

AIR CANADA 

Troisième trimestre de 2015

RAPPORT DE GESTION

Le 5 novembre 2015



TABLE DES MATIÈRES

1. Points saillants.....	1
2. Introduction et principales hypothèses.....	3
3. Aperçu général.....	5
4. Résultats des activités – comparaison des troisièmes trimestres de 2015 et de 2014.....	8
5. Résultats des activités – comparaison des neuf premiers mois de 2015 et de 2014.....	21
6. Parc aérien.....	32
7. Gestion financière et gestion du capital.....	34
7.1. Liquidité.....	34
7.2. Situation financière.....	34
7.3. Dette nette ajustée.....	35
7.4. Fonds de roulement.....	36
7.5. Flux de trésorerie consolidés.....	37
7.6. Dépenses d'investissement et contrats de financement connexes.....	38
7.7. Obligations de capitalisation des régimes de retraite.....	40
7.8. Obligations contractuelles.....	40
7.9. Capital social.....	42
8. Résultats financiers trimestriels.....	43
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.....	49
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)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2015	2014	Variation (\$)	2015	2014	Variation (\$)
Mesures de performance financière						
Produits d'exploitation	4 023	3 798	225	10 686	10 168	518
Bénéfice d'exploitation	815	526	289	1 338	709	629
Charges autres que d'exploitation	(378)	(203)	(175)	(914)	(504)	(410)
Bénéfice net	437	323	114	424	205	219
Bénéfice net ajusté ¹⁾	734	457	277	1 106	464	642
Marge d'exploitation (en %)	20,3 %	13,8 %	6,5 pt	12,5 %	7,0 %	5,5 pt
BAIILA ²⁾	1 076	749	327	2 109	1 352	757
Marge BAIILA (en %) ²⁾	26,7 %	19,7 %	7,0 pt	19,7 %	13,3 %	6,4 pt
Liquidités non soumises à restrictions ³⁾	3 399	2 802	597	3 399	2 802	597
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	476	191	285	1 793	921	872
Flux de trésorerie disponibles ⁴⁾	(90)	(192)	102	592	(194)	786
Dettes nettes ajustées ⁵⁾	5 423	4 623	800	5 423	4 623	800
Rendement du capital investi (en %) ⁶⁾	18,0 %	11,4 %	6,6 pt	18,0 %	11,4 %	6,6 pt
Résultat par action – dilué	1,48 \$	1,10 \$	0,38 \$	1,43 \$	0,69 \$	0,74 \$
Résultat ajusté par action – dilué ¹⁾	2,50 \$	1,55 \$	0,95 \$	3,77 \$	1,58 \$	2,19 \$
Statistiques d'exploitation⁷⁾			Variation (%)			Variation (%)
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	20 462	18 565	10,2	52 244	47 526	9,9
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	23 535	21 299	10,5	62 002	56 486	9,8
Coefficient d'occupation (en %)	86,9 %	87,2 %	(0,2) pt	84,3 %	84,1 %	0,1 pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	17,8	18,5	(3,8)	18,0	18,8	(4,3)
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	15,5	16,1	(4,0)	15,2	15,8	(4,1)
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	17,1	17,8	(3,9)	17,2	18,0	(4,3)
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	13,6	15,4	(11,3)	15,1	16,7	(10,0)
CESMO ajustées (en cents) ⁸⁾	10,0	10,1	(0,5)	11,0	11,1	(0,5)
Effectif moyen (en milliers d'ETP) ⁹⁾	25,0	24,6	1,6	24,8	24,5	1,2
Avions en service à la clôture de la période	372	362	2,8	372	362	2,8
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)	11,0	10,8	2,4	10,3	10,2	0,9
Sièges répartis (en milliers)	14 408	13 518	6,6	39 737	37 403	6,2
Fréquences des appareils (en milliers)	154	150	3,1	431	420	2,5
Longueur d'étape moyenne (en milles) ¹⁰⁾	1 634	1 576	3,7	1 560	1 510	3,3
Coût du litre de carburant (en cents)	61,4	89,7	(31,5)	64,3	91,8	(29,9)
Consommation de carburant (en millions de litres)	1 290	1 200	7,5	3 443	3 221	6,9
Produits – passagers payants (en milliers) ¹¹⁾	11 723	10 979	6,8	31 439	29 337	7,2

- 1) *Le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) et le résultat ajusté par action – dilué 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 septembre 2015, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 3 116 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 283 M\$. Au 30 septembre 2014, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 2 528 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 274 M\$.*
- 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^{MD} » (« Vacances Air Canada ») et Air Canada *rouge* S.E.C. faisant affaire sous le nom « Air Canada *rouge*^{MD} » (« Air Canada *rouge* »). Ce rapport de gestion fournit une présentation et une analyse des résultats financiers d'Air Canada pour le troisième 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 troisième 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 4 novembre 2015.

Air Canada a conclu des contrats d'achat de capacité avec Jazz, Sky Regional, Air Georgian Limited (« Air Georgian ») et Exploits Valley Air Services Ltd. (« EVAS »). 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 troisième trimestre de 2015.

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

Le présent rapport de gestion comprend des énoncés prospectifs. Il y a lieu de se reporter à la *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs* ci-après pour une analyse des risques, incertitudes et hypothèses liés à ces énoncés. Pour une description des risques visant Air Canada, il y a lieu de se reporter à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2014 daté du 11 février 2015. Le 5 novembre 2015, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du troisième trimestre de 2015. Ce communiqué peut être consulté sur le site Web d'Air Canada au www.aircanada.com ainsi que sur le site de SEDAR au 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.

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 4 novembre 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 1,32 \$ CA pour 1,00 \$ US au quatrième trimestre et à 1,28 \$ CA pour 1,00 \$ US pour l'ensemble de 2015, et que le cours du carburéacteur s'établirait en moyenne à 0,60 \$ le litre pour le quatrième trimestre de 2015 et à 0,63 \$ le litre pour l'ensemble de 2015.

PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

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

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

3. APERÇU GÉNÉRAL

Au troisième trimestre de 2015, Air Canada a dégagé un bénéfice net ajusté de 743 M\$, une progression de 277 M\$ par rapport au troisième 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 815 M\$ contre un bénéfice d'exploitation de 526 M\$ au troisième trimestre de 2014, soit une amélioration de 289 M\$. Le bénéfice net de 437 M\$ au troisième trimestre de 2015 représente une hausse de 114 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 »). Sous le régime du Règlement de 2014, qui est entré en vigueur le 1^{er} 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

Le 20 octobre 2015, Air Canada a annoncé la conclusion d'une convention collective de dix ans avec le Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP) qui représente les agents de bord d'Air Canada et d'Air Canada rouge. La convention est assujettie à la ratification des agents de bord représentés par le SCFP ainsi qu'à certaines clauses de réouverture durant la période de dix ans.

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 troisième trimestre de 2015

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

- Les produits d'exploitation se sont établis à 4 023 M\$, en hausse de 225 M\$ (+6 %) par rapport à ceux du troisième trimestre de 2014.
- La capacité exprimée en SMO a crû de 10,5 % en regard du troisième trimestre de 2014, croissance qui correspond à celle de 9,5 % à 10,5 % que projetait Air Canada dans son communiqué de presse du 12 août 2015. L'augmentation de la capacité au troisième trimestre de 2015 vise surtout les marchés internationaux et s'explique par l'accroissement de la densité de sièges attribuable à Air Canada *rouge* ainsi que 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 3 716 M\$, en hausse de 240 M\$ (+6,9 %) par rapport à ceux du troisième trimestre de 2014. Les PPSMO ont fléchi de 4,0 % par rapport au troisième trimestre de 2014, principalement en raison de la baisse de 3,8 % du rendement unitaire (ce qui est conforme à l'incidence prévue sur le rendement unitaire de la mise en œuvre du plan stratégique de la compagnie aérienne). L'augmentation de 3,7 % de la longueur d'étape moyenne a comprimé le rendement unitaire réseau de 2,1 points de pourcentage. L'incidence favorable de la dépréciation du dollar canadien sur les produits passages libellés en devises a accru les produits passages d'environ 119 M\$ au troisième trimestre de 2015.
- Les charges d'exploitation se sont chiffrées à 3 208 M\$, en baisse de 64 M\$ (-2 %) par rapport au troisième trimestre de 2014. Cette diminution est principalement imputable à l'incidence du recul des prix de base du carburant (compte non tenu de l'incidence du change mais compte tenu de la charge de carburant relative aux activités des transporteurs régionaux), responsable d'une contraction de 477 M\$ des charges d'exploitation au troisième trimestre de 2015. Cette baisse a été largement contrebalancée par les répercussions du relèvement de 10,5 % de la capacité et de 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 215 M\$ au troisième trimestre de 2015 (dont une tranche de 111 M\$ est liée à la charge de carburant avions et un total de 104 M\$ a trait aux charges d'exploitation non liées au carburant).
- Les CESMO ont diminué de 11,3 % par rapport au troisième trimestre de 2014. Les CESMO ajustées ont fléchi de 0,5 % par rapport au troisième trimestre de 2014, baisse qui correspond à celle de 0,5 % à 1,5 % que projetait Air Canada dans son communiqué de presse du 12 août 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.
- La marge d'exploitation a atteint 20,3 %, en progression de 6,5 points de pourcentage par rapport au trimestre correspondant de 2014.
- Le BAIIALA s'est établi à 1 076 M\$ contre un BAIIALA de 749 M\$ au troisième trimestre de 2014, en hausse de 327 M\$. Air Canada a comptabilisé une marge BAIIALA de 26,7 % en regard d'une marge BAIIALA de 19,7 % au troisième trimestre de 2014, soit une amélioration de 700 points de base. Dans son communiqué du 12 août 2015, Air Canada indiquait que, pour le troisième trimestre de 2015, elle s'attendait à dégager des résultats record, notamment au chapitre de la marge BAIIALA, dont l'amélioration en regard de la période correspondante de l'exercice précédent serait encore plus marquée que celle de 350 points de base enregistrée au deuxième trimestre de 2015. La progression de la marge BAIIALA nettement supérieure aux prévisions au troisième trimestre de 2015 par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent est attribuable aux solides résultats financiers dans l'ensemble et à la contraction des charges. 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 437 M\$, soit un bénéfice dilué de 1,48 \$ par action, contre un bénéfice net de 323 M\$, soit un bénéfice dilué de 1,10 \$ par action, au troisième trimestre de 2014, une hausse de 114 M\$ ou d'un montant dilué de 0,38 \$ par action.
- Le bénéfice net ajusté s'est chiffré à 734 M\$, soit un bénéfice net ajusté dilué de 2,50 \$ par action, contre un bénéfice net ajusté de 457 M\$, soit un bénéfice net ajusté dilué de 1,55 \$ par action, au troisième trimestre de 2014, en progression de 277 M\$, ou d'un montant dilué de 0,95 \$ 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 476 M\$, soit une amélioration de 285 M\$, du fait en grande partie de la hausse du bénéfice d'exploitation. Le montant négatif de 90 M\$ des flux de trésorerie disponibles représente une amélioration de 102 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2014, en raison de l'incidence de la croissance du bénéfice d'exploitation en partie atténuée par l'augmentation des dépenses d'investissement en regard du troisième trimestre de 2014. Air Canada a pris livraison de deux appareils 787 de Boeing au troisième trimestre de 2015. 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 5 423 M\$ au 30 septembre 2015, en hausse de 291 M\$ par rapport au 31 décembre 2014, en raison de l'augmentation des soldes de la dette à long terme et des contrats de location-financement (y compris la partie courante) en partie neutralisée par l'accroissement de la trésorerie. L'augmentation de 922 M\$ des soldes de la dette à long terme et des contrats de location-financement (y compris la partie courante) est largement imputable à l'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien au 30 septembre 2015 en regard du 31 décembre 2014 sur la dette libellée en devises (principalement en dollars américains) d'Air Canada, facteur qui rend compte d'une augmentation de 681 M\$. Le ratio dette nette ajustée-BAIIALA de la compagnie aérienne s'est chiffré à 2,2 au 30 septembre 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 3 399 M\$ au 30 septembre 2015 (2 802 M\$ au 30 septembre 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 septembre 2015, la trésorerie et les placements à court terme se chiffraient à 3 116 M\$ et les facilités de crédit non utilisées s'établissaient à 283 M\$. Au 30 septembre 2014, la trésorerie et les placements à court terme se chiffraient à 2 528 M\$ et les facilités de crédit non utilisées s'établissaient à 274 M\$.
- Le rendement du capital investi pour la période de 12 mois close le 30 septembre 2015 s'est établi à 18,0 %, contre 11,4 % pour la période de 12 mois close le 30 septembre 2014. 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 TROISIÈMES TRIMESTRES DE 2015 ET DE 2014

