



Troisième trimestre de 2017

Rapport de gestion

Le 25 octobre 2017

TABLE DES MATIÈRES

1. Points saillants	3
2. Introduction et principales hypothèses	5
3. Aperçu général	7
4. Résultats des activités	9
5. Parc aérien	23
6. Gestion financière et gestion du capital.....	25
6.1. Situation financière	25
6.2. Dette nette ajustée.....	26
6.3. Fonds de roulement.....	27
6.4. Flux de trésorerie consolidés	28
6.5. Dépenses d'investissement et contrats de financement connexes.....	29
6.6. Obligations de capitalisation des régimes de retraite.....	31
6.7. Obligations contractuelles	31
6.8. Capital social	32
7. Résultats financiers trimestriels.....	33
8. Instruments financiers et gestion du risque	36
9. Méthodes comptables	36
10. Arrangements hors bilan.....	37
11. Transactions entre parties liées	37
12. Facteurs de risque	38
13. Contrôles et procédures	38
14. Mesures financières hors pcgr.....	39
15. Glossaire.....	44

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		
	2017	2016	Variation (\$)	2017	2016	Variation (\$)
Mesures de performance financière						
Produits d'exploitation	4 880	4 451	429	12 432	11 252	1 180
Bénéfice d'exploitation	1 004	896	108	1 231	1 327	(96)
Produits (charges) autres que d'exploitation	(11)	(128)	117	28	(272)	300
Bénéfice net	1 786	768	1 018	2 049	1 055	994
Bénéfice net ajusté ¹⁾	950	821	129	1 081	1 109	(28)
Marge d'exploitation (en %)	20,6 %	20,1 %	0,5 pt	9,9 %	11,8 %	(1,9) pt
BIIIALA (compte non tenu des éléments particuliers) ¹⁾	1 388	1 248	140	2 400	2 313	87
Marge BIIIALA (compte non tenu des éléments particuliers) (en %) ¹⁾	28,4 %	28,0 %	0,4 pt	19,3 %	20,6 %	(1,3) pt
Liquidités non soumises à restrictions ²⁾	4 509	3 715	794	4 509	3 715	794
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	493	438	55	2 349	2 070	279
Flux de trésorerie disponibles ¹⁾	324	315	9	1 099	(270)	1 369
Dette nette ajustée ¹⁾	5 939	6 819	(880)	5 939	6 819	(880)
Rendement du capital investi (en %) ¹⁾	14,1 %	18,7 %	(4,6) pt	14,1 %	18,7 %	(4,6) pt
Ratio de levier financier ¹⁾	2,1	2,5	(0,4)	2,1	2,5	(0,4)
Résultat par action - dilué	6,44 \$	2,74 \$	3,70 \$	7,39 \$	3,72 \$	3,67 \$
Résultat ajusté par action - dilué ¹⁾	3,43 \$	2,93 \$	0,50 \$	3,90 \$	3,92 \$	(0,02) \$
Statistiques d'exploitation³⁾			Variation (%)			Variation (%)
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	26 472	24 328	8,8	65 741	58 838	11,7
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	31 050	28 458	9,1	79 301	70 635	12,3
Coefficient d'occupation (en %)	85,3 %	85,5 %	(0,2) pt	82,9 %	83,3 %	(0,4) pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	16,6	16,6	0,4	16,6	16,8	(1,7)
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	14,2	14,2	0,1	13,7	14,0	(2,2)
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	15,7	15,6	0,5	15,7	15,9	(1,6)
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	12,5	12,5	(0,1)	14,1	14,1	0,5
CESMO ajustées (en cents) ¹⁾	9,2	9,4	(2,1)	10,4	10,8	(3,6)
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) ⁴⁾	28,3	26,5	6,5	27,7	26,0	6,3
Avions en service à la clôture de la période	392	382	2,6	392	382	2,6
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)	11,6	11,4	1,4	10,6	10,4	1,6
Sièges répartis (en milliers)	17 056	16 245	5,0	46 298	43 262	7,0
Fréquences des appareils (en milliers)	155,7	155,5	0,1	431,2	428,9	0,5
Longueur d'étape moyenne (en milles) ⁵⁾	1 820	1 752	3,9	1 713	1 633	4,9
Coût du litre de carburant (en cents)	59,4	55,2	7,5	61,1	52,2	17,0
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 583 984	1 457 725	8,7	4 077 777	3 676 755	10,9
Passagers payants transportés (en milliers) ⁶⁾	13 993	13 327	5,0	36 812	34 130	7,9

- 1) *Le bénéfice net ajusté, le résultat ajusté par action - dilué, le BAIIALA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et location avions), la marge BAIIALA, le ratio de levier financier, les flux de trésorerie disponibles, le rendement du capital investi et les CESMO 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. Les éléments particuliers mentionnés dans le tableau ci-dessus sont exclus des calculs du BAIIALA présentés par Air Canada. Se reporter à la rubrique 4 du présent rapport de gestion pour de plus amples renseignements sur les éléments particuliers.*
- 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 2017, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 4 135 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 374 M\$. 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\$.*
- 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 offerts divisé par le total de sièges répartis.*
- 6) *Les passagers payants transportés 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 « 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 2017, 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 2017 et les notes complémentaires d'Air Canada, les états financiers consolidés audités annuels de 2016 et les notes complémentaires d'Air Canada, ainsi que son rapport de gestion de 2016 daté du 17 février 2017 (le « rapport de gestion de 2016 d'Air Canada »). 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 24 octobre 2017. 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 2016 d'Air Canada et à la rubrique 12 du présent rapport de gestion. Le 25 octobre 2017, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du troisième trimestre de 2017. 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 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, 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 des initiatives stratégiques opportunes ou de réduire les charges d'exploitation, sa dépendance à l'égard des technologies, les risques liés à la cybersécurité, sa capacité de rembourser ses dettes et d'obtenir du financement, les conflits armés, les attentats terroristes, les épidémies, sa dépendance envers les fournisseurs clés, notamment les transporteurs régionaux et Aimia Canada Inc., la transition du programme d'Aéroplan vers le nouveau programme de fidélisation et le lancement fructueux de ce dernier, les pertes par sinistres, les

relations de travail et les coûts connexes, sa capacité de préserver et de faire croître sa marque, 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, sa dépendance envers ses partenaires Star Alliance, les interruptions de services, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, outre sa capacité de recruter et de conserver du personnel qualifié, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le dossier d'information publique qui peut être consulté à l'adresse www.sedar.com, notamment à la rubrique 17, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2016 d'Air Canada et à la rubrique 12 du présent rapport de gestion. Les énoncés prospectifs contenus ou intégrés par renvoi dans le présent rapport de gestion représentent les attentes d'Air Canada en date du présent rapport de gestion (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 pour 2017 et 2018. Air Canada a également présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,24 \$ CA pour 1,00 \$ US au quatrième trimestre de 2017 et à 1,29 \$ CA pour 1,00 \$ US pour l'ensemble de 2017, et que le cours du carburant aviation (compte tenu de l'incidence des couvertures à l'égard du carburant) s'établirait en moyenne à 0,63 \$ CA le litre pour le quatrième trimestre de 2017 et à 0,61 \$ CA le litre pour l'ensemble de 2017.

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

3. APERÇU GÉNÉRAL

Au troisième trimestre de 2017, Air Canada a annoncé un bénéfice d'exploitation record selon les PCGR de 1 004 M\$, comparativement à un bénéfice d'exploitation de 896 M\$ au troisième trimestre de 2016. Au troisième trimestre de 2017, Air Canada a annoncé un bénéfice net record selon les PCGR de 1 786 M\$, soit un bénéfice net dilué de 6,44 \$ par action, contre un bénéfice net de 768 M\$, soit un bénéfice net dilué de 2,74 \$ par action, au troisième trimestre de 2016. Au troisième trimestre de 2017, Air Canada a comptabilisé un recouvrement d'impôt net de 793 M\$ dans son compte consolidé de résultat. Pour un complément d'information à cet égard, il y a lieu de se reporter à la rubrique 4, *Résultats des activités*, et à la rubrique 9, *Méthodes comptables*, du présent rapport de gestion. Il y a également lieu de se reporter à la rubrique 14, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Au troisième trimestre de 2017, Air Canada a annoncé un BAIIALA record de 1 388 M\$, contre un BAIIALA de 1 248 M\$ au troisième trimestre de 2016. La compagnie aérienne a annoncé une marge BAIIALA record de 28,4 % au troisième trimestre de 2017 contre 28,0 % au troisième trimestre de 2016. Air Canada a annoncé un bénéfice net ajusté sans précédent de 950 M\$, soit un bénéfice dilué de 3,43 \$ par action, au troisième trimestre de 2017 par rapport à un bénéfice net ajusté de 821 M\$, soit un bénéfice dilué de 2,93 \$ par action, au troisième trimestre de 2016. Le bénéfice net ajusté ne tient pas compte du recouvrement d'impôt net de 793 M\$, car celui-ci découle d'un actif d'impôt différé non récurrent qui n'avait pas été comptabilisé jusqu'à présent. À compter du quatrième trimestre de 2017, sur une base prospective, le bénéfice net ajusté tiendra compte de l'incidence fiscale des éléments de rapprochement inclus dans l'évaluation du bénéfice net ajusté. Le BAIIALA, le bénéfice net ajusté et le résultat ajusté par action 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.

Sommaire financier

Le texte qui suit est un sommaire des résultats des activités et de la situation financière d'Air Canada pour le troisième trimestre de 2017 en regard du troisième trimestre de 2016.

- Les produits d'exploitation se sont établis à un montant record de 4 880 M\$ au troisième trimestre de 2017, en hausse de 429 M\$ (+10 %) par rapport à ceux du troisième trimestre de 2016. Du fait du relèvement de 9,1 % de la capacité, les produits passages se sont élevés à un montant sans précédent de 4 478 M\$ au troisième trimestre de 2017, en hausse de 372 M\$ (+9,1 %) par rapport à ceux du troisième trimestre de 2016.
- Les charges d'exploitation se sont établies à 3 876 M\$ au troisième trimestre de 2017, en hausse de 321 M\$ (+9 %) par rapport au troisième trimestre de 2016. Les CESMO ont reculé de 0,1 % par rapport au troisième trimestre de 2016. Les CESMO ajustées ont baissé de 2,1 % en regard du troisième trimestre de 2016, ce qui concorde avec la baisse de l'ordre de 1,5 % à 2,5 % que projetait Air Canada dans son communiqué de presse du 1^{er} août 2017. 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.
- La dette nette ajustée s'est chiffrée à 5 939 M\$, en baisse de 1 151 M\$ par rapport au 31 décembre 2016, en raison de l'incidence de la hausse des soldes de trésorerie et de placements à court terme. Se reporter à la rubrique 6.2, *Dette nette ajustée*, 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 2,1 au 30 septembre 2017, par rapport à un ratio de 2,6 au 31 décembre 2016. 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 à 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 ont atteint le chiffre record de 493 M\$ au troisième trimestre de 2017, en hausse de 55 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2016. Les flux de trésorerie disponibles se sont établis à 324 M\$ au troisième trimestre de 2017, un niveau record qui représente une hausse de 9 M\$ en regard du troisième trimestre de 2016, étant donné que l'incidence de la hausse des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation par rapport au trimestre correspondant de 2016 a été en grande partie contrebalancée par la hausse des dépenses d'investissement nettes d'un exercice à l'autre. 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. Les flux de trésorerie disponibles 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.

