a diminué en glissement annuel. La croissance du trafic au premier semestre de 2015 tenait compte de l'amplification 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 4,4 % du rendement unitaire, qui traduit les facteurs suivants :
  - l'incidence de l'amplification de la capacité à l'échelle de l'industrie et de la concurrence au chapitre de la tarification sur toutes les principales lignes transatlantiques;
  - l'incidence d'une proportion accrue de sièges sur les marchés des voyages d'agrément à longue distance (à rendement moindre).

Cette contraction du rendement a été en partie neutralisée par l'incidence favorable du change de 17 M\$.

Les PPSMO liés aux lignes transatlantiques ont fléchi de 2,5 % du fait principalement de la baisse du rendement unitaire alors que le coefficient d'occupation a progressé de 1,6 point de pourcentage.

#### **Augmentation de 0,5 % des produits passages transpacifiques par rapport au premier semestre de 2014**

Au premier semestre de 2015, en raison de l'accroissement de 10,7 % de la capacité, les produits passages transpacifiques se sont établis à 800 M\$, en hausse de 4 M\$ (+0,5 %) par rapport au premier semestre de 2014.

Au premier semestre de 2015, le relèvement de 10,7 % de la capacité sur les lignes transpacifiques traduit l'amplification de la capacité de toutes les principales lignes transpacifiques.

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

- L'amplification de 10,7 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur l'ensemble des principales lignes transpacifiques.
- Le recul de 7,3 % du rendement unitaire, qui traduit essentiellement la réduction marquée des suppléments des transporteurs étant donné le fléchissement des prix du carburant, en particulier là où ces suppléments sont réglementés, comme au Japon, à Hong Kong et en Corée, outre 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. Cette baisse du rendement a été en partie atténuée par l'incidence favorable du change de 22 M\$.

La diminution de 9,1 % des PPSMO tient à la décroissance du rendement unitaire et, dans une mesure moindre, à la régression de 1,7 point de pourcentage du coefficient d'occupation.

#### **Diminution de 5,3 % des autres produits passages par rapport au premier semestre de 2014**

Au premier semestre de 2015, en raison du relèvement de 11,9 % de la capacité, les produits passages de 460 M\$ tirés des « autres lignes » (au départ et à destination des Antilles, du Mexique, ainsi que de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud) ont crû de 23 M\$ (+5,3 %) par rapport au premier semestre de 2014.

Au premier semestre de 2015, l'augmentation de 11,9 % de la capacité rend compte de l'amplification de la capacité sur toutes les principales autres lignes.

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

- L'augmentation globale de 11,2 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur toutes les principales autres lignes. 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 semestre 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 5,7 % du rendement unitaire, qui rend compte de la concurrence au chapitre de la tarification, de la réduction des suppléments des transporteurs étant donné le fléchissement des prix du carburant, outre la croissance proportionnellement supérieure des flux de trafic transfrontalier avec les États-Unis (à rendement moindre) à destination de l'Amérique du Sud. Qui plus est, le rendement unitaire des services vers l'Amérique du Sud a été touché par l'interruption du service sur le Venezuela en 2014. Ce recul du rendement unitaire a été en partie contrebalancé par l'incidence favorable du change de 9 M\$.

Dans l'ensemble, les PPSMO ont baissé de 6,3 % en raison de la régression du rendement unitaire et, dans une mesure nettement moindre, par le recul de 0,5 point de pourcentage du coefficient d'occupation.

### Augmentation de 4,5 % des produits fret par rapport au premier semestre de 2014

Au premier semestre de 2015, les produits de 252 M\$ tirés du transport de fret ont progressé de 11 M\$ (+4,5 %) par rapport au premier semestre de 2014.

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

Produits fret	Premier semestre 2015 (en M\$)	Premier semestre 2014 (en M\$)	Variation (en M\$)
Lignes intérieures	34	31	3
Lignes transfrontalières	12	10	2
Lignes transatlantiques	95	94	1
Lignes transpacifiques	93	89	4
Autres	18	17	1
<b>Réseau</b>	<b>252</b>	<b>241</b>	<b>11</b>

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

Premier semestre 2015 par rapport au premier semestre 2014	Produits fret Variation (en %)	Capacité (TME) Variation (en %)	Produits / TME Variation (en %)	Trafic (TMP) Variation (en %)	Rendement / TMP Variation (en %)
Lignes intérieures	10,2	6,5	3,5	23,3	(10,6)
Lignes transfrontalières	18,8	37,7	(13,8)	40,6	(15,5)
Lignes transatlantiques	1,8	9,6	(7,1)	5,5	(3,5)
Lignes transpacifiques	4,1	9,5	(5,0)	(9,2)	14,6
Autres	3,5	23,8	(16,3)	(3,1)	6,8
<b>Réseau</b>	<b>4,5</b>	<b>12,4</b>	<b>(7,0)</b>	<b>0,7</b>	<b>3,8</b>

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

- L'amplification de 3,8 % du trafic, qui rend compte de la croissance du rendement sur le marché transpacifique et des autres marchés en partie contrebalancée par le recul du rendement sur les lignes intérieures, les lignes transfrontalières et les lignes transatlantiques. L'incidence favorable du change et la forte demande en provenance d'Asie, en particulier durant les quatre premiers mois de 2015, sont les principales facteurs expliquant la croissance du rendement unitaire en glissement annuel, laquelle a été largement contrebalancée par l'incidence du relèvement de la capacité à l'échelle de l'industrie et de la concurrence au chapitre de la tarification sur les lignes intérieures, les lignes transfrontalières et les lignes transatlantiques.
- La hausse de 0,7 % du trafic, qui rend compte essentiellement de l'amplification du trafic sur les lignes intérieures, les lignes transfrontalières et les lignes transatlantiques, en partie atténuée par le recul du trafic sur les lignes transpacifiques et les autres lignes. La croissance globale du trafic est principalement attribuable au relèvement de la capacité, à l'accroissement de certaines parts de marché à l'égard des lignes au départ de l'Amérique du Nord vers l'Europe et des services reliant l'Amérique du Nord et l'Europe. Les lignes transpacifiques se sont ressenties défavorablement des restrictions visant le chargement imposées sur certaines lignes clés comme Sydney et Hong Kong, alors que le service vers l'Amérique du Sud a été touché par le fléchissement de la demande à l'égard du transport de fret.

### Baisse de 2 % des autres produits par rapport au premier semestre de 2014

Au premier semestre de 2015, les autres produits se sont chiffrés à 543 M\$, en baisse de 13 M\$ (-2 %) par rapport au premier semestre de 2014, en raison principalement de l'incidence du nouveau CAC de Jazz, qui a pris effet le 1<sup>er</sup> janvier 2015, contrat aux termes duquel certains coûts liés à des services que fournit Air Canada, comme les services d'escala, 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 pour la plupart contrebalancées par l'augmentation des produits tirés de la portion terrestre de forfaits voyages à Vacances Air Canada, du fait surtout de la hausse des volumes passagers et de la croissance des frais liés aux passagers.

### Baisse de 9,2 % des CESMO et baisse de 0,5 % des CESMO ajustées par rapport au premier semestre de 2014

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

(en cents par SMO)	Premiers semestres		Variation	
	2015	2014	cents	%
Carburant avions	3,22	4,63	(1,41)	(30,5)
Charges liées aux transporteurs régionaux				
Carburant avions	0,48	0,71	(0,23)	(32,4)
Autres	2,50	2,54	(0,04)	(1,6)
Salaires	2,25	2,36	(0,11)	(4,7)
Charges sociales	0,71	0,74	(0,03)	(4,1)
Redevances aéroportuaires et de navigation	1,00	1,05	(0,05)	(4,8)
Maintenance avions	0,98	0,95	0,03	3,2
Frais de vente et de distribution	0,80	0,83	(0,03)	(3,6)
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	0,86	0,72	0,14	19,4
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	0,69	0,70	(0,01)	(1,4)
Locations avions	0,43	0,43	-	-
Restauration et fournitures connexes	0,37	0,40	(0,03)	(7,5)
Communications et technologies de l'information	0,28	0,28	-	-
Autres	1,39	1,24	0,15	12,1
<b>CESMO</b>	<b>15,96</b>	<b>17,58</b>	<b>(1,62)</b>	<b>(9,2)</b>
<b>Retrancher :</b>				
Charge de carburant avions <sup>1)</sup> , coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et éléments exceptionnels <sup>2), 3)</sup>	(4,36)	(5,92)	1,56	26,4
<b>CESMO ajustées<sup>4)</sup></b>	<b>11,60</b>	<b>11,66</b>	<b>(0,06)</b>	<b>(0,5)</b>

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

2) Au deuxième trimestre de 2015, Air Canada a inscrit des pertes de valeur de 14 M\$ relativement à la cession prévue de deux appareils A340-300 d'Airbus au second semestre de 2015 (aucun n'étant exploité par Air Canada).