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

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Troisièmes trimestres		Variation	
	2015	2014	\$	%
Produits d'exploitation				
Passages	3 716 \$	3 476 \$	240 \$	7
Fret	119	128	(9)	(7)
Autres	188	194	(6)	(3)
Total des produits	4 023	3 798	225	6
Charges d'exploitation				
Carburant avions	697	939	(242)	(26)
Charges liées aux transporteurs régionaux				
Carburant avions	95	137	(42)	(31)
Autres	489	471	18	4
Salaires et charges sociales	598	549	49	9
Redevances aéroportuaires et de navigation	223	208	15	7
Maintenance avions	192	158	34	22
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	165	142	23	16
Frais de vente et de distribution	157	146	11	8
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	63	56	7	13
Locations avions	89	74	15	20
Restauration et fournitures connexes	91	84	7	8
Communications et technologies de l'information	52	49	3	6
Autres	297	259	38	15
Total des charges d'exploitation	3 208	3 272	(64)	(2)
Bénéfice d'exploitation	815	526	289	
Produits (charges) autres que d'exploitation				
Perte de change	(251)	(71)	(180)	
Produits d'intérêts	12	11	1	
Charges d'intérêts	(106)	(81)	(25)	
Intérêts incorporés	20	6	14	
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(28)	(34)	6	
Dérivés liés au carburant et autres dérivés	(20)	(31)	11	
Autres	(5)	(3)	(2)	
Total des charges autres que d'exploitation	(378)	(203)	(175)	
Bénéfice avant impôts sur le résultat	437	323	114	
Impôts sur le résultat	-	-	-	
Bénéfice net	437 \$	323 \$	114 \$	
Résultat par action – de base	1,52 \$	1,13 \$	0,39 \$	
Résultat par action – dilué	1,48 \$	1,10 \$	0,38 \$	
BAIIALA¹⁾	1 076 \$	749 \$	327 \$	
Bénéfice net ajusté¹⁾	734 \$	457 \$	277 \$	
Résultat ajusté par action – dilué¹⁾	2,50 \$	1,55 \$	0,95 \$	

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 résultat ajusté par action – dilué 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 6,9 % des produits passages réseau par rapport au troisième trimestre de 2014

Au troisième trimestre de 2015, en raison du relèvement de 10,5 % de la capacité, les produits passages réseau se sont élevés à 3 716 M\$, en hausse de 240 M\$ (+6,9 %) par rapport aux produits passages réseau du troisième trimestre de 2014.

Au troisième trimestre de 2015, les produits tirés de la cabine Affaires pour l'ensemble du réseau ont crû de 9 M\$ (+1,6 %) par rapport au troisième trimestre de 2014 en raison de la hausse de 1,6 % du rendement unitaire.

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

Produits passages	Troisième trimestre 2015 (en M\$)	Troisième trimestre 2014 (en M\$)	Variation (en M\$)	Variation (en %)
Lignes intérieures	1 253	1 246	7	0,6
Lignes transfrontalières	694	591	103	17,3
Lignes transatlantiques	1 027	941	86	9,1
Lignes transpacifiques	568	537	31	5,6
Autres	174	161	13	8,5
Réseau	3 716	3 476	240	6,9

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

Troisième trimestre 2015 par rapport au troisième 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	0,6	4,8	3,5	(1,1)	(4,8)	(6,0)
Lignes transfrontalières	17,3	15,2	15,6	0,3	1,4	1,8
Lignes transatlantiques	9,1	12,7	12,7	-	(3,2)	(3,2)
Lignes transpacifiques	5,6	11,8	12,1	0,2	(5,7)	(5,5)
Autres	8,5	12,2	11,5	(0,5)	(3,1)	(3,6)
Réseau	6,9	10,5	10,2	(0,2)	(3,8)	(4,0)

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

Au troisième trimestre de 2015, la capacité réseau d’Air Canada a augmenté de 10,5 % en regard du troisième trimestre de 2014, tous les marchés affichant un relèvement de la capacité.

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

- La progression de 10,2 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic pour l’ensemble des marchés. Conformément à l’objectif de la compagnie aérienne d’accroître le trafic de correspondance mondial entre lignes internationales par le truchement de ses principaux aéroports-pivots au Canada, la croissance du trafic au troisième 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 3,8 % du rendement unitaire est conforme à l’incidence prévue sur le rendement unitaire de la mise en œuvre du plan stratégique de la compagnie aérienne, et traduisait les facteurs suivants :
 - l’accroissement de 3,7 % de la longueur d’étape moyenne, lequel a eu pour effet de comprimer de 2,1 points 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, du fait, au premier chef, de l’accroissement du nombre de vols à moindres coûts exploités par Air Canada *rouge*;
 - 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 119 M\$.

Les PPSMO réseau ont reculé de 4,0 % surtout en raison du fléchissement du rendement unitaire.

Hausse de 0,6 % des produits passages intérieurs par rapport au troisième trimestre de 2014

Au troisième trimestre de 2015, en raison de la croissance de 4,8 % de la capacité, les produits passages intérieurs se sont chiffrés à 1 253 M\$, en hausse de 7 M\$ (+0,6 %) par rapport au troisième trimestre de 2014.

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

Au troisième trimestre de 2015, la croissance de 4,8 % 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, et, dans une moindre mesure, des lignes régionales en Ontario et au Québec.

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

- La croissance de 3,5 % 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. Malgré la contraction de la capacité sur les lignes régionales en Ontario et au Québec, le trafic a crû sur ces lignes en regard du trimestre correspondant de 2014. La croissance du trafic sur les lignes intérieures au troisième 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 troisième trimestre de 2015 par l'incidence de la diminution de la demande passagers 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 4,8 % du rendement unitaire, qui rend compte des facteurs suivants :
 - l'incidence du relèvement de la capacité à l'échelle de l'industrie et de la concurrence au chapitre de la tarification;
 - la proportion accrue des flux de passagers en correspondance avec les lignes d'Air Canada sur le marché intérieur et issus des lignes internationales et transfrontalières, à rendement moindre, au soutien de la stratégie d'expansion internationale de la compagnie aérienne;
 - l'augmentation de 2,2 % de la longueur d'étape moyenne, facteur qui a comprimé le rendement unitaire des lignes intérieures de 1,2 point de pourcentage au troisième trimestre de 2015;
 - le fléchissement du trafic vers les marchés liés au pétrole, à rendement supérieur.

Ce recul du rendement unitaire a été en partie contrebalancé par l'incidence favorable du change de 17 M\$.

Les PPSMO liés aux lignes intérieures ont baissé de 6,0 % au troisième trimestre de 2014 en raison de la contraction du rendement et du recul de 1,1 point de pourcentage du coefficient d'occupation.

Augmentation de 17,3 % des produits passages transfrontaliers par rapport au troisième trimestre de 2014

Au troisième trimestre de 2015, en raison d'une amplification de 15,2 % de la capacité, les produits passages transfrontaliers se sont établis à 694 M\$, en hausse de 103 M\$ (+17,3 %) par rapport au troisième trimestre de 2014.

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

Au troisième trimestre de 2015, la croissance de 15,2 % de la capacité sur le marché transfrontalier a rendu compte de la progression de la capacité sur toutes les principales lignes transfrontalières.

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

- La progression de 15,6 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur l'ensemble des principales lignes transfrontalières avec les États-Unis. Cet accroissement significatif 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.
- La croissance de 1,4 % du rendement unitaire, qui traduisait la hausse du rendement unitaire sur la plupart des principales lignes transfrontalières avec les États-Unis. La progression du rendement unitaire est attribuable surtout à l'excellente performance des lignes à courte distance aux États-Unis, à l'amélioration du trafic lié à la cabine de haut rapport et à l'incidence favorable du change de 36 M\$. Cette croissance a été en partie neutralisée par 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.

Les PPSMO liés aux lignes transfrontalières ont augmenté de 1,8 % du fait principalement de la hausse du rendement unitaire.

Augmentation de 9,1 % des produits passages transatlantiques par rapport au troisième trimestre de 2014

Au troisième trimestre de 2015, en raison de l'accroissement de 12,7 % de la capacité, les produits passages transatlantiques se sont établis à 1 027 M\$, en hausse de 86 M\$ (+9,1 %) par rapport au troisième trimestre de 2014.

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

Au troisième trimestre de 2015, la capacité sur les lignes transatlantiques a progressé de 12,7 %, l'ensemble des principales lignes transatlantiques affichant un relèvement de la capacité, à l'exception du service vers l'Allemagne.

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

- L'amplification de 12,7 % du trafic, du fait de la progression du trafic sur la plupart des principales lignes transatlantiques. La croissance du trafic au troisième 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, outre l'accroissement du trafic issu de la croissance d'Air Canada *rouge*.

- Le recul de 3,2 % du rendement unitaire, qui traduit l'incidence de l'amplification de la capacité à l'échelle de l'industrie et de la concurrence au chapitre de la tarification ainsi que 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 29 M\$.

Les PPSMO liés aux lignes transatlantiques ont fléchi de 3,2 % du fait de la baisse du rendement unitaire.

Augmentation de 5,6 % des produits passages transpacifiques par rapport au troisième trimestre de 2014

Au troisième trimestre de 2015, en raison de l'accroissement de 11,8 % de la capacité, les produits passages transpacifiques se sont établis à 568 M\$, en hausse de 31 M\$ (+5,6 %) par rapport au troisième trimestre de 2014.

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

Au troisième trimestre de 2015, le relèvement de 11,8 % 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 l'Australie, où la capacité n'a pas varié par rapport aux niveaux de 2014.

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

- L'amplification de 12,1 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur la plupart des principales lignes transpacifiques.
- Le recul de 5,7 % 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 sur les services reliant le Canada et l'Asie ainsi que les États-Unis et l'Asie, 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 28 M\$.

La diminution de 5,5 % des PPSMO est venue de la décroissance du rendement unitaire.

Augmentation de 8,5 % des autres produits passages par rapport au troisième trimestre de 2014

Au troisième trimestre de 2015, en raison du relèvement de 12,2 % de la capacité, les produits passages de 174 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 crû de 13 M\$ (+8,5 %) par rapport au troisième trimestre de 2014.

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

Au troisième trimestre de 2015, l'augmentation de 12,2 % de la capacité rend compte de l'accroissement de la densité des sièges en ce qui concerne le service sur Lima, du lancement de services vers Rio de Janeiro en décembre 2014 et, dans une mesure nettement moindre, des relèvements de capacité sur les lignes vers le Mexique et la Colombie.

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

- L'augmentation globale de 11,5 % 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 troisième trimestre de 2015 a également traduit la progression du trafic de correspondance à rendement moindre en provenance des États-Unis, au soutien de la stratégie d'expansion internationale d'Air Canada.
- La détérioration globale de 3,1 % du rendement unitaire, qui rend compte de l'augmentation de 5,7 % de la longueur d'étape moyenne, qui a comprimé le rendement unitaire de 3,2 points de pourcentage. L'effet de la concurrence au chapitre de la tarification, imputable à l'accroissement de la capacité à l'échelle de l'industrie, a été en partie contrebalancé par l'incidence favorable du change de 9 M\$.

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

Diminution de 7,0 % des produits fret par rapport au troisième trimestre de 2014

Au troisième trimestre de 2015, les produits de 119 M\$ tirés du transport de fret ont régressé de 9 M\$ (-7,0 %) par rapport au troisième trimestre de 2014.