- Le rendement du capital investi pour la période de 12 mois close le 30 septembre 2017 s'est établi à 14,1 % contre 18,7 % pour la période de 12 mois close le 30 septembre 2016. Le fléchissement du rendement du capital investi est surtout imputable à l'accroissement des résultats non distribués. 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 présentent et comparent les résultats d'Air Canada pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Troisièmes trimestres				Neuf premiers mois			
	2017	2016	Variation		2017	2016	Variation	
			(\$)	(%)			(\$)	(%)
Produits d'exploitation								
Passages	4 478 \$	4 106 \$	372 \$	9	11 090 \$	10 113 \$	977 \$	10
Fret	179	130	49	38	467	357	110	31
Autres	223	215	8	4	875	782	93	12
Total des produits	4 880	4 451	429	10	12 432	11 252	1 180	10
Charges d'exploitation								
Carburant aviation	832	708	124	18	2 192	1 681	511	30
Charges liées aux transporteurs régionaux								
Carburant aviation	109	96	13	14	300	237	63	27
Autres	553	543	10	2	1 642	1 549	93	6
Salaires et charges sociales	690	658	32	5	1 997	1 877	120	6
Redevances aéroportuaires et de navigation	264	247	17	7	704	656	48	7
Maintenance avions	241	230	11	5	695	694	1	-
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	241	220	21	10	711	604	107	18
Frais de vente et de distribution	204	179	25	14	608	531	77	15
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	73	72	1	1	432	388	44	11
Locations avions	125	118	7	6	377	342	35	10
Restauration et fournitures connexes	112	104	8	8	294	267	27	10
Communications et TI	63	56	7	13	192	182	10	5
Éléments particuliers	-	-	-	-	30	-	30	100
Autres	369	324	45	14	1 027	917	110	12
Total des produits (charges) d'exploitation	3 876	3 555	321	9	11 201	9 925	1 276	13
Bénéfice d'exploitation	1 004	896	108		1 231	1 327	(96)	
Produits (charges) autres que d'exploitation								
Profit (perte) de change	44	(42)	86		182	(9)	191	
Produits d'intérêts	16	12	4		42	35	7	
Charges d'intérêts	(73)	(97)	24		(232)	(291)	59	
Intérêts incorporés	9	12	(3)		27	50	(23)	
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(15)	(17)	2		(47)	(52)	5	
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	17	6	11		24	(5)	29	
Profit à la cession-bail d'actifs	-	-	-		52	19	33	
Perte aux règlements de dettes	(3)	-	(3)		(3)	(7)	4	
Autres	(6)	(2)	(4)		(17)	(12)	(5)	
Total des produits (charges) autres que d'exploitation	(11)	(128)	117		28	(272)	300	
Bénéfice avant impôts sur le résultat	993	768	225		1 259	1 055	204	
Recouvrement d'impôt	793	-	793		790	-	790	
Bénéfice net	1 786 \$	768 \$	1 018 \$		2 049 \$	1 055 \$	994 \$	
Résultat par action – dilué	6,44 \$	2,74 \$	3,70 \$		7,39 \$	3,72 \$	3,67 \$	
BAIIALA¹⁾	1 388 \$	1 248 \$	140 \$		2 400 \$	2 313 \$	87 \$	
Bénéfice net ajusté¹⁾	950 \$	821 \$	129 \$		1 081 \$	1 109 \$	(28) \$	
Résultat ajusté par action – dilué¹⁾	3,43 \$	2,93 \$	0,50 \$		3,90 \$	3,92 \$	(0,02) \$	

1) Le BAIIALA, 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 2017, les produits passages réseau se sont élevés à 4 478 M\$, en hausse de 372 M\$ (+9,1 %) par rapport au troisième trimestre de 2016, du fait de l'amplification de 8,8 % du trafic et, dans une moindre mesure, de l'amélioration de 0,4 % du rendement unitaire. En données ajustées en fonction de la longueur d'étape, le rendement unitaire s'est accru de 2,6 % par rapport au trimestre correspondant de 2016.

Au troisième trimestre de 2017, les produits tirés de la cabine Affaires pour l'ensemble du réseau ont crû de 90 M\$ (+13,7 %) par rapport au troisième trimestre de 2016 en raison de la hausse de 8,3 % du trafic et de l'accroissement de 5,0 % du rendement unitaire.

Le tableau ci-après présente les produits passages par région pour le troisième trimestre de 2017 et le troisième trimestre de 2016.

Produits passages (en millions de dollars canadiens)	Troisième trimestre 2017	Troisième trimestre 2016	Variation (en \$)	Variation (en %)
Lignes intérieures	1 353 \$	1 314 \$	39 \$	3,0
Lignes transfrontalières	854	791	63	8,0
Lignes transatlantiques	1 338	1 136	202	17,7
Lignes transpacifiques	715	676	39	5,7
Autres	218	189	29	15,3
Réseau	4 478 \$	4 106 \$	372 \$	9,1

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2017, par rapport au troisième trimestre de 2016, en ce qui concerne les produits passages et les autres statistiques d'exploitation par région.

Troisième trimestre de 2017 par rapport au troisième trimestre de 2016	Produits passages Variation (en %)	Capacité (SMO) Variation (en %)	Trafic (PMP) Variation (en %)	Coefficient d'occupation Variation (en pts)	Rendement unitaire Variation (en %)	PPSMO Variation (en %)
Lignes intérieures	3,0	1,5	1,0	(0,4)	2,2	1,7
Lignes transfrontalières	8,0	10,9	9,3	(1,2)	(1,0)	(2,4)
Lignes transatlantiques	17,7	13,3	13,7	0,3	3,5	3,9
Lignes transpacifiques	5,7	10,1	9,4	(0,6)	(3,4)	(4,0)
Autres	15,3	8,4	10,1	1,4	4,4	6,1
Réseau	9,1	9,1	8,8	(0,2)	0,4	0,1

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2017 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 2016	T4 2016	T1 2017	T2 2017	T3 2017
Produits passages	10,5	7,0	8,1	11,9	9,1
Capacité (SMO)	20,9	17,1	15,4	13,5	9,1
Trafic (PMP)	18,9	15,3	14,0	13,6	8,8
Coefficient d'occupation (variation en pts)	(1,5)	(1,2)	(1,0)	0,1	(0,2)
Rendement unitaire	(7,0)	(7,2)	(5,1)	(1,4)	0,4
PPSMO	(8,6)	(8,6)	(6,3)	(1,2)	0,1

La variation des produits passages réseau par rapport au troisième trimestre de 2016 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La progression de 8,8 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic pour l'ensemble des marchés, notamment en ce qui concerne les cabines Affaires et Économique Privilège. 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 (sixième liberté de l'air), la croissance du trafic au troisième trimestre de 2017 rendait compte d'une progression du trafic de correspondance vers des destinations internationales via le Canada.
- La hausse de 0,4 % du rendement unitaire pour l'ensemble du réseau, qui correspond aux facteurs suivants :
 - o l'accroissement du rendement unitaire pour les marchés intérieurs, transatlantiques ainsi que les autres lignes, en grande partie du fait des facteurs suivants :
 - la proportion accrue de passagers de la cabine Affaires et de la cabine Économique Privilège, lesquelles sont assorties d'un rendement supérieur;
 - la croissance du rendement unitaire pour la cabine Affaires aussi bien que la cabine Économique privilège;
 - la croissance du trafic local à rendement supérieur et l'amélioration de la répartition globale des tarifs;
 - l'instauration de frais de sélection de places sur certains marchés internationaux;
 - l'augmentation des produits tirés des frais de surclassement payés à l'aéroport.

Ces facteurs ont été en partie contrebalancés par les éléments suivants :

- o l'accroissement de 3,9 % 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 2,2 points de pourcentage le rendement pour l'ensemble du réseau;
- o l'incidence des prix de lancement au soutien de l'instauration de nouveaux services transpacifiques, outre l'amplification de la capacité à l'échelle du secteur et de la concurrence au chapitre de la tarification sur certaines lignes transpacifiques;
- o l'incidence de la capacité accrue du secteur en ce qui a trait aux services long-courrier et court-courrier aux États-Unis;
- o le pourcentage majoré de sièges sur les marchés des voyages d'agrément à longue distance, du fait, au premier chef, de l'accroissement du nombre de vols à moindres coûts exploités par Air Canada Rouge;
- o la proportion accrue du trafic issu de la sixième liberté de l'air à rendement moindre, au soutien de la stratégie d'expansion internationale de la compagnie aérienne.

Au cours des neuf premiers mois de 2017, les produits passages réseau se sont élevés à 11 090 M\$, en hausse de 977 M\$ (+9,7 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2016.

Le tableau ci-après présente les produits passages par région pour les neuf premiers mois de 2017 et les neuf premiers mois de 2016.

Produits passages (en millions de dollars canadiens)	Neuf premiers mois de 2017	Neuf premiers mois de 2016	Variation (en \$)	Variation (en %)
Lignes intérieures	3 445 \$	3 347 \$	98 \$	2,9
Lignes transfrontalières	2 424	2 182	242	11,1
Lignes transatlantiques	2 760	2 407	353	14,7
Lignes transpacifiques	1 690	1 543	147	9,5
Autres	771	634	137	21,7
Réseau	11 090 \$	10 113 \$	977 \$	9,7

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour les neuf premiers mois de 2017, par rapport aux neuf premiers mois de 2016, en ce qui concerne les produits passages et les autres statistiques d'exploitation par région.

Neuf premiers mois de 2017 par rapport aux neuf premiers mois de 2016	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	2,9	2,4	2,4	0,1	0,7	0,8
Lignes transfrontalières	11,1	11,8	12,3	0,4	(1,0)	(0,5)
Lignes transatlantiques	14,7	14,4	13,8	(0,4)	0,7	0,2
Lignes transpacifiques	9,5	19,7	16,2	(2,5)	(5,7)	(8,5)
Autres	21,7	18,0	20,1	1,6	1,1	3,0
Réseau	9,7	12,3	11,7	(0,4)	(1,7)	(2,2)

La variation des produits passages réseau des neuf premiers mois de 2017 par rapport à ceux des neuf premiers mois de 2016 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La progression de 11,7 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic pour l'ensemble des marchés, notamment l'accroissement au chapitre des cabines Affaires et Économique Privilège, outre la progression du trafic de correspondance vers des destinations internationales via le Canada.
- La baisse de 1,7 % du rendement unitaire, qui correspond aux facteurs suivants :
 - o l'accroissement de 4,9 % de la longueur d'étape moyenne, qui a eu pour effet de comprimer de 2,7 points de pourcentage le rendement pour l'ensemble du réseau;
 - o l'effet défavorable du change de 28 M\$, surtout attribuable au premier trimestre de 2017;
 - o l'incidence des prix de lancement au soutien de l'instauration de nouveaux services transpacifiques et les répercussions de l'amplification de la capacité à l'échelle du secteur et de la concurrence au chapitre de la tarification sur certaines lignes transpacifiques;
 - o le pourcentage majoré de sièges sur les marchés des voyages d'agrément à longue distance;
 - o la proportion accrue du trafic issu de la sixième liberté de l'air, à rendement moindre, au soutien de la stratégie d'expansion internationale de la compagnie aérienne.

Ces facteurs ont été en partie contrebalancés par les éléments suivants :

- o le volume accru de passagers de la cabine Affaires et de la cabine Économique Privilège à rendement supérieur, et la croissance du rendement unitaire connexe;
- o la progression du trafic local à rendement supérieur et les améliorations dans la répartition globale des tarifs;
- o l'augmentation des produits tirés des frais liés aux places Préférence et à la présélection de places, ainsi que des frais de surclassement payés à l'aéroport.

Produits passages intérieurs

Au troisième trimestre de 2017, les produits passages intérieurs se sont chiffrés à 1 353 M\$, en hausse de 39 M\$ (+3,0 %) par rapport au troisième trimestre de 2016.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2017 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 2016	T4 2016	T1 2017	T2 2017	T3 2017
Produits passages	4,8	2,5	1,7	4,0	3,0
Capacité (SMO)	6,3	5,5	3,2	2,8	1,5
Trafic (PMP)	8,2	5,7	3,6	3,3	1,0
Coefficient d'occupation (variation en pts)	1,5	0,1	0,3	0,5	(0,4)
Rendement unitaire	(3,1)	(3,1)	(1,7)	0,8	2,2
PPSMO	(1,4)	(2,9)	(1,3)	1,4	1,7

La variation des produits passages intérieurs par rapport au troisième trimestre de 2016 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La croissance de 1,0 % 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 Affaires. L'augmentation du trafic d'un exercice à l'autre s'explique par la forte demande passagers à l'égard des services intérieurs, ainsi que le trafic de correspondance supplémentaire vers des destinations américaines et internationales.
- La progression de 2,2 % du rendement unitaire, qui rend compte des améliorations du rendement sur la plupart des principaux services intérieurs et le trafic de correspondance, notamment en ce qui concerne la cabine Affaires.