3) Au deuxième trimestre de 2015, Air Canada a comptabilisé des ajustements favorables de 23 M\$ visant la charge d'impôt. Au deuxième trimestre de 2014, Air Canada a comptabilisé des ajustements favorables de 41 M\$ visant la charge d'impôt.

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

### Baisse de 1 % des charges d'exploitation par rapport au premier semestre de 2014

Au premier semestre de 2015, en raison du relèvement de 9,3 % de la capacité, Air Canada a inscrit des charges d'exploitation de 6 140 M\$, soit une baisse de 47 M\$ (-1 %) par rapport au premier semestre de 2014.

La variation des charges d'exploitation par rapport au premier semestre de 2014 s'explique notamment par le facteur suivant :

- La baisse des prix du carburant, qui est responsable d'un recul de 726 M\$ de la charge de carburant avions.

Cette diminution a été largement contrebalancée par les facteurs suivants :

- L'incidence du relèvement de 9,3 % de la capacité.
- L'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation libellées en devises (principalement en dollars américains), qui a accru les charges d'exploitation d'environ 269 M\$ (dont une tranche de 145 M\$ se rapporte à la charge de carburant avions et un total de 124 M\$ a trait aux charges d'exploitation non liées au carburant).
- Des pertes de valeur de 14 M\$ relativement à la cession prévue de deux appareils A340-300 d'Airbus (aucun n'étant exploité par Air Canada), alors qu'aucune perte de valeur analogue n'avait été inscrite au premier semestre de 2014.
- Des ajustements favorables de 23 M\$ visant la charge d'impôt en regard d'ajustements favorables de 41 M\$ au premier semestre de 2014.

### Baisse de 24 % de la charge de carburant avions par rapport au premier semestre de 2014

Au premier semestre de 2015, la charge de carburant s'est chiffrée à 1 240 M\$, en baisse de 388 M\$ (-24 %) par rapport au premier semestre de 2014.

La charge de carburant avions, notamment la charge de carburant liée aux activités des transporteurs régionaux, s'est élevée à 1 423 M\$ pour le premier semestre de 2015, en baisse de 457 M\$ (-24 %) par rapport au premier semestre de 2014. Cette baisse de la charge de carburant avions au premier semestre de 2015 s'explique par le fléchissement marqué du cours du carburéacteur en glissement annuel, responsable d'une diminution de 726 M\$ de la charge de carburant. Cette baisse a été en partie contrebalancée par l'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain en regard du premier semestre de 2014, responsable d'une augmentation de 145 M\$, outre l'amplification du volume de litres de carburant consommé, responsable d'une hausse de 124 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 semestres		Variation	
	2015	2014	\$	%
<b>Charge de carburant avions selon les PCGR</b>	<b>1 240 \$</b>	<b>1 628 \$</b>	<b>(388) \$</b>	<b>(24)</b>
Ajouter : Charge de carburant avions liée aux activités des transporteurs régionaux	183	252	(69)	(27)
<b>Total de la charge de carburant avions</b>	<b>1 423 \$</b>	<b>1 880 \$</b>	<b>(457) \$</b>	<b>(24)</b>
Ajouter : Montant net des décaissements au comptant relativement à des dérivés liés au carburant <sup>1)</sup>	22	1	21	2 100
<b>Coût économique du carburant – hors PCGR<sup>2)</sup></b>	<b>1 445 \$</b>	<b>1 881 \$</b>	<b>(436) \$</b>	<b>(23)</b>
<b>Consommation de carburant (en milliers de litres)</b>	<b>2 152 997</b>	<b>2 020 876</b>	<b>132 121</b>	<b>6,5</b>
<b>Prix du litre de carburant (en cents) – selon les PCGR</b>	<b>66,1</b>	<b>93,0</b>	<b>(26,9)</b>	<b>(29,0)</b>
<b>Coût économique du litre de carburant (en cents) – hors PCGR<sup>2)</sup></b>	<b>67,1</b>	<b>93,1</b>	<b>(26,0)</b>	<b>(27,9)</b>

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

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

### Hausse de 1 M\$ des charges liées aux transporteurs régionaux par rapport au premier semestre de 2014

Au premier semestre de 2015, les charges liées aux transporteurs régionaux se sont établies à 1 146 M\$, en hausse de 1 M\$ par rapport au premier semestre de 2014, du fait principalement de la hausse des tarifs en glissement annuel et, dans une mesure moindre, de l'incidence défavorable du change. Ces augmentations ont été largement contrebalancées par le recul de la charge de carburant avions.

Le tableau qui suit présente la ventilation des charges liées aux transporteurs régionaux :

(en millions de dollars canadiens)	Premiers semestres		Variation	
	2015	2014	\$	%
Frais d'achat de capacité	576 \$	575 \$	1 \$	-
Carburant avions	183	252	(69)	(27)
Redevances aéroportuaires et de navigation	135	134	1	1
Frais de vente et de distribution	66	55	11	20
Autres charges d'exploitation	186	129	57	44
<b>Total des charges liées aux transporteurs régionaux</b>	<b>1 146 \$</b>	<b>1 145 \$</b>	<b>1 \$</b>	<b>-</b>

### Salaires et charges sociales de 1 136 M\$ au premier semestre de 2015, en hausse de 44 M\$ (+4 %) par rapport au premier semestre de 2014

Au premier semestre de 2015, les salaires totalisent 864 M\$, en hausse de 34 M\$ (+4 %) par rapport au premier semestre de 2014, du fait principalement de l'augmentation des charges comptabilisées au titre du programme annuel de participation aux bénéfices des employés, de la majoration du salaire moyen et d'un paiement forfaitaire de 9 M\$ versé aux quelques 4 000 agents – Ventes et Service clientèle, qui sont représentés par Unifor, au titre des augmentations de salaire annuelles.

Au premier semestre de 2015, les charges sociales se sont chiffrées à 272 M\$, en hausse de 10 M\$ (+4 %) par rapport au premier semestre 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, facteur largement compensé par l'incidence favorable de 19 M\$ relativement aux modifications aux régimes de santé postérieurs au départ à la retraite aux États-Unis.

### Augmentation de 5 % des redevances aéroportuaires et de navigation par rapport au premier semestre de 2014

Au premier semestre de 2015, les redevances aéroportuaires et de navigation se sont chiffrées à 386 M\$, en hausse de 17 M\$ (+5 %) par rapport au premier semestre 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 en partie 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 14 % des charges de maintenance avions par rapport au premier semestre de 2014

Au premier semestre de 2015, les charges de maintenance avions se sont chiffrées à 378 M\$, en hausse de 45 M\$ (+14 %) par rapport au premier semestre de 2014, en raison principalement de l'incidence défavorable du change de 45 M\$ et du calendrier des activités de maintenance des cellules et d'entretien des pièces par rapport au premier semestre 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 39 M\$ des charges de maintenance avions au premier semestre 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. Le calendrier des activités d'entretien moteur a également contrebalancé en partie la hausse des charges de maintenance avions en glissement annuel.

### Augmentation de 5 % des frais de vente et de distribution par rapport au premier semestre de 2014

Au premier semestre de 2015, les frais de vente et de distribution se sont chiffrés à 306 M\$, en hausse de 15 M\$ (+5 %) par rapport au premier semestre de 2014, du fait de la croissance de 5,3 % des produits passages. Cette augmentation est attribuable essentiellement à l'incidence de l'amplification du volume de vente de billets provenant des fournisseurs du SMD, à l'effet défavorable du change et à la hausse des frais de traitement par carte de crédit, laquelle concordait avec la croissance des ventes et des produits. Ces hausses ont été en partie contrebalancées par l'incidence des tarifs de distribution plus favorables négociés en 2015.

### Hausse de 30 % de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur par rapport au premier semestre de 2014

Au premier semestre de 2015, la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur s'est chiffrée à 330 M\$, en hausse de 76 M\$ (+30 %) par rapport au premier semestre de 2014, en grande partie du fait de l'intégration de nouveaux appareils 787 de Boeing au parc aérien principal d'Air Canada. En outre, au premier semestre de 2015, Air Canada a inscrit des pertes de valeur de 14 M\$ relativement à la cession prévue de deux appareils A340-300 d'Airbus au second semestre de 2015 (aucun n'étant exploité par Air Canada), alors qu'aucune perte analogue n'avait été inscrite au premier semestre de 2014.

### Hausse de 7 % des coûts liés à la portion terrestre des forfaits par rapport au premier semestre de 2014

Au premier semestre de 2015, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada se sont chiffrés à 265 M\$, en hausse de 18 M\$ (+7 %) par rapport au premier semestre de 2014, du fait en grande partie de l'incidence défavorable du change et de l'effet de l'amplification des volumes passagers au premier trimestre de 2015.