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

Produits fret	Troisième trimestre 2015 (en M\$)	Troisième trimestre 2014 (en M\$)	Variation (en M\$)
Lignes intérieures	16	18	(2)
Lignes transfrontalières	5	5	-
Lignes transatlantiques	45	49	(4)
Lignes transpacifiques	46	50	(4)
Autres	7	6	1
Réseau	119	128	(9)

Le tableau ci-après présente la variation en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième 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)				
	T3 2014	T4 2014	T1 2015	T2 2015	T3 2015
Produits fret	6,5	3,9	7,9	1,3	(7,0)
Capacité (en TME)	9,6	11,6	12,9	11,9	12,6
Produits par TME	(3,0)	(6,9)	(4,5)	(9,5)	(16,8)
Trafic (en TMP)	6,9	7,5	3,5	(1,9)	(5,6)
Rendement unitaire par TMP	(0,5)	(3,3)	4,2	3,2	(0,8)

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

Troisième trimestre 2015 par rapport au troisième 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	(9,2)	4,3	(12,9)	(9,1)	-
Lignes transfrontalières	10,8	38,2	(19,8)	32,0	(16,0)
Lignes transatlantiques	(9,7)	11,6	(19,1)	(6,1)	(3,8)
Lignes transpacifiques	(8,5)	9,3	(16,3)	(10,4)	2,1
Autres	32,0	38,9	(5,0)	37,8	(4,2)
Réseau	(7,0)	12,6	(16,8)	(5,6)	(0,8)

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

- Le recul de 5,6 % du trafic, qui traduit la contraction du trafic sur les marchés intérieurs, transatlantiques et transpacifiques, imputable à la réduction de la demande à l'égard du transport de fret et à l'incidence de l'accroissement de la capacité à l'échelle de l'industrie. Ce recul a été en partie neutralisé par la croissance du trafic sur les lignes transfrontalières et les autres lignes, principalement en raison de l'affectation par la compagnie aérienne d'appareils plus gros sur certains services au sein de ces marchés.
- La baisse de 0,8 % du rendement unitaire, qui rend compte essentiellement du fléchissement du rendement sur les lignes transfrontalières et transatlantiques ainsi que les autres lignes, du fait de l'accroissement de la capacité à l'échelle de l'industrie et de la concurrence au chapitre de la tarification. Cette baisse du rendement unitaire a été en partie contrebalancée par la croissance du rendement sur le marché transpacifique, en raison de l'incidence favorable du change de 4 M\$.

Baisse de 3 % des autres produits par rapport au troisième trimestre de 2014

Au troisième trimestre de 2015, les autres produits se sont chiffrés à 188 M\$, en baisse de 6 M\$ (-3 %) par rapport au troisième trimestre de 2014, en raison principalement de l'incidence du nouveau CAC de Jazz, qui a pris effet le 1^{er} janvier 2015, contrat aux termes duquel certains coûts liés à des services que fournit Air Canada, comme les services d'escale, ne sont plus recouverts auprès de Jazz et refacturés à Air Canada aux termes du CAC de Jazz à titre de frais d'achat de capacité, facteur qui réduit les autres produits et les frais d'achat de capacité. La diminution des produits tirés de la sous-location d'appareils a également joué un rôle dans la baisse des autres produits en glissement annuel. Ces baisses ont été largement contrebalancées par la hausse des produits tirés de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et la croissance des produits tirés des frais liés aux passagers.

Baisse de 11,3 % des CESMO et baisse de 0,5 % des CESMO ajustées par rapport au troisième trimestre de 2014

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

(en cents par SMO)	Troisièmes trimestres		Variation	
	2015	2014	cents	%
Carburant avions	2,96	4,41	(1,45)	(32,9)
Charges liées aux transporteurs régionaux				
Carburant avions	0,40	0,64	(0,24)	(37,5)
Autres	2,08	2,22	(0,14)	(6,3)
Salaires	1,97	2,08	(0,11)	(5,3)
Charges sociales	0,57	0,50	0,07	14,0
Redevances aéroportuaires et de navigation	0,95	0,97	(0,02)	(2,1)
Maintenance avions	0,81	0,74	0,07	9,5
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	0,70	0,66	0,04	6,1
Frais de vente et de distribution	0,67	0,69	(0,02)	(2,9)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	0,27	0,26	0,01	3,8
Locations avions	0,38	0,35	0,03	8,6
Restauration et fournitures connexes	0,39	0,40	(0,01)	(2,5)
Communications et technologies de l'information	0,22	0,23	(0,01)	(4,3)
Autres	1,26	1,22	0,04	3,3
CESMO	13,63	15,37	(1,74)	(11,3)
Retrancher :				
Charge de carburant avions ¹⁾ , coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et éléments exceptionnels	(3,63)	(5,32)	1,69	31,8
CESMO ajustées²⁾	10,00	10,05	(0,05)	(0,5)

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

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

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

Au troisième trimestre de 2015, en raison du relèvement de 10,5 % de la capacité, Air Canada a inscrit des charges d'exploitation de 3 208 M\$, soit une baisse de 64 M\$ (-2 %) par rapport au troisième trimestre de 2014.

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

- La baisse des prix de base du carburant (compte non tenu de l'incidence du change), qui est responsable d'un recul de 477 M\$ de la charge de carburant avions.

Ce recul a été largement contrebalancé par les facteurs suivants :

- L'incidence du relèvement de 10,5 % 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 215 M\$ (dont une tranche de 111 M\$ se rapporte à la charge de carburant avions et un total de 104 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.

Baisse de 26 % de la charge de carburant avions par rapport au troisième trimestre de 2014

Au troisième trimestre de 2015, la charge de carburant s'est chiffrée à 697 M\$, en baisse de 242 M\$ (-26 %) par rapport au troisième trimestre de 2014.

La charge de carburant avions, notamment la charge de carburant liée aux activités des transporteurs régionaux, s'est élevée à 792 M\$ pour le troisième trimestre de 2015, en baisse de 284 M\$ (-26 %) par rapport au troisième trimestre de 2014. Cette baisse de la charge de carburant avions au troisième trimestre de 2015 s'explique par le fléchissement marqué du cours du carburéacteur en glissement annuel, responsable d'une diminution de 477 M\$. 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 troisième trimestre de 2014, responsable d'une augmentation de 111 M\$, outre l'augmentation du volume de litres de carburant consommé, responsable d'une hausse de 82 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)	Troisièmes trimestres		Variation	
	2015	2014	\$	%
Charge de carburant avions selon les PCGR	697 \$	939 \$	(242) \$	(26)
Ajouter : Charge de carburant avions liée aux activités des transporteurs régionaux	95	137	(42)	(31)
Total de la charge de carburant avions	792 \$	1 076 \$	(284) \$	(26)
Ajouter : Montant net des décaissements au comptant relativement à des dérivés liés au carburant ¹⁾	14	4	10	250
Coût économique du carburant – hors PCGR²⁾	806 \$	1 080 \$	(274) \$	(25)
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 289 911	1 200 017	89 894	7,5
Prix du litre de carburant (en cents) – selon les PCGR	61,4	89,7	(28,3)	(31,5)
Coût économique du litre de carburant (en cents) – hors PCGR²⁾	62,5	90,0	(27,5)	(30,6)

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

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

Baisse de 4 % des charges liées aux transporteurs régionaux par rapport au troisième trimestre de 2014

Air Canada a conclu des contrats d'achat de capacité avec Jazz, Sky Regional, Air Georgian et EVAS. 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^{er} 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 troisième trimestre de 2015, les charges liées aux transporteurs régionaux se sont établies à 584 M\$, en baisse de 24 M\$ (-4 %) par rapport au troisième trimestre de 2014, du fait principalement du recul de la charge de carburant avions en partie annulé par la hausse des tarifs en glissement annuel, l'incidence défavorable du change et l'augmentation des coûts refacturés.

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres		Variation	
	2015	2014	\$	%
Frais d'achat de capacité	298 \$	312 \$	(14) \$	(4)
Carburant avions	95	137	(42)	(31)
Redevances aéroportuaires et de navigation	74	73	1	1
Frais de vente et de distribution	32	27	5	19
Autres charges d'exploitation	85	59	26	44
Total des charges liées aux transporteurs régionaux	584 \$	608 \$	(24) \$	(4)

Salaires et charges sociales de 598 M\$ au troisième trimestre de 2015, en hausse de 49 M\$ (+9 %) par rapport au troisième trimestre de 2014

Au troisième trimestre de 2015, les salaires totalisent 463 M\$, en hausse de 21 M\$ (+5 %) par rapport au troisième trimestre de 2014, du fait principalement de la majoration du salaire moyen et de l'augmentation des charges comptabilisées au titre du programme annuel de participation aux bénéfices des employés. En outre, du fait du relèvement de 10,5 % de la capacité, le nombre moyen d'employés équivalents temps plein (« ETP ») a crû de 1,6 % en glissement annuel.

Au troisième trimestre de 2015, les charges sociales se sont chiffrées à 135 M\$, en hausse de 28 M\$ (+26 %) par rapport au troisième trimestre de 2014, en raison principalement de l'effet de la baisse des taux d'actualisation, qui accroît le coût des services rendus au cours de la période en ce qui a trait aux régimes de retraite à prestations définies.

Augmentation de 7 % des redevances aéroportuaires et de navigation par rapport au troisième trimestre de 2014

Au troisième trimestre de 2015, les redevances aéroportuaires et de navigation se sont chiffrées à 223 M\$, en hausse de 15 M\$ (+7 %) par rapport au troisième trimestre de 2014, du fait surtout de l'accroissement de 3,1 % 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 22 % des charges de maintenance avions par rapport au troisième trimestre de 2014

Au troisième trimestre de 2015, les charges de maintenance avions se sont chiffrées à 192 M\$, en hausse de 34 M\$ (+22 %) par rapport au troisième trimestre de 2014, en raison principalement de l'incidence défavorable du change de 35 M\$.

Hausse de 16 % de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur par rapport au troisième trimestre de 2014

Au troisième trimestre de 2015, la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur s'est chiffrée à 165 M\$, en hausse de 23 M\$ (+16 %) par rapport au troisième trimestre de 2014, en grande partie du fait de l'intégration de nouveaux appareils 787 de Boeing au parc aérien principal d'Air Canada, outre la hausse des charges liées aux programmes de reconditionnement d'aéronefs de la compagnie aérienne.

Augmentation de 8 % des frais de vente et de distribution par rapport au troisième trimestre de 2014

Au troisième trimestre de 2015, les frais de vente et de distribution se sont chiffrés à 157 M\$, en hausse de 11 M\$ (+8 %) par rapport au troisième trimestre de 2014, du fait de la croissance de 6,9 % des produits passages. Cette augmentation est attribuable essentiellement à l'effet défavorable du change, à l'incidence de l'amplification du volume

de vente de billets provenant des fournisseurs du système mondial de distribution (« SMD ») 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 13 % des coûts liés à la portion terrestre des forfaits par rapport au troisième trimestre de 2014

Au troisième trimestre de 2015, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada se sont chiffrés à 63 M\$, en hausse de 7 M\$ (+13 %) par rapport au troisième trimestre de 2014, du fait principalement de l'incidence défavorable du change et, dans une moindre mesure, de la hausse des coûts liés à la portion terrestre des forfaits (compte non tenu de l'incidence du change).

Hausse de 20 % des coûts de location avions par rapport au troisième trimestre de 2014

Au troisième trimestre de 2015, les coûts de location avions se sont élevés à 89 M\$, en hausse de 15 M\$ (+20 %) par rapport au troisième 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 15 % des autres charges par rapport au troisième trimestre de 2014

Au troisième trimestre de 2015, les autres charges se sont chiffrées à 297 M\$, en hausse de 38 M\$ (+15 %) par rapport au troisième trimestre de 2014. Cette augmentation des autres charges est imputable aux facteurs suivants :

- la croissance de 10,5 % de la capacité;
- la hausse des charges liées aux services d'escale, principalement en raison de la stratégie d'Air Canada en matière d'expansion internationale;
- la hausse des coûts liés aux passagers touchés par des irrégularités, du fait principalement de l'amplification des volumes passagers;
- l'accroissement des frais de publicité et de promotion, attribuable surtout à la stratégie de la compagnie aérienne en matière d'expansion internationale;
- l'incidence défavorable du change.