Au cours des neuf premiers mois de 2017, les produits passages intérieurs se sont chiffrés à 3 445 M\$, en hausse de 98 M\$ (+2,9 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2016, du fait de l'amplification de 2,4 % du trafic et, dans une moindre mesure, de l'accroissement de 0,7 % du rendement unitaire.

Produits passages transfrontaliers

Au troisième trimestre de 2017, les produits passages transfrontaliers se sont établis à 854 M\$, en hausse de 63 M\$ (+8,0 %) par rapport au troisième trimestre de 2016.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2017 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 2016	T4 2016	T1 2017	T2 2017	T3 2017
Produits passages	14,0	10,1	9,5	16,3	8,0
Capacité (SMO)	19,3	14,1	9,6	15,2	10,9
Trafic (PMP)	20,8	15,0	12,0	16,2	9,3
Coefficient d'occupation (variation en pts)	1,0	0,6	1,8	0,7	(1,2)
Rendement unitaire	(5,6)	(4,3)	(2,2)	0,3	(1,0)
PPSMO	(4,5)	(3,6)	-	1,2	(2,4)

La variation des produits passages transfrontaliers par rapport au troisième trimestre de 2016 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La progression de 9,3 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur l'ensemble des principales lignes transfrontalières avec les États-Unis, notamment la progression du trafic lié à la cabine Affaires. Cet accroissement du trafic en glissement annuel est principalement attribuable à la forte demande passagers à l'égard des lignes entre le Canada et les États-Unis, ainsi qu'à l'augmentation des flux de passagers en correspondance en provenance des États-Unis entre lignes internationales au soutien de la stratégie d'expansion internationale de la compagnie aérienne.
- La contraction de 1,0 % du rendement unitaire, qui rend compte de l'effet du relèvement de la capacité à l'égard des lignes long-courrier et court-courrier aux États-Unis, outre l'augmentation du trafic de correspondance en provenance et au départ des États-Unis entre lignes internationales, à rendement moindre. Ce recul du rendement unitaire a été en partie compensé par la croissance du rendement unitaire sur les services vers les destinations d'agrément américaines comme la Floride et Hawaï.

Au cours des neuf premiers mois de 2017, les produits passages transfrontaliers se sont établis à 2 424 M\$, en hausse de 242 M\$ (+11,1 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2016, du fait de la croissance de 12,3 % du trafic, atténuée par le recul de 1,0 % du rendement unitaire.

Produits passages transatlantiques

Au troisième trimestre de 2017, les produits passages transatlantiques se sont établis à 1 338 M\$, en hausse de 202 M\$ (+17,7 %) par rapport au troisième trimestre de 2016.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2017 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 2016	T4 2016	T1 2017	T2 2017	T3 2017
Produits passages	10,7	8,3	8,3	14,3	17,7
Capacité (SMO)	28,1	21,5	19,7	12,6	13,3
Trafic (PMP)	21,8	19,3	14,4	13,7	13,7
Coefficient d'occupation (variation en pts)	(4,4)	(1,4)	(3,5)	0,8	0,3
Rendement unitaire	(9,1)	(9,2)	(5,3)	0,6	3,5
PPSMO	(13,6)	(10,9)	(9,5)	1,5	3,9

La variation des produits passages transatlantiques par rapport au troisième trimestre de 2016 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'amplification de 13,7 % du trafic, du fait de la croissance du trafic sur la plupart des principaux marchés transatlantiques. L'accroissement du trafic global rend compte des fortes améliorations relatives à la cabine Affaires et à la cabine Économique Privilège.
- La progression de 3,5 % du rendement unitaire, qui traduit les améliorations sur la plupart des principales lignes transatlantiques, sous l'impulsion du rendement unitaire accru aussi bien pour la cabine Affaires que la cabine Économique Privilège.

Au cours des neuf premiers mois de 2017, les produits passages transatlantiques se sont établis à 2 760 M\$, en hausse de 353 M\$ (+14,7 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2016, du fait de la croissance de 13,8 % du trafic et, dans une mesure moindre, de la hausse de 0,7 % du rendement unitaire.

Produits passages transpacifiques

Au troisième trimestre de 2017, les produits passages transpacifiques se sont établis à 715 M\$, en hausse de 39 M\$ (+5,7 %) par rapport au troisième trimestre de 2016.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2017 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 2016	T4 2016	T1 2017	T2 2017	T3 2017
Produits passages	19,2	12,1	12,5	12,5	5,7
Capacité (SMO)	34,8	31,9	30,3	23,2	10,1
Trafic (PMP)	29,0	23,7	22,5	19,7	9,4
Coefficient d'occupation (variation en pts)	(3,9)	(5,3)	(5,1)	(2,5)	(0,6)
Rendement unitaire	(7,6)	(9,3)	(8,1)	(6,0)	(3,4)
PPSMO	(11,6)	(15,0)	(13,6)	(8,7)	(4,0)

La variation des produits passages transpacifiques par rapport au troisième trimestre de 2016 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'amplification de 9,4 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur l'ensemble des principales lignes transpacifiques, à l'exception des services vers Hong Kong et la Corée du Sud qui se sont ressentis de la capacité accrue à l'échelle du secteur.
- La baisse de 3,4 % du rendement unitaire, qui traduit l'effet des prix de lancement au soutien de l'instauration de nouveaux services et l'impact du relèvement de la capacité à l'échelle du secteur ainsi que les activités de tarification concurrentielles sur certains services transpacifiques, outre l'augmentation des flux de passagers entre lignes internationales (principalement entre l'Asie et les États-Unis et l'Amérique latine), à rendement moindre.

Au cours des neuf premiers mois de 2017, les produits passages transpacifiques se sont établis à 1 690 M\$, en hausse de 147 M\$ (+9,5 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2016, du fait de la croissance de 16,2 % du trafic, atténuée par le recul de 5,7 % du rendement unitaire.

Autres produits passages

Au troisième trimestre de 2017, les produits passages tirés des « autres lignes » (lignes au départ et à destination des Caraïbes, du Mexique, de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud) se sont établis à 218 M\$, en hausse de 29 M\$ (+15,3 %) par rapport au troisième trimestre de 2016.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2017 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 2016	T4 2016	T1 2017	T2 2017	T3 2017
Produits passages	8,3	7,3	18,8	34,7	15,3
Capacité (SMO)	12,5	13,2	20,1	24,1	8,4
Trafic (PMP)	15,1	15,7	22,8	26,4	10,1
Coefficient d'occupation (variation en pts)	1,9	1,8	1,9	1,5	1,4
Rendement unitaire	(6,0)	(7,6)	(3,4)	6,5	4,4
PPSMO	(3,9)	(5,5)	(1,2)	8,4	6,1

La variation des autres produits passages par rapport au troisième trimestre de 2016 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'augmentation de 10,1 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur l'ensemble des principales autres lignes, notamment de la progression de toutes les cabines.
- L'augmentation de 4,4 % du rendement unitaire, qui rend compte des améliorations sur l'ensemble des principales autres lignes, notamment la progression de toutes les cabines.

Au cours des neuf premiers mois de 2017, les autres produits passages se sont établis à 771 M\$, en hausse de 137 M\$ (+21,7 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2016, du fait de la croissance de 20,1 % du trafic et, dans une moindre mesure, de la hausse de 1,1 % du rendement unitaire.

Produits fret

Au troisième trimestre de 2017, les produits tirés du transport de fret se sont chiffrés à 179 M\$, en hausse de 49 M\$ (+ 37,7 %), par rapport au troisième trimestre de 2016, du fait de l'amplification de 34,7 % du trafic et de la hausse de 1,6 % du rendement unitaire. La croissance du trafic rend compte des hausses constatées sur tous les marchés, en partie du fait du lancement de nouvelles lignes internationales. Au troisième trimestre de 2017, les marchés transatlantique et transpacifique ont tous deux affiché des augmentations du rendement unitaire par rapport au trimestre correspondant de 2016.

Au cours des neuf premiers mois de 2017, les produits tirés du transport de fret se sont chiffrés à 467 M\$, en hausse de 110 M\$ (+ 30,7 %), par rapport aux neuf premiers mois de 2016, du fait de l'amplification de 34,1 % du trafic, en partie contrebalancée par la baisse de 2,6 % du rendement unitaire. Le relèvement de 20,8 % de la capacité sur le marché transpacifique rend compte du lancement de nouveaux services ainsi que de l'accroissement des fréquences pour les services déjà en place. La demande à l'égard du transport de fret aérien sur le marché transpacifique a été forte, facteur qui explique pourquoi la croissance du trafic a été largement supérieure au relèvement de la capacité pour les neuf premiers mois de 2017.

Le tableau ci-après présente les produits fret par région pour les périodes indiquées.

Produits fret (en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres				Neuf premiers mois			
	2017	2016	Variation		2017	2016	Variation	
			\$	%			\$	%
Lignes intérieures	21 \$	16 \$	5 \$	28,3	55 \$	45 \$	10 \$	22,1
Lignes transfrontalières	10	7	3	41,3	26	20	6	30,0
Lignes transatlantiques	59	47	12	25,3	155	135	20	14,5
Lignes transpacifiques	75	51	24	47,9	192	130	62	47,7
Autres	14	9	5	48,7	39	27	12	44,7
Réseau	179 \$	130 \$	49 \$	37,7	467 \$	357 \$	110 \$	30,7

Autres produits

Les autres produits se sont chiffrés à 223 M\$ au troisième trimestre de 2017 et à 875 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2017, en hausse de 8 M\$ (+4 %) et de 93 M\$ (+12 %), respectivement, par rapport aux périodes correspondantes de 2016, en raison principalement de l'augmentation des produits tirés de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et à la hausse des frais liés aux passagers et à la compagnie aérienne.

CESMO et CESMO ajustées

Le tableau ci-après compare les CESMO et les CESMO ajustées d'Air Canada pour les périodes indiquées.

(en cents par SMO)	Troisièmes trimestres				Neuf premiers mois			
	2017	2016	Variation		2017	2016	Variation	
			¢	%			¢	%
Carburant aviation	2,68	2,49	0,19	7,6	2,76	2,38	0,38	16,0
Charges liées aux transporteurs régionaux								
Carburant aviation	0,35	0,34	0,01	2,9	0,38	0,34	0,04	11,8
Autres	1,78	1,90	(0,12)	(6,3)	2,07	2,19	(0,12)	(5,5)
Salaires	1,73	1,82	(0,09)	(4,9)	1,91	2,04	(0,13)	(6,4)
Charges sociales	0,50	0,49	0,01	2,0	0,61	0,61	-	-
Redevances aéroportuaires et de navigation	0,85	0,87	(0,02)	(2,3)	0,89	0,93	(0,04)	(4,3)
Maintenance avions	0,77	0,81	(0,04)	(4,9)	0,88	0,98	(0,10)	(10,2)
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	0,78	0,77	0,01	1,3	0,90	0,85	0,05	5,9
Frais de vente et de distribution	0,66	0,63	0,03	4,8	0,77	0,75	0,02	2,7
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	0,23	0,25	(0,02)	(8,0)	0,54	0,55	(0,01)	(1,8)
Locations avions	0,40	0,41	(0,01)	(2,4)	0,48	0,48	-	-
Restauration et fournitures connexes	0,36	0,37	(0,01)	(2,7)	0,37	0,38	(0,01)	(2,6)
Communications et TI	0,20	0,20	-	-	0,24	0,26	(0,02)	(7,7)
Éléments particuliers	-	-	-	-	0,04	-	0,04	-
Autres	1,19	1,14	0,05	4,4	1,29	1,31	(0,02)	-
CESMO	12,48	12,49	(0,01)	(0,1)	14,13	14,05	0,08	0,5
Retrancher :								
Charge de carburant aviation ¹⁾ , coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et éléments particuliers	(3,26)	(3,08)	(0,18)	5,8	(3,73)	(3,26)	(0,47)	(14,4)
CESMO ajustées²⁾	9,22	9,41	(0,19)	(2,1)	10,40	10,79	(0,39)	(3,6)

1) Comprend la charge de carburant aviation 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 2017, les charges d'exploitation se sont établies à 3 876 M\$, en hausse de 321 M\$ (+9 %) par rapport au troisième trimestre de 2016. Cette augmentation est principalement le fait du relèvement de la capacité de 9,1 % et de la hausse des prix du carburant aviation. Au troisième trimestre de 2017, l'incidence favorable de l'appréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation libellées en devises (principalement le dollar américain), en regard du troisième trimestre de 2016, a comprimé les charges d'exploitation de 48 M\$ (dont une tranche de 36 M\$ se rapporte à la charge de carburant aviation et un total de 12 M\$ a trait aux charges d'exploitation non liées au carburant).