### Hausse de 9 % des coûts de location avions par rapport au premier semestre de 2014

Au premier semestre de 2015, les coûts de location avions se sont élevés à 166 M\$, en hausse de 14 M\$ (+9 %) par rapport au premier semestre de 2014, en raison principalement de l'incidence défavorable du change et, dans une mesure moindre, de l'augmentation de contrats de location d'appareils en prévision du remplacement de 20 des appareils 190 d'Embraer de la compagnie aérienne à la fin de 2015 et au premier semestre de 2016. Ces augmentations ont été en partie compensées par l'effet favorable de la baisse des tarifs au renouvellement de contrats de location.

### Augmentation de 23 % des autres charges par rapport au premier semestre de 2014

Au premier semestre de 2015, les autres charges se sont chiffrées à 536 M\$, en hausse de 99 M\$ (+23 %) par rapport au premier semestre de 2014, en raison de la croissance de 9,3 % de la capacité, de l'accroissement des frais de publicité et de promotion, attribuable surtout à l'expansion du réseau international de la compagnie aérienne, de la hausse des coûts liés aux passagers touchés par des irrégularités, en raison principalement de l'amplification des volumes passagers, outre l'incidence défavorable du change. Au premier semestre de 2015, Air Canada a comptabilisé des ajustements favorables de 23 M\$ relativement à la charge d'impôts, en regard d'ajustements de 41 M\$ au premier semestre de 2014 (imputés aux autres frais résiduels). La hausse des charges liées aux services d'escale est imputable à la stratégie d'Air Canada en matière d'expansion internationale et à 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 semestres		Variation	
	2015	2014	\$	%
Services d'escale	109 \$	89 \$	20 \$	22
Location et entretien d'immeubles	72	72	-	-
Frais d'équipages	71	67	4	6
Frais et services divers	66	58	8	14
Autres frais résiduels	218	151	67	44
<b>Total des autres charges</b>	<b>536 \$</b>	<b>437 \$</b>	<b>99 \$</b>	<b>23</b>

## Charges autres que d'exploitation de 536 M\$ au premier semestre de 2015 contre 301 M\$ au premier semestre 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 semestres		Variation
	2015	2014	\$
Perte de change	(352) \$	(121) \$	(231) \$
Produits d'intérêts	21	18	3
Charges d'intérêts	(184)	(158)	(26)
Intérêts incorporés	30	15	15
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(50)	(68)	18
Dérivés liés au carburant et autres dérivés	6	21	(15)
Autres	(7)	(8)	1
<b>Total des charges autres que d'exploitation</b>	<b>(536) \$</b>	<b>(301) \$</b>	<b>(235) \$</b>

La variation des charges autres que d'exploitation par rapport au premier semestre 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 352 M\$ au premier semestre de 2015, contre une perte de change de 121 M\$ au premier semestre de 2014. La perte de change du premier semestre de 2015 est surtout attribuable à la dépréciation du dollar canadien au 30 juin 2015, comparativement au 31 décembre 2014. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 30 juin 2015 était de 1,2490 \$ CA, tandis qu'il était de 1,1601 \$ CA le 31 décembre 2014. Cette perte a été contrebalancée en partie par les profits de 41 M\$ à l'égard de dérivés de change et les soldes de trésorerie et de placements à court terme de 59 M\$. La perte de change au premier semestre 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 premier trimestre de 2015. Au 30 juin 2015, le montant en dollars canadiens des fonds détenus au Venezuela était symbolique.
- L'augmentation de 26 M\$ de la charge d'intérêts, en raison principalement des nouveaux emprunts, de la commission d'attente au titre du financement au moyen de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel à l'égard d'appareils qui ne sont pas encore livrés et de l'incidence de la dépréciation du dollar canadien sur les emprunts libellés en dollars américains. Cette augmentation a été en majeure partie neutralisée par l'accroissement des intérêts incorporés de 15 M\$, du fait essentiellement de la commission d'attente susmentionnée.
- La baisse de 18 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 6 M\$ au premier semestre de 2015, contre des profits de 21 M\$ découlant de dérivés liés au carburant et d'autres instruments dérivés au premier semestre de 2014. Se reporter à la rubrique 9, *Instruments financiers et gestion du risque*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

## 6. PARC AÉRIEN

### Parc aérien principal et Air Canada rouge

Le tableau qui suit présente le nombre d'appareils composant le parc en exploitation d'Air Canada au 30 juin 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.

	Réel			Projeté					
	31 décembre 2014	Modifications apportées pour le premier semestre de 2015	30 juin 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
<b>Parc aérien principal</b>									
<b>Gros-porteur</b>									
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	(4)	17	-	17	(2)	15	(5)	10
A330-300 d'Airbus	8	-	8	-	8	-	8	-	8
<b>Moyen-porteur</b>									
737 MAX de Boeing	-	-	-	-	-	-	-	2	2
A321 d'Airbus	10	3	13	1	14	1	15	-	15
A320 d'Airbus	41	1	42	-	42	-	42	-	42
A319 d'Airbus	18	-	18	-	18	-	18	-	18
190 d'Embraer	45	-	45	(13)	32	(7)	25	-	25
<b>Total – parc aérien principal</b>	<b>172</b>	<b>2</b>	<b>174</b>	<b>(9)</b>	<b>165</b>	<b>4</b>	<b>169</b>	<b>6</b>	<b>175</b>
<b>Air Canada rouge</b>									
<b>Gros-porteur</b>									
767-300ER de Boeing	8	6	14	1	15	4	19	6	25
<b>Moyen-porteur</b>									
A321 d'Airbus	-	-	-	4	4	1	5	-	5
A319 d'Airbus	20	-	20	-	20	-	20	-	20
<b>Total – Air Canada rouge</b>	<b>28</b>	<b>6</b>	<b>34</b>	<b>5</b>	<b>39</b>	<b>5</b>	<b>44</b>	<b>6</b>	<b>50</b>
<b>Total gros-porteurs</b>	<b>66</b>	<b>4</b>	<b>70</b>	<b>4</b>	<b>74</b>	<b>14</b>	<b>88</b>	<b>10</b>	<b>98</b>
<b>Total moyens-porteurs</b>	<b>134</b>	<b>4</b>	<b>138</b>	<b>(8)</b>	<b>130</b>	<b>(5)</b>	<b>125</b>	<b>2</b>	<b>127</b>
<b>Total parc aérien principal et Air Canada rouge</b>	<b>200</b>	<b>8</b>	<b>208</b>	<b>(4)</b>	<b>204</b>	<b>9</b>	<b>213</b>	<b>12</b>	<b>225</b>

**Air Canada Express**

Le tableau qui suit présente, au 30 juin 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 30 juin 2015			
	Jazz	Sky Regional	Autres	Total
175 d'Embraer	-	15	-	15
CRJ-100/200 de Bombardier	24	-	6	30
CRJ-705 de Bombardier	16	-	-	16
Dash 8-100 de Bombardier	33	-	-	33
Dash 8-300 de Bombardier	26	-	-	26
Dash 8-Q400 de Bombardier	21	5	-	26
1900 de Beech	-	-	17	17
<b>Total – Air Canada Express</b>	<b>120</b>	<b>20</b>	<b>23</b>	<b>163</b>

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-100/200 de Bombardier	18	-	6	24
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
<b>Total – Air Canada Express</b>	<b>114</b>	<b>20</b>	<b>23</b>	<b>157</b>

Au soutien de sa stratégie d'expansion internationale, Air Canada a conclu des contrats de location visant cinq appareils 175 d'Embraer. Les appareils devraient être intégrés au parc en exploitation d'Air Canada Express au deuxième trimestre de 2016.



## 7. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL

### 7.1. Liquidité

Air Canada gère ses besoins de liquidité grâce à diverses stratégies, notamment en s'efforçant 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 7.6, 7.7 et 7.8 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\$. Ce solde minimum de liquidités a été établi conformément à la stratégie de gestion du risque de liquidité d'Air Canada. Au 30 juin 2015, les liquidités non soumises à restrictions s'élevaient à 3 283 M\$ (constituées de trésorerie et de placements à court terme de 3 021 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 262 M\$), en regard de liquidités non soumises à restrictions de 2 954 M\$ (constituées de trésorerie et de placements à court terme de 2 615 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 339 M\$) au 30 juin 2014.

### 7.2. Situation financière

Le tableau ci-après présente l'état résumé consolidé de la situation financière d'Air Canada au 30 juin 2015 et au 31 décembre 2014.

