

AIR CANADA 

Troisième trimestre de 2016

RAPPORT DE GESTION

Le 7 novembre 2016



TABLE DES MATIÈRES

1. Points saillants	1
2. Introduction et principales hypothèses	3
3. Stratégie et aperçu général	5
4. Résultats des activités	7
5. Parc aérien	22
6. Gestion financière et gestion du capital	24
6.1. Situation financière	24
6.2. Dette nette ajustée	25
6.3. Fonds de roulement	26
6.4. Flux de trésorerie consolidés	27
6.5. Dépenses d'investissement et contrats de financement connexes	28
6.6. Obligations de capitalisation des régimes de retraite	29
6.7. Obligations contractuelles	30
6.8. Capital social	32
7. Résultats financiers trimestriels	33
8. Instruments financiers et gestion du risque	35
9. Méthodes comptables et estimations comptables critiques	35
10. Arrangements hors bilan	35
11. Transactions entre parties liées	35
12. Facteurs de risque	35
13. Contrôles et procédures	36
14. Mesures financières hors PCGR	37
15. Glossaire	41

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		
	2016	2015	Variation (\$)	2016	2015	Variation (\$)
Mesures de performance financière						
Produits d'exploitation	4 451	4 023	428	11 252	10 686	566
Bénéfice d'exploitation	896	815	81	1 327	1 338	(11)
Charges autres que d'exploitation	(128)	(378)	250	(272)	(914)	642
Bénéfice net	768	437	331	1 055	424	631
Bénéfice net ajusté ¹⁾	821	734	87	1 109	1 106	3
Marge d'exploitation (en %)	20,1 %	20,3 %	(0,2) pt	11,8 %	12,5 %	(0,7) pt
BIIIALA ¹⁾	1 248	1 076	172	2 313	2 109	204
Marge BIIIALA (en %) ¹⁾	28,0 %	26,7 %	1,3 pt	20,6 %	19,7 %	0,9 pt
Liquidités non soumises à restrictions ²⁾	3 715	3 399	316	3 715	3 399	316
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	438	452	(14)	2 063	1 774	289
Flux de trésorerie disponibles ¹⁾	315	(114)	429	(277)	573	(850)
Dettes nettes ajustées ¹⁾	6 819	5 423	1 396	6 819	5 423	1 396
Rendement du capital investi (en %) ¹⁾	15,5 %	18,0 %	(2,5) pt	15,5 %	18,0 %	(2,5) pt
Ratio de levier financier ¹⁾	2,5	2,2	0,3	2,5	2,2	0,3
Résultat par action – dilué	2,74 \$	1,48 \$	1,26 \$	3,72 \$	1,43 \$	2,29 \$
Résultat ajusté par action – dilué ¹⁾	2,93 \$	2,50 \$	0,43 \$	3,92 \$	3,77 \$	0,15 \$
Statistiques d'exploitation³⁾			Variation (%)			Variation (%)
Passagers-milles payants (en millions) (« PMP »)	24 328	20 462	18,9	58 838	52 244	12,6
Sièges-milles offerts (en millions) (« SMO »)	28 458	23 535	20,9	70 635	62 002	13,9
Coefficient d'occupation (en %)	85,5 %	86,9 %	(1,5) pt	83,3 %	84,3 %	(1,0) pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	16,6	17,8	(7,0)	16,8	18,0	(6,4)
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	14,2	15,5	(8,6)	14,0	15,2	(7,4)
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	15,6	17,1	(8,5)	15,9	17,2	(7,6)
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	12,5	13,6	(8,3)	14,1	15,1	(6,8)
CESMO ajustées (en cents) ¹⁾	9,4	10,0	(5,9)	10,8	11,0	(1,9)
Effectif moyen (en milliers d'ETP) ⁴⁾	26,5	25,0	6,2	26,0	24,8	5,0
Avions en service à la clôture de la période	382	372	2,7	382	372	2,7
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)	11,4	11,0	3,3	10,4	10,3	1,7
Sièges répartis (en milliers)	16 245	14 408	12,7	43 262	39 737	8,9
Fréquences des appareils (en milliers)	156	154	0,6	429	431	(0,5)
Longueur d'étape moyenne (en milles) ⁵⁾	1 752	1 634	7,2	1 633	1 560	4,6
Coût économique du litre de carburant (en cents)	55,2	61,4	(10,2)	52,2	64,3	(18,9)
Consommation de carburant (en millions de litres)	1 458	1 290	13,0	3 677	3 443	6,8
Produits – passagers payants (en milliers) ⁶⁾	13 327	11 723	13,7	34 130	31 439	8,6

- 1) *Le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée), le BAIIALA, la marge BAIIALA, le ratio de levier financier, les flux de trésorerie disponibles, le rendement du capital investi et les CÉSMO ajustées ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR et la dette nette ajustée est une mesure complémentaire aux PCGR. Se reporter aux rubriques 6 et 14 du présent rapport de gestion pour la description des mesures financières hors PCGR et mesures complémentaires aux PCGR d'Air Canada.*
- 2) *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 2016, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 3 434 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 281 M\$. 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\$.*
- 3) *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 »), Sky Regional Airlines Inc. (« Sky Regional »), Air Georgian Limited (« Air Georgian ») et Exploits Valley Air Services Ltd. (« EVAS »)) exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.*
- 4) *Rend compte des équivalents temps plein (« ETP ») à Air Canada, à l'exclusion des ETP chez des transporteurs tiers (comme Jazz, Sky Regional, Air Georgian et EVAS) exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.*
- 5) *La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles divisé par le total de sièges répartis.*
- 6) *Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol (non en fonction de l'itinéraire ou du segment de trajet), 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 la dénomination commerciale « Vacances Air Canada^{MD} » (« Vacances Air Canada ») et Air Canada Rouge S.E.C. faisant affaire sous le nom de marque « 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 2016, selon le point de vue de la direction. Ce rapport doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires du troisième trimestre de 2016 et les notes complémentaires d'Air Canada, les états financiers consolidés audités annuels de 2015 et les notes complémentaires d'Air Canada, ainsi que son rapport de gestion annuel de 2015 daté du 17 février 2016 (le « rapport de gestion de 2015 »). 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 Canada »), 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 15, *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 2016. Certains chiffres comparatifs ont été reclassés afin de les rendre conformes à la présentation des états financiers adoptée pour l'exercice considéré.

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 17, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2015, dans sa version éventuellement modifiée à la rubrique 12 du présent rapport de gestion. Le 7 novembre 2016, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du troisième trimestre de 2016. 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. Les résultats réels peuvent donc différer sensiblement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs du fait de divers facteurs, notamment la capacité d'Air Canada de dégager ou de maintenir une rentabilité nette positive ou de réaliser ses initiatives et ses objectifs, sa capacité de rembourser ses dettes, de réduire les charges d'exploitation et d'obtenir du financement, les taux de change, l'état du secteur, du marché, du crédit, de la conjoncture économique et du contexte géopolitique, les cours de l'énergie, la concurrence, la capacité d'Air Canada de mettre en œuvre efficacement ses initiatives stratégiques et sa dépendance à l'égard des technologies, les conflits armés, les attentats terroristes, les épidémies, les pertes par sinistres, les relations de travail, les questions de retraite, les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs d'origine humaine), les limites

imposées aux termes de clauses restrictives, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, l'évolution de la demande en fonction du caractère saisonnier du secteur, la dépendance envers des fournisseurs et des tiers, notamment les transporteurs régionaux, Aéroplan et les partenaires Star Alliance, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, outre la capacité de recruter et de conserver du personnel qualifié, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le présent rapport de gestion, notamment à la rubrique 17, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2015, dans sa version éventuellement modifiée à la rubrique 12 du présent rapport de gestion. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent rapport de gestion représentent les attentes d'Air Canada en date du 4 novembre 2016 (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 modeste, voire relativement faible, pour 2016. Air Canada a présumé également que se poursuivra la corrélation entre le cours du carburéacteur et la valeur du dollar canadien, toute augmentation ou diminution du coût du carburant continuant d'être associée, dans une certaine mesure, à une augmentation ou diminution de la valeur du dollar canadien. Air Canada a également présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,33 \$ CA pour 1,00 \$ US au quatrième trimestre de 2016 et à 1,32 \$ CA pour 1,00 \$ US pour l'ensemble de 2016, et que le cours du carburéacteur (compte tenu de l'incidence des couvertures à l'égard du carburant) s'établirait en moyenne à 0,60 \$ CA le litre pour le quatrième trimestre de 2016 et à 0,54 \$ CA le litre pour l'ensemble de 2016.

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 également 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 se réserve le droit de faire 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. STRATÉGIE ET APERÇU GÉNÉRAL

Au troisième trimestre de 2016, Air Canada a dégagé un bénéfice net ajusté record de 821 M\$, ou un bénéfice dilué de 2,93 \$ par action, ce qui représente une hausse de 87 M\$, ou de 0,43 \$ du bénéfice dilué par action, par rapport au troisième trimestre de 2015. Le BAIIALA record de 1 248 M\$ a augmenté de 172 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2015. Le BAIIALA, le bénéfice net ajusté et le résultat ajusté par action – dilué ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 14, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard. Air Canada a comptabilisé un bénéfice d'exploitation selon les PCGR de 896 M\$, ce qui est également un résultat record, comparativement à un bénéfice d'exploitation de 815 M\$ au troisième trimestre de 2015, ce qui représente une hausse de 81 M\$. Air Canada a comptabilisé un bénéfice net selon les PCGR de 768 M\$, soit un bénéfice net dilué de 2,74 \$ par action, au troisième trimestre de 2016, contre un bénéfice net de 437 M\$, soit un bénéfice net dilué de 1,48 \$ par action, au troisième trimestre de 2015.

Stratégie

Air Canada a pour principal objectif de figurer parmi les meilleures compagnies aériennes du monde, d'améliorer sans cesse l'expérience client et l'engagement des effectifs ainsi que de créer de la valeur pour ses actionnaires. Air Canada entend atteindre son objectif en focalisant sur les quatre stratégies fondamentales suivantes :

- établir et mettre en œuvre des initiatives de compression des coûts et d'accroissement du chiffre d'affaires;
- explorer et mettre en œuvre des occasions rentables d'expansion internationale et tirer parti des avantages concurrentiels afin de stimuler les marges comme il se doit, en grande partie au moyen de l'accroissement du trafic de correspondance par le truchement des points d'accès internationaux existants et nouveaux ainsi qu'en prenant de l'expansion et en livrant 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 voyage et en offrant en tout temps un service à la clientèle de qualité supérieure, tout 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, notamment en investissant de façon significative dans la formation nécessaire et d'autres outils qui visent à bien définir comment la compagnie aérienne et ses employés peuvent travailler de concert dans un cadre humain et enrichissant afin d'atteindre les buts et objectifs d'Air Canada, notamment d'offrir un excellent service à la clientèle.

Il y a lieu de se reporter à la rubrique 4 du rapport de gestion de 2015 pour un complément d'information à cet égard.

Sommaire financier du troisième trimestre de 2016

Le texte qui suit est un sommaire des résultats des activités et de la situation financière d'Air Canada pour le troisième trimestre de 2016 en regard du troisième trimestre de 2015.