Au cours des neuf premiers mois de 2017, les charges d'exploitation se sont établies à 11 201 M\$, en hausse de 1 276 M\$ (+13 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2016. Cette augmentation est principalement le fait du relèvement de la capacité de 12,3 % et de la hausse des prix du carburant aviation. Au cours des neuf premiers mois de 2017, l'incidence favorable de l'appréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation libellées en devises (principalement le dollar américain), en regard des neuf premiers mois de 2016, a comprimé les charges d'exploitation de 86 M\$ (dont une tranche de 48 M\$ se rapporte à la charge de carburant aviation et un total de 38 M\$ a trait aux charges d'exploitation non liées au carburant).

Charge de carburant aviation

Pour le troisième trimestre de 2017, la charge de carburant aviation (notamment la charge de carburant liée aux activités des transporteurs régionaux) s'est élevée à 941 M\$, en hausse de 137 M\$ (+17 %) par rapport au troisième trimestre de 2016. Cette hausse rend surtout compte de l'augmentation du cours du carburant aviation (compte non tenu de l'incidence du change) responsable d'une hausse de 110 M\$ et de l'augmentation du volume de litres de carburant consommé, responsable d'une hausse de 69 M\$. Ces augmentations ont été en partie contrebalancées par l'incidence favorable du change de 36 M\$ et des profits de couverture de 6 M\$.

Au cours des neuf premiers mois de 2017, la charge de carburant aviation (notamment la charge de carburant liée aux activités des transporteurs régionaux) s'est élevée à 2 492 M\$, en hausse de 574 M\$ (+30 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2016. Cette hausse rend compte de l'augmentation du cours du carburant aviation (compte non tenu de l'incidence du change) responsable d'une hausse de 425 M\$ et de l'augmentation du volume de litres de carburant consommé, responsable d'une hausse de 205 M\$. Ces augmentations ont été atténuées par l'incidence favorable du change de 48 M\$ et des profits de couverture de 8 M\$.

Charges liées aux transporteurs régionaux

Les charges liées aux transporteurs régionaux se sont établies à 662 M\$ au troisième trimestre de 2017 et à 1 942 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2017, en hausse respectivement de 23 M\$ (+4 %) et de 156 M\$ (+9 %) par rapport aux périodes correspondantes de 2016. Ces augmentations traduisent l'incidence de la hausse des prix du carburant aviation de base en glissement annuel, de l'augmentation des vols par suite des initiatives d'accroissement des parcs aériens sous la bannière Air Canada Express et la hausse de la charge d'entretien des moteurs en raison du calendrier connexe.

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			
	2017	2016	Variation		2017	2016	Variation	
			\$	%			\$	%
Frais d'achat de capacité	315 \$	313 \$	2 \$	1	937 \$	895 \$	42 \$	5
Carburant aviation	109	96	13	14	300	237	63	27
Redevances aéroportuaires et de navigation	80	79	1	1	222	218	4	2
Frais de vente et de distribution	34	36	(2)	(6)	111	106	5	5
Location avions	10	8	2	25	30	23	7	30
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	8	6	2	33	21	17	4	24
Autres charges d'exploitation	106	101	5	5	321	290	31	11
Total des charges liées aux transporteurs régionaux	662 \$	639 \$	23 \$	4	1 942 \$	1 786 \$	156 \$	9

Salaires et charges sociales

Les salaires et charges sociales se sont chiffrés à 536 M\$ au troisième trimestre de 2017 et à 1 513 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2017, en hausse respectivement de 18 M\$ (+3 %) et de 69 M\$ (+5 %) par rapport aux périodes correspondantes de 2016. Ces augmentations traduisent principalement la croissance du nombre d'employés équivalents temps plein (« ETP »), au soutien de l'expansion internationale de la compagnie aérienne. L'effectif moyen en ETP s'est accru de 6,5 % au troisième trimestre de 2017 et de 6,3 % au cours des neuf premiers mois de 2017 en regard des périodes correspondantes de 2016.

Les charges sociales se sont chiffrées à 154 M\$ au troisième trimestre de 2017 et à 484 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2017, en hausse respectivement de 14 M\$ (+10 %) et de 51 M\$ (+12 %) par rapport aux périodes correspondantes de 2016, en raison surtout du niveau accru d'effectif en ETP et, dans une moindre mesure, de l'incidence de la baisse des taux d'actualisation qui a accru le coût des services rendus au cours de l'exercice des régimes de retraite à prestations définies. Au deuxième trimestre de 2016, Air Canada avait comptabilisé un profit au titre des avantages postérieurs à l'emploi qui a réduit les charges sociales de 10 M\$.

Redevances aéroportuaires et de navigation

Les redevances aéroportuaires et de navigation se sont chiffrées à 264 M\$ au troisième trimestre de 2017 et à 704 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2017, en hausse respectivement de 17 M\$ (+7 %) et de 48 M\$ (+7 %) par rapport aux périodes correspondantes de 2016, du fait surtout de l'affectation accrue de gros-porteurs et de l'accroissement des vols internationaux. L'augmentation a été contrebalancée, d'une part, par l'incidence favorable des 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 et, d'autre part, par la réduction de 6 % du tarif de NAV Canada, qui a pris effet le 1^{er} septembre 2016.

Charges de maintenance avions

Les charges de maintenance avions se sont chiffrées à 241 M\$ au troisième trimestre de 2017, en hausse de 11 M\$ (+5 %) par rapport au trimestre correspondant de 2016.

Les charges de maintenance avions se sont chiffrées à 695 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2017, en hausse de 1 M\$ par rapport à la période correspondante de 2016. La hausse, imputable à l'incidence de l'intégration d'appareils 787 de Boeing supplémentaires au parc aérien, appareils dont les moteurs font l'objet d'une facturation contractuelle selon les heures de vol, a été largement contrebalancée par l'effet de l'accroissement des contrats de location avions faisant l'objet d'une prolongation en 2017 (facteur qui se traduit par le report des provisions liées à la maintenance) et des modalités plus favorables à l'égard des prolongations de contrats de location (facteur qui se traduit par la diminution des provisions liées à la maintenance).

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			
	2017	2016	Variation		2017	2016	Variation	
			\$	%			\$	%
Entretien du matériel	203 \$	196 \$	7 \$	4	618 \$	588 \$	30 \$	5
Provisions liées à la maintenance ¹⁾	35	30	5	17	69	94	(25)	(27)
Autres	3	4	(1)	(25)	8	12	(4)	(33)
Total des charges de maintenance avions	241 \$	230 \$	11 \$	5	695 \$	694 \$	1 \$	-

1) La provision liée à la maintenance a trait aux modalités de restitution prévues dans les contrats de location avions, qui font l'objet d'une comptabilisation sur la durée du contrat de location.

Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur

La dotation aux amortissements et aux pertes de valeur s'est chiffrée à 241 M\$ au troisième trimestre de 2017 et à 711 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2017, en hausse respectivement de 21 M\$ (+10 %) et de 107 M\$ (+18 %) par rapport aux périodes correspondantes de 2016, en grande partie du fait de l'intégration d'appareils 787 de Boeing au parc aérien principal d'Air Canada et de l'augmentation des charges liées aux programmes de reconditionnement d'aéronefs de la compagnie aérienne.

Frais de vente et de distribution

Les frais de vente et de distribution se sont chiffrés à 204 M\$ au troisième trimestre de 2017 et à 608 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2017, en hausse respectivement de 25 M\$ (+14 %) et de 77 M\$ (+15 %) par rapport aux périodes correspondantes de 2016, largement en raison de la hausse du volume de vente de billets et de la proportion accrue de ventes par l'entremise des points de vente internationaux, qui se traduit habituellement par des frais d'opération plus élevés comparativement aux périodes correspondantes de 2016.

Coûts liés à la portion terrestre des forfaits

Les coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada se sont chiffrés à 73 M\$ au troisième trimestre de 2017 et à 432 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2017, en hausse respectivement de 1 M\$ (+1 %) et de 44 M\$ (+11 %) par rapport aux périodes correspondantes de 2016. La hausse des coûts liés à la portion terrestre des forfaits pour les neuf premiers mois de 2017 est imputable surtout à la hausse des volumes passagers, facteur en partie compensé par l'incidence favorable du change, en regard des neuf premiers mois de 2016.

Coûts de location avions

Les coûts de location avions se sont élevés à 125 M\$ au troisième trimestre de 2017 et à 377 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2017, en hausse respectivement de 7 M\$ (+6 %) et de 35 M\$ (+10 %) par rapport aux périodes correspondantes de 2016, en raison de l'augmentation du nombre d'avions loués, principalement des appareils 787 de Boeing.

Éléments particuliers

Au premier trimestre de 2017, Air Canada a comptabilisé une provision de 30 M\$ au titre de l'amende imposée à nouveau par une décision de la Commission européenne relative aux enquêtes sur le fret. Air Canada a acquitté l'amende au deuxième trimestre de 2017. Air Canada a porté la décision en appel. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 12, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information. Aucun élément particulier n'a été comptabilisé au cours des neuf premiers mois de 2016.

Autres charges

Les autres charges se sont chiffrées à 369 M\$ au troisième trimestre de 2017 et à 1 027 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2017, en hausse respectivement de 45 M\$ (+14 %) et de 110 M\$ (+12 %) par rapport aux périodes correspondantes de 2016, du fait essentiellement du relèvement de la capacité et de l'incidence de la stratégie d'expansion internationale d'Air Canada.

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres				Neuf premiers mois			
	2017	2016	Variation		2017	2016	Variation	
			\$	%			\$	%
Services d'escale	86 \$	64 \$	22 \$	34	227 \$	182 \$	45 \$	25
Frais d'équipages	55	52	3	6	146	133	13	10
Location et entretien d'immeubles	41	38	3	8	126	114	12	11
Frais et services divers	45	31	14	45	119	98	21	21
Autres frais résiduels	142	139	3	2	409	390	19	5
Total des autres charges	369 \$	324 \$	45 \$	14	1 027 \$	917 \$	110 \$	12

Produits (charges) autres que d'exploitation

Les charges autres que d'exploitation se sont établies à 11 M\$ au troisième trimestre de 2017, soit une progression de 117 M\$ en regard du troisième trimestre de 2016. Au cours des neuf premiers mois de 2017, les produits autres que d'exploitation se sont chiffrés à 28 M\$, soit une amélioration de 300 M\$ par rapport à la période correspondante de 2016.

La variation des produits autres que d'exploitation par rapport à 2016 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- Au troisième trimestre de 2017, le profit de change s'est établi à 44 M\$ contre une perte de change de 42 M\$ au troisième trimestre de 2016. Le profit de change lié à la dette à long terme de 236 M\$ a été largement neutralisé par la perte de change à l'égard des dérivés de change, qui s'est chiffrée à 198 M\$. Le profit au troisième trimestre de 2017 est attribuable à l'incidence de l'appréciation du dollar canadien au 30 septembre 2017 comparativement au 30 juin 2017 sur la dette à long terme et sur les autres passifs monétaires nets. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 30 septembre 2017 était de 1,2472 \$ CA, tandis qu'il était de 1,2964 \$ CA le 30 juin 2017. Au cours des neuf premiers mois de 2017, le profit de change s'est établi à 182 M\$ contre une perte de change de 9 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2016. Le profit de change lié à la dette à long terme de 448 M\$ a été largement neutralisé par la perte de change à l'égard des dérivés de change, qui s'est chiffrée à 272 M\$. Le profit au cours des neuf premiers mois de 2017 est attribuable à l'appréciation du dollar canadien au 30 septembre 2017 comparativement au 31 décembre 2016. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture était de 1,3427 \$ CA le 31 décembre 2016.
- La baisse de la charge d'intérêts, de 24 M\$ au troisième trimestre de 2017 et de 59 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2017, est le fait, en grande partie, de l'incidence de l'opération de refinancement de 1,25 G\$ réalisée en octobre 2016 et, dans une moindre mesure, de l'incidence favorable de l'appréciation du dollar canadien sur la dette libellée en dollars américains. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 9.8 du rapport de gestion de 2016 d'Air Canada pour un complément d'information.
- Le profit de 52 M\$ à la cession-bail de quatre appareils 787-9 de Boeing au cours des neuf premiers mois de 2017. Au cours des neuf premiers mois de 2016, Air Canada a comptabilisé un profit de 19 M\$ à la cession-bail de deux appareils 787-9 de Boeing.