(en millions de dollars canadiens)	30 juin 2015	31 décembre 2014	Variation (en \$)
<b>Actif</b>			
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	3 021 \$	2 275 \$	746 \$
Autres actifs courants	1 272	1 203	69
<b>Actif courant</b>	<b>4 293</b>	<b>3 478</b>	<b>815</b>
Immobilisations corporelles	6 277	5 998	279
Régimes de retraite	623	-	623
Immobilisations incorporelles	308	305	3
Goodwill	311	311	-
Dépôts et autres actifs	562	556	6
<b>Total de l'actif</b>	<b>12 374 \$</b>	<b>10 648 \$</b>	<b>1 726 \$</b>
<b>Passif</b>			
Passif courant	4 346 \$	3 537 \$	809 \$
Dette à long terme et contrats de location-financement	5 093	4 732	361
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	2 209	2 403	(194)
Provisions liées à la maintenance	831	796	35
Autres passifs non courants	283	313	(30)
<b>Total du passif</b>	<b>12 762</b>	<b>11 781</b>	<b>981</b>
<b>Total des capitaux propres</b>	<b>(388)</b>	<b>(1 133)</b>	<b>745</b>
<b>Total du passif et des capitaux propres</b>	<b>12 374 \$</b>	<b>10 648 \$</b>	<b>1 726 \$</b>

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

Au 30 juin 2015, les immobilisations corporelles se chiffraient à 6 277 M\$, soit 279 M\$ de plus qu'au 31 décembre 2014. L'augmentation des immobilisations corporelles résulte surtout des achats d'immobilisations corporelles de 598 M\$ au cours du premier semestre de 2015, en partie compensés par l'effet de la dotation aux amortissements de 319 M\$. Les achats d'immobilisations corporelles comprenaient des achats d'équipement de vol de 303 M\$, montant qui visait deux appareils 787-8 livrés au premier semestre de 2015, des acomptes de 139 M\$ sur les futures livraisons d'appareils ainsi que des charges de maintenance immobilisées de 98 M\$.

Certains régimes de retraite présentent désormais des positions d'actif net. Par conséquent, ces régimes doivent être présentés à titre d'actif au titre des régimes de retraite dans l'état consolidé de la situation financière. Au 30 juin 2015, le montant net du passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel s'élève à 1 586 M\$ (soit le passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel de 2 209 M\$ déduction faite de l'actif au titre des régimes de retraite de 623 M\$), en baisse de 817 M\$ par rapport au 31 décembre 2014, principalement en raison de l'excellent rendement et de la hausse des taux d'actualisation prescrits pour calculer les obligations de capitalisation des régimes de retraite au 30 juin 2015 par rapport au 31 décembre 2014. Des cotisations de 174 M\$ ont été versées au titre de la capitalisation des régimes de retraite au premier semestre de 2015. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 7.7, *Obligations de capitalisation des régimes de retraite*, du présent rapport de gestion.

### 7.3. Dette nette ajustée

Le tableau ci-après présente les soldes de la dette nette ajustée d'Air Canada au 30 juin 2015 et au 31 décembre 2014.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	30 juin 2015	31 décembre 2014	Variation (en \$)
Total de la dette à long terme et des contrats de location-financement	5 093 \$	4 732 \$	361 \$
Partie courante de la dette à long terme et des contrats de location-financement	528	484	44
Total de la dette à long terme et des contrats de location-financement, y compris la partie courante	5 621	5 216	405
Moins trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	(3 021)	(2 275)	(746)
<b>Dette nette</b>	<b>2 600 \$</b>	<b>2 941 \$</b>	<b>(341) \$</b>
Contrats de location simple immobilisés <sup>1)</sup>	2 296	2 191	105
<b>Dette nette ajustée</b>	<b>4 896 \$</b>	<b>5 132 \$</b>	<b>(236) \$</b>
<b>BAIIALA (12 derniers mois)</b>	<b>2 101 \$</b>	<b>1 671 \$</b>	<b>430 \$</b>
<b>Ratio dette nette ajustée-BAIIALA</b>	<b>2,3</b>	<b>3,1</b>	<b>(0,8) pt</b>

1) La dette nette ajustée est une mesure financière complémentaire aux 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 328 M\$ pour la période de 12 mois close le 30 juin 2015 et à 313 M\$ pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2014 (compte tenu des coûts de location avions liée aux activités des transporteurs régionaux).

Au 30 juin 2015, la dette à long terme, y compris la partie courante, et les contrats de location-financement se chiffraient à 5 621 M\$, en hausse de 405 M\$ par rapport au 31 décembre 2014. Cette augmentation est imputable principalement à l'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien au 30 juin 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 344 M\$. Au premier semestre de 2015, les nouveaux emprunts se sont élevés à 289 M\$ et les remboursements sur la dette se sont chiffrés à 262 M\$. Air Canada a pris livraison de deux appareils 787-8 de Boeing au premier semestre 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 7.8, *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 30 juin 2015, la dette nette ajustée s'établit à 4 896 M\$, en baisse de 236 M\$ par rapport au 31 décembre 2014, étant donné que l'augmentation des soldes de trésorerie et des placements à court terme a plus que contrebalancé la hausse de la dette à long terme et des contrats de location-financement.

Au 30 juin 2015, le ratio dette nette ajustée-BAILALA s'est établi à 2,3 alors qu'il était de 3,1 au 31 décembre 2014. L'amélioration de 0,8 point de pourcentage du ratio est attribuable à l'accroissement de 430 M\$ du BAILALA en glissement annuel et à la baisse de 236 M\$ de la dette nette ajustée comme il est mentionné plus haut.

Au 30 juin 2015, le coût moyen pondéré du capital (« CMPC ») d'Air Canada avant impôt s'établissait à environ 10,8 %. Le CMPC est une mesure établie par la direction, qui correspond au coût du capital, estimé à 22,4 %, et au coût moyen des emprunts et des contrats de location-financement, estimé à 5,5 %.

#### 7.4. Fonds de roulement

Le tableau ci-après fournit un complément d'information sur les soldes de fonds de roulement d'Air Canada au 30 juin 2015 et au 31 décembre 2014.

(en millions de dollars canadiens)	30 juin 2015	31 décembre 2014	Variation (en \$)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	3 021 \$	2 275 \$	746 \$
Créances clients	822	656	166
Autres actifs courants	450	547	(97)
<b>Total de l'actif courant</b>	<b>4 293 \$</b>	<b>3 478 \$</b>	<b>815 \$</b>
Dettes fournisseurs et charges à payer	1 423	1 259	164
Produits passages perçus d'avance	2 395	1 794	601
Partie courante de la dette à long terme et des contrats de location-financement	528	484	44
<b>Total du passif courant</b>	<b>4 346 \$</b>	<b>3 537 \$</b>	<b>809 \$</b>
<b>Fonds de roulement, montant net</b>	<b>(53) \$</b>	<b>(59) \$</b>	<b>6 \$</b>

Le montant net du fonds de roulement négatif de 53 M\$ au 30 juin 2015 représente une légère amélioration de 6 M\$ par rapport au 31 décembre 2014, laquelle est largement attribuable aux rentrées de trésorerie découlant du résultat d'exploitation positif au premier semestre de 2015, en grande partie contrebalancées par les dépenses d'investissement de 635 M\$ (ou 396 M\$, déduction faite du montant de financement prélevé à la livraison de deux appareils 787-8 de Boeing), outre les cotisations de 174 M\$ au titre de la capitalisation des régimes de retraite. L'accroissement des créances clients et des produits passages perçus d'avance tient à la croissance saisonnière de la demande à l'orée du troisième trimestre. La plupart des soldes du fonds de roulement augmentent au cours du premier semestre de l'exercice du fait de l'amplification saisonnière des produits passages perçus d'avance et du niveau d'activité à l'approche du troisième trimestre. Cet accroissement des créances clients et des produits passages perçus d'avance tient compte de l'effet de la croissance saisonnière des charges d'exploitation.

## 7.5. Flux de trésorerie consolidés

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

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2015	2014	Variation (en \$)	2015	2014	Variation (en \$)
<b>Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation</b>	<b>509 \$</b>	<b>386 \$</b>	<b>123 \$</b>	<b>1 317 \$</b>	<b>730 \$</b>	<b>587 \$</b>
Produits des emprunts	7	626	(619)	289	784	(495)
Réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement	(147)	(348)	201	(262)	(390)	128
Distributions liées aux entités ad hoc au titre de la location d'appareils	-	-	-	(9)	-	(9)
Émission d'actions ordinaires	2	-	2	3	-	3
Frais de financement	(7)	-	(7)	(22)	-	(22)
Autres	(1)	-	(1)	(1)	-	(1)
<b>Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement</b>	<b>(146)</b>	<b>278</b>	<b>(424)</b>	<b>(2)</b>	<b>394</b>	<b>(396)</b>
Placements à court terme	(139)	(264)	125	(290)	(294)	4
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(210)	(422)	212	(635)	(732)	97
Produit de la vente d'actifs	9	1	8	10	3	7
Autres	19	7	12	16	10	6
<b>Flux de trésorerie nets liés aux activités d'investissement</b>	<b>(321)</b>	<b>(678)</b>	<b>357</b>	<b>(899)</b>	<b>(1 013)</b>	<b>114</b>
<b>Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b>	<b>42</b>	<b>(14)</b>	<b>56</b>	<b>416</b>	<b>111</b>	<b>305</b>
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	1 035	875	160	661	750	(89)
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période</b>	<b>1 077 \$</b>	<b>861 \$</b>	<b>216 \$</b>	<b>1 077 \$</b>	<b>861 \$</b>	<b>216 \$</b>

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

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2015	2014	Variation (en \$)	2015	2014	Variation (en \$)
<b>Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation</b>	<b>509 \$</b>	<b>386 \$</b>	<b>123 \$</b>	<b>1 317 \$</b>	<b>730 \$</b>	<b>587 \$</b>
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(210)	(422)	212	(635)	(732)	97
<b>Flux de trésorerie disponibles<sup>1)</sup></b>	<b>299 \$</b>	<b>(36) \$</b>	<b>335 \$</b>	<b>682 \$</b>	<b>(2) \$</b>	<b>684 \$</b>

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 deuxième trimestre de 2015, les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation se sont établis à 509 M\$, soit une amélioration de 123 M\$ par rapport au deuxième trimestre de 2014. Cette hausse des flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation est principalement attribuable à la progression du bénéfice d'exploitation. Les flux de trésorerie disponibles ont progressé de 335 M\$ au deuxième trimestre de 2015 par rapport à la période correspondante de 2014, facteur qui rend compte de la hausse du bénéfice d'exploitation et de la baisse des dépenses d'investissement en regard du deuxième trimestre de 2014.