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres		Variation	
	2015	2014	\$	%
Services d'escale	65 \$	54 \$	11 \$	20
Frais d'équipages	43	38	5	13
Location et entretien d'immeubles	36	35	1	3
Frais et services divers	32	31	1	3
Autres frais résiduels	121	101	20	20
Total des autres charges	297 \$	259 \$	38 \$	15

Charges autres que d'exploitation de 378 M\$ au troisième trimestre de 2015 contre 203 M\$ au troisième 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)	Troisièmes trimestres		Variation
	2015	2014	\$
Perte de change	(251) \$	(71) \$	(180) \$
Produits d'intérêts	12	11	1
Charges d'intérêts	(106)	(81)	(25)
Intérêts incorporés	20	6	14
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(28)	(34)	6
Dérivés liés au carburant et autres dérivés	(20)	(31)	11
Autres	(5)	(3)	(2)
Total des charges autres que d'exploitation	(378) \$	(203) \$	(175) \$

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

- La perte de change, liée principalement à la dette à long terme libellée en dollars américains, qui s'est chiffrée à 251 M\$ au troisième trimestre de 2015, contre une perte de change de 71 M\$ au troisième trimestre de 2014. La perte de change du troisième trimestre de 2015 est surtout attribuable à la dépréciation du dollar canadien au 30 septembre 2015, comparativement au 30 juin 2015. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 30 septembre 2015 était de 1,3345 \$ CA, tandis qu'il était de 1,2490 \$ CA le 30 juin 2015. Cette perte a été contrebalancée en partie par les profits de 77 M\$ à l'égard de dérivés de change et les soldes de trésorerie et de placements à court terme de 53 M\$.
- L'augmentation de 25 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 largement neutralisée par l'accroissement des intérêts incorporés de 14 M\$, du fait essentiellement de la commission d'attente susmentionnée.
- La baisse de 6 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 pertes découlant de dérivés liés au carburant et d'autres instruments dérivés se sont chiffrées à 20 M\$ au troisième trimestre de 2015, contre des pertes de 31 M\$ découlant de dérivés liés au carburant et d'autres instruments dérivés au troisième 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 NEUF PREMIERS MOIS DE 2015 ET DE 2014

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

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Neuf premiers mois		Variation	
	2015	2014	\$	%
Produits d'exploitation				
Passages	9 584 \$	9 049 \$	535 \$	6
Fret	371	369	2	1
Autres	731	750	(19)	(3)
Total des produits	10 686	10 168	518	5
Charges d'exploitation				
Carburant avions	1 937	2 567	(630)	(25)
Charges liées aux transporteurs régionaux				
Carburant avions	278	389	(111)	(29)
Autres	1 452	1 364	88	6
Salaires et charges sociales	1 734	1 641	93	6
Redevances aéroportuaires et de navigation	609	577	32	6
Maintenance avions	570	491	79	16
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	495	396	99	25
Frais de vente et de distribution	463	437	26	6
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	328	303	25	8
Locations avions	255	226	29	13
Restauration et fournitures connexes	233	224	9	4
Communications et technologies de l'information	161	148	13	9
Autres	833	696	137	20
Total des charges d'exploitation	9 348	9 459	(111)	(1)
Bénéfice d'exploitation	1 338	709	629	
Produits (charges) autres que d'exploitation				
Perte de change	(603)	(192)	(411)	
Produits d'intérêts	33	29	4	
Charges d'intérêts	(290)	(239)	(51)	
Intérêts incorporés	50	21	29	
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(78)	(102)	24	
Dérivés liés au carburant et autres dérivés	(14)	(10)	(4)	
Autres	(12)	(11)	(1)	
Total des charges autres que d'exploitation	(914)	(504)	(410)	
Bénéfice avant impôts sur le résultat	424	205	219	
Impôts sur le résultat	-	-	-	
Bénéfice net	424 \$	205 \$	219 \$	
Résultat par action – de base	1,47 \$	0,70 \$	0,77 \$	
Résultat par action – dilué	1,43 \$	0,69 \$	0,74 \$	
BAILALA¹⁾	2 109 \$	1 352 \$	757 \$	
Bénéfice net ajusté¹⁾	1 106 \$	464 \$	642 \$	
Résultat ajusté par action – dilué¹⁾	3,77 \$	1,58 \$	2,19 \$	

1) Le BAILALA (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 résultat ajusté par action – dilué 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 5,9 % des produits passages réseau par rapport aux neuf premiers mois de 2014

Au cours des neuf premiers mois de 2015, en raison du relèvement de 9,8 % de la capacité, les produits passages réseau se sont élevés à 9 584 M\$, en hausse de 535 M\$ (+5,9 %) par rapport aux produits passages réseau des neuf premiers mois de 2014.

Au cours des neuf premiers mois de 2015, les produits tirés de la cabine Affaires pour l'ensemble du réseau ont crû de 17 M\$ (+0,9 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2014 étant donné que la hausse de 1,4 % du rendement unitaire a été en majeure partie contrebalancée par la contraction de 0,5 % du trafic.

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

Produits passages	Neuf premiers mois 2015 (en M\$)	Neuf premiers mois 2014 (en M\$)	Variation (en M\$)	Variation (en %)
Lignes intérieures	3 326	3 282	44	1,3
Lignes transfrontalières	2 053	1 807	246	13,6
Lignes transatlantiques	2 203	2 029	174	8,6
Lignes transpacifiques	1 368	1 333	35	2,6
Autres	634	598	36	6,2
Réseau	9 584	9 049	535	5,9

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour les neuf premiers mois de 2015, par rapport aux neuf premiers mois de 2014, en ce qui concerne les produits passages et les autres statistiques d'exploitation.

Neuf premiers mois 2015 par rapport aux neuf premiers mois 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	1,3	3,3	3,5	0,1	(3,7)	(3,6)
Lignes transfrontalières	13,6	15,0	15,5	0,3	(1,7)	(1,3)
Lignes transatlantiques	8,6	11,8	13,0	0,9	(3,8)	(2,8)
Lignes transpacifiques	2,6	11,1	9,8	(1,0)	(6,6)	(7,6)
Autres	6,2	12,0	11,3	(0,5)	(5,0)	(5,6)
Réseau	5,9	9,8	9,9	0,1	(4,3)	(4,1)

Au cours des neuf premiers mois de 2015, la capacité réseau d'Air Canada a augmenté de 9,8 % en regard des neuf premiers mois de 2014, tous les marchés affichant un relèvement de la capacité.

La variation des produits passages réseau par rapport aux neuf premiers mois de 2014 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La progression de 9,9 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic pour l'ensemble des marchés. Conformément à l'objectif de la compagnie aérienne d'accroître le trafic de correspondance mondial entre lignes internationales par le truchement de ses principaux aéroports-pivots au Canada, la croissance du trafic au cours des neuf premiers mois de 2015 rend également compte de la progression du trafic de correspondance vers des destinations internationales, assorti d'un rendement inférieur.
- La baisse de 4,3 % du rendement unitaire, qui traduisait les facteurs suivants :
 - l'accroissement de 3,3 % 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;

- o le pourcentage majoré de sièges sur les marchés des voyages d'agrément à longue distance, du fait, au premier chef, de l'accroissement du nombre de vols à moindres coûts exploités par Air Canada rouge;
- 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 218 M\$.

Les PPSMO réseau ont reculé de 4,1 % en raison surtout du fléchissement du rendement unitaire.

Hausse de 1,3 % des produits passages intérieurs par rapport aux neuf premiers mois de 2014

Au cours des neuf premiers mois de 2015, en raison de la croissance de 3,3 % de la capacité, les produits passages intérieurs se sont chiffrés à 3 326 M\$, en hausse de 44 M\$ (+1,3 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2014.

La croissance de 3,3 % 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, et, dans une mesure moindre, des lignes régionales en Ontario et au Québec.

La variation des produits passages intérieurs par rapport aux neuf premiers mois de 2014 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La croissance de 3,5 % 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. Malgré la contraction de la capacité sur les lignes régionales en Ontario et au Québec, le trafic s'est accru sur ces lignes en regard de la période correspondante de 2014. Au cours des neuf premiers mois 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 3,7 % du rendement unitaire, qui rend compte des facteurs suivants :
 - o l'incidence du relèvement de la capacité à l'échelle de l'industrie et de la concurrence au chapitre de la tarification;
 - o la proportion accrue des flux de passagers en correspondance avec les lignes d'Air Canada sur le marché intérieur et issus des lignes internationales et transfrontalières à rendement moindre au soutien de la stratégie d'expansion internationale de la compagnie aérienne;
 - o l'augmentation de 1,2 % de la longueur d'étape moyenne, facteur qui a comprimé le rendement unitaire des lignes intérieures de 0,7 point de pourcentage durant les neuf premiers mois de 2015;
 - o le fléchissement du trafic vers les marchés liés au pétrole, à rendement supérieur.

Ce recul du rendement unitaire a été en partie contrebalancé par l'incidence favorable du change de 31 M\$.

Les PPSMO liés aux lignes intérieures ont baissé de 3,6 % en raison de la contraction du rendement.

Augmentation de 13,6 % des produits passages transfrontaliers par rapport aux neuf premiers mois de 2014

Au cours des neuf premiers mois de 2015, en raison d'une amplification de 15,0 % de la capacité, les produits passages transfrontaliers se sont établis à 2 053 M\$, en hausse de 246 M\$ (+13,6 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2014.

La croissance de 15,0 % de la capacité sur le marché transfrontalier a rendu compte de la progression de la capacité sur toutes les principales lignes transfrontalières.

La variation des produits passages transfrontaliers par rapport aux neuf premiers mois de 2014 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La progression de 15,5 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur l'ensemble des principales lignes transfrontalières avec les 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 1,7 % du rendement unitaire, qui rendait compte de l'augmentation de 2,9 % de la longueur d'étape moyenne, facteur qui a comprimé de 1,7 point de pourcentage le rendement unitaire des services transfrontaliers, ainsi que 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 73 M\$ et la solide performance des lignes à courte distance aux États-Unis.

Les PPSMO liés aux lignes transfrontalières ont reculé de 1,3 % du fait du fléchissement du rendement unitaire.

Augmentation de 8,6 % des produits passages transatlantiques par rapport aux neuf premiers mois de 2014

Au cours des neuf premiers mois de 2015, en raison de l'accroissement de 11,8 % de la capacité, les produits passages transatlantiques se sont établis à 2 203 M\$, en hausse de 174 M\$ (+8,6 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2014.

La capacité sur les lignes transatlantiques a progressé de 11,8 %, 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 aux neuf premiers mois de 2014 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'amplification de 13,0 % du trafic, du fait de la progression du trafic sur la plupart des principales lignes transatlantiques. La croissance du trafic au cours des neuf premiers mois 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, outre l'accroissement du trafic issu de la croissance d'Air Canada *rouge*.
- Le recul de 3,8 % du rendement unitaire, qui traduit 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 et 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 46 M\$.

Les PPSMO liés aux lignes transatlantiques ont fléchi de 2,8 % du fait principalement de la baisse du rendement unitaire alors que le coefficient d'occupation a progressé de 0,9 point de pourcentage.

Augmentation de 2,6 % des produits passages transpacifiques par rapport aux neuf premiers mois de 2014

Au cours des neuf premiers mois de 2015, en raison de l'accroissement de 11,1 % de la capacité, les produits passages transpacifiques se sont établis à 1 368 M\$, en hausse de 35 M\$ (+2,6 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2014.

Le relèvement de 11,1 % 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 aux neuf premiers mois de 2014 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'amplification de 9,8 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur l'ensemble des principales lignes transpacifiques.
- Le recul de 6,6 % du rendement unitaire, qui traduit 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; ainsi que les pressions concurrentielles sur les services reliant le Canada et l'Asie ainsi que les États-Unis et l'Asie, 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 50 M\$.

La diminution de 7,6 % des PPSMO tient à la décroissance du rendement unitaire et, dans une mesure moindre, à la régression de 1,0 point de pourcentage du coefficient d'occupation.