Impôts sur le résultat

Les actifs d'impôt différé sont comptabilisés seulement dans la mesure où il est probable que les bénéfices imposables futurs seront suffisants pour permettre leur réalisation. Pour porter une appréciation à cet égard, Air Canada considère les indications positives et négatives dont elle dispose et les hypothèses pertinentes. Elle considère, entre autres, les résultats financiers passés et les prévisions futures des bénéfices imposables, le contexte commercial global et les tendances et perspectives pour le secteur d'activité.

Dans cette optique et dans le cadre de l'établissement des états financiers d'Air Canada pour la période close le 30 septembre 2017, il a été déterminé qu'il était probable que pratiquement tous les actifs d'impôt différé d'Air Canada, qui comprennent les pertes autres que des pertes en capital, seraient réalisés. Par conséquent, un actif d'impôt différé de 610 M\$ a été comptabilisé au 30 septembre 2017, ce qui a donné lieu à la comptabilisation d'un recouvrement d'impôt hors trésorerie de 806 M\$ dans le compte consolidé de résultat et d'une charge d'impôt hors trésorerie de 196 M\$ dans l'état consolidé du résultat global. En outre, une charge d'impôt exigible de 13 M\$ a été inscrite au troisième trimestre de 2017 (16 M\$ pour les neuf premiers mois de 2017). Il y a lieu de se reporter à la rubrique 9, *Méthodes comptables*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

5. PARC AÉRIEN

Le tableau qui suit présente le nombre d'appareils composant le parc en exploitation d'Air Canada au 30 septembre 2017 et au 31 décembre 2016, ainsi que le parc en exploitation prévu d'Air Canada, y compris les appareils qu'Air Canada Rouge exploite ou prévoit exploiter, aux 31 décembre 2017 et 31 décembre 2018.

	Réel			Projeté			
	31 décembre 2016	Modifications apportées pour les neuf premiers mois de 2017	30 septembre 2017	Modifications apportées pour le reste de 2017	31 décembre 2017	Modifications apportées pour 2018	31 décembre 2018
Parc aérien principal							
<u>Gros-porteurs</u>							
787-8 de Boeing	8	-	8	-	8	-	8
787-9 de Boeing	13	8	21	1	22	5	27
777-300ER de Boeing	19	-	19	-	19	-	19
777-200LR de Boeing	6	-	6	-	6	-	6
767-300ER de Boeing	14	(4)	10	(2)	8	(3)	5
A330-300 d'Airbus	8	-	8	-	8	-	8
<u>Appareils monocouloirs</u>							
737 MAX 8 de Boeing	-	-	-	2	2	16	18
A321 d'Airbus	15	-	15	-	15	-	15
A320 d'Airbus	42	-	42	-	42	-	42
A319 d'Airbus	18	-	18	-	18	(8)	10
190 d'Embraer	25	-	25	-	25	-	25
Total – parc aérien principal	168	4	172	1	173	10	183
Air Canada Rouge							
<u>Gros-porteur</u>							
767-300ER de Boeing	20	4	24	-	24	1	25
<u>Appareils monocouloirs</u>							
A321 d'Airbus	5	-	5	-	5	-	5
A319 d'Airbus	20	-	20	-	20	-	20
Total – Air Canada Rouge	45	4	49	-	49	1	50
Total gros-porteurs	88	8	96	(1)	95	3	98
Total appareils monocouloirs	125	-	125	2	127	8	135
Total parc aérien principal et Air Canada Rouge	213	8	221	1	222	11	233

Outre les cinq appareils 787-9 de Boeing susmentionnés dont l'intégration au parc en exploitation est prévue pour 2018, Air Canada entend intégrer les deux appareils qui restent sur les 37 appareils 787 de Boeing commandés en 2019. Outre les 16 appareils 737 MAX de Boeing susmentionnés dont l'intégration au parc en exploitation est prévue pour 2018, Air Canada entend intégrer 43 appareils sur les 61 appareils 737 MAX de Boeing commandés entre 2019 et 2021. Ces appareils remplacent des appareils existants dans le parc aérien principal d'Air Canada.

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 devraient remplacer les appareils 190 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 2017, 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 sous la bannière Air Canada Express ne devrait l'objet d'aucun changement entre le 30 septembre et le 31 décembre 2017.

	Au 30 septembre 2017			
	Jazz	Sky Regional	Autres	Total
175 d'Embraer	-	25	-	25
CRJ-100/200 de Bombardier	10	-	14	24
CRJ-705/900 de Bombardier	21	-	-	21
Dash 8-100 de Bombardier	16	-	-	16
Dash 8-300 de Bombardier	26	-	-	26
Dash 8-Q400 de Bombardier	44	-	-	44
Total – Air Canada Express	117	25	14	156

Autres appareils exploités par des transporteurs aux termes de CAC

En outre, Air Georgian et EVAS exploitent au total 15 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 consolidé résumé de la situation financière d'Air Canada au 30 septembre 2017 et au 31 décembre 2016.

(en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2017	31 décembre 2016	Variation (en \$)
Actif			
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	4 135 \$	2 979 \$	1 156 \$
Autres actifs courants	1 351	1 368	(17)
Actifs courants	5 486	4 347	1 139
Immobilisations corporelles	9 072	8 520	552
Actifs des régimes de retraite	1 179	1 153	26
Dépôts et autres actifs	450	468	(18)
Actif d'impôt différé	610	-	610
Immobilisations incorporelles	313	315	(2)
Goodwill	311	311	-
Total de l'actif	17 421 \$	15 114 \$	2 307 \$
Passif			
Passifs courants	5 017 \$	4 424 \$	593 \$
Dette à long terme et contrats de location-financement	5 560	5 911	(351)
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	2 595	2 436	159
Provisions liées à la maintenance	968	922	46
Autres passifs non courants	214	202	12
Total du passif	14 354	13 895	459
Total des capitaux propres	3 067	1 219	1 848
Total du passif et des capitaux propres	17 421 \$	15 114 \$	2 307 \$

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 2017, les immobilisations corporelles se chiffraient à 9 072 M\$, soit 552 M\$ de plus qu'au 31 décembre 2016. L'augmentation des immobilisations corporelles résulte surtout des achats connexes totalisant 1 965 M\$, largement compensés par la vente de quatre appareils 787 de Boeing dans le cadre d'opérations de cession-bail et l'effet de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur de 694 M\$. Au cours des neuf premiers mois de 2017, les achats d'immobilisations corporelles comprenaient huit appareils 787-9 de Boeing (dont quatre ont été financés dans le cadre d'opérations de cession-bail), des acomptes sur les futures livraisons d'appareils ainsi que des charges de maintenance immobilisées.

Au troisième trimestre de 2017, Air Canada a comptabilisé un actif d'impôt différé de 610 M\$. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 9, *Méthodes comptables*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

6.2. Dette nette ajustée

Le tableau ci-après présente les soldes de la dette nette ajustée d'Air Canada au 30 septembre 2017 et au 31 décembre 2016.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	30 septembre 2017	31 décembre 2016	Variation (en \$)
Total de la dette à long terme et des contrats de location-financement	5 560 \$	5 911 \$	(351) \$
Partie courante de la dette à long terme et des contrats de location-financement	769	707	62
Total de la dette à long terme et des contrats de location-financement, y compris la partie courante	6 329	6 618	(289)
Moins trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	(4 135)	(2 979)	(1 156)
Dette nette	2 194 \$	3 639 \$	(1 445) \$
Contrats de location simple immobilisés ¹⁾	3 745	3 451	294
Dette nette ajustée	5 939 \$	7 090 \$	(1 151) \$
BAIIALA (12 derniers mois)	2 855 \$	2 768 \$	87 \$
Ratio dette nette ajustée-BAIIALA²⁾	2,1	2,6	(0,5)

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 avions. 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 535 M\$ pour la période de 12 mois close le 30 septembre 2017 et à 493 M\$ pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2016.

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

Au 30 septembre 2017, le total de la dette à long terme et des contrats de location-financement (y compris la partie courante) s'est chiffré à 6 329 M\$, en baisse de 289 M\$ par rapport au 31 décembre 2016. Au cours des neuf premiers mois de 2017, les nouveaux emprunts de 733 M\$ ont plus que compensé les remboursements de 574 M\$ sur la dette et l'incidence favorable de 448 M\$ de l'appréciation du dollar canadien au 30 septembre 2017 en regard du 31 décembre 2016 à l'égard de la dette libellée en devises (principalement en dollars américains) d'Air Canada.

Au 30 septembre 2017, la dette nette ajustée s'est établie à 5 939 M\$, en baisse de 1 151 M\$ par rapport au 31 décembre 2016, du fait de l'incidence de l'augmentation des soldes de trésorerie et de placements à court terme. Au cours des neuf premiers mois de 2017, l'effet de l'accroissement du solde des contrats de location simple immobilisés de 294 M\$ a été neutralisé par l'incidence de la diminution des soldes de dette à long terme et de contrats de location-financement de 289 M\$.

Au 30 septembre 2017, le ratio dette nette ajustée-BAIIALA s'est établi à 2,1, contre 2,6 au 31 décembre 2016.

Au 30 septembre 2017, le coût moyen pondéré du capital (« CMPC ») d'Air Canada avant impôts s'établissait à environ 8,4 % (contre environ 9,3 % au 30 septembre 2016). Le CMPC est une mesure établie par la direction, qui correspond au coût du capital, estimé à 24,0 %, et au coût moyen des emprunts et des contrats de location-financement, estimé à 4,45 % (en regard d'un coût du capital estimatif de 24,3 % et d'un coût moyen des emprunts et des contrats de location-financement estimatif de 5,2 % au 30 septembre 2016).

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 2017 et au 31 décembre 2016.

(en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2017	31 décembre 2016	Variation (en \$)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	4 135 \$	2 979 \$	1 156 \$
Créances clients	789	707	82
Autres actifs courants	562	661	(99)
Total des actifs courants	5 486 \$	4 347 \$	1 139 \$
Dettes fournisseurs et charges à payer	1 898	1 644	254
Produits passages perçus d'avance	2 350	2 073	277
Partie courante de la dette à long terme et contrats de location-financement	769	707	62
Total des passifs courants	5 017 \$	4 424 \$	593 \$
Fonds de roulement, montant net	469 \$	(77) \$	546 \$

Le fonds de roulement de 469 M\$ au 30 septembre 2017 représente une amélioration de 546 M\$ par rapport au 31 décembre 2016. L'incidence favorable sur les flux de trésorerie découlant du montant positif des résultats d'exploitation au cours des neuf premiers mois de 2017 a plus que compensé l'effet des dépenses d'investissement de 1 990 M\$ (qui ont donné lieu à des sorties de trésorerie nettes de 517 M\$ déduction faite du montant du financement prélevé ou du produit tiré d'opérations de cession-bail liés à la livraison de huit appareils 787 de Boeing). En outre, au cours des neuf premiers mois de 2017, Air Canada a exercé des options d'achat et de résiliation anticipée à l'égard de quatre appareils A330 faisant l'objet d'un financement, facteur qui a accru le nombre d'appareils détenus en propriété sans être grevés d'une charge. Les sorties de trésorerie nettes liées à ces appareils ont de plus été largement contrebalancées par le montant positif des résultats d'exploitation encaissés.