Au premier semestre de 2015, les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation se sont établis à 1 317 M\$, soit une amélioration de 587 M\$ par rapport au premier semestre de 2014, principalement du fait de la progression du bénéfice d'exploitation et de 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 684 M\$ au premier semestre de 2015 par rapport à la période correspondante de 2014.

### Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement

Le produit tiré des emprunts s'est chiffré à 7 M\$ au deuxième trimestre de 2015 et à 289 M\$ au premier semestre de 2015. Au deuxième trimestre et au premier semestre de 2015, la réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement s'élevait à 147 M\$ et à 262 M\$, respectivement. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 7.3, *Dette nette ajustée*, du présent rapport de gestion et à la rubrique 7.6, *Dépenses d'investissement et contrats de financement connexes*, ci-après pour un complément d'information relativement aux activités de financement d'Air Canada.

## 7.6. Dépenses d'investissement et contrats de financement connexes

### Appareils et financement connexe

#### 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 7.8, *Obligations contractuelles*, du présent rapport de gestion.

#### Boeing

Au 30 juin 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 Air Canada d'acheter du matériel volant à des modalités déterminées au préalable en ce qui a trait aux prix et aux livraisons) ainsi que des droits d'achat visant 10 appareils 787 de Boeing (qui permettent à Air Canada d'acheter du matériel volant aux prix alors en vigueur).

Sous réserve de certaines conditions, 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 30 juin 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 30 juin 2015, Air Canada détenait 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 6 155 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 30 juin 2015, d'environ 8 551 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	752 \$	2 316 \$	1 755 \$	1 523 \$	1 147 \$	1 058 \$	8 551 \$
Dépenses projetées, planifiées, mais ne faisant pas l'objet d'un engagement	91	280	323	306	343	non disponible	non disponible
Activités de maintenance immobilisées projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement <sup>1)</sup>	137	215	130	129	129	non disponible	non disponible
<b>Total des dépenses projetées<sup>2)</sup></b>	<b>980 \$</b>	<b>2 811 \$</b>	<b>2 208 \$</b>	<b>1 958 \$</b>	<b>1 619 \$</b>	<b>non disponible</b>	<b>non disponible</b>

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 129 M\$ pour 2018 et 2019.

2) Les montants en dollars américains ont été convertis au cours du change de clôture en vigueur le 30 juin 2015, soit 1 \$ US pour 1,2490 \$ CA. Le coût global estimatif des appareils se base sur les prix de livraison, lesquels comprennent les augmentations estimatives ainsi que, le cas échéant, les intérêts pour report de livraison calculés sur le TIOL à 90 jours pour le dollar américain au 30 juin 2015.

## 7.7. Obligations de capitalisation des régimes de retraite

Air Canada propose à ses salariés plusieurs régimes de retraite, notamment des régimes de retraite à prestations définies, des régimes de retraite à cotisations définies, ainsi que des régimes d'avantages postérieurs à l'emploi et des régimes complémentaires de retraite. D'après les évaluations actuarielles effectuées au deuxième trimestre de 2015, les régimes de retraite agréés canadiens pris collectivement affichent un excédent de solvabilité de 660 M\$ au 1<sup>er</sup> janvier 2015.

Au deuxième trimestre de 2015, Air Canada a décidé de ne plus se prévaloir du *Règlement sur la capitalisation des régimes de pension d'Air Canada (2014)* (le « Règlement de 2014 »), en vigueur à ce moment. Comme l'indique la rubrique 9.7, *Obligations de capitalisation des régimes de retraite*, du rapport de gestion de 2014, le Règlement de 2014 est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2014. Sous son régime, Air Canada devait verser des cotisations de 200 M\$ par année, en moyenne, sur sept ans, au titre de son déficit de solvabilité. L'entente conclue avec le gouvernement du Canada relativement à ce règlement imposait plusieurs restrictions, notamment l'interdiction de verser des dividendes et de racheter des actions. Elle permettait toutefois à Air Canada de décider à tout moment de ne plus se prévaloir de ce règlement.

Les cotisations patronales aux régimes de retraite à prestations définies pour 2015 devraient totaliser 322 M\$, dont une tranche d'environ 96 M\$ représente les cotisations au titre du déficit de solvabilité, comparativement au montant de 200 M\$ qu'Air Canada aurait été tenue de verser aux termes du Règlement de 2014.

Au 30 juin 2015, une tranche approximative de 75 % des passifs au titre des régimes de retraite d'Air Canada était assortie de produits de placement à revenu fixe afin d'atténuer une tranche significative du risque de taux d'intérêt (taux d'actualisation). Air Canada pourrait continuer à augmenter la proportion de passifs au titre des régimes de retraite qui sont assortis de produits de placement à revenu fixe, sous réserve de la conjoncture du marché favorable.

Dans l'hypothèse où les régimes de retraite canadiens d'Air Canada affichent un excédent de solvabilité au 1<sup>er</sup> janvier 2016, 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	96 \$	7 \$	- \$	- \$	- \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice au titre des régimes agréés canadiens	145	144	143	141	139
Autres conventions de retraite <sup>1)</sup>	81	84	88	89	89
<b>Obligations projetées totales au titre de la capitalisation des régimes de retraite</b>	<b>322 \$</b>	<b>235 \$</b>	<b>231 \$</b>	<b>230 \$</b>	<b>228 \$</b>

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

## 7.8. 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 G\$ 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 30 juin 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 787-9 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	223 \$	426 \$	561 \$	583 \$	1 587 \$	2 045 \$	5 425 \$
Obligations liées aux contrats de location-financement	38	34	35	42	39	103	291
<b>Total des obligations liées au capital</b>	<b>261 \$</b>	<b>460 \$</b>	<b>596 \$</b>	<b>625 \$</b>	<b>1 626 \$</b>	<b>2 148 \$</b>	<b>5 716 \$</b>
<i>Intérêts</i>							
Obligations liées à la dette à long terme	138 \$	260 \$	260 \$	207 \$	178 \$	184 \$	1 227 \$
Obligations liées aux contrats de location-financement	13	23	19	16	12	29	112
<b>Total des obligations liées aux intérêts</b>	<b>151 \$</b>	<b>283 \$</b>	<b>279 \$</b>	<b>223 \$</b>	<b>190 \$</b>	<b>213 \$</b>	<b>1 339 \$</b>
<b>Total des obligations de paiement liées à la dette à long terme et aux contrats de location-financement</b>	<b>412 \$</b>	<b>743 \$</b>	<b>875 \$</b>	<b>848 \$</b>	<b>1 816 \$</b>	<b>2 361 \$</b>	<b>7 055 \$</b>
Obligations liées aux contrats de location simple	216 \$	395 \$	352 \$	307 \$	244 \$	372 \$	1 886 \$
Dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements	752 \$	2 316 \$	1 755 \$	1 523 \$	1 147 \$	1 058 \$	8 551 \$
<b>Total des obligations contractuelles<sup>1), 2)</sup></b>	<b>1 380 \$</b>	<b>3 454 \$</b>	<b>2 982 \$</b>	<b>2 678 \$</b>	<b>3 207 \$</b>	<b>3 791 \$</b>	<b>17 492 \$</b>
Financement au moyen de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel visant huit appareils 787 de Boeing (principal et intérêts)	24 \$	99 \$	106 \$	104 \$	102 \$	1 233 \$	1 668 \$
<b>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</b>	<b>1 404 \$</b>	<b>3 553 \$</b>	<b>3 088 \$</b>	<b>2 782 \$</b>	<b>3 309 \$</b>	<b>5 024 \$</b>	<b>19 160 \$</b>

1) Le total des obligations contractuelles ne comprend pas les engagements à l'égard des biens et services dont la Société a besoin dans le cours normal de ses activités. Il ne comprend pas non plus les passifs non courants autres que la dette à long terme et les obligations au titre de contrats de location-financement en raison 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, 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<sup>er</sup> janvier 2015.