Diminution de 6,2 % des autres produits passages par rapport aux neuf premiers mois de 2014

Au cours des neuf premiers mois de 2015, en raison du relèvement de 12,0 % de la capacité, les produits passages de 634 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 36 M\$ (+6,2 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2014.

L'augmentation de 12,0 % 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 aux neuf premiers mois de 2014 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'augmentation globale de 11,3 % 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 cours des neuf premiers mois 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 5,0 % du rendement unitaire, qui rend compte de l'augmentation de 2,4 % de la longueur d'étape moyenne, qui a eu pour effet de comprimer le rendement unitaire de 1,4 point de pourcentage, la concurrence au chapitre de la tarification et la croissance proportionnellement supérieure des flux de trafic internationaux (à rendement moindre) à destination de l'Amérique du Sud. Ce recul du rendement unitaire a été en partie contrebalancé par l'incidence favorable du change de 18 M\$.

Dans l'ensemble, les PPSMO ont baissé de 5,6 % 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 0,8 % des produits fret par rapport aux neuf premiers mois de 2014

Au cours des neuf premiers mois de 2015, les produits de 371 M\$ tirés du transport de fret ont progressé de 2 M\$ (+0,8 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2014.

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

Produits fret	Neuf premiers mois 2015 (en M\$)	Neuf premiers mois 2014 (en M\$)	Variation (en M\$)
Lignes intérieures	50	49	1
Lignes transfrontalières	17	15	2
Lignes transatlantiques	140	143	(3)
Lignes transpacifiques	139	139	-
Autres	25	23	2
Réseau	371	369	2

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

Neuf premiers mois 2015 par rapport aux neuf premiers mois 2014	Produits fret Variation (en %)	Capacité (TME) Variation (en %)	Produits / TME Variation (en %)	Trafic (TMP) Variation (en %)	Rendement / TMP Variation (en %)
Lignes intérieures	3,1	5,6	(2,4)	10,8	(6,9)
Lignes transfrontalières	16,1	37,9	(15,8)	37,9	(15,8)
Lignes transatlantiques	(2,1)	10,5	(11,4)	1,5	(3,6)
Lignes transpacifiques	(0,4)	9,4	(9,0)	(9,6)	10,2
Autres	11,0	27,7	(13,1)	7,3	3,5
Réseau	0,8	12,5	(10,4)	(1,5)	2,3

La variation des produits fret par rapport aux neuf premiers mois de 2014 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'amplification de 2,3 % 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 principaux 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 baisse de 1,5 % du trafic, qui rend compte du recul du trafic sur le marché transpacifique du fait de la contraction de la demande à l'égard du transport de fret, largement compensée par l'amplification du trafic sur les lignes intérieures, les lignes transfrontalières, les lignes transatlantiques et les autres lignes. La croissance du trafic sur ces marchés est principalement attribuable au relèvement de la capacité du transport de fret, outre l'accroissement de parts de marché à l'égard des lignes en Amérique du Nord et des services reliant l'Amérique du Nord et l'Europe.

Baisse de 3 % des autres produits par rapport aux neuf premiers mois de 2014

Au cours des neuf premiers mois de 2015, les autres produits se sont chiffrés à 731 M\$, en baisse de 19 M\$ (-3 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2014, en raison principalement de l'incidence du nouveau CAC de Jazz, qui a pris effet le 1^{er} janvier 2015, contrat aux termes duquel certains coûts liés à des services que fournit Air Canada, comme les services d'escale, ne sont plus recouverts auprès de Jazz et refacturés à Air Canada aux termes du CAC de Jazz à titre de frais d'achat de capacité, facteur qui réduit les autres produits et les frais d'achat de capacité. La diminution des produits tirés de la sous-location d'appareils a également joué un rôle dans la baisse des autres produits en glissement annuel. Ces baisses ont été largement contrebalancées par l'augmentation des produits tirés de la portion terrestre de forfaits voyages à Vacances Air Canada et la croissance des produits tirés des frais liés aux passagers.

Baisse de 10,0 % des CESMO et baisse de 0,5 % des CESMO ajustées par rapport aux neuf premiers mois de 2014

Le tableau ci-après compare les CESMO et les CESMO ajustées d'Air Canada pour les neuf premiers mois de 2015 à celles des neuf premiers mois de 2014.

(en cents par SMO)	Neuf premiers mois		Variation	
	2015	2014	cents	%
Carburant avions	3,12	4,54	(1,42)	(31,3)
Charges liées aux transporteurs régionaux				
Carburant avions	0,45	0,69	(0,24)	(34,8)
Autres	2,34	2,41	(0,07)	(2,9)
Salaires	2,14	2,25	(0,11)	(4,9)
Charges sociales	0,66	0,65	0,01	1,5
Redevances aéroportuaires et de navigation	0,98	1,02	(0,04)	(3,9)
Maintenance avions	0,92	0,87	0,05	5,7
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	0,80	0,70	0,10	14,3
Frais de vente et de distribution	0,75	0,77	(0,02)	(2,6)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	0,53	0,54	(0,01)	(1,9)
Locations avions	0,41	0,40	0,01	2,5
Restauration et fournitures connexes	0,38	0,40	(0,02)	(5,0)
Communications et technologies de l'information	0,26	0,26	-	-
Autres	1,34	1,25	0,09	7,2
CESMO	15,08	16,75	(1,67)	(10,0)
Retrancher :				
Charge de carburant avions ¹⁾ , coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et éléments exceptionnels	(4,09)	(5,70)	1,61	28,2
CESMO ajustées²⁾	10,99	11,05	(0,06)	(0,5)

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

2) Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 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 aux neuf premiers mois de 2014

Au cours des neuf premiers mois de 2015, en raison du relèvement de 9,8 % de la capacité, Air Canada a inscrit des charges d'exploitation de 9 348 M\$, soit une baisse de 111 M\$ (-1 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2014.

La variation des charges d'exploitation par rapport aux neuf premiers mois de 2014 s'explique notamment par les principaux facteurs suivants :

- La baisse des prix de base du carburant (compte non tenu de l'incidence du change), qui est responsable d'un recul de 1 203 M\$ de la charge de carburant avions.

Cette diminution a été largement contrebalancée par les facteurs suivants :

- L'incidence du relèvement de 9,8 % 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 484 M\$ (dont une tranche de 256 M\$ se rapporte à la charge de carburant avions et un total de 228 M\$ a trait aux charges d'exploitation non liées au carburant).

Baisse de 25 % de la charge de carburant avions par rapport aux neuf premiers mois de 2014

Au cours des neuf premiers mois de 2015, la charge de carburant s'est chiffrée à 1 937 M\$, en baisse de 630 M\$ (-25 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2014.

La charge de carburant avions, notamment la charge de carburant liée aux activités des transporteurs régionaux, s'est élevée à 2 215 M\$ pour les neuf premiers mois de 2015, en baisse de 741 M\$ (-25 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2014. Cette baisse de la charge de carburant avions au cours des neuf premiers mois de 2015 s'explique par le fléchissement marqué du cours du carburéacteur de base en glissement annuel, responsable d'une diminution de 1 203 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 des neuf premiers mois de 2014, responsable d'une augmentation de 256 M\$, outre l'amplification du volume de litres de carburant consommé, responsable d'une hausse de 206 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)	Neuf premiers mois		Variation	
	2015	2014	\$	%
Charge de carburant avions selon les PCGR	1 937 \$	2 567 \$	(630) \$	(25)
Ajouter : Charge de carburant avions liée aux activités des transporteurs régionaux	278	389	(111)	(29)
Total de la charge de carburant avions	2 215 \$	2 956 \$	(741) \$	(25)
Ajouter : Montant net des décaissements au comptant relativement à des dérivés liés au carburant ¹⁾	36	6	30	500
Coût économique du carburant – hors PCGR²⁾	2 251 \$	2 962 \$	(711) \$	(24)
Consommation de carburant (en milliers de litres)	3 442 909	3 220 893	222 016	6,9
Prix du litre de carburant (en cents) – selon les PCGR	64,3	91,8	(27,4)	(29,9)
Coût économique du litre de carburant (en cents) – hors PCGR²⁾	65,4	91,9	(26,6)	(28,9)

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

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

Baisse de 1 % des charges liées aux transporteurs régionaux par rapport aux neuf premiers mois de 2014

Au cours des neuf premiers mois de 2015, les charges liées aux transporteurs régionaux se sont établies à 1 730 M\$, en baisse de 23 M\$ (-1 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2014, du fait principalement du recul de la charge de carburant avions, largement contrebalancé par la hausse des tarifs en glissement annuel, l'incidence défavorable du change et l'augmentation des coûts refacturés.

Le tableau qui suit présente la ventilation des charges liées aux transporteurs régionaux pour les périodes indiquées :

(en millions de dollars canadiens)	Neuf premiers mois		Variation	
	2015	2014	\$	%
Frais d'achat de capacité	874 \$	887 \$	(13) \$	(1)
Carburant avions	278	389	(111)	(29)
Redevances aéroportuaires et de navigation	209	207	2	1
Frais de vente et de distribution	98	82	16	20
Autres charges d'exploitation	271	188	83	44
Total des charges liées aux transporteurs régionaux	1 730 \$	1 753 \$	(23) \$	(1)

Salaires et charges sociales de 1 734 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2015, en hausse de 93 M\$ (+6 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2014

Au cours des neuf premiers mois de 2015, les salaires totalisent 1 327 M\$, en hausse de 55 M\$ (+4 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2014, du fait principalement de la majoration du salaire moyen, de l'augmentation des charges comptabilisées au titre du programme annuel de participation aux bénéfices des employés et de l'accroissement de 1,2 % du nombre moyen d'ETP en glissement annuel. En outre, Air Canada a versé un paiement forfaitaire de 9 M\$ aux quelques 4 000 agents – Ventes et Service clientèle, qui sont représentés par Unifor, au titre des augmentations de salaire annuelles. Au cours des neuf premiers mois de 2014, Air Canada avait inscrit une provision de 12 M\$ au titre de

l'externalisation de ses activités à Londres Heathrow à un tiers fournisseur, ce qui a en partie compensé ces augmentations. Aucune provision analogue n'a été comptabilisée au cours des neuf premiers mois de 2015.

Au cours des neuf premiers mois de 2015, les charges sociales se sont chiffrées à 407 M\$, en hausse de 38 M\$ (+10 %) par rapport aux neuf premiers mois 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 en partie 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 6 % des redevances aéroportuaires et de navigation par rapport aux neuf premiers mois de 2014

Au cours des neuf premiers mois de 2015, les redevances aéroportuaires et de navigation se sont chiffrées à 609 M\$, en hausse de 32 M\$ (+6 %) par rapport aux neuf premiers mois 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 16 % des charges de maintenance avions par rapport aux neuf premiers mois de 2014

Au cours des neuf premiers mois de 2015, les charges de maintenance avions se sont chiffrées à 570 M\$, en hausse de 79 M\$ (+16 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2014, en raison principalement de l'incidence défavorable du change de 80 M\$.

Hausse de 25 % de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur par rapport aux neuf premiers mois de 2014

Au cours des neuf premiers mois de 2015, la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur s'est chiffrée à 495 M\$, en hausse de 99 M\$ (+25 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2014, en grande partie du fait de l'intégration de nouveaux appareils 787 de Boeing au parc aérien principal d'Air Canada et, dans une mesure moindre, de la hausse des charges liées aux programmes de reconditionnement d'aéronefs de la compagnie aérienne. En outre, au cours des neuf premiers mois 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 cours des neuf premiers mois de 2014.

Augmentation de 6 % des frais de vente et de distribution par rapport aux neuf premiers mois de 2014

Au cours des neuf premiers mois de 2015, les frais de vente et de distribution se sont chiffrés à 463 M\$, en hausse de 26 M\$ (+6 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2014, du fait de la croissance de 5,9 % des produits passages. Cette augmentation est attribuable essentiellement à l'effet défavorable du change, à l'incidence de l'amplification du volume de vente de billets provenant des fournisseurs du SMD, 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 8 % des coûts liés à la portion terrestre des forfaits par rapport aux neuf premiers mois de 2014

Au cours des neuf premiers mois de 2015, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada se sont chiffrés à 328 M\$, en hausse de 25 M\$ (+8 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2014, du fait en grande partie de l'incidence défavorable du change et, dans une moindre mesure, de la hausse du coût de la portion terrestre des forfaits (compte non tenu de l'incidence du change) et de l'effet de l'amplification des volumes passagers.