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		
	2017	2016	Variation (\$)	2017	2016	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	493 \$	438 \$	55 \$	2 349 \$	2 070 \$	279 \$
Produits des emprunts	-	-	-	733	1 308	(575)
Réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement	(203)	(80)	(123)	(574)	(468)	(106)
Actions rachetées aux fins d'annulation	-	(31)	31	(36)	(89)	53
Distributions liées aux entités ad hoc au titre de la location avions	-	-	-	-	(32)	32
Émission d'actions	4	1	3	7	1	6
Frais de financement	(3)	-	(3)	(15)	(2)	(13)
Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement	(202) \$	(110) \$	(92) \$	115 \$	718 \$	(603) \$
Placements à court terme	(256)	(144)	(112)	(831)	(337)	(494)
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(169)	(123)	(46)	(1 990)	(2 691)	701
Produit de la vente d'actifs	1	55	(54)	3	349	(346)
Produit tiré de la cession-bail d'actifs	-	-	-	740	351	389
Autres	9	15	(6)	8	7	1
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'investissement	(415) \$	(197) \$	(218) \$	(2 070) \$	(2 321) \$	251 \$
Incidence des variations du taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(29) \$	4 \$	(33) \$	(35) \$	(22) \$	(13) \$
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(153) \$	135 \$	(288) \$	359 \$	445 \$	(86) \$

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2017	2016	Variation (\$)	2017	2016	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	493 \$	438 \$	55 \$	2 349 \$	2 070 \$	279 \$
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles, déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail	(169)	(123)	(46)	(1 250)	(2 340)	1 090
Flux de trésorerie disponibles¹⁾	324 \$	315 \$	9 \$	1 099 \$	(270) \$	1 369 \$

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

Flux de trésorerie disponibles

Au troisième trimestre de 2017, les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation se sont établis à 493 M\$, en hausse de 55 M\$ en regard du trimestre correspondant de 2016. L'augmentation est principalement attribuable à l'incidence des solides résultats d'exploitation en trésorerie, en partie contrebalancée par la hausse des sorties de trésorerie nettes liées au fonds de roulement. Au troisième trimestre de 2017, les flux de trésorerie disponibles se sont établis à 324 M\$, en hausse de 9 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2016 étant donné que l'incidence de l'augmentation des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation en regard du trimestre correspondant de 2016 a été en grande partie neutralisée par la hausse des dépenses d'investissement nettes d'un exercice à l'autre.

Au cours des neuf premiers mois de 2017, les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation se sont établis à 2 349 M\$, en hausse de 279 M\$ en regard de la période correspondante de 2016. L'augmentation des flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation est principalement attribuable à l'incidence de la hausse des entrées de trésorerie liées au fonds de roulement, des solides résultats d'exploitation en trésorerie et de la baisse des cotisations de retraite. La hausse des entrées de trésorerie liées au fonds de roulement s'explique principalement par l'incidence de l'accroissement des produits passagers perçus d'avance ainsi que des dettes fournisseurs et des charges à payer. Au cours des neuf premiers mois de 2017, les flux de trésorerie disponibles se sont établis à 1 099 M\$, en hausse de 1 369 M\$ par rapport aux neuf premiers mois de 2016 du fait de la baisse des dépenses d'investissement nettes d'un exercice à l'autre et de l'incidence de l'augmentation des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation en regard de la période correspondante de 2016.

Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement

Au troisième trimestre de 2017, la réduction de la dette à long terme et des obligations au titre de contrats de location-financement s'est chiffrée à 203 M\$.

Au cours des neuf premiers mois de 2017, le produit des emprunts s'est établi à 733 M\$ et la réduction de la dette à long terme et des obligations au titre de contrats de location-financement s'est chiffrée à 574 M\$.

Se reporter aux rubriques 6.3, *Fonds de roulement*, 6.1, *Situation financière*, et 6.2, *Dette nette ajustée*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

6.5. Dépenses d'investissement et contrats de financement connexes

Appareils 787 de Boeing

Air Canada a en cours des engagements auprès de The Boeing Company (« Boeing ») visant l'acquisition de huit appareils 787 de Boeing (dont un reste à livrer en 2017, cinq en 2018 et deux en 2019). Air Canada détient également des options d'achat visant 13 appareils 787 de Boeing (qui permettent à Air Canada d'acheter du matériel volant à des modalités déterminées au préalable en ce qui a trait aux prix et aux livraisons) ainsi que des droits d'achat visant 10 appareils 787 de Boeing (qui permettent à Air Canada d'acheter du matériel volant aux prix alors en vigueur).

Sous réserve de certaines conditions, Air Canada dispose d'engagements de financement portant sur au plus six des huit appareils 787 de Boeing faisant encore l'objet de commandes fermes, dont la livraison est prévue d'ici 2019. Les modalités de financement visent 80 % du prix à la livraison et l'emprunt est remboursable par versements répartis de façon linéaire sur 12 ans.

Appareils 737 de Boeing

Air Canada a conclu une entente avec Boeing qui prévoit ce qui suit :

- Des commandes fermes de 61 appareils 737 MAX comprenant initialement des appareils 737 MAX 8 et 737 MAX 9, assorties du droit de substituer entre eux ces modèles ainsi que d'en remplacer par des appareils 737 MAX 7.
- Des options d'achat visant 18 appareils 737 MAX de Boeing.
- Certains droits d'achat visant 30 appareils 737 MAX de Boeing supplémentaires.

À la suite de l'exercice par Air Canada de certains droits de substitution, au 30 septembre 2017, les commandes fermes visant les appareils 737 MAX comprennent 50 appareils 737 MAX 8 de Boeing et 11 appareils 737 MAX 9 de Boeing.

La livraison des deux premiers appareils 737 MAX de Boeing est prévue pour 2017 et le calendrier de livraison des autres appareils s'échelonne entre 2018 et 2021, les parties se réservant le droit de reporter ou de devancer les livraisons.

Air Canada a des engagements de financement, subordonnés à certaines conditions, couvrant la totalité des 61 appareils 737 MAX de Boeing faisant l'objet de commandes fermes. L'engagement porte sur le financement, à hauteur de 80 %, du prix des appareils à la livraison. Son échéance est de 10 ans et les modalités de remboursement sont assimilables à celles d'un emprunt hypothécaire.

Appareils C Series CS300 de Bombardier

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

Engagements d'immobilisations

Comme il est indiqué dans le tableau ci-après, le coût global estimatif des futurs appareils 787 et 737 MAX de Boeing ainsi que C Series CS300 de Bombardier en commande ferme et des autres immobilisations faisant l'objet d'un engagement était, au 30 septembre 2017, d'environ 6 251 M\$.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2017	2018	2019	2020	2021	Par la suite	Total
Dépenses projetées et faisant l'objet d'un engagement	364 \$	1 666 \$	1 329 \$	1 324 \$	1 008 \$	560 \$	6 251 \$
Dépenses projetées, planifiées, mais ne faisant pas l'objet d'un engagement	32	352	496	291	342	non disponible	non disponible
Activités de maintenance immobilisées projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement ¹⁾	45	89	124	125	49	non disponible	non disponible
Total des dépenses projetées²⁾	441 \$	2 107 \$	1 949 \$	1 740 \$	1 399 \$	non disponible	non disponible

1) Les montants au titre des activités de maintenance immobilisées futures pour 2021 et par la suite ne sont pas encore déterminables; toutefois, ils sont estimés à 49 M\$ pour 2021.

2) Les montants en dollars américains ont été convertis au cours du change de clôture en vigueur le 29 septembre 2017, soit 1 \$ US pour 1,2472 \$ 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 29 septembre 2017.

6.6. Obligations de capitalisation des régimes de retraite

Compte tenu des évaluations actuarielles, en date du 1^{er} janvier 2017, pris collectivement, les régimes de retraite agréés canadiens d'Air Canada affichent un excédent de solvabilité de 1,9 G\$. D'après les résultats de l'évaluation actuarielle en date du 1^{er} janvier 2017 et les règlements en matière de régimes de retraite applicables, Air Canada ne peut cotiser au titre des services rendus au cours de l'exercice pour 2017 à l'égard de ses régimes de retraite agréés canadiens et elle n'y cotisera pas. Pour 2017, Air Canada cotisera aux régimes à l'étranger et aux régimes complémentaires, le total des cotisations prévues s'élevant à 90 M\$ selon la comptabilité de trésorerie.

Au 30 septembre 2017, 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 2016 d'Air Canada pour un complément d'information sur les obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada.

6.7. Obligations contractuelles

Le tableau ci-après présente les obligations contractuelles d'Air Canada au 30 septembre 2017, 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.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2017	2018	2019	2020	2021	Par la suite	Total
<i>Capital</i>							
Obligations liées à la dette à long terme	192 \$	628 \$	496 \$	531 \$	857 \$	3 500 \$	6 204 \$
Obligations liées aux contrats de location-financement	10	46	43	46	16	70	231
Total des obligations liées au capital	202 \$	674 \$	539 \$	577 \$	873 \$	3 570 \$	6 435 \$
<i>Intérêts</i>							
Obligations liées à la dette à long terme	63 \$	227 \$	207 \$	184 \$	141 \$	383 \$	1 205 \$
Obligations liées aux contrats de location-financement	5	18	14	9	6	18	70
Total des obligations liées aux intérêts	68 \$	245 \$	221 \$	193 \$	147 \$	401 \$	1 275 \$
Total des obligations liées à la dette à long terme et aux contrats de location-financement	270 \$	919 \$	760 \$	770 \$	1 020 \$	3 971 \$	7 710 \$
Obligations liées aux contrats de location simple	155 \$	583 \$	501 \$	385 \$	281 \$	1 037 \$	2 942 \$
Dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements	364 \$	1 666 \$	1 329 \$	1 324 \$	1 008 \$	560 \$	6 251 \$
Total des obligations contractuelles¹⁾	789 \$	3 168 \$	2 590 \$	2 479 \$	2 309 \$	5 568 \$	16 903 \$

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 2017	31 décembre 2016
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable	102 856 785	86 657 994
Actions à droit de vote	171 177 157	186 554 808
Total des actions émises et en circulation	274 033 942	273 212 802
Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises		
Options sur actions	6 598 045	8 985 958
Total des actions pouvant être émises	6 598 045	8 985 958
Total des actions en circulation et pouvant être émises	280 631 987	282 198 760

Offre publique de rachat

En mai 2017, Air Canada a reçu l'approbation par la Bourse de Toronto (« TSX ») du renouvellement de son offre publique de rachat dans le cours normal des activités pour ses actions à droit de vote variable de catégorie A et ses actions à droit de vote de catégorie B (collectivement les « actions »), autorisant l'achat, entre le 31 mai 2017 et le 30 mai 2018, d'au plus 22 364 183 actions, soit 10 % du flottant au 17 mai 2017. Le renouvellement a fait suite à l'offre publique de rachat dans le cours normal des activités qui a expiré le 29 mai 2017.

Au cours des neuf premiers mois de 2017, Air Canada a racheté, aux fins d'annulation, 2 597 200 actions à un prix moyen de 13,88 \$ l'action pour une contrepartie totale de 36 M\$. L'excédent du prix sur la valeur comptable moyenne de 28 M\$ a été imputé aux résultats non distribués. Aucune action n'a été rachetée au troisième trimestre de 2017. Au 30 septembre 2017, 22 164 183 actions au total demeurent susceptibles de rachat dans le cadre de l'offre publique de rachat dans le cours normal des activités en cours.

Au troisième trimestre de 2016, Air Canada avait racheté, 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). L'excédent du prix sur la valeur comptable moyenne de 21 M\$ (59 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2016) a été imputé aux résultats non distribués.