- Les produits d'exploitation se sont établis à 4 451 M\$, en hausse de 428 M\$ (+11 %) par rapport à ceux du troisième trimestre de 2015. Les produits passages se sont élevés à 4 106 M\$, en hausse de 390 M\$ (+10,5 %) par rapport à ceux du troisième trimestre de 2015.
- Les charges d'exploitation se sont établies à 3 555 M\$, en hausse de 347 M\$ (+11 %) par rapport au troisième trimestre de 2015. Les CESMO ont diminué de 8,3 % par rapport au troisième trimestre de 2015. Les CESMO ajustées ont baissé de 5,9 % par rapport au troisième trimestre de 2015, résultat conforme à la baisse de l'ordre de 5,5 % à 6,5 % que projetait Air Canada dans son communiqué de presse du 29 juillet 2016. Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 14, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- Un BAIIALA record de 1 248 M\$ contre un BAIIALA de 1 076 M\$ au troisième trimestre de 2015, soit une hausse de 172 M\$. Le BAIIALA n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 14, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- Un bénéfice d'exploitation record de 896 M\$, contre un bénéfice d'exploitation de 815 M\$ au troisième trimestre de 2015, soit une progression de 81 M\$.
- Au 30 septembre 2016, la dette nette ajustée s'est chiffrée à 6 819 M\$, en hausse de 528 M\$ par rapport au 31 décembre 2015. La dette nette ajustée est une mesure financière complémentaire aux PCGR. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 6.2 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard. Le ratio de levier financier (ratio dette nette ajustée-BAIIALA des 12 derniers mois) de la compagnie aérienne s'est établi à 2,5 au 30 septembre 2016, sans variation par rapport au 31 décembre 2015 (2,2 au 30 septembre 2015). Le ratio de levier financier n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 6.2, *Dette nette ajustée*, et la rubrique 14, *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 438 M\$, en baisse de 14 M\$ par rapport au trimestre correspondant de 2015, du fait principalement des variations des éléments hors trésorerie du fonds de roulement. Les flux de trésorerie disponibles se sont établis à 315 M\$ au troisième trimestre de 2016, en hausse de 429 M\$ en regard du troisième trimestre de 2015. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 6.4, *Flux de trésorerie consolidés*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- Le rendement du capital investi pour la période de 12 mois close le 30 septembre 2016 s'est établi à 15,5 % (18,0 % pour la période de 12 mois close le 30 septembre 2015). Le rendement du capital investi n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 14, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

4. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS

Le tableau et l'analyse ci-après comparent les résultats d'Air Canada pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Troisièmes trimestres				Neuf premiers mois			
	2016	2015	Variation (\$)	Variation (%)	2016	2015	Variation (\$)	Variation (%)
Produits d'exploitation								
Passages	4 106 \$	3 716 \$	390 \$	10	10 113 \$	9 584 \$	529 \$	6
Fret	130	119	11	9	357	371	(14)	(4)
Autres	215	188	27	14	782	731	51	7
Total des produits	4 451	4 023	428	11	11 252	10 686	566	5
Charges d'exploitation								
Carburant avions	708	697	11	2	1 681	1 937	(256)	(13)
Charges liées aux transporteurs régionaux								
Carburant avions	96	95	1	1	237	278	(41)	(15)
Autres	543	489	54	11	1 549	1 452	97	7
Salaires et charges sociales	658	598	60	10	1 877	1 734	143	8
Redevances aéroportuaires et de navigation	247	223	24	11	656	609	47	8
Maintenance avions	227	192	35	18	683	570	113	20
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	220	165	55	33	604	495	109	22
Frais de vente et de distribution	179	157	22	14	531	463	68	15
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	72	63	9	14	388	328	60	18
Locations avions	118	89	29	33	342	255	87	34
Restauration et fournitures connexes	104	91	13	14	267	233	34	15
Communications et TI	56	52	4	8	182	161	21	13
Éléments particuliers	-	-	-	-	-	(23)	23	100
Autres	327	297	30	10	928	856	72	8
Total des charges d'exploitation	3 555	3 208	347	11	9 925	9 348	577	6
Bénéfice d'exploitation	896	815	81		1 327	1 338	(11)	
Produits (charges) autres que d'exploitation								
Perte de change	(42)	(251)	209		(9)	(603)	594	
Produits d'intérêts	12	12	-		35	33	2	
Charges d'intérêts	(97)	(106)	9		(298)	(290)	(8)	
Intérêts incorporés	12	20	(8)		50	50	-	
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(17)	(28)	11		(52)	(78)	26	
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	6	(20)	26		(5)	(14)	9	
Profit à la cession-bail d'actifs	-	-	-		19	-	19	
Autres	(2)	(5)	3		(12)	(12)	-	
Total des charges autres que d'exploitation	(128)	(378)	250		(272)	(914)	642	
Bénéfice avant impôts sur le résultat	768	437	331		1 055	424	631	
Impôts sur le résultat	-	-	-		-	-	-	
Bénéfice net	768 \$	437 \$	331 \$		1 055 \$	424 \$	631 \$	
Résultat par action – dilué	2,74 \$	1,48 \$	1,26 \$		3,72 \$	1,43 \$	2,29 \$	
BAIIALA¹⁾	1 248 \$	1 076 \$	172 \$		2 313 \$	2 109 \$	204 \$	
Bénéfice net ajusté¹⁾	821 \$	734 \$	87 \$		1 109 \$	1 106 \$	3 \$	
Résultat ajusté par action – dilué¹⁾	2,93 \$	2,50 \$	0,43 \$		3,92 \$	3,77 \$	0,15 \$	

1) Le BAIIALA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et la location d'avions), le bénéfice net ajusté et le résultat ajusté par action – dilué ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 14, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Produits passages réseau

Au troisième trimestre de 2016, les produits passages réseau se sont élevés à 4 106 M\$, en hausse de 390 M\$ (+10,5 %) par rapport au troisième trimestre de 2015, du fait de l’amplification de 18,9 % du trafic en partie contrebalancée par le recul de 7,0 % du rendement unitaire. Les produits tirés de la cabine Affaires pour l’ensemble du réseau ont crû de 47 M\$ (+7,6 %) en raison de la hausse de 12,9 % du trafic, facteur en partie contrebalancé par le glissement de 4,7 % du rendement unitaire.

Le tableau ci-après présente les produits passages par région pour le troisième trimestre de 2016 et le troisième trimestre de 2015.

Produits passages (en millions de dollars canadiens)	Troisième trimestre 2016	Troisième trimestre 2015	Variation (en \$)	Variation (en %)
Lignes intérieures	1 314 \$	1 253 \$	61 \$	4,8
Lignes transfrontalières	791	694	97	14,0
Lignes transatlantiques	1 136	1 027	109	10,7
Lignes transpacifiques	676	568	108	19,2
Autres	189	174	15	8,3
Réseau	4 106 \$	3 716 \$	390 \$	10,5

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2016, par rapport au troisième trimestre de 2015, en ce qui concerne les produits passages et les autres statistiques d’exploitation.

Troisième trimestre de 2016 par rapport au troisième trimestre de 2015	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	4,8	6,3	8,2	1,5	(3,1)	(1,4)
Lignes transfrontalières	14,0	19,3	20,8	1,0	(5,6)	(4,5)
Lignes transatlantiques	10,7	28,1	21,8	(4,4)	(9,1)	(13,6)
Lignes transpacifiques	19,2	34,8	29,0	(3,9)	(7,6)	(11,6)
Autres	8,3	12,5	15,1	1,9	(6,0)	(3,9)
Réseau	10,5	20,9	18,9	(1,5)	(7,0)	(8,6)

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2016 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 2015	T4 2015	T1 2016	T2 2016	T3 2016
Produits passages	6,9	3,0	2,8	2,0	10,5
Capacité (SMO)	10,5	8,4	8,2	11,0	20,9
Trafic (PMP)	10,2	8,6	7,7	9,3	18,9
Coefficient d’occupation (variation en pts)	(0,2)	0,1	(0,3)	(1,2)	(1,5)
Rendement unitaire	(3,8)	(5,5)	(4,7)	(6,8)	(7,0)
PPSMO	(4,0)	(5,3)	(5,1)	(8,2)	(8,6)

La capacité exprimée en SMO a crû de 20,9 % au troisième trimestre de 2016 par rapport à la période correspondante de 2015, du fait du relèvement de la capacité sur tous les marchés. L'accroissement de la capacité est attribuable principalement à l'intégration d'appareils 787 de Boeing supplémentaires au parc aérien principal, à la croissance d'Air Canada Rouge et au nombre additionnel de sièges à bord des appareils 777 de Boeing.

La variation des produits passages réseau par rapport au troisième trimestre de 2015 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La progression de 18,9 % 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 points d'accès au Canada, la croissance du trafic au troisième trimestre de 2016 rendait compte de la progression de 27,9 % du trafic de correspondance à rendement moindre vers des destinations internationales via le Canada.
- La baisse de 7,0 % du rendement unitaire, qui correspond essentiellement aux facteurs suivants :
 - l'accroissement de 7,2 % de la longueur d'étape moyenne, du fait de l'expansion des vols long-courrier à l'échelle internationale, qui a eu pour effet de comprimer de 4,0 points de pourcentage le rendement pour l'ensemble du réseau;
 - 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 proportion accrue du trafic de correspondance à rendement moindre vers des destinations internationales via le Canada (sixième liberté de l'air) au soutien de la stratégie d'expansion internationale de la compagnie aérienne;
 - la réduction des suppléments des transporteurs en raison du recul des prix du carburant, en particulier dans les territoires où ces suppléments sont réglementés.

Cette contraction du rendement a été en partie atténuée par l'incidence favorable du change de 49 M\$.

Au cours des neuf premiers mois de 2016, les produits passages réseau se sont élevés à 10 113 M\$, en hausse de 529 M\$ (+5,5 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2015, du fait de l'amplification de 12,6 % du trafic en partie contrebalancée par le recul de 6,4 % du rendement unitaire. Comparativement aux neuf premiers mois de 2015, l'incidence de l'affaiblissement du dollar canadien sur les produits passages libellés en devises a accru les produits passages de 197 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2016.

Le tableau ci-après présente les produits passages par région pour les neuf premiers mois de 2016 et les neuf premiers mois de 2015.

Produits passages (en millions de dollars canadiens)	Neuf premiers mois 2016	Neuf premiers mois 2015	Variation (en \$)	Variation (en %)
Lignes intérieures	3 347 \$	3 326 \$	21 \$	0,6
Lignes transfrontalières	2 182	2 053	129	6,3
Lignes transatlantiques	2 407	2 203	204	9,2
Lignes transpacifiques	1 543	1 368	175	12,8
Autres	634	634	-	(0,1)
Réseau	10 113 \$	9 584 \$	529 \$	5,5

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour les neuf premiers mois de 2016, par rapport aux neuf premiers mois de 2015, en ce qui concerne les produits passages et les autres statistiques d'exploitation.

Neuf premiers mois de 2016 par rapport aux neuf premiers mois de 2015	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	5,7	5,8	0,1	(5,1)	(5,0)
Lignes transfrontalières	6,3	13,8	12,3	(1,1)	(5,5)	(6,7)
Lignes transatlantiques	9,2	21,0	16,9	(2,8)	(6,6)	(9,7)
Lignes transpacifiques	12,8	17,7	17,3	(0,3)	(3,7)	(4,1)
Autres	(0,1)	8,4	9,5	0,8	(9,1)	(8,2)
Réseau	5,5	13,9	12,6	(1,0)	(6,4)	(7,4)

Produits passages intérieurs

Au troisième trimestre de 2016, les produits passages intérieurs se sont chiffrés à 1 314 M\$, en hausse de 61 M\$ (+4,8 %) par rapport au troisième trimestre de 2015.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2016 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 2015	T4 2015	T1 2016	T2 2016	T3 2016
Produits passages	0,6	(4,1)	(2,3)	(1,6)	4,8
Capacité (SMO)	4,8	4,0	6,3	4,5	6,3
Trafic (PMP)	3,5	2,4	4,1	4,2	8,2
Coefficient d'occupation (variation en pts)	(1,1)	(1,2)	(1,7)	(0,2)	1,5
Rendement unitaire	(4,8)	(7,3)	(6,5)	(5,8)	(3,1)
PPSMO	(6,0)	(8,7)	(8,4)	(6,1)	(1,4)

La variation des produits passages intérieurs par rapport au troisième trimestre de 2015 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La croissance de 8,2 % du trafic qui traduit la progression du trafic sur l'ensemble des principales lignes intérieures, y compris la hausse du trafic relatif à la cabine de haut rapport. L'accroissement du trafic des lignes intérieures visait notamment le trafic de correspondance supplémentaire vers des destinations américaines et internationales via le Canada.
- Le recul de 3,1 % du rendement unitaire, qui rend compte des facteurs suivants :
 - l'augmentation de 1,3 % de la longueur d'étape moyenne, facteur qui a comprimé le rendement unitaire des lignes intérieures de 0,7 point de pourcentage au troisième trimestre de 2016;
 - 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;
 - la concurrence accrue sur les lignes régionales, en particulier dans l'est du Canada.

La contraction du rendement unitaire a été en partie atténuée par l'incidence favorable du change de 7 M\$.

Durant les neuf premiers mois de 2016, les produits passages intérieurs se sont établis à 3 347 M\$, en hausse de 21 M\$ (+0,6 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2015, en raison d'une croissance de 5,8 % du trafic en partie contrebalancé par le recul de 5,1 % du rendement unitaire.