Hausse de 13 % des coûts de location avions par rapport aux neuf premiers mois de 2014

Au cours des neuf premiers mois de 2015, les coûts de location avions se sont élevés à 255 M\$, en hausse de 29 M\$ (+13 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2014, en raison principalement de l'incidence défavorable du change et 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 cours du 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 20 % des autres charges par rapport aux neuf premiers mois de 2014

Au cours des neuf premiers mois de 2015, les autres charges se sont chiffrées à 833 M\$, en hausse de 137 M\$ (+20 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2014. Cette augmentation des autres charges est imputable aux facteurs suivants :

- la croissance de 9,8 % de la capacité;
- la hausse des charges liées aux services d'escale, principalement en raison de la stratégie d'Air Canada en matière d'expansion internationale;
- la comptabilisation d'ajustements favorables de 23 M\$ relativement à la charge d'impôts, en regard d'ajustements favorables de 41 M\$ au cours de la période correspondante de 2014;
- l'accroissement des frais de publicité et de promotion, attribuable surtout à la stratégie de la compagnie aérienne en matière d'expansion internationale;
- la hausse des coûts liés aux passagers touchés par des irrégularités, du fait principalement de l'amplification des volumes passagers;
- l'externalisation des services d'escale à Londres Heathrow à un tiers fournisseur au cours des neuf premiers mois 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);
- l'incidence défavorable du change.

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

(en millions de dollars canadiens)	Neuf premiers mois		Variation	
	2015	2014	\$	%
Services d'escale	174 \$	143 \$	31 \$	22
Frais d'équipages	114	105	9	9
Location et entretien d'immeubles	108	107	1	1
Frais et services divers	98	89	9	10
Autres frais résiduels	339	252	87	35
Total des autres charges	833 \$	696 \$	137 \$	20

Charges autres que d'exploitation de 914 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2015 contre 504 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2014

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

(en millions de dollars canadiens)	Neuf premiers mois		Variation
	2015	2014	\$
Perte de change	(603) \$	(192) \$	(411) \$
Produits d'intérêts	33	29	4
Charges d'intérêts	(290)	(239)	(51)
Intérêts incorporés	50	21	29
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(78)	(102)	24
Dérivés liés au carburant et autres dérivés	(14)	(10)	(4)
Autres	(12)	(11)	(1)
Total des charges autres que d'exploitation	(914) \$	(504) \$	(410) \$

La variation des charges autres que d'exploitation par rapport aux neuf premiers mois 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 603 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2015, contre une perte de change de 192 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2014. La perte de change des neuf premiers mois de 2015 est surtout attribuable à la dépréciation du dollar canadien au 30 septembre 2015, comparativement au 31 décembre 2014. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 30 septembre 2015 était de 1,3345 \$ CA, tandis qu'il était de 1,1601 \$ CA le 31 décembre 2014. Cette perte a été contrebalancée en partie par les profits de 118 M\$ à l'égard de dérivés de change et les soldes de trésorerie et de placements à court terme de 112 M\$. La perte de change au cours des neuf premiers mois 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 septembre 2015, le montant en dollars canadiens des fonds détenus au Venezuela était symbolique.
- L'augmentation de 51 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 29 M\$, du fait essentiellement de la commission d'attente susmentionnée.
- La baisse de 24 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 pertes découlant de dérivés liés au carburant et d'autres instruments dérivés se sont chiffrées à 14 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2015, contre des profits de 10 M\$ découlant de dérivés liés au carburant et d'autres instruments dérivés au cours des neuf premiers mois de 2014. Se reporter à la rubrique 9, *Instruments financiers et gestion du risque*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

6. PARC AÉRIEN

Parc aérien principal et Air Canada rouge

Le tableau qui suit présente le nombre d'appareils composant le parc en exploitation d'Air Canada au 30 septembre 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, 31 décembre 2016 et 31 décembre 2017.

	Réel			Projeté					
	31 décembre 2014	Modifications apportées pour les neuf premiers mois de 2015	30 septembre 2015	Modifications apportées pour le reste de 2015	31 décembre 2015	Modifications apportées pour 2016	31 décembre 2016	Modifications apportées pour 2017	31 décembre 2017
Parc aérien principal									
Gros-porteur									
787-8 de Boeing	6	2	8	-	8	-	8	-	8
787-9 de Boeing	-	2	2	1	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
Moyen-porteur									
777-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	(1)	44	(12)	32	(7)	25	-	25
Total – parc aérien principal	172	3	175	(10)	165	4	169	6	175
Air Canada rouge									
Gros-porteur									
767-300ER de Boeing	8	6	14	1	15	4	19	6	25
Moyen-porteur									
A321 d'Airbus	-	-	-	4	4	1	5	-	5
A319 d'Airbus	20	-	20	-	20	-	20	-	20
Total – Air Canada rouge	28	6	34	5	39	5	44	6	50
Total gros-porteurs	66	6	72	2	74	14	88	10	98
Total moyens-porteurs	134	3	137	(7)	130	(5)	125	2	127
Total parc aérien principal et Air Canada rouge	200	9	209	(5)	204	9	213	12	225

Air Canada Express

Le tableau qui suit présente, au 30 septembre 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 septembre 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 8-400 de Bombardier	21	5	-	26
Beech 1900	-	-	17	17
Total – Air Canada Express	120	20	23	163

Le tableau qui suit présente le nombre d'appareils que, selon les prévisions, au 31 décembre 2015, 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	20	-	7	27
CRJ-705 de Bombardier	16	-	-	16
Dash 8-100 de Bombardier	28	-	-	28
Dash 8-300 de Bombardier	26	-	-	26
Dash 8-400 de Bombardier	26	5	-	31
Beech 1900	-	-	17	17
Total – Air Canada Express	116	20	24	160

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.

Au troisième trimestre de 2015, Air Canada et Jazz ont convenu d'ajouter progressivement 10 appareils au parc aérien visé par le CAC de Jazz d'ici à 2025. Chorus Aviation Inc., société mère de Jazz, a annoncé que la livraison de ces appareils, soit cinq turbopropulseurs Dash 8-Q400 de 78 places de Bombardier et cinq jets régionaux CRJ-705 de 75 places de Bombardier, est prévue pour 2016 et le début de 2017, respectivement.

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), lesquels sont décrits plus amplement aux rubriques 7.6, 7.7 et 7.8 du présent rapport de gestion, ainsi qu'aux clauses restrictives des ententes concernant les cartes de crédit et autres ententes, lesquelles sont décrites plus amplement à la rubrique 9.8 du rapport de gestion de 2014. 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 septembre 2015, les liquidités non soumises à restrictions s'élevaient à 3 399 M\$ (constituées de trésorerie et de placements à court terme de 3 116 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 283 M\$), en regard de liquidités non soumises à restrictions de 2 802 M\$ (constituées de trésorerie et de placements à court terme de 2 528 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 274 M\$) au 30 septembre 2014.

7.2. Situation financière

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

(en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2015	31 décembre 2014	Variation (en \$)
Actif			
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	3 116 \$	2 275 \$	841 \$
Autres actifs courants	1 270	1 203	67
Actif courant	4 386	3 478	908
Immobilisations corporelles	6 648	5 998	650
Régimes de retraite	543	-	543
Immobilisations incorporelles	310	305	5
Goodwill	311	311	-
Dépôts et autres actifs	557	556	1
Total de l'actif	12 755 \$	10 648 \$	2 107 \$
Passif			
Passif courant	3 855 \$	3 537 \$	318 \$
Dette à long terme et contrats de location-financement	5 576	4 732	844
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	2 193	2 403	(210)
Provisions liées à la maintenance	923	796	127
Autres passifs non courants	259	313	(54)
Total du passif	12 806	11 781	1 025
Total des capitaux propres	(51)	(1 133)	1 082
Total du passif et des capitaux propres	12 755 \$	10 648 \$	2 107 \$

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*.

Au 30 septembre 2015, les immobilisations corporelles se chiffraient à 6 648 M\$, soit 650 M\$ de plus qu'au 31 décembre 2014. L'augmentation des immobilisations corporelles résulte surtout des achats d'immobilisations corporelles de 1 134 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2015, en partie compensés par l'effet de la dotation aux amortissements de 478 M\$. Les achats d'immobilisations corporelles comprenaient des achats d'équipement de vol de 609 M\$, montant qui visait deux appareils 787-8 de Boeing et deux appareils 787-9 de Boeing livrés au cours des neuf premiers mois de 2015, des acomptes de 272 M\$ sur les futures livraisons d'appareils ainsi que des charges de maintenance immobilisées de 157 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 septembre 2015, le montant net du passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel s'élève à 1 650 M\$ (soit le passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel de 2 193 M\$ déduction faite de l'actif au titre des régimes de retraite de 543 M\$), en baisse de 753 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 septembre 2015 par rapport au 31 décembre 2014. Des cotisations de 246 M\$ ont été versées au titre de la capitalisation des régimes de retraite au cours des neuf premiers mois 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 septembre 2015 et au 31 décembre 2014.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	30 septembre 2015	31 décembre 2014	Variation (en \$)
Total de la dette à long terme et des contrats de location-financement	5 576 \$	4 732 \$	844 \$
Partie courante de la dette à long terme et des contrats de location-financement	562	484	78
Total de la dette à long terme et des contrats de location-financement, y compris la partie courante	6 138	5 216	922
Moins trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	(3 116)	(2 275)	(841)
Dette nette	3 022 \$	2 941 \$	81 \$
Contrats de location simple immobilisés ¹⁾	2 401	2 191	210
Dette nette ajustée	5 423 \$	5 132 \$	291 \$
BAIIALA (12 derniers mois)	2 428 \$	1 671 \$	757 \$
Ratio dette nette ajustée-BAIIALA	2,2	3,1	(0,9)

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 343 M\$ pour la période de 12 mois close le 30 septembre 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 septembre 2015, la dette à long terme, y compris la partie courante, et les contrats de location-financement se chiffraient à 6 138 M\$, en hausse de 922 M\$ par rapport au 31 décembre 2014. Cette augmentation est largement imputable à l'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien au 30 septembre 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 681 M\$. Au cours des neuf premiers mois de 2015, les nouveaux emprunts se sont élevés à 591 M\$ et les remboursements sur la dette se sont chiffrés à 386 M\$. Air Canada a pris livraison de quatre appareils 787 de Boeing au cours des neuf premiers mois de 2015. Trois des appareils, ont 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 septembre 2015, la dette nette ajustée s'établit à 5 423 M\$, en hausse de 291 M\$ par rapport au 31 décembre 2014, du fait de la hausse des soldes liés à la dette à long terme et aux contrats de location-financement, comme il est mentionné plus haut, outre l'accroissement des contrats de location simple immobilisés, attribuable à l'augmentation des loyers d'avions imputable en partie à l'incidence défavorable du change. Ces augmentations ont été en partie contrebalancées par l'augmentation des soldes de trésorerie et des placements à court terme.

Au 30 septembre 2015, le ratio dette nette ajustée-BAIIALA s'est établi à 2,2 alors qu'il était de 3,1 au 31 décembre 2014. L'amélioration de 0,9 point du ratio est attribuable à l'accroissement de 757 M\$ du BAIIALA en glissement annuel en partie compensé par la hausse de 291 M\$ de la dette nette ajustée comme il est mentionné plus haut.

Au 30 septembre 2015, le coût moyen pondéré du capital (« CMPC ») d'Air Canada avant impôt s'établissait à environ 9,2 %. Le CMPC est une mesure établie par la direction, qui correspond au coût du capital, estimé à 20,2 %, et au coût moyen des emprunts et des contrats de location-financement, estimé à 5,4 %.