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)	2015	2016				2017		
	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
Produits passages	2 836 \$	2 864 \$	3 143 \$	4 106 \$	3 035 \$	3 095 \$	3 517 \$	4 478 \$
Produits fret	135	116	111	130	155	134	154	179
Autres	211	363	204	215	235	413	239	223
Produits d'exploitation	3 182	3 343	3 458	4 451	3 425	3 642	3 910	4 880
Carburant aviation	527	446	527	708	598	659	701	832
Charges liées aux transporteurs régionaux								
Carburant aviation	81	64	77	96	90	95	96	109
Autres	468	505	501	543	532	537	552	553
Salaires et charges sociales	590	608	611	658	633	644	663	690
Redevances aéroportuaires et de navigation	193	198	211	247	203	210	230	264
Maintenance avions	210	221	243	230	200	228	226	241
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	160	182	202	220	212	228	242	241
Frais de vente et de distribution	145	182	170	179	172	205	199	204
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	87	231	85	72	101	256	103	73
Location avions	98	112	112	118	120	122	130	125
Restauration et fournitures connexes	81	77	86	104	82	85	97	112
Communications et TI	50	67	59	56	60	71	58	63
Éléments particuliers	31	-	-	-	91	30	-	-
Autres	303	296	297	324	313	326	332	369
Charges d'exploitation	3 024	3 189	3 181	3 555	3 407	3 696	3 629	3 876
Bénéfice (perte) d'exploitation	158	154	277	896	18	(54)	281	1 004
Profit (perte) de change	(159)	50	(17)	(42)	(29)	70	68	44
Produit d'intérêts	13	10	13	12	13	12	14	16
Charge d'intérêts	(99)	(96)	(98)	(97)	(83)	(79)	(80)	(73)
Intérêts incorporés	20	23	15	12	8	9	9	9
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(27)	(18)	(17)	(17)	(24)	(16)	(16)	(15)
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(3)	(10)	(1)	6	9	-	7	17
Profit à la cession-bail d'actifs	-	-	19	-	-	26	26	-
Perte aux règlements de dettes	(13)	(6)	(1)	-	(82)	-	-	(3)
Autres	(6)	(6)	(4)	(2)	(8)	(5)	(6)	(6)
Total des produits (charges) autres que d'exploitation	(274)	(53)	(91)	(128)	(196)	17	22	(11)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	(116) \$	101 \$	186 \$	768 \$	(178) \$	(37) \$	303 \$	993 \$
Recouvrement (charge) d'impôt	-	-	-	-	(1)	-	(3)	793
Bénéfice net (perte nette)	(116) \$	101 \$	186 \$	768 \$	(179) \$	(37) \$	300 \$	1 786 \$
Résultat par action – dilué	(0,41) \$	0,35 \$	0,66 \$	2,74 \$	(0,66) \$	(0,14) \$	1,08 \$	6,44 \$
BAIIALA¹⁾	456 \$	460 \$	605 \$	1 248 \$	455 \$	342 \$	670 \$	1 388 \$
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée)¹⁾	116 \$	85 \$	203 \$	821 \$	38 \$	(87) \$	215 \$	950 \$
Résultat ajusté par action – dilué¹⁾	0,40 \$	0,30 \$	0,72 \$	2,93 \$	0,14 \$	(0,32) \$	0,78 \$	3,43 \$

1) Le BAIIALA, le bénéfice net ajusté (la 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, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion et aux autres rapports de gestion d'Air Canada, à l'adresse aircanada.com, pour obtenir le rapprochement de ces mesures avec les mesures conformes aux PCGR comparables.

Le tableau qui suit présente la ventilation des principaux éléments inclus dans les charges liées aux transporteurs régionaux pour les huit derniers trimestres :

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	2015	2016				2017		
	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
Frais d'achat de capacité	282 \$	293 \$	289 \$	313 \$	304 \$	308 \$	314 \$	315 \$
Carburant aviation	81	64	77	96	90	95	96	109
Redevances aéroportuaires et de navigation	69	68	71	79	72	69	73	80
Frais de vente et de distribution	28	35	35	36	36	37	40	34
Location avions	5	7	8	8	8	10	10	10
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	4	5	6	6	6	6	7	8
Autres charges d'exploitation	80	97	92	101	106	107	108	106
Total des charges liées aux transporteurs régionaux	549 \$	569 \$	578 \$	639 \$	622 \$	632 \$	648 \$	662 \$

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

Réseau	2015	2016				2017		
	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
PPSMO (en cents)	14,7	14,1	13,8	14,2	13,5	13,2	13,6	14,2
CESMO (en cents)	16,0	16,1	14,2	12,5	15,4	16,1	14,3	12,5
CESMO ajustées (en cents) ¹⁾	12,2	12,3	11,2	9,4	11,4	11,6	10,8	9,2
Coût du litre de carburant (en cents) ²⁾	58,6	48,1	52,2	55,2	59,4	63,2	61,3	59,4

1) Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion et aux autres rapports de gestion d'Air Canada, à l'adresse aircanada.com, pour obtenir le rapprochement de cette mesure avec la mesure conforme aux PCGR comparable.

2) Compte tenu de la charge de carburant aviation liée aux activités des transporteurs régionaux et des frais de transport.

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	2015	2016				2017		
	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
PMP (en millions)	15 301	16 092	18 418	24 328	17 643	18 341	20 928	26 472
SMO (en millions)	18 869	19 833	22 344	28 458	22 091	22 894	25 357	31 050
Coefficient d'occupation (en %)	81,1 %	81,1 %	82,4 %	85,5 %	79,9 %	80,1 %	82,5 %	85,3 %
Lignes intérieures								
PMP (en millions)	4 291	3 960	4 717	6 068	4 534	4 101	4 875	6 130
SMO (en millions)	5 222	4 952	5 678	7 066	5 510	5 108	5 837	7 173
Coefficient d'occupation (en %)	82,2 %	80,0 %	83,1 %	85,9 %	82,3 %	80,3 %	83,5 %	85,4 %
Lignes transfrontalières								
PMP (en millions)	2 768	3 376	3 107	3 613	3 182	3 782	3 609	3 951
SMO (en millions)	3 493	4 278	3 799	4 223	3 985	4 687	4 376	4 683
Coefficient d'occupation (en %)	79,2 %	78,9 %	81,8 %	85,6 %	79,9 %	80,7 %	82,5 %	84,4 %
Lignes transatlantiques								
PMP (en millions)	3 719	3 401	5 394	8 270	4 437	3 891	6 131	9 406
SMO (en millions)	4 755	4 383	6 805	9 785	5 778	5 248	7 661	11 087
Coefficient d'occupation (en %)	78,2 %	77,6 %	79,3 %	84,5 %	76,8 %	74,1 %	80,0 %	84,8 %
Lignes transpacifiques								
PMP (en millions)	3 202	3 218	3 902	5 002	3 959	3 943	4 671	5 471
SMO (en millions)	3 773	3 732	4 496	5 821	4 977	4 862	5 540	6 412
Coefficient d'occupation (en %)	84,9 %	86,2 %	86,8 %	85,9 %	79,6 %	81,1 %	84,5 %	85,3 %
Autres lignes								
PMP (en millions)	1 322	2 137	1 298	1 375	1 531	2 624	1 642	1 514
SMO (en millions)	1 626	2 488	1 566	1 563	1 841	2 989	1 943	1 695
Coefficient d'occupation (en %)	81,3 %	85,8 %	82,9 %	87,9 %	83,1 %	87,8 %	84,5 %	89,3 %

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 2016 d'Air Canada et ils n'ont fait l'objet d'aucune modification significative depuis lors. Il y a lieu de se reporter à la note 9 des états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires d'Air Canada pour le troisième trimestre de 2017 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

Les méthodes comptables d'Air Canada sont telles que présentées à la note 2 des états financiers consolidés audités annuels de 2016 d'Air Canada. Les méthodes comptables d'Air Canada n'ont fait l'objet d'aucune modification significative depuis lors.

Comme il est décrit à la note 2I) des états financiers consolidés audités annuels de 2016 d'Air Canada, les unités d'actions liées au rendement (« UAR ») et les unités d'actions de négociation restreinte (« UANR ») étaient comptabilisées comme des instruments dénoués par règlement en instruments de capitaux propres. Du fait du changement prospectif de méthode comptable effectué en 2017, ces instruments ne font plus l'objet d'un règlement en instruments de capitaux propres mais d'un règlement en trésorerie en fonction de l'expérience liée au règlement. Dans le cadre de la comptabilisation des instruments réglés en trésorerie, la charge de rémunération est ajustée au titre des variations ultérieures de la juste valeur des UAR et des UANR compte tenu des estimations en matière de confiscation. Le passif lié aux UAR et aux UANR réglées en trésorerie est comptabilisé dans les autres passifs non courants à l'état consolidé de la situation financière d'Air Canada.

Jugements et estimations comptables critiques

Pour préparer les états financiers conformément aux PCGR, la direction doit établir des estimations et poser des hypothèses qui influent sur certains montants figurant dans les états financiers et les notes annexes. Les hypothèses sous-jacentes sont révisées régulièrement. Les résultats réels pourraient être très différents de ces estimations.

Impôts sur le résultat

Les actifs d'impôt différé sont comptabilisés seulement dans la mesure où il est probable que les bénéfices imposables futurs seront suffisants pour permettre leur réalisation. Pour porter une appréciation à cet égard, Air Canada considère les indications positives et négatives dont elle dispose et les hypothèses pertinentes. Elle considère, entre autres, les résultats financiers passés et les prévisions futures des bénéfices imposables, le contexte commercial global et les tendances et perspectives pour le secteur d'activité.

Dans cette optique et dans le cadre de l'établissement des états financiers pour la période close le 30 septembre 2017, Air Canada a déterminé qu'il était probable que pratiquement tous les actifs d'impôt différé, qui comprennent les pertes autres que des pertes en capital, devraient être réalisés. Elle a donc comptabilisé un actif d'impôt différé de 610 M\$ au 30 septembre 2017, ce qui a donné lieu à la comptabilisation d'un recouvrement d'impôt hors trésorerie de 806 M\$ dans le compte consolidé de résultat et d'une charge d'impôt hors trésorerie de 196 M\$ dans l'état consolidé du résultat global relativement à des réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel.

Au 30 septembre 2017, Air Canada dispose aux fins fiscales de pertes en capital nettes d'environ 87 M\$, à l'égard desquelles aucun actif d'impôt différé n'a été comptabilisé pour l'heure, car la capacité d'utiliser ces attributs fiscaux se limite aux gains en capital imposables futurs. Bien que les pertes en capital nettes demeurent utilisables aux fins fiscales, le critère de comptabilisation n'est pas satisfait pour le moment.

L'impôt sur le résultat comptabilisé dans le compte consolidé de résultat est présenté ci-dessous.

	Trimestres clos les 30 septembre		Périodes de neuf mois closes les 30 septembre	
	2017	2016	2017	2016
Impôt sur le résultat exigible	13 \$	- \$	16 \$	- \$
Impôt sur le résultat différé	(806)	-	(806)	-
Charge (recouvrement) d'impôt sur le résultat	(793) \$	- \$	(790) \$	- \$

À compter du quatrième trimestre de 2017, Air Canada prévoit comptabiliser la charge ou le recouvrement d'impôt (impôt exigible et impôt différé) selon le cas. Le bénéfice net ajusté et le résultat ajusté par action seront présentés après impôts, compte tenu de l'incidence de l'impôt sur le résultat avant impôts ajusté.

Normes comptables publiées mais non encore adoptées

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

Comme il est indiqué à la note 2BB des états financiers consolidés annuels pour 2016, Air Canada appliquera IFRS 15 à compter du 1^{er} janvier 2018. La norme sera appliquée rétrospectivement avec ajustement de l'état consolidé de la situation financière d'ouverture au 1^{er} janvier 2017. Selon IFRS 15, les coûts supplémentaires liés à l'obtention de produits passages, comme les frais de cartes de crédit et les frais liés au système de distribution mondial, sont inscrits dans le coût de l'actif au moment où le billet d'avion est vendu et passés en charges au moment de la comptabilisation des produits passages. Actuellement, ces coûts sont passés en charge lorsqu'ils sont engagés, soit au moment où le billet d'avion est vendu. L'effet prévu sur l'état consolidé de la situation financière au 1^{er} janvier 2017 est une augmentation des charges payées d'avance et des autres actifs courants de 61 M\$ et une augmentation d'un montant équivalent du solde d'ouverture des résultats non distribués. Des charges au titre de commissions différées de 40 M\$ au 31 décembre 2016, actuellement constatées en réduction du passif au titre des produits passages perçus d'avance, seront aussi reclassées dans les charges payées d'avance et autres actifs courants. Le solde de l'actif différé au titre du coût du contrat fluctuera trimestriellement au rythme des variations du passif au titre des produits passages perçus d'avance. En outre, certains frais et suppléments liés aux passages et au fret seront reclassés des produits autres aux produits passages et produits fret dans le compte consolidé de résultat.