Produits passages transfrontaliers

Au troisième trimestre de 2016, les produits passages transfrontaliers se sont établis à 791 M\$, en hausse de 97 M\$ (+14,0 %) par rapport au troisième trimestre de 2015.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2016 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 2015	T4 2015	T1 2016	T2 2016	T3 2016
Produits passages	17,3	10,5	2,5	2,3	14,0
Capacité (SMO)	15,2	11,9	10,2	12,3	19,3
Trafic (PMP)	15,6	11,6	5,8	10,8	20,8
Coefficient d'occupation (variation en pts)	0,3	(0,2)	(3,3)	(1,1)	1,0
Rendement unitaire	1,4	(0,9)	(3,3)	(7,9)	(5,6)
PPSMO	1,8	(1,1)	(7,1)	(9,1)	(4,5)

La variation des produits passages transfrontaliers par rapport au troisième trimestre de 2015 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La progression de 20,8 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur l'ensemble des principales lignes transfrontalières avec les États-Unis.
- La décroissance de 5,6 % du rendement unitaire, qui traduisait essentiellement l'effet de l'amplification de la concurrence et du relèvement de la capacité à l'égard de certaines lignes court-courrier ainsi que la concurrence intense en chapitre de la tarification relativement aux destinations d'agrément américaines qu'exploite Air Canada Rouge, assorties de coûts moindres. Cette baisse a été compensée en partie par l'amélioration relative de la performance de la cabine de haut rapport, l'accroissement du trafic en provenance des États-Unis, outre l'incidence favorable du change de 13 M\$.

Durant les neuf premiers mois de 2016, les produits passages transfrontaliers se sont chiffrés à 2 182 M\$, en hausse de 129 M\$ (+6,3 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2015, en raison d'un accroissement de 12,3 % du trafic, partiellement contrebalancé par une baisse de 5,5 % du rendement unitaire.

Produits passages transatlantiques

Au troisième trimestre de 2016, les produits passages transatlantiques se sont établis à 1 136 M\$, en hausse de 109 M\$ (+10,7 %) par rapport au troisième trimestre de 2015.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2016 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 2015	T4 2015	T1 2016	T2 2016	T3 2016
Produits passages	9,1	9,1	12,9	5,0	10,7
Capacité (SMO)	12,7	15,3	13,6	16,6	28,1
Trafic (PMP)	12,7	14,2	15,8	10,9	21,8
Coefficient d'occupation (variation en pts)	-	(0,7)	1,5	(4,0)	(4,4)
Rendement unitaire	(3,2)	(4,5)	(2,5)	(5,4)	(9,1)
PPSMO	(3,2)	(5,4)	(0,6)	(9,9)	(13,6)

La variation des produits passages transatlantiques par rapport au troisième trimestre de 2015 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'amplification de 21,8 % du trafic, du fait de la croissance du trafic sur les marchés locaux au départ et à destination de l'Europe, de l'Inde, de l'Afrique et du Moyen-Orient ainsi que de celle du trafic issu de la sixième liberté de l'air, notamment les nouveaux services et services saisonniers récurrents d'Air Canada et d'Air Canada Rouge. Le trafic s'est amplifié dans les trois cabines, soit en Classe affaires, en Classe Économique Privilège/Premium Rouge et en Classe Économique. Cette croissance a été contrebalancée en partie par le recul du trafic visant certains marchés, comme la Belgique et l'Allemagne. Les inquiétudes des voyageurs à la suite des attaques terroristes en France, en Belgique et en Turquie plus tôt cette année ont continué de se faire ressentir au troisième trimestre de 2016, facteur qui explique une partie du recul du coefficient d'occupation au cours de cette période.

- Le recul de 9,1 % du rendement unitaire, qui traduit l'accroissement de 2,4 % de la longueur d'étape moyenne, qui a comprimé le rendement unitaire des lignes transatlantiques de 1,4 point de pourcentage. Les autres facteurs expliquant le glissement du rendement unitaire comprenaient l'amplification de la capacité à l'échelle de l'industrie au départ du Canada et des États-Unis, la concurrence intense au chapitre de la tarification visant certains services européens, outre la proportion accrue de sièges offerts sur les marchés des voyages d'agrément à longue distance. Cette contraction du rendement a été en partie neutralisée par l'incidence favorable du change de 7 M\$.

Durant les neuf premiers mois de 2016, les produits passages transatlantiques se sont établis à 2 407 M\$, en hausse de 204 M\$ (+9,2 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2015, en raison d'un accroissement de 16,9 % du trafic, partiellement contrebalancé par une baisse de 6,6 % du rendement unitaire.

Produits passages transpacifiques

Au troisième trimestre de 2016, les produits passages transpacifiques se sont établis à 676 M\$, en hausse de 108 M\$ (+19,2 %) par rapport au troisième trimestre de 2015.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2016 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 2015	T4 2015	T1 2016	T2 2016	T3 2016
Produits passages	5,6	4,7	7,7	8,8	19,2
Capacité (SMO)	11,8	3,4	3,1	12,4	34,8
Trafic (PMP)	12,1	7,9	6,3	13,7	29,0
Coefficient d'occupation (variation en pts)	0,2	3,6	2,6	1,0	(3,9)
Rendement unitaire	(5,7)	(2,9)	1,4	(4,2)	(7,6)
PPSMO	(5,5)	1,3	4,6	(3,1)	(11,6)

La variation des produits passages transpacifiques par rapport au troisième trimestre de 2015 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'amplification de 29,0 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur l'ensemble des principales lignes transpacifiques. L'accroissement du trafic par rapport au trimestre correspondant de 2015 est largement attribuable au lancement, en juin 2016, des lignes Toronto-Séoul et Vancouver-Brisbane. En outre, Air Canada a mis en exploitation de plus gros appareils sur les lignes vers la Chine et le Japon et a accru les fréquences des appareils sur la ligne reliant Vancouver à Osaka (de cinq vols par semaine à six).
- La baisse de 7,6 % du rendement unitaire, qui traduit surtout l'incidence du relèvement de la capacité à l'échelle de l'industrie et la concurrence intense au chapitre de la tarification, sur la plupart des principaux services transpacifiques, outre la réduction des suppléments des transporteurs du fait de la baisse des prix du carburant, surtout là où ces suppléments sont réglementés. Ces facteurs ont été en partie atténués par l'incidence favorable du change de 19 M\$.

Durant les neuf premiers mois de 2016, les produits passages transpacifiques se sont établis à 1 543 M\$, en hausse de 175 M\$ (+12,8 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2015, en raison d'un accroissement de 17,3 % du trafic, partiellement contrebalancé par une baisse de 3,7 % du rendement unitaire.

Autres produits passages

Au troisième trimestre de 2016, les produits passages tirés des « autres lignes » se sont établis à 189 M\$, en hausse de 15 M\$ (+8,3 %) par rapport au troisième trimestre de 2015.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2016 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 2015	T4 2015	T1 2016	T2 2016	T3 2016
Produits passages	8,5	1,1	(1,5)	(6,4)	8,3
Capacité (SMO)	12,2	9,5	7,5	6,0	12,5
Trafic (PMP)	11,5	10,5	8,1	6,5	15,1
Coefficient d'occupation (variation en pts)	(0,5)	0,7	0,4	0,3	1,9
Rendement unitaire	(3,1)	(8,6)	(9,2)	(12,4)	(6,0)
PPSMO	(3,6)	(7,8)	(8,8)	(12,1)	(3,9)

La variation des autres produits passages par rapport au troisième trimestre de 2015 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'augmentation de 15,1 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur l'ensemble des principales autres lignes, sous l'impulsion des vols à moindres coûts exploités par Air Canada Rouge, outre la croissance du trafic au départ et à destination du Brésil liée aux Jeux olympiques d'été. Le trafic de correspondance entre lignes internationales en provenance et à destination de l'Amérique du Sud a augmenté en regard du trimestre correspondant de 2015, facteur qui est conforme à la stratégie d'expansion du trafic entre lignes internationales d'Air Canada par le truchement de ses principaux points d'accès au Canada.
- La détérioration de 6,0 % du rendement unitaire, qui rend surtout compte de l'effet du relèvement de la capacité à l'échelle de l'industrie ainsi que de la concurrence au chapitre de la tarification sur les lignes vers le Mexique, outre le relèvement de la capacité d'Air Canada Rouge sur les marchés des voyages d'agrément organisés, à rendement moindre. Cette baisse a été en partie contrebalancée par l'incidence favorable du change de 3 M\$.

Durant les neuf premiers mois de 2016, les autres produits passages se sont établis à 634 M\$, sans variation par rapport aux neuf premiers mois de 2015, du fait que la croissance de 9,5 % du trafic a été neutralisée par le recul de 9,1 % du rendement unitaire.

Produits fret

Au troisième trimestre de 2016, les produits tirés du transport de fret se sont chiffrés à 130 M\$, en hausse de 11 M\$ (+ 9,0 %), par rapport au troisième trimestre de 2015, du fait de l'accroissement des volumes de fret, en partie contrebalancé par l'incidence de la baisse du rendement unitaire en raison du relèvement de la capacité à l'échelle de l'industrie et de la concurrence au chapitre de la tarification.

Durant les neuf premiers mois de 2016, les produits tirés du transport de fret se sont établis à 357 M\$, en baisse de 14 M\$, ou 3,9 %, par rapport à la période correspondante de 2015, en raison du fléchissement de la demande de transport de fret au premier semestre de 2016 et de l'effet de l'accroissement de la capacité à l'échelle de l'industrie et de la concurrence au chapitre de la tarification au cours des neuf premiers mois de 2016.

Le tableau ci-après présente les produits fret par région au troisième trimestre et durant les neuf premiers mois de 2016 par rapport aux périodes correspondantes de 2015.

Produits fret (en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2016	2015	Variation (%)	2016	2015	Variation (%)
Lignes intérieures	16 \$	16 \$	1,6	45 \$	50 \$	(10,5)
Lignes transfrontalières	7	5	33,6	20	17	19,1
Lignes transatlantiques	47	45	6,6	135	140	(3,1)
Lignes transpacifiques	51	46	11,1	130	139	(6,4)
Autres	9	7	9,3	27	25	2,9
Réseau	130 \$	119 \$	9,0	357 \$	371 \$	(3,9)

Autres produits

Les autres produits se sont chiffrés à 215 M\$ au troisième trimestre de 2016 et à 782 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2016, en hausse de 27 M\$ (+14 %) et de 51 M\$ (+7 %), respectivement par rapport aux périodes correspondantes de 2015, du fait de l'augmentation des produits tirés de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, attribuable essentiellement à la croissance des volumes passagers et à l'augmentation des frais liés aux passagers et à la compagnie aérienne.

CESMO et CESMO ajustées

Au troisième trimestre de 2016, les CESMO et les CESMO ajustées ont fléchi respectivement de 8,3 % et de 5,9 % en regard du troisième trimestre de 2015. Durant les neuf premiers mois de 2016, les CESMO et les CESMO ajustées ont reculé de 6,8 % et de 1,9 %, respectivement, par rapport aux neuf premiers mois de 2015.

Le tableau ci-après compare les CESMO et les CESMO ajustées d'Air Canada pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois de 2016 à celles des périodes correspondantes de 2015.

(en cents par SMO)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2016	2015	Variation (%)	2016	2015	Variation (%)
Carburant avions	2,49	2,96	(15,9)	2,38	3,12	(23,7)
Charges liées aux transporteurs régionaux						
Carburant avions	0,34	0,40	(15,0)	0,34	0,45	(24,4)
Autres	1,90	2,08	(8,7)	2,19	2,34	(6,4)
Salaires	1,82	1,97	(7,6)	2,04	2,14	(4,7)
Charges sociales	0,49	0,57	(14,0)	0,61	0,66	(7,6)
Redevances aéroportuaires et de navigation	0,87	0,95	(8,4)	0,93	0,98	(5,1)
Maintenance avions	0,80	0,81	(1,2)	0,97	0,92	5,4
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	0,77	0,70	10,0	0,85	0,80	6,2
Frais de vente et de distribution	0,63	0,67	(6,0)	0,75	0,75	-
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	0,25	0,27	(7,4)	0,55	0,53	3,8
Locations avions	0,41	0,38	7,9	0,48	0,41	17,1
Restauration et fournitures connexes	0,37	0,39	(5,1)	0,38	0,38	-
Communications et TI	0,20	0,22	(9,1)	0,26	0,26	-
Éléments particuliers	-	-	-	-	(0,04)	100,0
Autres	1,15	1,26	(0,1)	1,32	1,38	-
CESMO	12,49	13,63	(8,3)	14,05	15,08	(6,8)
Retrancher :						
Charge de carburant avions ¹⁾ , coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et éléments particuliers	(3,08)	(3,63)	15,2	(3,26)	(4,09)	20,1
CESMO ajustées²⁾	9,41	10,00	(5,9)	10,79	10,99	(1,9)

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 14, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Charges d'exploitation

Au troisième trimestre de 2016, Air Canada a inscrit des charges d'exploitation de 3 555 M\$, soit une hausse de 347 M\$ (+11 %) par rapport au troisième trimestre de 2015 du fait du relèvement de la capacité de 20,9 %. L'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation libellées en devises a accru les charges d'exploitation de 20 M\$ au troisième trimestre de 2016 (dont une tranche de 13 M\$ se rapporte à la charge de carburant avions et un total de 7 M\$ a trait aux charges d'exploitation non liées au carburant). La variation des charges d'exploitation s'explique notamment par les principaux facteurs suivants.