## 7.9. Capital social

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

	30 juin 2015	31 décembre 2014
<b>Actions émises et en circulation</b>		
Actions à droit de vote variable	87 633 948	69 232 535
Actions à droit de vote	199 589 756	217 256 759
<b>Total des actions émises et en circulation</b>	<b>287 223 704</b>	<b>286 489 294</b>
<b>Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises</b>		
Options sur actions	9 931 386	10 002 975
<b>Total des actions pouvant être émises</b>	<b>9 931 386</b>	<b>10 002 975</b>
<b>Total des actions en circulation et pouvant être émises</b>	<b>297 165 090</b>	<b>296 492 269</b>

### Offre publique de rachat

En mai 2015, Air Canada a annoncé qu'elle avait été autorisée par la Bourse de Toronto (la « TSX ») à lancer une offre publique de rachat dans le cours normal des activités en vue de racheter, aux fins d'annulation, au plus 10 000 000 d'actions à droit de vote variable de catégorie A et d'actions à droit de vote de catégorie B (les « actions »), qui représentaient alors 3,49 % du nombre total d'actions émises et en circulation. L'offre publique de rachat s'étendra du 29 mai 2015 au 28 mai 2016 et les rachats seront effectués par l'intermédiaire de la TSX. Avant la clôture du deuxième trimestre de 2015, Air Canada avait acheté et annulé 100 000 actions payées en trésorerie au coût moyen de 13,80 \$ l'action.

## 8. RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS

Le tableau ci-après résume les résultats financiers trimestriels d'Air Canada pour les huit 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	
	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2
Produits passages	3 177	2 560	2 608	2 965	3 476	2 755	2 786	3 082
Produits fret	120	128	119	122	128	133	129	123
Autres	182	206	338	218	194	216	334	209
<b>Produits d'exploitation</b>	<b>3 479 \$</b>	<b>2 894 \$</b>	<b>3 065 \$</b>	<b>3 305 \$</b>	<b>3 798 \$</b>	<b>3 104 \$</b>	<b>3 249 \$</b>	<b>3 414 \$</b>
Carburant avions	877	713	793	835	939	680	592	648
Charges liées aux transporteurs régionaux								
Carburant avions	125	118	125	127	137	111	86	97
Autres	452	433	442	451	471	460	466	497
Salaires et charges sociales <sup>1)</sup>	554	540	557	535	549	590	568	568
Modifications des régimes d'avantages du personnel	-	(82)	-	-	-	-	-	-
Redevances aéroportuaires et de navigation	204	167	183	186	208	178	185	201
Maintenance avions	120	141	162	171	158	187	188	190
Frais de vente et de distribution	130	114	148	143	146	123	154	152
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur <sup>2)</sup>	124	144	126	128	142	130	153	177
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	52	66	170	77	56	74	181	84
Location avions	78	73	76	76	74	76	82	84
Restauration et fournitures connexes	76	67	66	74	84	70	62	80
Communications et technologies de l'information	48	44	52	47	49	51	57	52
Autres <sup>3)</sup>	223	221	227	210	259	268	275	261
<b>Charges d'exploitation</b>	<b>3 063</b>	<b>2 759</b>	<b>3 127</b>	<b>3 060</b>	<b>3 272</b>	<b>2 998</b>	<b>3 049</b>	<b>3 091</b>
<b>Bénéfice (perte) d'exploitation</b>	<b>416</b>	<b>135</b>	<b>(62)</b>	<b>245</b>	<b>526</b>	<b>106</b>	<b>200</b>	<b>323</b>
Profit (perte) de change	49	(55)	(161)	40	(71)	(115)	(408)	56
Produit d'intérêts	7	10	9	9	11	10	9	12
Charge d'intérêts <sup>4)</sup>	(174)	(73)	(77)	(81)	(81)	(83)	(90)	(94)
Intérêts incorporés	15	10	5	10	6	9	9	21
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(51)	(53)	(34)	(34)	(34)	(32)	(25)	(25)
Dérivés liés au carburant et autres dérivés	30	22	(15)	36	(31)	9	1	5
Autres	(1)	(2)	(6)	(2)	(3)	(4)	(5)	(2)
<b>Total des produits (charges) autres que d'exploitation</b>	<b>(125)</b>	<b>(141)</b>	<b>(279)</b>	<b>(22)</b>	<b>(203)</b>	<b>(206)</b>	<b>(509)</b>	<b>(27)</b>
Impôts sur le résultat	8	-	-	-	-	-	-	-
<b>Bénéfice net (perte nette)</b>	<b>299 \$</b>	<b>(6) \$</b>	<b>(341) \$</b>	<b>223 \$</b>	<b>323 \$</b>	<b>(100) \$</b>	<b>(309) \$</b>	<b>296 \$</b>
<b>Bénéfice net (perte nette) par action – dilué(e)</b>	<b>1,05 \$</b>	<b>(0,02) \$</b>	<b>(1,20) \$</b>	<b>0,75 \$</b>	<b>1,10 \$</b>	<b>(0,35) \$</b>	<b>(1,08) \$</b>	<b>1,00 \$</b>
<b>BAIIALA, compte non tenu des modifications des régimes d'avantages du personnel<sup>5)</sup></b>	<b>626 \$</b>	<b>277 \$</b>	<b>147 \$</b>	<b>456 \$</b>	<b>749 \$</b>	<b>319 \$</b>	<b>442 \$</b>	<b>591 \$</b>
<b>BAIIALA<sup>5)</sup></b>	<b>626 \$</b>	<b>359 \$</b>	<b>147 \$</b>	<b>456 \$</b>	<b>749 \$</b>	<b>319 \$</b>	<b>442 \$</b>	<b>591 \$</b>
<b>Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée)<sup>6)</sup></b>	<b>365 \$</b>	<b>3 \$</b>	<b>(132) \$</b>	<b>139 \$</b>	<b>457 \$</b>	<b>67 \$</b>	<b>122 \$</b>	<b>250 \$</b>
<b>Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) par action – dilué(e)<sup>6)</sup></b>	<b>1,29 \$</b>	<b>0,01 \$</b>	<b>(0,46) \$</b>	<b>0,47 \$</b>	<b>1,55 \$</b>	<b>0,23 \$</b>	<b>0,41 \$</b>	<b>0,85 \$</b>

- 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 2015, Air Canada a inscrit des pertes de valeur de 14 M\$ relativement à la cession prévue de deux appareils A340-300 d'Airbus au second semestre de 2015 (aucun n'étant exploité par Air Canada).
- 3) Au deuxième trimestre de 2015, Air Canada a comptabilisé des ajustements favorables de 23 M\$ visant la charge d'impôt. 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) Le BAIIALA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et la location d'appareils) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- 6) Le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) et le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) par action – dilué(e) ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

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

(en millions de dollars canadiens)	2013		2014				2015	
	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2
Services d'escale	45	39	42	47	54	47	50	59
Location et entretien d'immeubles	31	33	36	36	35	31	36	36
Frais d'équipages	28	31	32	35	38	36	35	36
Frais et services divers	32	27	25	33	31	30	31	35
Autres frais résiduels	87	91	92	59	101	124	123	95
<b>Total des autres charges</b>	<b>223 \$</b>	<b>221 \$</b>	<b>227 \$</b>	<b>210 \$</b>	<b>259 \$</b>	<b>268 \$</b>	<b>275 \$</b>	<b>261 \$</b>

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

(en millions de dollars canadiens)	2013		2014				2015	
	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2
Frais d'achat de capacité	295	280	281	294	312	295	274	302
Carburant avions	125	118	125	127	137	111	86	97
Redevances aéroportuaires et de navigation	70	65	64	70	73	69	65	70
Frais de vente et de distribution	29	24	27	28	27	30	33	33
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	5	5	4	4	4	4	4	4
Location avions	3	2	3	3	3	3	3	3
Autres charges d'exploitation	50	57	63	52	52	59	87	85
<b>Total des charges liées aux transporteurs régionaux</b>	<b>577 \$</b>	<b>551 \$</b>	<b>567 \$</b>	<b>578 \$</b>	<b>608 \$</b>	<b>571 \$</b>	<b>552 \$</b>	<b>594 \$</b>

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

	2013		2014				2015	
	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2
Passagers-milles payants (en millions)	16 726	12 882	13 466	15 495	18 565	14 090	14 937	16 845
Sièges-milles offerts (en millions)	19 404	16 033	16 774	18 413	21 299	17 403	18 335	20 132
Coefficient d'occupation (en %)	86,2	80,3	80,3	84,2	87,2	81,0	81,5	83,7
PPSMO (en cents)	16,2	15,7	15,3	15,9	16,1	15,6	14,9	15,0
CESMO (à l'exclusion des modifications du régime d'avantages du personnel) (en cents)	15,8	17,7	18,6	16,6	15,4	17,2	16,6	15,4
CESMO ajustées (en cents) <sup>1)</sup>	10,4	12,1	12,2	11,2	10,1	12,1	11,9	11,3
Coût économique du litre de carburant (en cents) <sup>2)</sup>	89,6	88,4	94,7	91,6	90,0	80,7	66,3	66,9