Air Canada continue d'évaluer d'autres incidences possibles de la norme sur ses états financiers consolidés, dont l'incidence des modifications apportées aux obligations d'information. Aucun autre effet sur les états financiers n'est cependant attendu pour le moment.

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 2016 d'Air Canada. Les arrangements hors bilan n'ont fait l'objet d'aucune modification significative depuis lors.

11. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Au 30 septembre 2017, 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 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 2016 d'Air Canada, compte tenu de la mise à jour qui suit visant la sous-rubrique *Enquêtes sur le fret des autorités en matière de concurrence* :

En mars 2017, la Commission européenne a rendu une nouvelle décision imposant la même amende de 21 millions d'euros (30 M\$) qui avait été imposée à l'origine à Air Canada en 2010. Air Canada a porté la décision en appel. Air Canada a comptabilisé l'amende dans les éléments particuliers au premier trimestre de 2017 et a payé l'amende exigée au deuxième trimestre de 2017, en attendant l'issue de son appel. Air Canada ne peut pas prévoir avec certitude l'issue de son appel ni celle des poursuites qui s'y rattachent, mais elle a des motifs raisonnables de croire qu'elle peut contester la décision de la Commission européenne.

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 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 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 2017, 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 et 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 2017, 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 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 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. Air Canada retranche les éléments particuliers du BAIIALA car ces éléments fausseraient l'analyse de certaines tendances commerciales et rendraient toute analyse comparative en regard d'autres compagnies aériennes moins pertinente.

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2017	2016	Variation (\$)	2017	2016	Variation (\$)
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	1 004 \$	896 \$	108 \$	1 231 \$	1 327 \$	(96) \$
Rajouter (selon le compte consolidé de résultat d'Air Canada) :						
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	241	220	21	711	604	107
Location avions	125	118	7	377	342	35
Rajouter (compris dans les charges liées aux transporteurs régionaux)						
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	8	6	2	21	17	4
Location avions	10	8	2	30	23	7
BAIIALA (compte tenu des éléments particuliers)	1 388 \$	1 248 \$	140 \$	2 370 \$	2 313 \$	57 \$
Exclure l'incidence des éléments particuliers ¹⁾	-	-	-	30	-	30
BAIIALA (compte non tenu des éléments particuliers)	1 388 \$	1 248 \$	140 \$	2 400 \$	2 313 \$	87 \$

1) Au premier trimestre de 2017, Air Canada a comptabilisé une provision de 30 M\$ au titre de l'amende imposée à nouveau par une décision de la Commission européenne relative aux enquêtes sur le fret.

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, *Dette nette ajustée*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure financière hors PCGR et la mesure conforme aux PCGR la plus proche. Comme il est mentionné plus haut, Air Canada retranche les éléments particuliers des résultats relatifs au BAIIALA (qui sont utilisés pour déterminer le ratio de levier financier) car ces éléments fausseraient l'analyse de certaines tendances commerciales et rendraient toute analyse comparative en regard d'autres compagnies aériennes moins pertinente.

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, *Flux de trésorerie consolidés*, 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 aviation, 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 aviation 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 carburant aviation 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.

Le fait d'exclure des charges d'exploitation la charge de carburant aviation, 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		
	2017	2016	Variation (\$)	2017	2016	Variation (\$)
Charges d'exploitation selon les PCGR	3 876 \$	3 555 \$	321 \$	11 201 \$	9 925 \$	1 276 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Carburant aviation (selon le compte consolidé de résultat d'Air Canada)	(832)	(708)	(124)	(2 192)	(1 681)	(511)
Carburant aviation (compris dans les charges liées aux transporteurs régionaux)	(109)	(96)	(13)	(300)	(237)	(63)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	(73)	(72)	(1)	(432)	(388)	(44)
Éléments particuliers ¹⁾	-	-	-	(30)	-	(30)
Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus	2 862 \$	2 679 \$	183 \$	8 247 \$	7 619 \$	628 \$
SMO (en millions)	31 050	28 458	9,1	79 301	70 635	12,3
CESMO ajustées (en cents)	9,22 ¢	9,41 ¢	(2,1)	10,40 ¢	10,79 ¢	(3,6)

1) Au premier trimestre de 2017, Air Canada a comptabilisé une provision de 30 M\$ au titre de l'amende imposée à nouveau par une décision de la Commission européenne relative aux enquêtes sur le fret.

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 après impôts du profit ou de la perte 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, du profit à la cession-bail d'actifs, de la perte au règlement de dettes 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. Le bénéfice net ajusté ne tient pas compte du recouvrement d'impôt comptabilisé au troisième trimestre de 2017 car celui-ci découle d'un actif d'impôt différé non récurrent qui n'avait pas été comptabilisé jusqu'à présent. À compter du quatrième trimestre de 2017, sur une base prospective, le bénéfice net ajusté tiendra compte de l'incidence fiscale des éléments de rapprochement inclus dans l'évaluation du bénéfice net ajusté.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2017	2016	Variation (\$)	2017	2016	Variation (\$)
Bénéfice net	1 786 \$	768 \$	1 018 \$	2 049 \$	1 055 \$	994 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Éléments particuliers ¹⁾	-	-	-	30	-	30
Recouvrement d'impôt	(793)	-	(793)	(790)	-	(790)
(Profit) perte de change	(44)	42	(86)	(182)	9	(191)
Coût financier net au titre des avantages du personnel	15	17	(2)	47	52	(5)
Perte (profit) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(17)	(6)	(11)	(24)	5	(29)
Profit à la cession-bail d'actifs	-	-	-	(52)	(19)	(33)
Perte aux règlements de dettes	3	-	3	3	7	(4)
Bénéfice net ajusté	950 \$	821 \$	129 \$	1 081 \$	1 109 \$	(28) \$
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé dans le calcul du résultat dilué par action (en millions)	277	280	(3)	277	283	(6)
Résultat ajusté par action – dilué	3,43 \$	2,93 \$	0,50 \$	3,90 \$	3,92 \$	(0,02) \$

1) Au premier trimestre de 2017, Air Canada a comptabilisé une provision de 30 M\$ au titre de l'amende imposée à nouveau par une décision de la Commission européenne relative aux enquêtes sur le fret.

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

(en millions)	Troisièmes trimestres		Neuf premiers mois	
	2017	2016	2017	2016
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – de base	272	275	272	278
Effet dilutif	5	5	5	5
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – dilué	277	280	277	283

Résultat avant impôts ajusté

Air Canada se sert du résultat avant impôts ajusté pour mesurer le rendement financier avant impôts global de ses activités sans égard aux effets du profit ou de la perte de 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, du profit à la cession-bail d'actifs, de la perte au règlement de dettes ainsi que des éléments particuliers. Air Canada se sert du résultat avant impôts ajusté afin de déterminer le rendement du capital investi.

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 ajusté (ou la perte ajustée, selon le cas) avant impôts, compte non tenu des charges d'intérêts et des intérêts implicites aux termes des contrats de location simple. Le capital investi comprend i) la moyenne de la dette à long terme en glissement annuel, la moyenne des obligations découlant des contrats de location-financement en glissement annuel, la moyenne des capitaux propres en glissement annuel et ii) la valeur des contrats de location simple immobilisés (calculée en multipliant par 7 les coûts de location avions annualisés). Air Canada calculait auparavant le capital investi en fonction de l'actif diminué des passifs d'exploitation. À la suite de l'accroissement important de son capital investi et de la valeur comptable de ses capitaux propres, Air Canada a décidé d'adopter plutôt une méthode de calcul du rendement du capital investi basée sur la valeur comptable, comme il est décrit ci-dessus.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Périodes de 12 mois closes les		
	30 septembre 2017	30 septembre 2016	Variation (\$)
Bénéfice avant impôts sur le résultat	1 081 \$	939 \$	142 \$
Retrancher :			
Éléments particuliers ¹⁾	121	31	90
Perte de change	(153)	168	(321)
Coût financier net au titre des avantages du personnel	71	79	(8)
Perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(33)	8	(41)
Profit à la cession-bail d'actifs	(52)	(19)	(33)
Perte au règlement de dettes ²⁾	85	20	65
Résultat avant impôts ajusté	1 120 \$	1 226 \$	(106) \$
Compte tenu des éléments suivants :			
Charge d'intérêts ³⁾	312	390	(78)
Intérêts implicites sur les contrats de location simple ⁴⁾	262	229	33
Résultat avant impôts ajusté avant les intérêts	1 694 \$	1 845 \$	(151) \$
Capital investi :			
Moyenne de la dette à long terme et des obligations découlant des contrats de location- financement	6 653	6 558	95
Moyenne des capitaux propres	1 614	24	1 590
Contrats de location simple immobilisés ⁵⁾	3 745	3 276	469
Capital investi	12 012 \$	9 858 \$	2 154 \$
Rendement du capital investi (en %)	14,1 %	18,7 %	(4,6) pt

1) Les éléments particuliers pour la période de 12 mois close le 30 septembre 2017 comprenaient les éléments suivants : une provision de 30 M\$ au titre des enquêtes sur le fret et un coût des services passés de 91 M\$ au titre des augmentations estimées du coût des prestations de retraite pour les membres de l'Association des pilotes d'Air Canada.

Les éléments particuliers pour la période de 12 mois close le 30 septembre 2016 comprenaient les éléments suivants : des paiements ponctuels de 26 M\$ liés aux conventions collectives qu'Air Canada a conclues avec le SCFP, des paiements ponctuels de 36 M\$ liés à la convention collective qu'Air Canada a conclue avec l'AIMTA et le recouvrement d'un montant de 30 M\$ versé antérieurement dans le cadre des enquêtes sur le fret.

2) Pour la période de 12 mois close le 30 septembre 2017, la perte au règlement de dettes s'est chiffrée à 85 M\$, dont une tranche de 82 M\$ avait trait à l'opération de refinancement de 1,25 G\$ et une tranche de 3 M\$ avait trait à l'exercice anticipé d'une option d'achat visant un appareil 330 d'Airbus.

Pour la période de 12 mois close le 30 septembre 2016, la perte au règlement de dettes s'est chiffrée à 20 M\$ et avait trait à la sortie d'appareils 190 d'Embraer en 2016 et en 2015.

- 3) *La charge d'intérêts ne tient pas compte de la perte au règlement de dettes relative à l'opération de refinancement de 1,25 G\$ CA ni de la perte au règlement de dettes relative à la sortie d'appareils 190 d'Embraer en 2016 et en 2015*
- 4) *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.*
- 5) *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 535 M\$ pour la période de 12 mois close le 30 septembre 2017 et 468 M\$ pour la période de 12 mois close le 30 septembre 2016 (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 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. Air Canada retranche les éléments particuliers du calcul du BAIIALA.

Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) – Bénéfice net (perte nette) consolidé(e) d'Air Canada ajusté(e) en vue d'en exclure l'incidence après impôts 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, du profit à la cession-bail d'actifs, de la perte au règlement de dettes ainsi que des éléments particuliers. Se reporter à la rubrique 14, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Boeing – The Boeing Company.

Bombardier – Bombardier Inc.

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 aviation, aux coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et aux éléments particuliers. Se reporter à la rubrique 14, *Mesures financières hors PCGR*, 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 importance relative dans les états financiers 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 obtenu en divisant le 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.

Perte aux règlements de dettes – Perte liée aux règlements de dettes qui, de l'avis de la direction, doit être présentée séparément du fait de son montant ou de son incidence afin de permettre au lecteur de mieux comprendre la performance financière de la Société.

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, en Inde, au Moyen-Orient et en Afrique du Nord.

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).

Passagers payants transportés – Renvoie à la définition établie par l'Association du Transport Aérien International (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.

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 du capital investi – Mesure de la rentabilité du capital qu'utilise une société pour générer des rendements. Se reporter à la rubrique 14, *Mesures financières hors PCGR*, 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).

Résultat avant impôts ajusté – Résultat consolidé d'Air Canada avant les impôts sur le résultat et ajusté en vue d'en exclure l'incidence 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, du profit à la cession-bail d'actifs, de la perte au règlement de dettes ainsi que des éléments particuliers. Se reporter à la rubrique 14, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

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.