Au cours des neuf premiers mois de 2016, les charges d'exploitation se sont établies à 9 925 M\$, en hausse de 577 M\$ (+6 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2015. Cette hausse a été principalement imputable au relèvement de 13,9 % de la capacité et à l'incidence de la dépréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation libellées en devises, ce qui a accru les charges d'exploitation de 245 M\$ durant les neuf premiers mois de 2016 (dont une tranche de 81 M\$ se rapporte à la charge de carburant avions et un total de 164 M\$ a trait aux charges d'exploitation non liées au carburant). Ces hausses ont été en partie contrebalancées par l'incidence de la baisse des prix de base du carburéacteur (compte non tenu de l'incidence du change mais compte tenu de la charge de carburant avions liée aux activités des transporteurs régionaux).

Charge de carburant avions

Pour le troisième trimestre de 2016, la charge de carburant avions (notamment la charge de carburant liée aux activités des transporteurs régionaux) s'est élevée à 804 M\$, en hausse de 12 M\$ (+2 %) par rapport au troisième trimestre de 2015. Cette hausse de la charge de carburant avions rend compte de l'effet de l'augmentation du volume de litres de carburant consommé, responsable d'une hausse de 103 M\$, et de l'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain, en regard du troisième trimestre de 2015, responsable d'une hausse de 13 M\$. Ces augmentations ont été pour la plupart compensées par l'incidence du fléchissement du cours du carburéacteur de base (compte non tenu de l'incidence du change) en glissement annuel, qui est responsable d'une diminution de 107 M\$.

Au cours des neuf premiers mois de 2016, la charge de carburant avions (notamment la charge de carburant liée aux activités des transporteurs régionaux) s'est établie à 1 918 M\$, en baisse de 297 M\$ (-13 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2015. Cette baisse de la charge de carburant avions rend compte du fléchissement du cours du carburéacteur de base (compte non tenu de l'incidence du change) en glissement annuel, qui est responsable d'une diminution de 538 M\$. Cette baisse a été en partie contrebalancée par l'augmentation du volume de litres de carburant consommé, responsable d'un accroissement de 147 M\$, et par l'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien en regard du dollar américain par comparaison aux neuf premiers mois de 2015, responsable d'une hausse de 81 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. Au troisième trimestre de 2016 et au cours des neuf premiers mois de 2016, le profit de couverture associé au règlement de dérivés liés au carburant a contrebalancé les coûts des primes connexes.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2016	2015	Variation (%)	2016	2015	Variation (%)
Charge de carburant avions	708 \$	697 \$	2	1 681 \$	1 937 \$	(13)
Charge de carburant avions liée aux activités des transporteurs régionaux	96	95	1	237	278	(15)
Total de la charge de carburant avions selon les PCGR	804 \$	792 \$	2	1 918 \$	2 215 \$	(13)
Ajouter :						
Montant net des décaissements au comptant relativement à des dérivés liés au carburant ¹⁾	-	14	(100)	-	36	(100)
Coût économique du carburant – hors PCGR²⁾	804 \$	806 \$	-	1 918 \$	2 251 \$	(15)
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 457 725	1 289 911	13,0	3 676 755	3 442 909	6,8
Prix du litre de carburant (en cents) – selon les PCGR	55,2	61,4	(10,2)	52,2	64,3	(18,9)
Coût économique du litre de carburant (en cents) – hors PCGR²⁾	55,2	62,5	(11,7)	52,2	65,4	(20,2)

- 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. Du fait de l'adoption de la comptabilité de couverture pour les dérivés liés au carburant avec prise d'effet au 1^{er} avril 2015, les coûts des primes visant les dérivés liés au carburant sont différés à titre de coût de la couverture et reclassés dans la charge de carburant avions lorsque le carburéacteur visé par la couverture est consommé, à l'instar des règlements nets en trésorerie à l'échéance des dérivés liés au carburant.
- 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.

Charges liées aux transporteurs régionaux

Au troisième trimestre de 2016, les charges liées aux transporteurs régionaux se sont établies à 639 M\$, en hausse de 55 M\$ (+9 %) par rapport au troisième trimestre de 2015, en raison principalement de l'augmentation des vols par suite des initiatives d'accroissement des parcs aériens qu'exploitent Sky Regional et Air Georgian sous la bannière Air Canada Express.

Durant les neuf premiers mois de 2016, les charges liées aux transporteurs régionaux se sont chiffrées à 1 786 M\$, en hausse de 56 M\$ (+3 %) par rapport à la période correspondante de 2015. Au cours des neuf premiers mois de 2016, l'effet de l'augmentation des vols par suite des initiatives d'accroissement des parcs aériens qu'exploitent Sky Regional et Air Georgian sous la bannière Air Canada Express ainsi que l'incidence défavorable du change de 42 M\$ ont été atténués par l'incidence de la contraction des prix du carburéacteur et de la baisse des tarifs liés au CAC de Jazz.

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2016	2015	Variation (%)	2016	2015	Variation (%)
Frais d'achat de capacité	313 \$	298 \$	5	895 \$	874 \$	2
Carburant avions	96	95	1	237	278	(15)
Redevances aéroportuaires et de navigation	79	74	7	218	209	4
Frais de vente et de distribution	36	32	13	106	98	8
Location d'appareils	8	3	167	23	9	156
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	6	4	50	17	12	42
Autres charges d'exploitation	101	78	29	290	250	16
Total des charges liées aux transporteurs régionaux	639 \$	584 \$	9	1 786 \$	1 730 \$	3

Salaires et charges sociales

Les salaires et charges sociales totalisent 658 M\$ au troisième trimestre de 2016 et 1 877 M\$ durant les neuf premiers mois de 2016, en hausse respectivement de 60 M\$ (+ 10 %) et de 143 M\$ (+8 %) par rapport aux périodes correspondantes de 2015.

Les salaires se sont établis à 518 M\$ au troisième trimestre de 2016 et à 1 444 M\$ durant les neuf premiers mois de 2016, en hausse respectivement de 55 M\$ (+12 %) et de 117 M\$ (+9 %) par rapport aux périodes correspondantes de 2015. Ces augmentations sont surtout le fait de la majoration du salaire moyen (en raison principalement de l'incidence de la conclusion de conventions collectives en 2014 et en 2015, de l'accroissement du nombre de vols de gros-porteurs et de la formation accrue des équipages relativement aux nouveaux appareils 787 de Boeing) ainsi que de la croissance du nombre d'employés équivalents temps plein (« ETP »), en regard des périodes correspondantes de 2015. Du fait du relèvement de la capacité, au troisième trimestre et durant les neuf premiers mois de 2016, le nombre moyen d'ETP a crû de 6,2 % et de 5,0 % respectivement en regard des périodes correspondantes de 2015.

Les charges sociales se sont chiffrées à 140 M\$, au troisième trimestre de 2016 et à 433 M\$ durant les neuf premiers mois de 2016, en hausse respectivement de 5 M\$ (+4 %) et de 26 M\$ (+6 %) par rapport aux périodes correspondantes de 2015. Durant les neuf premiers mois de 2016, Air Canada a comptabilisé un profit de 10 M\$ au titre des avantages postérieurs à l'emploi relativement à des prestations d'invalidité à long terme. Au cours des neuf premiers mois de 2015, Air Canada a comptabilisé un crédit de 19 M\$ au titre de modifications visant des régimes de soins de santé complémentaires de retraite aux États-Unis.

Redevances aéroportuaires et de navigation

Les redevances aéroportuaires et de navigation se sont chiffrées à 247 M\$ au troisième trimestre de 2016 et à 656 M\$ durant les neuf premiers mois de 2016, en hausse respectivement de 24 M\$ (+11 %) et de 47 M\$ (+8 %) par rapport aux périodes correspondantes de 2015, du fait surtout de l'affectation accrue de gros-porteurs et de l'accroissement des vols internationaux. L'augmentation des redevances aéroportuaires et de navigation pour les neuf premiers mois de 2016, en regard de celles des neuf premiers mois de 2015, tenait compte de l'incidence défavorable du change de 8 M\$. 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.

Charges de maintenance avions

Les charges de maintenance avions se sont chiffrées à 227 M\$ au troisième trimestre de 2016, en hausse de 35 M\$ (+18 %) par rapport au troisième trimestre de 2015. Cette hausse des charges de maintenance avions est principalement imputable à l'intégration d'appareils 787 de Boeing supplémentaires au parc aérien, lesquels appareils font l'objet d'une facturation contractuelle selon les heures de vol (aux termes de laquelle les coûts de maintenance s'accumulent en fonction du nombre d'heures de vol), ainsi qu'à l'augmentation des charges relatives aux modalités de restitution en regard de la période correspondante de 2015.

Les charges de maintenance avions se sont chiffrées à 683 M\$ durant les neuf premiers mois de 2016, en hausse de 113 M\$ (+20 %) par rapport à la période correspondante de 2015, en raison principalement de l'augmentation des charges relatives aux modalités de restitution en regard de la période correspondante de 2015, de l'incidence défavorable du change de 48 M\$ et, dans une mesure moindre, de l'incidence de l'intégration au parc aérien d'appareils 787 de Boeing supplémentaires, lesquels font l'objet d'une facturation contractuelle selon les heures de vol. Ces augmentations ont été partiellement contrebalancées par l'incidence de la diminution du volume des activités de maintenance d'un exercice à l'autre.

Le tableau ci-après présente la ventilation des principaux éléments des charges de maintenance pour les périodes indiquées :

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2016	2015	Variation (%)	2016	2015	Variation (%)
Entretien du matériel	192 \$	170 \$	13	576 \$	545 \$	6
Provision liée à la maintenance	30	17	76	94	9	944
Autres	5	5	-	13	16	(19)
Total de la charge de maintenance avions	227 \$	192 \$	18	683 \$	570 \$	20

Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur

La dotation aux amortissements et aux pertes de valeur s'est chiffrée à 220 M\$ au troisième trimestre de 2016 et à 604 M\$ durant les neuf premiers mois de 2016, en hausse respectivement de 55 M\$ (+33 %) et de 109 M\$ (+22 %) par rapport aux périodes correspondantes de 2015, en grande partie du fait de l'intégration d'appareils 787 de Boeing au parc aérien principal d'Air Canada, outre les programmes de reconditionnement d'aéronefs de la compagnie aérienne. 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 (aucun n'était exploité par Air Canada), alors qu'aucune perte analogue n'a été inscrite durant les neuf premiers mois de 2016.

Frais de vente et de distribution

Les frais de vente et de distribution se sont chiffrés à 179 M\$ au troisième trimestre de 2016 et à 531 M\$ durant les neuf premiers mois de 2016, en hausse respectivement de 22 M\$ (+14 %) et de 68 M\$ (+15 %) par rapport aux périodes correspondantes de 2015. Ces augmentations traduisent la hausse des charges au titre des commissions, du fait en partie de nouveaux programmes d'incitation concurrentiels, de l'amplification du volume de vente de billets et de la proportion supérieure de ventes par l'entremise des points de vente internationaux qui se traduit habituellement par une hausse des frais d'opération. Une augmentation de la charge liée au traitement par carte de crédit (laquelle concordait avec la croissance des ventes et des produits) a également contribué à la hausse des frais de vente et de distribution par rapport aux périodes correspondantes de 2015. L'augmentation au cours des neuf premiers mois de 2016, en regard des neuf premiers mois de 2015, tenait compte de l'effet défavorable du change de 14 M\$.