7.4. Fonds de roulement

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

(en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2015	31 décembre 2014	Variation (en \$)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	3 116 \$	2 275 \$	841 \$
Créances clients	751	656	95
Autres actifs courants	519	547	(28)
Total de l'actif courant	4 386	3 478	908
Dettes fournisseurs et charges à payer	1 452	1 259	193
Produits passages perçus d'avance	1 841	1 794	47
Partie courante de la dette à long terme et des contrats de location-financement	562	484	78
Total du passif courant	3 855	3 537	318
Fonds de roulement, montant net	531 \$	(59) \$	590 \$

Le montant net du fonds de roulement de 531 M\$ au 30 septembre 2015 représente une progression de 590 M\$ par rapport au 31 décembre 2014. Cette amélioration significative est principalement attribuable aux rentrées de trésorerie découlant du résultat d'exploitation positif au cours des neuf premiers mois de 2015, en partie contrebalancées par les dépenses d'investissement de 1 201 M\$ (ou 658 M\$, déduction faite du montant de financement prélevé à la livraison de quatre appareils 787 de Boeing), outre les cotisations de 246 M\$ au titre de la capitalisation des régimes de retraite.

7.5. Flux de trésorerie consolidés

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2015	2014	Variation (en \$)	2015	2014	Variation (en \$)
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	476 \$	191 \$	285 \$	1 793 \$	921 \$	872 \$
Produits des emprunts	302	194	108	591	978	(387)
Réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement	(124)	(166)	42	(386)	(556)	170
Distributions liées aux entités ad hoc au titre de la location d'appareils	-	-	-	(9)	-	(9)
Émission d'actions ordinaires	-	1	(1)	3	1	2
Actions rachetées aux fins d'annulation	(41)	-	(41)	(42)	-	(42)
Frais de financement	(1)	-	(1)	(23)	-	(23)
Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement	136	29	107	134	423	(289)
Placements à court terme	(227)	157	(384)	(517)	(137)	(380)
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(566)	(383)	(183)	(1 201)	(1 115)	(86)
Produit de la vente d'actifs	7	65	(58)	17	68	(51)
Autres	7	(23)	30	23	(13)	36
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'investissement	(779)	(184)	(595)	(1 678)	(1 197)	(481)
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(167)	36	(203)	249	147	102
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	1 077	861	216	661	750	(89)
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période	910 \$	897 \$	13 \$	910 \$	897 \$	13 \$

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2015	2014	Variation (en \$)	2015	2014	Variation (en \$)
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	476 \$	191 \$	285 \$	1 793 \$	921 \$	872 \$
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(566)	(383)	(183)	(1 201)	(1 115)	(86)
Flux de trésorerie disponibles¹⁾	(90) \$	(192) \$	102 \$	592 \$	(194) \$	786 \$

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 troisième trimestre de 2015, les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation se sont établis à 476 M\$, soit une amélioration de 285 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2014. Cette hausse des flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation est largement attribuable à la progression du bénéfice d'exploitation. Les flux de trésorerie négatifs de 90 M\$ ont progressé de 102 M\$ au troisième trimestre de 2015 par rapport à la période correspondante de 2014, facteur qui rend compte de la hausse du bénéfice d'exploitation en partie compensée par la hausse des dépenses d'investissement en regard du troisième trimestre de 2014. Air Canada a pris livraison de deux appareils 787 de Boeing au troisième trimestre de 2015.

Au cours des neuf premiers mois de 2015, les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation se sont établis à 1 793 M\$, soit une amélioration de 872 M\$ par rapport aux neuf premiers mois de 2014, principalement du fait de la progression du bénéfice d'exploitation et, dans une moindre mesure, 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 essentiellement au calendrier de certains paiements, aux répercussions du fléchissement des prix du carburant et à la croissance des produits passages perçus d'avance. De la même manière, les flux de trésorerie disponibles ont progressé de 786 M\$ au cours des neuf premiers mois 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 302 M\$ au troisième trimestre de 2015 et à 591 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2015. Au troisième trimestre et au cours des neuf premiers mois de 2015, la réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement s'élevait à 124 M\$ et à 386 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 deux ont été livrés au troisième trimestre de 2015, la livraison des autres appareils étant prévue d'ici 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 septembre 2015, Air Canada avait en cours des engagements auprès de The Boeing Company (« Boeing ») visant l'acquisition de 27 appareils 787 de Boeing (31 appareils 787 de Boeing au 31 décembre 2014). Trois des quatre appareils livrés au cours des neuf premiers mois de 2015 ont été inclus dans la transaction de financement au moyen de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel décrite plus haut. L'autre livraison a été financée avec le soutien financier de l'EXIM.

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 22 des 27 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, lequel placement est décrit plus haut, visant six appareils 787-9 de Boeing dont la livraison prévue s'échelonne de novembre 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 font tous partie du parc en exploitation d'Air Canada, et de 29 appareils 787-9, dont deux font partie du parc en exploitation d'Air Canada, la livraison des autres appareils devant s'échelonner entre 2015 et 2019.

Air Canada a en cours des engagements auprès de Boeing visant l'acquisition d'appareils 737 MAX de Boeing. L'entente porte sur des commandes fermes de 33 appareils 737 MAX 8 et de 28 appareils 737 MAX 9, assorties du droit de substituer entre eux ces modèles ainsi que d'en remplacer par des appareils 737 MAX 7. 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 septembre 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 de la clôture du placement privé de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel en mars 2015. 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 6 267 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 septembre 2015, d'environ 9 056 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	369 \$	2 553 \$	2 048 \$	1 642 \$	1 229 \$	1 215 \$	9 056 \$
Dépenses projetées, planifiées, mais ne faisant pas l'objet d'un engagement	46	356	310	314	356	non disponible	non disponible
Activités de maintenance immobilisées projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement ¹⁾	95	233	141	141	141	non disponible	non disponible
Total des dépenses projetées²⁾	510 \$	3 142 \$	2 499 \$	2 097 \$	1 726 \$	non disponible	non disponible

1) Les montants au titre des activités de maintenance immobilisées futures pour 2018 et par la suite ne sont pas encore déterminables; toutefois, ils sont estimés à 141 M\$ pour 2018 et 2019.

2) Les montants en dollars américains ont été convertis au cours du change de clôture en vigueur le 30 septembre 2015, soit 1 \$ US pour 1,3345 \$ CA. Le coût global estimatif des appareils se base sur les prix de livraison, lesquels comprennent les augmentations estimatives ainsi que, le cas échéant, les intérêts pour report de livraison calculés sur le TIOL à 90 jours pour le dollar américain au 30 septembre 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^{er} 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 »). 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^{er} 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 septembre 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^{er} 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 ¹⁾	81	84	88	89	89
Obligations projetées totales au titre de la capitalisation des régimes de retraite	322 \$	235 \$	231 \$	230 \$	228 \$

1) Comprennent 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 deux ont été livrés au troisième trimestre de 2015, la livraison des autres étant prévue d'ici 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 septembre 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 six 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 est actuellement prévue d'ici 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	161 \$	461 \$	607 \$	622 \$	1 679 \$	2 417 \$	5 947 \$
Obligations liées aux contrats de location-financement	21	36	37	45	42	106	287
Total des obligations liées au capital	182 \$	497 \$	644 \$	667 \$	1 721 \$	2 523 \$	6 234 \$
<i>Intérêts</i>							
Obligations liées à la dette à long terme	74	286	283	229	198	229	1 299
Obligations liées aux contrats de location-financement	7	24	20	16	12	29	108
Total des obligations liées aux intérêts	81 \$	310 \$	303 \$	245 \$	210 \$	258 \$	1 407 \$
Total des obligations de paiement liées à la dette à long terme et aux contrats de location-financement	263 \$	807 \$	947 \$	912 \$	1 931 \$	2 781 \$	7 641 \$
Obligations liées aux contrats de location simple	115 \$	441 \$	399 \$	345 \$	265 \$	401 \$	1 966 \$
Dépenses d'investissements faisant l'objet d'engagements	369 \$	2 553 \$	2 048 \$	1 642 \$	1 229 \$	1 215 \$	9 056 \$
Total des obligations^{1), 2)}	747 \$	3 801 \$	3 394 \$	2 899 \$	3 425 \$	4 397 \$	18 663 \$
Financement au moyen de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel visant six appareils 787 de Boeing (principal et intérêts)	- \$	67 \$	77 \$	75 \$	74 \$	901 \$	1 194 \$
Total des obligations, y compris l'incidence du financement au moyen de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel visant six appareils 787 de Boeing	747 \$	3 868 \$	3 471 \$	2 974 \$	3 499 \$	5 298 \$	19 857 \$

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^{er} 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 septembre 2015	31 décembre 2014
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable	90 302 896	69 232 535
Actions à droit de vote	193 465 645	217 256 759
Total des actions émises et en circulation	283 768 541	286 489 294
Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises		
Options sur actions	10 041 440	10 002 975
Total des actions pouvant être émises	10 041 440	10 002 975
Total des actions en circulation et pouvant être émises	293 809 981	296 492 269

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 sont effectués par l'intermédiaire de la TSX.

Depuis le début de la période de rachat, Air Canada a acheté et annulé 3 583 735 actions payées en trésorerie au coût moyen de 11,59 \$ l'action pour une contrepartie totale de 42 M\$.

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		
	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
Produits passages	2 560	2 608	2 965	3 476	2 755	2 786	3 082	3 716
Produits fret	128	119	122	128	133	129	123	119
Autres	206	338	218	194	216	334	209	188
Produits d'exploitation	2 894 \$	3 065 \$	3 305 \$	3 798 \$	3 104 \$	3 249 \$	3 414 \$	4 023 \$
Carburant avions	713	793	835	939	680	592	648	697
Charges liées aux transporteurs régionaux								
Carburant avions	118	125	127	137	111	86	97	95
Autres	433	442	451	471	460	466	497	489
Salaires et charges sociales ¹⁾	540	557	535	549	590	568	568	598
Modifications des régimes d'avantages du personnel	(82)	-	-	-	-	-	-	-
Redevances aéroportuaires et de navigation	167	183	186	208	178	185	201	223
Maintenance avions	141	162	171	158	187	188	190	192
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur ²⁾	144	126	128	142	130	153	177	165
Frais de vente et de distribution	114	148	143	146	123	154	152	157
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	66	170	77	56	74	181	84	63
Location avions	73	76	76	74	76	82	84	89
Restauration et fournitures connexes	67	66	74	84	70	62	80	91
Communications et technologies de l'information	44	52	47	49	51	57	52	52
Autres ³⁾	221	227	210	259	268	275	261	297
Charges d'exploitation	2 759	3 127	3 060	3 272	2 998	3 049	3 091	3 208
Bénéfice (perte) d'exploitation	135	(62)	245	526	106	200	323	815
Profit (perte) de change	(55)	(161)	40	(71)	(115)	(408)	56	(251)
Produit d'intérêts	10	9	9	11	10	9	12	12
Charge d'intérêts	(73)	(77)	(81)	(81)	(83)	(90)	(94)	(106)
Intérêts incorporés	10	5	10	6	9	9	21	20
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(53)	(34)	(34)	(34)	(32)	(25)	(25)	(28)
Dérivés liés au carburant et autres dérivés	22	(15)	36	(31)	9	1	5	(20)
Autres	(2)	(6)	(2)	(3)	(4)	(5)	(2)	(5)
Total des produits (charges) autres que d'exploitation	(141)	(279)	(22)	(203)	(206)	(509)	(27)	(378)
Impôts sur le résultat	-	-	-	-	-	-	-	-
Bénéfice net (perte nette)	(6) \$	(341) \$	223 \$	323 \$	(100) \$	(309) \$	296 \$	437 \$
Résultat par action – dilué	(0,02) \$	(1,20) \$	0,75 \$	1,10 \$	(0,35) \$	(1,08) \$	1,00 \$	1,48 \$
BAILALA, compte non tenu des modifications des régimes d'avantages du personnel⁴⁾	277 \$	147 \$	456 \$	749 \$	319 \$	442 \$	591 \$	1 076 \$
BAILALA⁴⁾	359 \$	147 \$	456 \$	749 \$	319 \$	442 \$	591 \$	1 076 \$
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée)⁵⁾	3 \$	(132) \$	139 \$	457 \$	67 \$	122 \$	250 \$	734 \$
Résultat ajusté par action – dilué⁵⁾	0,01 \$	(0,46) \$	0,47 \$	1,55 \$	0,23 \$	0,41 \$	0,85 \$	2,50 \$