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

## 9. 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)	Deuxièmes trimestres		Premiers semestres	
	2015	2014	2015	2014
Dérivés liés au carburant	- \$	8 \$	(4) \$	6 \$
Contrats à terme sur actions	5	28	9	14
Swaps de taux d'intérêt	-	-	1	1
<b>Total des dérivés liés au carburant et autres dérivés</b>	<b>5 \$</b>	<b>36 \$</b>	<b>6 \$</b>	<b>21 \$</b>

### 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 deuxième trimestre de 2015 :

- Air Canada a comptabilisé une perte de moins de 1 M\$ dans les dérivés liés au carburant et autres dérivés au titre des dérivés liés au carburant (perte de 4 M\$ pour le premier semestre de 2015; profits de 8 M\$ et de 6 M\$ pour le deuxième trimestre et le premier semestre de 2014, respectivement). Ces dérivés n'étaient pas désignés comme couvertures aux fins comptables.
- Air Canada a acheté des contrats d'option d'achat de pétrole brut couvrant une partie des expositions au risque lié au carburant pour 2015. La prime rattachée à ces contrats s'élève à 9 M\$ (17 M\$ pour le premier semestre de 2015; 10 M\$ et 20 M\$ pour le deuxième trimestre et le premier semestre de 2014, respectivement, en ce qui concerne les expositions au risque lié au carburant pour 2014).
- Des contrats de dérivés liés au carburant ont été dénoués par règlement en espèces pour une juste valeur nette de 1 M\$ avec position favorable à Air Canada (1 M\$ avec position favorable à Air Canada pour le premier semestre de 2015; 11 M\$ et 18 M\$ avec position favorable à Air Canada, pour le deuxième trimestre et le premier semestre de 2014 respectivement).

Air Canada applique de manière prospective la comptabilité de couverture du prix du carburant à certains dérivés liés au carburant désignés depuis le 1<sup>er</sup> avril 2015. Au deuxième trimestre de 2015, les primes versées pour les contrats d'option et la valeur temps des contrats d'option de 1 M\$ ont été reportées à titre de coût de la couverture dans les autres éléments du résultat global et elles seront reclassées au poste « Carburant avions » lorsque le carburéacteur couvert sous-jacent sera utilisé.

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

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

Au 30 juin 2015, d'après les structures de dérivés en place à cette date, environ 40 % des achats prévus de carburéacteur d'Air Canada pour le reste de 2015 sont couverts à un prix plafond moyen équivalent du West Texas Intermediate (« WTI ») de 66 \$ US le baril pour les prix du WTI se chiffrant au plus à 71 \$ US le baril et à un prix plafond moyen équivalent de 72 \$ US le baril pour les prix du WTI supérieurs à 77 \$ US le baril. Les contrats 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 5 790 000 barils. La juste valeur du portefeuille de dérivés liés au carburant au 30 juin 2015 s'établissait à 16 M\$, avec position favorable à Air Canada (au 31 décembre 2014 : 4 M\$, avec position favorable à Air Canada) et elle est comptabilisée dans les charges payées d'avance et autres actifs courants.

### Gestion du risque de change

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, la Société a porté sa couverture cible de 60 % à 70 % sur une période de 18 mois consécutifs. Étant donné le notionnel des dérivés sur devises en cours au 30 juin 2015, dont il est question ci-après, environ 72 % et 46 % des sorties nettes de trésorerie en dollars américains sont couvertes pour le reste de 2015 et pour 2016, respectivement, soit une couverture par des dérivés de 55 % 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 67 %.

Au 30 juin 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 2 642 M\$ (2 116 M\$ US) à un taux moyen pondéré de 1,1980 \$ 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 (19 M\$ en EUR, 15 M\$ en GBP, 1 069 M\$ en JPY) échéant en 2015 à des taux moyens pondérés respectifs de 1,1850 \$, 1,5667 \$ et 0,0084 \$ pour 1,00 \$ US (au 31 décembre 2014 : 35 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 bénéficiaires et, compte tenu de la volatilité présumée qui est utilisée dans le calcul de la juste valeur, la juste valeur nette de ces contrats sur devises au 30 juin 2015 était de 11 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 deuxième trimestre de 2015, une perte de 13 M\$ a été constatée dans le poste « Profit (perte) de change » relativement à ces dérivés (profit de 41 M\$ pour le premier semestre de 2015; perte de 89 M\$ et de 93 M\$, respectivement, pour le deuxième trimestre et le premier semestre de 2014). Au deuxième trimestre de 2015, les contrats de dérivés de change réglés en trésorerie avaient une juste valeur nette de 9 M\$, avec position favorable à Air Canada (juste valeur de 60 M\$ avec position favorable à Air Canada au premier semestre de 2015; juste valeur de 9 M\$ et de 32 M\$, avec position favorable à Air Canada au deuxième trimestre et au premier semestre de 2014, respectivement).

Air Canada constitue également des réserves de trésorerie et de placements en dollars américains pouvant servir de couverture économique des fluctuations du dollar américain. Au 30 juin 2015, les soldes de trésorerie et de placements à court terme en dollars américains s'établissaient à 920 M\$ (737 M\$ US) (717 M\$ (620 M\$ US) au 31 décembre 2014). Au cours du deuxième trimestre de 2015, une perte latente de 12 M\$ a été comptabilisée au poste « Profit (perte) de change » pour tenir compte de la variation de la valeur de marché équivalente en dollars canadiens des soldes de trésorerie et de placements à court terme en dollars américains qui sont détenus (perte latente de 59 M\$ avec position favorable à Air Canada pour le premier semestre de 2015, perte latente de 37 M\$ et de 8 M\$ pour le deuxième trimestre et le premier semestre de 2014, respectivement).

#### Mise à jour concernant la sensibilité aux fluctuations du change

La rubrique 17, *Sensibilité des résultats*, du rapport de gestion de 2014 présente la sensibilité d'Air Canada à diverses hypothèses économiques. Étant donné le fléchissement du cours du carburéacteur, l'exposition nette d'Air Canada au dollar américain a diminué. Par conséquent, l'effet sur le résultat annuel avant impôts d'une variation du dollar canadien de un cent par rapport au dollar américain a baissé, passant de 45 M\$ à environ 34 M\$.

## 10. ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

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

## 11. 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<sup>er</sup> 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 applique la comptabilité de couverture de manière prospective à certains dérivés liés au carburant désignés depuis le 1<sup>er</sup> avril 2015. Même si les prix du pétrole brut ne sont pas stipulés contractuellement dans les contrats d'achat de carburant d'Air Canada, ils ont un lien économique avec les prix du carburéacteur. Air Canada conclut des contrats d'option sur le pétrole brut et désigne ces contrats comme couvertures des flux de trésorerie de la composante pétrole brut de ses achats futurs de carburéacteur. Air Canada a défini un ratio de couverture de 1/1 pour ses relations de couverture. Selon la comptabilité de couverture, le profit ou la perte efficace sur les dérivés utilisés comme couverture du risque lié aux variations du prix du carburant 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 sont comptabilisés dans les charges autres que d'exploitation dans l'état consolidé des résultats sous « Dérivés liés au carburant et autres dérivés ».

### **Normes comptables et modifications publiées n'ayant pas été encore adoptées**

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

IFRS 15 remplace IAS 18, *Produits des activités ordinaires*, et les interprétations qui s'y rattachent. Selon le principe de base de la nouvelle norme, la Société doit comptabiliser les produits des activités ordinaires de manière à présenter le transfert de biens ou de services aux clients au montant correspondant à la contrepartie qu'elle s'attend à recevoir en échange de ces biens ou services. En juillet 2015, l'International Accounting Standards Board a confirmé le report au 1<sup>er</sup> 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.

## 12. ARRANGEMENTS HORS BILAN

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

## 13. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Au 30 juin 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.

## 14. FACTEURS DE RISQUE

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

## 15. CONTRÔLES ET PROCÉDURES

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

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

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

Dans les documents déposés par la Société pour l'exercice 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 deuxième 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 30 juin 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.