Coûts liés à la portion terrestre des forfaits

Les coûts liés à la portion terrestre des forfaits se sont chiffrés à 72 M\$ au troisième trimestre de 2016 et à 388 M\$ durant les neuf premiers mois de 2016, en hausse respectivement de 9 M\$ (+14 %) et de 60 M\$ (+18 %) par rapport aux périodes correspondantes de 2015, en raison de la hausse des volumes passagers, surtout au premier trimestre de 2016. La hausse des coûts liés à la portion terrestre des forfaits au cours des neuf premiers mois de 2016, en regard des neuf premiers mois de 2015, tenait compte de l'incidence défavorable du change de 26 M\$.

Coûts de location avions

Les coûts de location avions se sont élevés à 118 M\$ au troisième trimestre de 2016 et à 342 M\$ durant les neuf premiers mois de 2016, en hausse respectivement de 29 M\$ (+33 %) et de 87 M\$ (+34 %) par rapport aux périodes correspondantes de 2015, en raison de l'augmentation du nombre d'avions loués, principalement des appareils A321 d'Airbus et des appareils 787 de Boeing et du reclassement de certains contrats de location-financement en contrats de location simple. La hausse des coûts de location avions au cours des neuf premiers mois de 2016, en regard des neuf premiers mois de 2015, tenait compte de l'incidence défavorable du change de 17 M\$.

Éléments particuliers

Au cours des neuf premiers mois de 2015, Air Canada avait comptabilisé des ajustements favorables de 23 M\$ relativement à la charge d'impôts. Aucun élément particulier n'a été comptabilisé durant les neuf premiers mois de 2016.

Autres charges

Les autres charges se sont chiffrées à 327 M\$ au troisième trimestre de 2016 et à 928 M\$ durant les neuf premiers mois de 2016, en hausse respectivement de 30 M\$ (+10 %) et de 72 M\$ (+8 %) par rapport aux périodes correspondantes de 2015, du fait essentiellement du relèvement de la capacité et de l'incidence de la stratégie d'Air Canada en matière d'expansion internationale. La hausse des autres charges au cours des neuf premiers mois de 2016, en regard des neuf premiers mois de 2015, tenait compte de l'effet défavorable du change de 12 M\$.

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2016	2015	Variation (%)	2016	2015	Variation (%)
Services d'escale	64 \$	65 \$	(2)	182 \$	174 \$	5
Location et entretien d'immeubles	38	36	6	114	108	6
Frais d'équipages	52	43	21	133	114	17
Frais et services divers	31	32	(3)	98	98	-
Autres frais résiduels	142	121	17	401	362	11
Total des autres charges	327 \$	297 \$	10	928 \$	856 \$	8

Charges autres que d'exploitation

Les charges autres que d'exploitation se sont chiffrées à 128 M\$ au troisième trimestre de 2016, en baisse de 250 M\$ en regard du troisième trimestre de 2015, alors qu'elles se sont établies à 272 M\$ durant les neuf premiers mois de 2016, soit une baisse de 642 M\$ par rapport à la période correspondante de 2015.

Le tableau qui suit présente la ventilation des charges autres que d'exploitation pour les périodes indiquées :

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2016	2015	Variation (\$)	2016	2015	Variation (\$)
Perte de change	(42) \$	(251) \$	209 \$	(9) \$	(603) \$	594 \$
Charge d'intérêts, montant net	(73)	(74)	1	(213)	(207)	(6)
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(17)	(28)	11	(52)	(78)	26
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	6	(20)	26	(5)	(14)	9
Profit à la cession-bail d'actifs	-	-	-	19	-	19
Autres	(2)	(5)	3	(12)	(12)	-
Total des charges autres que d'exploitation	(128) \$	(378) \$	250 \$	(272) \$	(914) \$	642 \$

La variation des charges autres que d'exploitation par rapport au troisième trimestre de 2015 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La perte de change, qui s'est chiffrée à 42 M\$ au troisième trimestre de 2016, contre une perte de change de 251 M\$ au troisième trimestre de 2015. Au troisième trimestre de 2016, la perte de change liée à la dette à long terme libellée en dollars américains s'est établie à 98 M\$ et a été en partie neutralisée par le profit de 52 M\$ à l'égard de dérivés de change. La perte de change liée à la dette à long terme libellée en dollars américains est attribuable à la dépréciation du dollar canadien au 30 septembre 2016, comparativement au 30 juin 2016. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 30 septembre 2016 était de 1,3117 \$ CA, tandis qu'il était de 1,2917 \$ CA le 30 juin 2016. Durant les neuf premiers mois de 2016, la perte de change s'est chiffrée à 9 M\$ contre une perte de 603 M\$ durant les neuf premiers mois de 2015. Le profit de change de 259 M\$ lié à la dette à long terme libellée en dollars américains, et le profit de change de 48 M\$ au titre de la provision liée à la maintenance ont été largement contrebalancés par les pertes de 251 M\$ à l'égard de dérivés de change et les pertes de 41 M\$ à l'égard des soldes de trésorerie et de placements à court terme.
- L'augmentation du montant net de la charge d'intérêts de 6 M\$ durant les neuf premiers mois de 2016, qui rendait compte en grande partie de l'incidence des nouvelles opérations de financement d'appareils. En outre, durant les neuf premiers mois de 2016, Air Canada a comptabilisé des charges exceptionnelles s'élevant à 7 M\$ liées au remboursement anticipé d'une dette au titre de la sortie des appareils 190 d'Embraer.
- La baisse du coût financier net au titre des avantages du personnel, de 11 M\$ au troisième trimestre de 2016 et de 26 M\$ durant les neuf premiers mois de 2016, qui est attribuable principalement à l'incidence de la réduction de l'obligation nette au titre des prestations de retraite définies.
- Au deuxième trimestre de 2016, Air Canada a inscrit un profit de 19 M\$ à la cession-bail de deux appareils 787-9 de Boeing.

5. PARC AÉRIEN

Le tableau qui suit présente le nombre d'appareils composant le parc en exploitation d'Air Canada au 31 décembre 2015 et au 30 septembre 2016, 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 2016 et 31 décembre 2017.

	Réel			Réel			
	31 décembre 2015	Modifications apportées pour les neuf premiers mois de 2016	30 septembre 2016	Modifications apportées pour le reste de 2016	31 décembre 2016	Modifications apportées pour 2017	31 décembre 2017
Parc aérien principal							
<u>Gros-porteurs</u>							
787-8 de Boeing	8	-	8	-	8	-	8
787-9 de Boeing	4	9	13	-	13	9	22
777-300ER de Boeing	17	2	19	-	19	-	19
777-200LR de Boeing	6	-	6	-	6	-	6
767-300ER de Boeing	17	(2)	15	-	15	(5)	10
A330-300 d'Airbus	8	-	8	-	8	-	8
<u>Moyens-porteurs</u>							
737 MAX de Boeing	-	-	-	-	-	2	2
A321 d'Airbus	14	1	15	-	15	-	15
A320 d'Airbus	42	-	42	-	42	-	42
A319 d'Airbus	18	-	18	-	18	-	18
190 d'Embraer	37	(12)	25	-	25	-	25
Total – parc aérien principal	171	(2)	169	-	169	6	175
Air Canada Rouge							
<u>Gros-porteur</u>							
767-300ER de Boeing	15	4	19	-	19	5	24
<u>Moyens-porteurs</u>							
A321 d'Airbus	4	1	5	-	5	-	5
A319 d'Airbus	20	-	20	-	20	-	20
Total – Air Canada Rouge	39	5	44	-	44	5	49
Total gros-porteurs	75	13	88	-	88	9	97
Total moyens-porteurs	135	(10)	125	-	125	2	127
Total parc aérien principal et Air Canada Rouge	210	3	213	-	213	11	224

Air Canada prévoit intégrer dans son parc en exploitation cinq appareils 787-9 de Boeing en 2018 et, en 2019, les deux appareils qui restent sur les 37 appareils commandés. Air Canada a passé des commandes fermes visant 61 appareils 737 MAX de Boeing, dont 16 devraient être livrés en 2018 en vue de remplacer des appareils actuels dans son parc aérien principal. Dans le cadre du programme de remplacement de moyens-porteurs, Air Canada est en train de déterminer quels appareils seront retirés.

En juin 2016, Air Canada et Bombardier Inc. (« Bombardier ») ont finalisé le contrat d'achat prévoyant la commande ferme de 45 appareils C Series CS300 de Bombardier et des options visant 30 appareils C Series CS300 supplémentaires. Les livraisons s'échelonnent de fin 2019 à 2022. Les 25 premiers appareils livrés remplaceront les appareils E190 d'Embraer du parc aérien principal actuel d'Air Canada alors que les autres appareils seront affectés au soutien de la croissance des points d'accès et du réseau de la compagnie aérienne.

Air Canada Express

Le tableau qui suit présente, au 30 septembre 2016, 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. Le parc aérien d'Air Canada Express ne devrait faire l'objet d'aucune modification pour la période allant du 30 septembre au 31 décembre 2016.

	Au 30 septembre 2016			
	Jazz	Sky Regional	Air Georgian	Total
175 d'Embraer	-	20	-	20
CRJ-100/200 de Bombardier	13	-	14	27
CRJ-705 de Bombardier	16	-	-	16
Dash 8-100 de Bombardier	19	-	-	19
Dash 8-300 de Bombardier	26	-	-	26
Dash 8-Q400 de Bombardier	39	5	-	44
Total – Air Canada Express	113	25	14	152

Autres transporteurs aux termes de CAC

En outre, Air Georgian et EVAS exploitent au total 17 appareils Beech 1900 à 18 places pour le compte d'Air Canada aux termes de contrats d'achat de capacité conclus avec cette dernière.

6. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL

6.1. Situation financière

Le tableau ci-après présente l'état résumé consolidé de la situation financière d'Air Canada au 30 septembre 2016 et au 31 décembre 2015.

(en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2016	31 décembre 2015	Variation (en \$)
Actif			
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	3 434 \$	2 672 \$	762 \$
Autres actifs courants	1 290	1 453	(163)
Actifs courants	4 724	4 125	599
Immobilisations corporelles	8 503	7 030	1 473
Régimes de retraite	557	851	(294)
Immobilisations incorporelles	312	314	(2)
Goodwill	311	311	-
Dépôts et autres actifs	443	496	(53)
Total de l'actif	14 850 \$	13 127 \$	1 723 \$
Passif			
Passifs courants	4 363 \$	3 829 \$	534 \$
Dette à long terme et contrats de location-financement	6 350	5 870	480
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	2 898	2 245	653
Provisions liées à la maintenance	874	892	(18)
Autres passifs non courants	204	251	(47)
Total du passif	14 689	13 087	1 602
Total des capitaux propres	161	40	121
Total du passif et des capitaux propres	14 850 \$	13 127 \$	1 723 \$

Dans le présent rapport de gestion, les mouvements des actifs courants et des passifs courants sont décrits à la rubrique 6.3, *Fonds de roulement*, alors que la dette à long terme et les contrats de location-financement sont examinés aux rubriques 6.2, *Dette nette ajustée*, et 6.4, *Flux de trésorerie consolidés*.

Au 30 septembre 2016, les immobilisations corporelles se chiffraient à 8 503 M\$, soit 1 473 M\$ de plus qu'au 31 décembre 2015. L'augmentation des immobilisations corporelles résulte surtout des achats d'immobilisations corporelles de 2 670 M\$, en partie compensés par la vente de deux appareils 787 de Boeing dans le cadre d'une opération de cession-bail, la sortie de 12 appareils 190 d'Embraer et l'effet de la dotation aux amortissements de 584 M\$. Les achats d'immobilisations corporelles durant les neuf premiers mois de 2016 comprenaient sept appareils 787-9 de Boeing (compte non tenu des deux appareils 787 de Boeing faisant l'objet de contrats de location simple) et deux appareils 777-300ER de Boeing, des acomptes sur les futures livraisons d'appareils ainsi que des charges de maintenance immobilisées.

Le montant net du passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel, qui se chiffre à 2 341 M\$ (et se compose du passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel de 2 898 M\$, déduction faite des actifs des régimes de 557 M\$), a crû de 947 M\$ depuis le 31 décembre 2015. L'augmentation s'explique surtout par la baisse de 80 points de base du taux d'actualisation employé pour évaluer les passifs, en partie contrebalancée par les profits à l'égard des actifs des régimes, facteur qui a donné lieu à une perte actuarielle de 816 M\$ à la réévaluation du passif au titre des avantages du personnel comptabilisée dans les autres éléments du résultat global.