- 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) 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.
- 5) Le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) et le résultat ajusté par action – dilué 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		
	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
Services d'escale	39	42	47	54	47	50	59	65
Frais d'équipages	31	32	35	38	36	35	36	43
Location et entretien d'immeubles	33	36	36	35	31	36	36	36
Frais et services divers	27	25	33	31	30	31	35	32
Autres frais résiduels	91	92	59	101	124	123	95	121
Total des autres charges	221 \$	227 \$	210 \$	259 \$	268 \$	275 \$	261 \$	297 \$

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		
	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
Frais d'achat de capacité	280	281	294	312	295	274	302	298
Carburant avions	118	125	127	137	111	86	97	95
Redevances aéroportuaires et de navigation	65	64	70	73	69	65	70	74
Frais de vente et de distribution	24	27	28	27	30	33	33	32
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	5	4	4	4	4	4	4	4
Location avions	2	3	3	3	3	3	3	3
Autres charges d'exploitation	57	63	52	52	59	87	85	78
Total des charges liées aux transporteurs régionaux	551 \$	567 \$	578 \$	608 \$	571 \$	552 \$	594 \$	584 \$

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

	2013	2014				2015		
	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
Passagers-milles payants (en millions)	12 882	13 466	15 495	18 565	14 090	14 937	16 845	20 462
Sièges-milles offerts (en millions)	16 033	16 774	18 413	21 299	17 403	18 335	20 132	23 535
Coefficient d'occupation (en %)	80,3	80,3	84,2	87,2	81,0	81,5	83,7	86,9
PPSMO (en cents)	15,7	15,3	15,9	16,1	15,6	14,9	15,0	15,5
CESMO	17,2	18,6	16,6	15,4	17,2	16,6	15,4	13,6
CESMO (à l'exclusion des modifications du régime d'avantages du personnel) (en cents)	17,7	18,6	16,6	15,4	17,2	16,6	15,4	13,6
CESMO ajustées (en cents) ¹⁾	12,1	12,2	11,2	10,1	12,1	11,9	11,3	10,0
Coût économique du litre de carburant (en cents) ²⁾	88,4	94,7	91,6	90,0	80,7	66,3	66,9	61,4

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)	Troisièmes trimestres		Neuf premiers mois	
	2015	2014	2015	2014
Dérivés liés au carburant	(7) \$	(24) \$	(11) \$	(18) \$
Contrats à terme sur actions	(14)	(7)	(5)	7
Swaps de taux d'intérêt	1	-	2	1
Total des dérivés liés au carburant et autres dérivés	(20) \$	(31) \$	(14) \$	(10) \$

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 de base. 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 troisième trimestre de 2015 :

- Air Canada a comptabilisé une perte de 7 M\$ dans les dérivés liés au carburant et autres dérivés au titre des dérivés liés au carburant (perte de 11 M\$ pour les neuf premiers mois de 2015; pertes de 24 M\$ et de 18 M\$ pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois 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 et 2016. La prime rattachée à ces contrats s'élève à 10 M\$ (27 M\$ pour les neuf premiers mois de 2015; 11 M\$ et 31 M\$ pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois de 2014, respectivement, en ce qui concerne les expositions au risque lié au carburant pour 2014 et 2015).
- Des contrats de dérivés liés au carburant ont été dénoués par règlement en espèces pour une juste valeur nette néant (1 M\$ avec position favorable à Air Canada pour les neuf premiers mois de 2015; 6 M\$ et 24 M\$ avec position favorable à Air Canada, pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois 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^{er} avril 2015. Au troisième trimestre de 2015, la baisse de la juste valeur de 9 M\$ (10 M\$ pour les neuf premiers mois de 2015) a été reportée à titre de coût de la couverture dans les autres éléments du résultat global et elle sera reclassée 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 septembre 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		
Couverture des flux de trésorerie					
Risque lié au prix du carburant – contrats d'options	5 274 000	10 \$	- \$	Charges payées d'avance et autres actifs courants	- \$

Au 30 septembre 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 65 \$ US le baril pour les prix du WTI se chiffrant au plus à 67 \$ US le baril et à un prix plafond moyen équivalent de 67 \$ US le baril pour les prix du WTI supérieurs à 70 \$ 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 2 580 000 barils. Air Canada a également couvert environ 9 % de ses achats prévus de carburéacteur pour 2016 au moyen d'options d'achat assorties de volumes notionnels de 2 694 000 barils à un prix plafond moyen équivalent du WTI de 53 \$ US le baril. La juste valeur du portefeuille de dérivés liés au carburant au 30 septembre 2015 s'établissait à 10 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 établi sa couverture cible à 70 % sur une période de 18 mois consécutifs. Étant donné le notionnel des dérivés sur devises en cours au 30 septembre 2015, dont il est question ci-après, environ 49 % et 64 % des sorties nettes de trésorerie en dollars américains sont couvertes pour le reste de 2015 et pour les 15 mois suivants, respectivement, soit une couverture par des dérivés de 62 % 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 de 69 %.

Au 30 septembre 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 2 912 M\$ (2 184 M\$ US) à un taux moyen pondéré de 1,2359 \$ 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 (8 M\$ en EUR, 6 M\$ en GBP, 356 M\$ en JPY) échéant en 2015 à des taux moyens pondérés respectifs de 1,1850 \$, 1,5667 \$ et 0,0084 \$ pour 1,00 \$ US, ainsi que de la vente d'une partie de ses yuans excédentaires (233 M\$ en CNY) échéant en 2016, au taux moyen pondéré de 0,1548 \$ 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 bénéfices et, compte tenu de la volatilité présumée qui est utilisée dans le calcul de la juste valeur, la juste valeur nette de ces contrats sur devises au 30 septembre 2015 était de 61 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 troisième trimestre de 2015, un profit de 77 M\$ a été constaté dans le poste « Profit (perte) de change » relativement à ces dérivés (profit de 118 M\$ pour les neuf premiers mois de 2015; profits de 126 M\$ et de 33 M\$, respectivement, pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois de 2014). Au troisième trimestre de 2015, les contrats de dérivés de change réglés en trésorerie avaient une juste valeur nette de 27 M\$, avec position favorable à Air Canada (juste valeur de 87 M\$ avec position favorable à Air Canada au cours des neuf premiers mois de 2015; juste valeur de 3 M\$, avec position favorable aux contreparties, et de 29 M\$, avec position favorable à Air Canada au troisième trimestre et au cours des neuf premiers mois 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 septembre 2015, les soldes de trésorerie et de placements à court terme en dollars américains s'établissaient à 750 M\$ (563 M\$ US) (717 M\$ (620 M\$ US) au 31 décembre 2014). Au cours du troisième trimestre de 2015, une perte latente de 53 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 112 M\$ avec position favorable à Air Canada pour les neuf premiers mois de 2015, profit latent de 42 M\$ et de 34 M\$ pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois 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^{er} janvier 2015. L'adoption de cette norme n'a aucune incidence sur les états financiers consolidés d'Air Canada à la date de l'adoption ni sur les résultats des périodes comparatives. Air Canada applique la comptabilité de couverture de manière prospective à certains dérivés liés au carburant désignés depuis le 1^{er} avril 2015. Même si les prix du pétrole brut ne sont pas stipulés contractuellement dans les contrats d'achat de carburant 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^{er} janvier 2018, soit de un an, la date de prise d'effet, l'adoption anticipée étant permise. Air Canada continue d'évaluer l'incidence que l'adoption de cette norme peut avoir sur ses états financiers consolidés.

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 septembre 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 troisième 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 septembre 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

BIIIALA

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

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2015	2014	Variation (en \$)	2015	2014	Variation (en \$)
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	815 \$	526 \$	289 \$	1 338 \$	709 \$	629 \$
Rajouter (selon l'état consolidé des résultats d'Air Canada) :						
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	165	142	23	495	396	99
Locations avions	89	74	15	255	226	29
Rajouter (compris dans les charges liées aux transporteurs régionaux)						
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	4	4	-	12	12	-
Locations avions	3	3	-	9	9	-
BIIIALA	1 076 \$	749 \$	327 \$	2 109 \$	1 352 \$	757 \$

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)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2015	2014	Variation (en \$)	2015	2014	Variation (en \$)
Charges d'exploitation selon les PCGR	3 208 \$	3 272 \$	(64) \$	9 348 \$	9 459 \$	(111) \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Carburant avions (selon l'état consolidé des résultats d'Air Canada)	(697)	(939)	242	(1 937)	(2 567)	630
Carburant avions (compris dans les charges liées aux transporteurs régionaux)	(95)	(137)	42	(278)	(389)	111
Ajustements liés à la charge d'impôt	-	-	-	23	41	(18)
Pertes de valeur	-	-	-	(14)	-	(14)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada	(63)	(56)	(7)	(328)	(303)	(25)
Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus	2 353 \$	2 140 \$	213 \$	6 814 \$	6 241 \$	573 \$
SMO (en millions)	23 535	21 299	10,5 %	62 002	56 486	9,8 %
CESMO ajustées (en cents)	10,00 ¢	10,05 ¢	(0,5) %	10,99 ¢	11,05 ¢	(0,5) %

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

Air Canada se sert du « bénéfice net ajusté » et du « résultat 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)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2015	2014	Variation (en \$)	2015	2014	Variation (en \$)
Bénéfice net attribuable aux actionnaires d'Air Canada	435 \$	321 \$	114 \$	420 \$	201 \$	219 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Ajustements liés à la charge d'impôt	-	-	-	(23)	(41)	18
Pertes de valeur	-	-	-	14	-	14
Perte de change	251	71	180	603	192	411
Coût financier net au titre des avantages du personnel	28	34	(6)	78	102	(24)
Perte sur dérivés liés au carburant et autres dérivés	20	31	(11)	14	10	4
Bénéfice net ajusté	734 \$	457 \$	277 \$	1 106 \$	464 \$	642 \$
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé dans le calcul du résultat dilué par action (en millions)	294	294	-	293	293	-
Résultat ajusté par action – dilué	2,50 \$	1,55 \$	0,95 \$	3,77 \$	1,58 \$	2,19 \$

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

(en millions)	Troisièmes trimestres		Neuf premiers mois	
	2015	2014	2015	2014
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – de base	287	286	286	286
Effet dilutif	7	8	7	7
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – dilué	294	294	293	293

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 septembre 2015	30 septembre 2014	Variation (\$)
Bénéfice net pour la période attribuable aux actionnaires d'Air Canada (12 derniers mois)	319 \$	194 \$	125 \$
Retrancher :			
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 (profit) de change	718	247	471
Coût financier net au titre des avantages du personnel	110	155	(45)
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	5	(12)	17
Bénéfice net ajusté (12 derniers mois)	1 173 \$	467 \$	706 \$
Compte tenu des éléments suivants :			
Charges d'intérêts ¹⁾	373	312	61
Intérêts implicites sur les contrats de location simple ²⁾	168	152	16
Bénéfice net ajusté avant les intérêts (12 derniers mois)	1 714 \$	931 \$	783 \$
Capital investi :			
Fonds de roulement, à l'exclusion de la partie courante de la dette à long terme et des contrats de location-financement	840	566	274
Actifs à long terme, à l'exclusion des actifs au titre des régimes de retraite	7 353	6 447	906
Provisions au titre de la maintenance	(840)	(694)	(146)
Autres passifs d'exploitation à long terme	(239)	(304)	65
Contrats de location simple immobilisés ³⁾	2 401	2 170	231
Capital investi	9 515 \$	8 185 \$	1 330 \$
Rendement du capital investi (en %)	18,0 %	11,4 %	6,6 pt

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 343 M\$ pour la période de 12 mois close le 30 septembre 2015 et 310 M\$ pour la période de 12 mois close le 30 septembre 2014 (compte tenu des coûts de location avions liés aux activités des transporteurs régionaux).

17. GLOSSAIRE

Air Georgian – Air Georgian Limited.

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.

EVAS – Exploits Valley Air Services Ltd.

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).

SCFP – Syndicat canadien de la fonction publique.

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.