## 16. MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR

### BAIIALA

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

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

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2015	2014	Variation (en \$)	2015	2014	Variation (en \$)
<b>Bénéfice d'exploitation selon les PCGR</b>	<b>323 \$</b>	<b>245 \$</b>	<b>78 \$</b>	<b>523 \$</b>	<b>183 \$</b>	<b>340 \$</b>
<b>Rajouter (selon l'état consolidé des résultats d'Air Canada) :</b>						
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	177	128	49	330	254	76
Locations avions	84	76	8	166	152	14
<b>Rajouter (compris dans les charges liées aux transporteurs régionaux)</b>						
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	4	5	(1)	8	9	(1)
Locations avions	3	2	1	6	5	1
<b>BAIIALA</b>	<b>591 \$</b>	<b>456 \$</b>	<b>135 \$</b>	<b>1 033 \$</b>	<b>603 \$</b>	<b>430 \$</b>

### CESMO ajustées

Air Canada se sert des CESMO ajustées pour mesurer le rendement courant des activités de la compagnie aérienne ainsi qu'analyser l'évolution de ses coûts, 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 voyageur comparables n'engagent pas. En outre, ces coûts ne génèrent pas de SMO. Par conséquent, le fait d'exclure ces coûts des charges d'exploitation permet d'établir une comparaison plus pertinente d'une période à l'autre lorsque ces coûts peuvent varier.

Ainsi, le fait d'exclure des charges d'exploitation la charge de carburant 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)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2015	2014	Variation (en \$)	2015	2014	Variation (en \$)
<b>Charges d'exploitation selon les PCGR</b>	<b>3 091 \$</b>	<b>3 060 \$</b>	<b>31 \$</b>	<b>6 140 \$</b>	<b>6 187 \$</b>	<b>(47) \$</b>
<b>Compte tenu des éléments suivants :</b>						
Carburant avions (selon l'état consolidé des résultats d'Air Canada)	(648)	(835)	187	(1 240)	(1 628)	388
Carburant avions (compris dans les charges liées aux transporteurs régionaux)	(97)	(127)	30	(183)	(252)	69
Ajustements liés à la charge d'impôt	23	41	(18)	23	41	(18)
Pertes de valeur	(14)	-	(14)	(14)	-	(14)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada	(84)	(77)	(7)	(265)	(247)	(18)
<b>Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus</b>	<b>2 271 \$</b>	<b>2 062 \$</b>	<b>209 \$</b>	<b>4 461 \$</b>	<b>4 101 \$</b>	<b>360 \$</b>
<b>SMO (en millions)</b>	<b>20 132</b>	<b>18 413</b>	<b>9,3 %</b>	<b>38 467</b>	<b>35 187</b>	<b>9,3 %</b>
<b>CESMO ajustées (en cents)</b>	<b>11,3 ¢</b>	<b>11,2 ¢</b>	<b>0,7 %</b>	<b>11,6 ¢</b>	<b>11,7 ¢</b>	<b>(0,5) %</b>

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

Air Canada se sert du « bénéfice net ajusté » et du « bénéfice net ajusté par action – dilué » pour mesurer le rendement financier global 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, 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. Air Canada recourt au bénéfice net ajusté également pour établir le rendement du capital investi, mesure décrite ci-après. Ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers, n'ont pas de sens normalisé et elles peuvent ne pas être comparables à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

(en millions de dollars canadiens, sauf les données par action)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2015	2014	Variation (en \$)	2015	2014	Variation (en \$)
<b>Bénéfice net (perte nette) attribuable aux actionnaires d'Air Canada</b>	<b>295 \$</b>	<b>222 \$</b>	<b>73 \$</b>	<b>(15) \$</b>	<b>(120) \$</b>	<b>105 \$</b>
<b>Compte tenu des éléments suivants :</b>						
Ajustements liés à la charge d'impôt	(23)	(41)	18	(23)	(41)	18
Pertes de valeur	14	-	14	14	-	14
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(56)	(40)	(16)	352	121	231
Perte (profit) de change	25	34	(9)	50	68	(18)
Profit sur dérivés liés au carburant et autres dérivés	(5)	(36)	31	(6)	(21)	15
<b>Bénéfice net ajusté</b>	<b>250 \$</b>	<b>139 \$</b>	<b>111 \$</b>	<b>372 \$</b>	<b>7 \$</b>	<b>365 \$</b>
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé dans le calcul du résultat dilué par action (en millions)	295	293	2	295	293	2
<b>Bénéfice net ajusté par action – dilué</b>	<b>0,85 \$</b>	<b>0,47 \$</b>	<b>0,38 \$</b>	<b>1,26 \$</b>	<b>0,02 \$</b>	<b>1,24 \$</b>

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)	Deuxièmes trimestres		Premiers semestres	
	2015	2014	2015	2014
<b>Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – de base</b>	<b>287</b>	<b>286</b>	<b>287</b>	<b>286</b>
Effet dilutif	8	7	8	7
Rajouter effet antidilutif	-	-	-	-
<b>Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – dilué</b>	<b>295</b>	<b>293</b>	<b>295</b>	<b>293</b>

## Rendement du capital investi

Air Canada se sert du rendement du capital investi pour évaluer la rentabilité du capital qu'elle utilise. Le rendement se fonde sur le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée), 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)	30 juin 2015	30 juin 2014	Variation (\$)
<b>Bénéfice net pour la période attribuable aux actionnaires d'Air Canada (12 derniers mois)</b>	<b>205 \$</b>	<b>171 \$</b>	<b>34 \$</b>
<b>Retrancher :</b>			
Charge ponctuelle au titre des paiements à l'APAC	30	-	30
Modifications du régime d'avantages du personnel	-	(82)	82
Ajustements visant la charge d'impôt	(23)	(41)	18
Pertes de valeur	14	6	8
Perte de change	538	127	411
Charge d'intérêts	-	95	(95)
Coût financier net au titre des avantages du personnel	116	172	(56)
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	16	(73)	89
<b>Bénéfice net ajusté (12 derniers mois)</b>	<b>896 \$</b>	<b>375 \$</b>	<b>521 \$</b>
<b>Compte tenu des éléments suivants :</b>			
Charges d'intérêts <sup>1)</sup>	348	310	38
Intérêts implicites sur les contrats de location simple <sup>2)</sup>	161	153	8
<b>Bénéfice net ajusté avant les intérêts (12 derniers mois)</b>	<b>1 405 \$</b>	<b>838 \$</b>	<b>567 \$</b>
<b>Capital investi :</b>			
Fonds de roulement, à l'exclusion de la partie courante de la dette à long terme et des contrats de location-financement	329	60	269
Actifs à long terme, à l'exclusion des actifs au titre des régimes de retraite	7 081	6 335	746
Provisions au titre de la maintenance	(760)	(661)	(99)
Autres passifs d'exploitation à long terme	(263)	(321)	58
Contrats de location simple immobilisés <sup>3)</sup>	2 296	2 191	105
<b>Capital investi</b>	<b>8 683 \$</b>	<b>7 604 \$</b>	<b>1 079 \$</b>
<b>Rendement du capital investi (en %)</b>	<b>16,2 %</b>	<b>11,0 %</b>	<b>5,2 pt</b>

1) 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.

2) 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.

3) Les contrats de location simple immobilisés sont calculés en multipliant par 7 les coûts de location avions des 12 derniers mois. Les coûts de location avions totalisaient 328 M\$ pour la période de 12 mois close le 30 juin 2015 et 313 M\$ pour la période de 12 mois close le 30 juin 2014 (compte tenu des coûts de location avions liés aux activités des transporteurs régionaux).

## 17. 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 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d’information.

**Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée)** – Bénéfice net (perte nette) consolidé(e) d’Air Canada attribuable aux actionnaires d’Air Canada ajusté en vue d’en exclure l’incidence (dans la mesure où ces éléments sont compris dans le bénéfice net (perte nette) consolidé(e)) des profits ou pertes de change, du produit (coût) financier net au titre des avantages du personnel, des ajustements à la valeur du marché à l’égard des dérivés liés au carburant et autres dérivés et des éléments exceptionnels. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d’information.

**Boeing** – The Boeing Company.

**CAC de Jazz** – Contrat d’achat de capacité entre Air Canada et Jazz.

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

**CESMO** – Charges d’exploitation par SMO.

**CESMO ajustées** – Charges d’exploitation par SMO ajustées afin d’en exclure l’effet attribuable à la charge de carburant, aux coûts liés à la portion terrestre des forfaits et les éléments exceptionnels. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d’information.

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

**IBT** – International Brotherhood of Teamsters.

**Jazz** – Jazz Aviation S.E.C.

**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.

**Règlement de 2014** – *Règlement sur la capitalisation des régimes de pension d'Air Canada (2014)*.

**Rendement du capital investi** – Mesure de la rentabilité du capital qu'utilise une société pour générer des rendements. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

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

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

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

**Sky Regional** – Sky Regional Airlines Inc.

**SMD** – Système mondial de distribution; c'est un réseau permettant d'effectuer des opérations automatisées entre tiers et agents de réservation afin de fournir des services aux consommateurs dans le domaine des voyages.

**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.

**Unifor** – Syndicat canadien établi en 2013 regroupant les Travailleurs canadiens de l'automobile (TCA) et le Syndicat canadien des communications, de l'énergie et du papier (SCEP).

**Unite** – Syndicat représentant les effectifs syndiqués d'Air Canada au Royaume-Uni.