6.2. Dette nette ajustée

Le tableau ci-après présente les soldes de la dette nette ajustée d'Air Canada au 30 septembre 2016 et au 31 décembre 2015.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	30 septembre 2016	31 décembre 2015	Variation (en \$)
Total de la dette à long terme et des contrats de location-financement	6 350 \$	5 870 \$	480 \$
Partie courante de la dette à long terme et des contrats de location-financement	627	524	103
Total de la dette à long terme et des contrats de location-financement, y compris la partie courante	6 977	6 394	583
Moins trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	(3 434)	(2 672)	(762)
Dette nette	3 543 \$	3 722 \$	(179) \$
Contrats de location simple immobilisés ¹⁾	3 276	2 569	707
Dette nette ajustée	6 819 \$	6 291 \$	528 \$
BAIIALA (12 derniers mois)	2 738 \$	2 534 \$	204 \$
Ratio dette nette ajustée-BAIIALA²⁾	2,5	2,5	-

1) La dette nette ajustée est une mesure financière complémentaire aux PCGR et un élément clé du capital géré par Air Canada et elle 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 (compte tenu des coûts de location avions liés aux activités des transporteurs régionaux) se sont élevés à 468 M\$ pour la période de 12 mois close le 30 septembre 2016 et à 367 M\$ pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2015.

2) Le ratio dette nette ajustée-BAIIALA des 12 derniers mois (également désigné « ratio de levier financier » dans le présent rapport de gestion) est une mesure financière hors PCGR et elle est utilisée par Air Canada afin d'évaluer le levier financier. Le ratio de levier financier correspond à la dette nette ajustée divisée par le BAIIALA des 12 derniers mois. Se reporter à la rubrique 14 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Au 30 septembre 2016, le total de la dette à long terme et des contrats de location-financement (y compris la partie courante) s'est chiffré à 6 977 M\$, en hausse de 583 M\$ par rapport au 31 décembre 2015. Durant les neuf premiers mois de 2016, les nouveaux emprunts de 1 308 M\$, qui avaient tous trait au financement d'aéronefs, ont été en partie compensés par les remboursements de 461 M\$ sur la dette et l'incidence favorable de 259 M\$ de l'appréciation du dollar canadien au 30 septembre 2016 en regard du 31 décembre 2015 à l'égard de la dette libellée en devises (principalement en dollars américains) d'Air Canada.

Au 30 septembre 2016, la dette nette ajustée s'est établie à 6 819 M\$, en hausse de 528 M\$ par rapport au 31 décembre 2015. Cette augmentation de la dette nette ajustée rend compte de la hausse susmentionnée de la dette à long terme et des contrats de location-financement. L'incidence de l'augmentation des soldes de trésorerie et de placements à court terme a plus que contrebalancé l'effet de l'accroissement des contrats de location simple immobilisés, lequel s'explique en grande partie par l'augmentation du nombre de contrats de location d'appareils et l'incidence défavorable du change sur les coûts de location avions. Au 30 septembre 2016, le ratio dette nette ajustée-BAIIALA s'est établi à 2,5, sans variation en regard du ratio au 31 décembre 2015.

Au 30 septembre 2016, le coût moyen pondéré du capital (« CMPC ») d’Air Canada avant impôts s’établissait à environ 9,3 % (contre environ 9,2 % au 30 septembre 2015). Le CMPC est une mesure établie par la direction, qui correspond au coût du capital, estimé à 24,3 %, et au coût moyen des emprunts et des contrats de location-financement, estimé à 5,2 % (en regard d’un coût du capital estimatif de 20,2 % et d’un coût moyen des emprunts et des contrats de location-financement estimatif de 5,4 % au 30 septembre 2015).

6.3. 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 2016 et au 31 décembre 2015.

(en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2016	31 décembre 2015	Variation (en \$)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	3 434 \$	2 672 \$	762 \$
Créances clients	760	654	106
Autres actifs courants	530	799	(269)
Total des actifs courants	4 724 \$	4 125 \$	599 \$
Dettes fournisseurs et charges à payer	1 752	1 487	265
Produits passages perçus d’avance	1 984	1 818	166
Partie courante de la dette à long terme et contrats de location-financement	627	524	103
Total des passifs courants	4 363 \$	3 829 \$	534 \$
Fonds de roulement, montant net	361 \$	296 \$	65 \$

Le montant net du fonds de roulement de 361 M\$ au 30 septembre 2016 représente une augmentation de 65 M\$ par rapport au 31 décembre 2015. L’effet favorable sur les flux de trésorerie des résultats d’exploitation positifs dégagés durant les neuf premiers mois de 2016 a plus que compensé l’incidence des dépenses d’investissement de 2 691 M\$ (qui ont donné lieu à des sorties de trésorerie nettes de 1 032 M\$, déduction faite du montant du financement prélevé ou du produit tiré d’opérations de cession-bail liés à la livraison de neuf appareils 787 et de deux appareils 777 de Boeing). L’accroissement des dettes fournisseurs et des charges à payer rend compte en grande partie de l’amplification saisonnière normale. L’incidence sur les flux de trésorerie du remboursement de dettes de 461 M\$ a été plus que contrebalancée par le produit de 351 M\$ tiré de l’opération de cession-bail visant deux appareils 787 de Boeing et le produit de la vente d’actifs de 349 M\$.

6.4. 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		
	2016	2015	Variation (\$)	2016	2015	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	438 \$	452 \$	(14) \$	2 063 \$	1 774 \$	289 \$
Produits des emprunts	-	302	(302)	1 308	591	717
Réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement	(80)	(124)	44	(461)	(386)	(75)
Actions rachetées aux fins d'annulation	(31)	(41)	10	(89)	(42)	(47)
Distributions liées aux entités ad hoc au titre de la location d'appareils	-	-	-	(32)	(9)	(23)
Émission d'actions ordinaires	1	-	1	1	3	(2)
Frais de financement	-	(1)	1	(2)	(23)	21
Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement	(110) \$	136 \$	(246) \$	725 \$	134 \$	591 \$
Placements à court terme	(144)	(227)	83	(337)	(517)	180
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(123)	(566)	443	(2 691)	(1 201)	(1 490)
Produit de la vente d'actifs	55	7	48	349	17	332
Produit tiré d'opérations de cession-bail	-	-	-	351	-	351
Autres	15	7	8	7	23	(16)
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'investissement	(197) \$	(779) \$	582 \$	(2 321) \$	(1 678) \$	(643) \$
Incidence des variations du taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	4 \$	24 \$	(20) \$	(22) \$	19 \$	(41) \$
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	135 \$	(167) \$	302 \$	445 \$	249 \$	196 \$

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		
	2016	2015	Variation (\$)	2016	2015	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	438 \$	452 \$	(14) \$	2 063 \$	1 774 \$	289 \$
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles, déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail	(123)	(566)	443	(2 340)	(1 201)	(1 139)
Flux de trésorerie disponibles¹⁾	315 \$	(114) \$	429 \$	(277) \$	573 \$	(850) \$

- 1) Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure financière hors PCGR et Air Canada s'en sert comme indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités dans la mesure où ils indiquent le montant de trésorerie qu'elle est en mesure de dégager de ses activités, compte tenu des dépenses d'investissement. Les flux de trésorerie disponibles correspondent aux flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. Se reporter à la rubrique 14 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation et flux de trésorerie disponibles

Au troisième trimestre de 2016, les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation se sont établis à 438 M\$, en baisse de 14 M\$ par rapport à la période correspondante de 2015. L'effet favorable sur la trésorerie des solides résultats d'exploitation dégagés a été neutralisé par les variations défavorables de 209 M\$ des éléments hors trésorerie du fonds de roulement. Les variations du fonds de roulement tenaient compte de la hausse des niveaux de réservations anticipées au 30 juin 2016, à l'orée du troisième trimestre de 2016, par rapport au troisième trimestre de l'exercice précédent. Les flux de trésorerie disponibles se sont chiffrés à 315 M\$ au troisième trimestre de 2016, en hausse de 429 M\$, en regard du montant négatif de 114 M\$ des flux de trésorerie disponibles au troisième trimestre de 2015. Cette amélioration est le fait du fléchissement des dépenses d'investissement en glissement annuel.

Au cours des neuf premiers mois de 2016, les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation se sont établis à 2 063 M\$, en progression de 289 M\$ par rapport aux neuf premiers mois de 2015, principalement du fait de l'amélioration du résultat d'exploitation. Le montant négatif des flux de trésorerie disponibles a atteint 277 M\$, traduisant une baisse de 850 M\$ des flux de trésorerie disponibles, en raison de l'augmentation des dépenses d'investissement en glissement annuel, en partie neutralisée par l'incidence de la hausse des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation.

6.5. Dépenses d'investissement et contrats de financement connexes

Boeing

Au 30 septembre 2016, Air Canada avait en cours des engagements auprès de Boeing visant l'acquisition de 16 appareils 787 de Boeing ainsi que des commandes fermes de 33 appareils 737 MAX 8 de Boeing et de 28 appareils 737 MAX 9 de Boeing, assorties du droit de substituer entre eux ces modèles ainsi que d'en remplacer par des appareils 737 MAX 7. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 9.6 du rapport de gestion de 2015 pour un complément d'information sur les engagements d'achat d'Air Canada et ses contrats de financement connexes.

Sous réserve de certaines conditions, Air Canada a conclu divers engagements de financement ou de cession-bail visant au plus 12 des 16 appareils 787 de Boeing faisant l'objet de commandes fermes, le résumé des modalités étant présenté ci-après :

- En ce qui concerne 10 des appareils 787 de Boeing, dont la livraison est prévue pour 2019, le financement vise 80 % du prix des appareils à la livraison et est assorti d'une durée à l'échéance de 12 ans, le capital étant remboursable selon le mode linéaire.
- Dans le cas de deux appareils 787 de Boeing, des opérations de cession-bail ont été conclues avec une tierce partie et la livraison est prévue en 2017.

Air Canada explore deux autres possibilités d'opérations de cession-bail à l'égard d'appareils 787 de Boeing dont la livraison est prévue en 2017.

Bombardier

En juin 2016, Air Canada et Bombardier ont finalisé le contrat d'achat prévoyant la commande ferme de 45 appareils C Series CS300 et des options visant 30 appareils CS300 supplémentaires. Les livraisons s'échelonnent de fin 2019 à 2022.

Engagements d'immobilisations

Comme indiqué dans le tableau ci-après, le coût global estimatif des futurs appareils 787 et 737 MAX de Boeing et CS300 de Bombardier en commande ferme et des autres immobilisations faisant l'objet d'un engagement était, au 30 septembre 2016, d'environ 8 032 M\$.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2016	2017	2018	2019	2020	Par la suite	Total
Dépenses projetées et faisant l'objet d'un engagement	181 \$	1 945 \$	1 653 \$	1 300 \$	1 347 \$	1 606 \$	8 032 \$
Dépenses projetées, planifiées, mais ne faisant pas l'objet d'un engagement	29	321	364	371	332	non disponible	non disponible
Activités de maintenance immobilisées projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement ¹⁾	46	151	119	111	115	non disponible	non disponible
Total des dépenses projetées²⁾	256 \$	2 417 \$	2 136 \$	1 782 \$	1 794 \$	non disponible	non disponible

1) Les montants au titre des activités de maintenance immobilisées futures pour 2020 et par la suite ne sont pas encore déterminables; toutefois, ils sont estimés à 115 M\$ pour 2020.

2) Les montants en dollars américains ont été convertis au cours du change de clôture en vigueur le 30 septembre 2016, soit 1 \$ US pour 1,3117 \$ 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 2016.

6.6. Obligations de capitalisation des régimes de retraite

En date du 1^{er} janvier 2016, les régimes de retraite agréés canadiens d'Air Canada pris collectivement affichent un excédent de solvabilité de 1,3 G\$. Compte tenu des résultats des évaluations actuarielles datées du 1^{er} janvier 2016, tous les régimes de retraite agréés canadiens affichaient un excédent de capitalisation en fonction du principe de solvabilité et de continuité de l'exploitation. Aucune contribution à un régime n'est obligatoire ou autorisée relativement aux services passés. En ce qui concerne les services rendus au cours de l'exercice, les contributions ne sont pas permises ou sont optionnelles à l'égard de chaque régime (à l'exception d'un seul petit régime) en fonction du niveau de l'excédent calculé selon le principe de la continuité de l'exploitation et des règles du régime de retraite applicables. Air Canada n'a pas l'intention de cotiser au titre des services rendus au cours de l'exercice en 2016 à l'égard de tous les régimes qui ne l'y autorisent pas, de sorte que les cotisations totales au titre de la capitalisation des régimes de retraite devraient, en 2016, s'élever à 94 M\$ en trésorerie, en regard de cotisations totales au titre de la capitalisation des régimes de retraite de 312 M\$ en 2015.

Au 30 septembre 2016, compte tenu de l'incidence des outils de gestion du risque lié aux instruments financiers, 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 produits de placement à revenu fixe assortis aux passifs au titre des régimes de retraite, sous réserve de la conjoncture du marché favorable.

Il y a lieu de se reporter à la rubrique 9.7 du rapport de gestion de 2015 pour un complément d'information sur les obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada.

6.7. Obligations contractuelles

Opération de refinancement de 1,25 G\$ CA

Le 6 octobre 2016, Air Canada a réalisé un placement privé de billets garantis prioritaires et a conclu une nouvelle facilité de crédit dans le cadre de son opération de refinancement de 1,25 G\$ CA.

Dans le cadre de son opération de refinancement, Air Canada a conclu une entente d'achat avec un syndicat d'acheteurs initiaux relativement à un placement privé de billets garantis prioritaires de premier rang à 4,75 % d'un capital de 200 M\$ CA échéant en 2023 (les « billets prioritaires de 2016 »), qui ont été vendus à leur valeur nominale. Air Canada a également reçu le produit d'un prêt à terme de 800 M\$ US échéant en 2023 et a conclu une nouvelle facilité de crédit renouvelable inutilisée de 300 M\$ US expirant en 2021 (désignée, collectivement avec le prêt à terme, la « facilité de crédit de 2016 »). La facilité de crédit de 2016 est assortie d'un taux d'intérêt initial correspondant au TIOL majoré de 275 points de base (sous réserve d'un TIOL minimum de 75 points de base).

Air Canada a affecté le produit net de la vente des billets prioritaires de 2016, ainsi que les sommes empruntées en vertu du prêt à terme composant la facilité de crédit de 2016 et d'une somme en caisse de 444 M\$, au rachat de la totalité de ses billets garantis prioritaires en circulation (les « billets garantis de 2013 ») et au remboursement de son prêt à terme garanti en cours de 300 M\$ US.

À l'occasion de cette opération de rachat et de remboursement, des primes de 61 M\$ ont été versées et des frais d'opération et escomptes de 21 M\$ ont été radiés. Ces montants seront pris en compte à titre de charge d'intérêts exceptionnelle au quatrième trimestre de 2016.

Le tableau ci-après présente les obligations contractuelles d'Air Canada au 30 septembre 2016, 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-après tient également compte de l'opération de financement susmentionnée.

(en millions de dollars canadiens)	2016	2017	2018	2019	2020	Par la suite	Total
<i>Capital</i>							
Obligations liées à la dette à long terme	121 \$	658 \$	662 \$	1 695 \$	895 \$	2 768 \$	6 799 \$
Obligations liées aux contrats de location-financement	9	40	48	46	49	87	279
Total des obligations liées au capital	130 \$	698 \$	710 \$	1 741 \$	944 \$	2 855 \$	7 078 \$
<i>Intérêts</i>							
Obligations liées à la dette à long terme	82 \$	322 \$	277 \$	245 \$	136 \$	326 \$	1 388 \$
Obligations liées aux contrats de location-financement	6	23	19	14	10	24	96
Total des obligations liées aux intérêts	88 \$	345 \$	296 \$	259 \$	146 \$	350 \$	1 484 \$
Total des obligations de paiement liées à la dette à long terme et aux contrats de location-financement	218 \$	1 043 \$	1 006 \$	2 000 \$	1 090 \$	3 205 \$	8 562 \$
Obligations liées aux contrats de location simple	155 \$	539 \$	483 \$	400 \$	290 \$	688 \$	2 555 \$
Dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements	181 \$	1 945 \$	1 653 \$	1 300 \$	1 347 \$	1 606 \$	8 032 \$
Total des obligations contractuelles compte non tenu de l'incidence de l'opération de refinancement de 1,25 G\$ CA¹⁾	554 \$	3 527 \$	3 142 \$	3 700 \$	2 727 \$	5 499 \$	19 149 \$

Incidence de l'opération de refinancement de 1,25 G\$ CA réalisée le 6 octobre 2016

<i>Capital</i>							
Anciens billets / Prêt à terme	(1) \$	(4) \$	(4) \$	(1 200) \$	(394) \$	- \$	(1 603) \$
Nouveaux billets / Prêt à terme	-	3	10	10	10	1 216	1 249
<i>Intérêts</i>							
Anciens billets / Prêt à terme	(27)	(108)	(108)	(89)	(9)	-	(341)
Nouveaux billets / Prêt à terme	11	50	50	50	49	134	344
Total des obligations contractuelles compte tenu de l'incidence de l'opération de refinancement de 1,25 G\$ CA¹⁾	537 \$	3 468 \$	3 090 \$	2 471 \$	2 383 \$	6 849 \$	18 798 \$

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.

6.8. 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 2016	31 décembre 2015
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable	100 714 092	98 059 765
Actions à droit de vote	172 085 738	184 722 413
Total des actions émises et en circulation	272 799 830	282 782 178
Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises		
Options sur actions	9 812 053	8 735 634
Total des actions pouvant être émises	9 812 053	8 735 634
Total des actions en circulation et pouvant être émises	282 611 883	291 517 812

Offre publique de rachat

En mai 2016, Air Canada a approuvé une nouvelle offre publique de rachat dans le cours normal des activités visant ses actions à droit de vote variable de catégorie A et ses actions à droit de vote de catégorie B (collectivement, les « actions ») et a autorisé l'achat, entre le 30 mai 2016 et le 29 mai 2017, d'au plus 22 785 511 actions, soit 10 % du flottant de 227 855 112 actions au 16 mai 2016. Ce renouvellement suit l'expiration, le 28 mai 2016, de l'offre publique de rachat dans le cours normal des activités de 2015 aux termes de laquelle Air Canada a racheté et annulé, depuis le 29 mai 2015, 11 300 000 actions au total, pour une contrepartie totale de 110 M\$.

Au troisième trimestre de 2016, Air Canada a acheté, aux fins d'annulation, 3 454 400 actions à un prix moyen de 8,97 \$ l'action pour une contrepartie totale de 31 M\$ (10 368 465 actions à un prix moyen de 8,60 \$ l'action pour une contrepartie totale de 89 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2016). Au 30 septembre 2016, 18 733 111 actions au total demeuraient susceptibles de rachat dans le cadre de l'offre publique de rachat dans le cours normal des activités en cours.

7. RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS

Le tableau ci-après résume les résultats financiers trimestriels d'Air Canada pour les huit derniers trimestres.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	2014	2015				2016		
	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
Produits passages	2 755 \$	2 786 \$	3 082 \$	3 716 \$	2 836 \$	2 864 \$	3 143 \$	4 106 \$
Produits fret	133	129	123	119	135	116	111	130
Autres	216	334	209	188	211	363	204	215
Produits d'exploitation	3 104	3 249	3 414	4 023	3 182	3 343	3 458	4 451
Carburant avions	680	592	648	697	527	446	527	708
Charges liées aux transporteurs régionaux								
Carburant avions	111	86	97	95	81	64	77	96
Autres	460	466	497	489	468	505	501	543
Salaires et charges sociales	560	568	568	598	590	608	611	658
Redevances aéroportuaires et de navigation	178	185	201	223	193	198	211	247
Maintenance avions	187	188	190	192	203	217	239	227
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur ²⁾	130	153	177	165	160	182	202	220
Frais de vente et de distribution	123	154	152	157	145	182	170	179
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	74	181	84	63	87	231	85	72
Location avions	76	82	84	89	98	112	112	118
Restauration et fournitures connexes	70	62	80	91	81	77	86	104
Communications et TI	51	57	52	52	50	67	59	56
Éléments particuliers	30	-	(23)	-	31	-	-	-
Autres	268	275	284	297	310	300	301	327
Charges d'exploitation	2 998	3 049	3 091	3 208	3 024	3 189	3 181	3 555
Bénéfice d'exploitation	106	200	323	815	158	154	277	896
Profit (perte) de change	(115)	(408)	56	(251)	(159)	50	(17)	(42)
Produit d'intérêts	10	9	12	12	13	10	13	12
Charge d'intérêts	(83)	(90)	(94)	(106)	(112)	(102)	(99)	(97)
Intérêts incorporés	9	9	21	20	20	23	15	12
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(32)	(25)	(25)	(28)	(27)	(18)	(17)	(17)
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	9	1	5	(20)	(3)	(10)	(1)	6
Profit à la cession-bail d'actifs	-	-	-	-	-	-	19	-
Autres	(4)	(5)	(2)	(5)	(6)	(6)	(4)	(2)
Total des charges autres que d'exploitation	(206)	(509)	(27)	(378)	(274)	(53)	(91)	(128)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	(100) \$	(309) \$	296 \$	437 \$	(116) \$	101 \$	186 \$	768 \$
Impôts sur le résultat	-	-	-	-	-	-	-	-
Bénéfice net (perte nette)	(100) \$	(309) \$	296 \$	437 \$	(116) \$	101 \$	186 \$	768 \$
Résultat par action – dilué	(0,35) \$	(1,08) \$	1,00 \$	1,48 \$	(0,41) \$	0,35 \$	0,66 \$	2,74 \$
BAIIALA¹⁾	319 \$	442 \$	591 \$	1 076 \$	425 \$	460 \$	605 \$	1 248 \$
Bénéfice net ajusté²⁾	67 \$	122 \$	250 \$	734 \$	116 \$	85 \$	203 \$	821 \$
Résultat ajusté par action – dilué²⁾	0,23 \$	0,41 \$	0,85 \$	2,50 \$	0,40 \$	0,30 \$	0,72 \$	2,93 \$

1) 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 14, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

2) Le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) et le résultat ajusté par action – dilué ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 14, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

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

Réseau	2014	2015				2016		
	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
PPSMO (en cents)	15,6	14,9	15,0	15,5	14,7	14,1	13,8	14,2
CESMO (en cents)	17,2	16,6	15,4	13,6	16,0	16,1	14,2	12,5
CESMO ajustées (en cents) ¹⁾	12,1	11,9	11,3	10,0	12,2	12,3	11,2	9,4
Coût économique du litre de carburant (en cents) ²⁾	80,7	66,3	66,9	61,4	58,6	48,1	52,2	55,2

- 1) Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 14, 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 et 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.

Le tableau qui suit présente le nombre de passagers-milles payants (PMP), les sièges-milles offerts (SMO) et les coefficients d'occupation d'Air Canada pour l'ensemble du réseau et par marché pour les huit derniers trimestres.

Réseau	2014	2015				2016		
	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
PMP (en millions)	14 090	14 937	16 845	20 462	15 301	16 092	18 418	24 328
SMO (en millions)	17 403	18 335	20 132	23 535	18 869	19 833	22 344	28 458
Coefficient d'occupation (en %)	81,0 %	81,5 %	83,7 %	86,9 %	81,1 %	81,1 %	82,4 %	85,5 %

Lignes intérieures

PMP (en millions)	4 191	3 805	4 525	5 606	4 291	3 960	4 717	6 068
SMO (en millions)	5 023	4 657	5 433	6 649	5 222	4 952	5 678	7 066
Coefficient d'occupation (en %)	83,4 %	81,7 %	83,3 %	84,3 %	82,2 %	80,0 %	83,1 %	85,9 %

Lignes transfrontalières

PMP (en millions)	2 479	3 191	2 804	2 992	2 768	3 376	3 107	3 613
SMO (en millions)	3 122	3 883	3 384	3 539	3 493	4 278	3 799	4 223
Coefficient d'occupation (en %)	79,4 %	82,2 %	82,9 %	84,5 %	79,2 %	78,9 %	81,8 %	85,6 %

Lignes transatlantiques

PMP (en millions)	3 256	2 938	4 864	6 792	3 719	3 401	5 394	8 270
SMO (en millions)	4 124	3 860	5 839	7 640	4 755	4 383	6 805	9 785
Coefficient d'occupation (en %)	79,0 %	76,1 %	83,3 %	88,9 %	78,2 %	77,6 %	79,3 %	84,5 %

Lignes transpacifiques

PMP (en millions)	2 967	3 026	3 432	3 877	3 202	3 218	3 902	5 002
SMO (en millions)	3 649	3 621	4 000	4 318	3 773	3 732	4 496	5 821
Coefficient d'occupation (en %)	81,3 %	83,6 %	85,8 %	89,8 %	84,9 %	86,2 %	86,8 %	85,9 %

Autres lignes

PMP (en millions)	1 197	1 977	1 220	1 195	1 322	2 137	1 298	1 375
SMO (en millions)	1 485	2 314	1 476	1 389	1 626	2 488	1 566	1 563
Coefficient d'occupation (en %)	80,6 %	85,4 %	82,6 %	86,0 %	81,3 %	85,8 %	82,9 %	87,9 %

8. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE

Les instruments financiers d'Air Canada et ses pratiques en matière de gestion du risque sont résumés à la rubrique 12 du rapport de gestion de 2015 et ils n'ont fait l'objet d'aucune modification significative depuis lors. Il y a lieu de se reporter à la note 8 des états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires d'Air Canada pour le troisième trimestre de 2016 pour un complément d'information sur les instruments financiers de la Société ainsi que sur ses pratiques en matière de gestion du risque.

9. MÉTHODES COMPTABLES ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

Les méthodes comptables et estimations comptables critiques d'Air Canada sont telles que présentées dans le rapport de gestion de 2015. Les méthodes comptables et estimations comptables critiques d'Air Canada n'ont fait l'objet d'aucune modification significative depuis lors.

10. 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 2015. Les arrangements hors bilan n'ont fait l'objet d'aucune modification significative depuis lors.

11. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Au 30 septembre 2016, 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 clés de la haute direction dans le cadre normal de leurs contrats de travail ou conventions d'administrateur.

12. 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 17, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2015. 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. En revanche, le facteur de risque indiqué dans le rapport de gestion de 2015 relativement à la réglementation et à la loi qu'a adoptée l'Union européenne (« UE ») à l'égard d'un système d'échange de droits d'émissions est mis à jour par l'ajout du texte suivant :

Le 6 octobre 2016, l'assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (l'« OACI ») a adopté une résolution portant sur un mécanisme mondial basé sur le marché (*global market-based measure scheme* ou « MBM »). Le MBM vise les émissions des vols internationaux en vue de gérer l'accroissement annuel du total des émissions de dioxyde de carbone au-dessus des niveaux de 2020. Le MBM doit être appliqué par phases, les deux premières (s'échelonnant de 2021 à 2023 et de 2024 à 2026, respectivement) étant volontaires, la troisième phase (qui s'échelonne de 2027 à 2035) étant obligatoire. Seuls les vols au départ et à destination des pays visés seront assujettis aux exigences en matière d'échange de crédits de carbone du MBM. Le Canada compte parmi les pays ayant adopté volontairement la première phase. La Commission européenne a réagi favorablement à l'accord de l'OACI relativement au MBM et devrait soumettre un rapport au parlement européen dans quelques mois. Cependant, il demeure incertain pour l'heure quelles seront les recommandations de la Commission européenne et on ignore si le parlement européen décidera de continuer d'exempter du système d'échange de droits d'émissions les vols reliant l'Europe et les pays tiers. La direction ne peut encore prédire l'incidence du MBM sur Air Canada.

13. 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 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 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 2016, 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 non audités intermédiaires, ainsi que les notes complémentaires, 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 2016, 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.

14. MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR

Sont décrites ci-après certaines mesures hors PCGR qu'utilise Air Canada pour fournir aux lecteurs des renseignements supplémentaires sur sa performance financière et opérationnelle. Comme ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elles n'ont pas de sens normalisé, elles ne sauraient être comparées à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doivent pas être considérées comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci.

BAIIALA

Le BAIIALA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et location d'avions) est couramment utilisé dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert afin d'avoir un aperçu des résultats d'exploitation avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et location d'avions, étant donné que ces coûts peuvent varier sensiblement d'une compagnie aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance son matériel volant et ses autres actifs.

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2016	2015	Variation (\$)	2016	2015	Variation (\$)
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	896 \$	815 \$	81 \$	1 327 \$	1 338 \$	(11) \$
Rajouter (selon le compte consolidé de résultat d'Air Canada) :						
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	220	165	55	604	495	109
Locations avions	118	89	29	342	255	87
Rajouter (compris dans les charges liées aux transporteurs régionaux) :						
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	6	4	2	17	12	5
Locations avions	8	3	5	23	9	14
BAIIALA	1 248 \$	1 076 \$	172 \$	2 313 \$	2 109 \$	204 \$

Ratio dette nette ajustée-BAIIALA des 12 derniers mois (ratio de levier financier)

Le ratio dette nette ajustée-BAIIALA des 12 derniers mois (également désigné « ratio de levier financier » dans le présent rapport de gestion) est couramment utilisé dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert pour évaluer le levier financier. Le ratio de levier financier correspond à la dette nette ajustée divisée par le BAIIALA des 12 derniers mois. Se reporter à la rubrique 6.2 du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure financière hors PCGR et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.

Flux de trésorerie disponibles

Les flux de trésorerie disponibles sont couramment utilisés dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert comme indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités dans la mesure où ils indiquent le montant de trésorerie que la compagnie aérienne est en mesure de dégager de ses activités, compte tenu des dépenses d'investissement. Les flux de trésorerie disponibles correspondent aux flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. Se reporter à la rubrique 6.4 du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure financière hors PCGR et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.

CESMO ajustées

Air Canada se sert des CESMO ajustées afin de mesurer le rendement courant des activités de la compagnie aérienne et d'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 particuliers, 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.

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 particuliers 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		
	2016	2015	Variation (\$)	2016	2015	Variation (\$)
Charges d'exploitation selon les PCGR	3 555 \$	3 208 \$	347 \$	9 925 \$	9 348 \$	577 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Carburant avions (selon le compte consolidé de résultat d'Air Canada)	(708)	(697)	(11)	(1 681)	(1 937)	256
Carburant avions (compris dans les charges liées aux transporteurs régionaux)	(96)	(95)	(1)	(237)	(278)	41
Éléments particuliers	-	-	-	-	23	(23)
Pertes de valeur	-	-	-	-	(14)	14
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada	(72)	(63)	(9)	(388)	(328)	(60)
Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus	2 679 \$	2 353 \$	326 \$	7 619 \$	6 814 \$	805 \$
SMO (en millions)	28 458	23 535	20,9 %	70 635	62 002	13,9 %
CESMO ajustées (en cents)	9,41 ¢	10,00 ¢	(5,9) %	10,79 ¢	10,99 ¢	(1,9) %

Bénéfice net ajusté 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 et autres instruments financiers comptabilisés à la juste valeur ainsi que des éléments particuliers, 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.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2016	2015	Variation (\$)	2016	2015	Variation (\$)
Bénéfice net (perte nette) attribuable aux actionnaires d'Air Canada	768 \$	435 \$	333 \$	1 055 \$	420 \$	635 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Éléments particuliers	-	-	-	-	(23)	23
Pertes de valeur	-	-	-	-	14	(14)
Perte de change	42	251	(209)	9	603	(594)
Charges d'intérêts exceptionnelles au titre du remboursement anticipé lié à la sortie d'appareils 190 d'Embraer	-	-	-	7	-	7
Profit à la cession-bail d'actifs	-	-	-	(19)	-	(19)
Coût financier net au titre des avantages du personnel	17	28	(11)	52	78	(26)
Perte (profit) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(6)	20	(26)	5	14	(9)
Bénéfice net ajusté	821 \$	734 \$	87 \$	1 109 \$	1 106 \$	3 \$
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé dans le calcul du résultat dilué par action (en millions)	280	294	(14)	283	293	(10)
Résultat ajusté par action – dilué	2,93 \$	2,50 \$	0,43 \$	3,92 \$	3,77 \$	0,15 \$

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	
	2016	2015	2016	2015
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – de base	275	287	278	286
Effet dilutif	5	7	5	7
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – dilué	280	294	283	293

Rendement du capital investi

Air Canada se sert du rendement du capital investi afin d'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 (compte non tenu des actifs des régimes de retraite), 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).

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Périodes de 12 mois closes les		
	30 septembre 2016	30 septembre 2015	Variation (\$)
Bénéfice net pour la période attribuable aux actionnaires d'Air Canada	938 \$	319 \$	619 \$
Retrancher :			
Éléments particuliers ¹⁾	31	7	24
Pertes de valeur ²⁾	-	14	(14)
Perte de change	168	718	(550)
Charges d'intérêts exceptionnelles au titre du remboursement anticipé lié à la sortie d'appareils 190 d'Embraer	20	-	20
Profit à la cession-bail d'actifs ³⁾	(19)	-	(19)
Coût financier net au titre des avantages du personnel	79	110	(31)
Perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	8	5	3
Bénéfice net ajusté	1 225 \$	1 173 \$	52 \$
Compte tenu des éléments suivants :			
Charge d'intérêts ⁴⁾	390	373	17
Intérêts implicites sur les contrats de location simple ⁵⁾	229	168	61
Bénéfice net ajusté avant les intérêts	1 844 \$	1 714 \$	130 \$
Capital investi :			
Fonds de roulement, à l'exclusion de la partie courante de la dette à long terme et des contrats de location-financement	1 040	840	200
Actifs à long terme, compte non tenu des actifs des régimes de retraite	8 698	7 353	1 345
Provisions liées à la maintenance	(899)	(840)	(59)
Autres passifs d'exploitation à long terme	(182)	(239)	57
Contrats de location simple immobilisés ⁶⁾	3 276	2 401	875
Capital investi	11 933 \$	9 515 \$	2 418 \$
Rendement du capital investi (en %)	15,5 %	18,0 %	(2,5) pt

- 1) Les éléments particuliers pour la période de 12 mois close le 30 septembre 2016 comprenaient les éléments suivants : des paiements ponctuels de 62 M\$ liés aux conventions collectives qu'Air Canada a conclues avec le SFCP et l'AIMTA et le recouvrement d'un montant de 30 M\$ versé antérieurement dans le cadre des enquêtes sur le fret pour une amende payée antérieurement. Les éléments particuliers pour la période de 12 mois close le 30 septembre 2015 comprenaient les éléments suivants : des paiements ponctuels de 30 M\$ liés à la convention collective qu'Air Canada a conclue avec l'APAC et la comptabilisation d'ajustements favorables de 23 M\$ relativement à la charge d'impôts.
- 2) Pour la période de 12 mois close le 30 septembre 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 des appareils n'était exploité par Air Canada).
- 3) Pour la période de 12 mois close le 30 septembre 2016, Air Canada a inscrit un profit de 19 M\$ à la cession-bail de deux appareils 787 de Boeing.
- 4) La charge d'intérêts ne tient pas compte de charges d'intérêts exceptionnelles relatives à la sortie d'appareils 190 d'Embraer.
- 5) 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.
- 6) 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 468 M\$ pour la période de 12 mois close le 30 septembre 2016 et 343 M\$ pour la période de 12 mois close le 30 septembre 2015 (compte tenu des coûts de location avions liés aux activités des transporteurs régionaux).

15. GLOSSAIRE

Air Georgian – Air Georgian Limited.

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'avions. Cette unité de mesure financière n'est pas reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 14, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

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 et autres instruments financiers comptabilisés à la juste valeur ainsi que des éléments particuliers. Se reporter à la rubrique 14 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Boeing – The Boeing Company.

Bombardier – Bombardier Inc.

CAC de Jazz – Contrat d'achat de capacité intervenu entre Air Canada et Jazz le 1^{er} janvier 2015, avec prise d'effet à la même date.

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 avions, aux coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et aux éléments particuliers. Se reporter à la rubrique 14 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

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.

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

Éléments particuliers – Éléments qui, de l'avis de la direction, doivent être présentés séparément en raison de leur montant ou de leur incidence en vue de permettre aux lecteurs de mieux comprendre la performance financière de la Société.

EVAS – Exploits Valley Air Services Ltd.

Flux de trésorerie disponibles – Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure financière hors PCGR. Se reporter aux rubriques 6.4 et 14 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

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 (ou point de pourcentage) – 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. Également produits tirés de vols au départ et à destination de l'Inde et des Émirats arabes unis.

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.

Rendement du capital investi – Mesure de la rentabilité du capital qu'utilise une société pour générer des rendements. Se reporter à la rubrique 14 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Ratio de levier financier – Ratio dette nette ajustée-BAIIALA des 12 derniers mois (obtenu en divisant la dette nette ajustée par le BAIIALA des 12 derniers mois). Le ratio de levier financier est une mesure financière hors PCGR. Se reporter aux rubriques 6.2 et 14 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

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

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

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

Sky Regional – Sky Regional Airlines Inc.