



Premier trimestre de 2016

RAPPORT DE GESTION

Le 29 avril 2016



TABLE DES MATIÈRES

1. Points saillants	1
2. Introduction et principales hypothèses	3
3. Aperçu général	5
4. Résultats des activités – comparaison des premiers trimestres de 2016 et de 2015	7
5. Parc aérien	19
6. Gestion financière et gestion du capital.....	21
6.1. Situation financière	21
6.2. Dette nette ajustée.....	22
6.3. Fonds de roulement.....	23
6.4. Flux de trésorerie consolidés	24
6.5. Dépenses d'investissement et contrats de financement connexes.....	25
6.6. Obligations de capitalisation des régimes de retraite.....	26
6.7. Obligations contractuelles	27
6.8. Capital social.....	28
7. Résultats financiers trimestriels.....	29
8. Instruments financiers et gestion du risque	31
9. Méthodes comptables	31
10. Arrangements hors bilan.....	31
11. Transactions entre parties liées	31
12. Facteurs de risque	31
13. Contrôles et procédures	31
14. Mesures financières hors PCGR	32
15. Glossaire	36

1. POINTS SAILLANTS

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Premiers trimestres		
	2016	2015	Variation (\$)
Mesures de performance financière			
Produits d'exploitation	3 343	3 249	94
Bénéfice d'exploitation	154	200	(46)
Charges autres que d'exploitation	(53)	(509)	456
Bénéfice net (perte nette)	101	(309)	410
Bénéfice net ajusté ¹⁾	85	122	(37)
Marge d'exploitation (en %)	4,6 %	6,2 %	(1,6) pts
BAIIALA ¹⁾	460	442	18
Marge BAIIALA (en %) ¹⁾	13,8 %	13,6 %	0,2 pts
Liquidités non soumises à restrictions ²⁾	3 229	3 123	106
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	968	810	158
Flux de trésorerie disponibles ¹⁾	(148)	385	(533)
Dette nette ajustée ¹⁾	6 308	5 190	1 118
Rendement du capital investi (en %) ¹⁾	17,4 %	15,2 %	2,2 pts
Résultat par action – de base	0,36 \$	(1,08) \$	1,44 \$
Résultat par action – dilué	0,35 \$	(1,08) \$	1,43 \$
Résultat ajusté par action – dilué ¹⁾	0,30 \$	0,41 \$	(0,11) \$
Statistiques d'exploitation³⁾			Variation (%)
Passagers-milles payants (en millions) (« PMP »)	16 092	14 937	7,7
Sièges-milles offerts (en millions) (« SMO »)	19 833	18 335	8,2
Coefficient d'occupation (en %)	81,1 %	81,5 %	(0,3) pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	17,4	18,3	(4,7)
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	14,1	14,9	(5,1)
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	16,9	17,7	(4,9)
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	16,1	16,6	(3,3)
CESMO ajustées (en cents) ¹⁾	12,3	11,9	3,3
Effectif moyen (en milliers d'ETP) ⁴⁾	25,4	24,5	3,7
Avions en service à la clôture de la période	374	369	1,4
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)	9,8	9,7	0,9
Sièges répartis (en milliers)	13 177	12 337	6,8
Fréquences des appareils (en milliers)	134	134	(0,2)
Longueur d'étape moyenne (en milles) ⁵⁾	1 505	1 486	1,3
Coût économique du litre de carburant (en cents)	48,1	65,2	(26,3)
Consommation de carburant (en millions de litres)	1 062	1 039	2,1
Produits – passagers payants (en milliers) ⁶⁾	9 957	9 487	5,0

- 1) Le BAIIALA, la marge BAIIALA et les mesures ajustées ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR (à l'exception de la dette nette ajustée, qui est une mesure complémentaire aux PCGR). Se reporter aux rubriques 6 et 14 du présent rapport de gestion pour la description des mesures financières hors PCGR et mesures complémentaires aux PCGR d'Air Canada.
- 2) Les liquidités non soumises à restrictions s'entendent de la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court terme et des fonds disponibles aux termes des facilités de crédit renouvelables d'Air Canada. Au 31 mars 2016, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 2 947 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 282 M\$. Au 31 mars 2015, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 2 850 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 273 M\$.
- 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 ») et Sky Regional Airlines Inc. (« Sky Regional »)) 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 et Sky Regional) exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.
- 5) La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles divisé par le total de sièges répartis.
- 6) Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol (non en fonction de l'itinéraire ou du segment de trajet), conformément à la définition établie par l'IATA.

2. INTRODUCTION ET PRINCIPALES HYPOTHÈSES

Aux fins du présent rapport de gestion, « Société » renvoie, selon le contexte, à Air Canada et à une ou plusieurs de ses filiales, notamment ses filiales actives lui appartenant en propre, soit Société en commandite Touram Limitée faisant affaire sous la dénomination commerciale « Vacances Air Canada^{MD} » (« Vacances Air Canada ») et Air Canada *rouge* S.E.C. faisant affaire sous le nom « Air Canada *rouge*^{MD} » (« Air Canada *rouge* »). Ce rapport de gestion fournit une présentation et une analyse des résultats financiers d'Air Canada pour le premier trimestre de 2016, selon le point de vue de la direction. Ce rapport doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires du premier trimestre de 2016 et les notes complémentaires d'Air Canada, les états financiers consolidés audités annuels de 2015 et les notes complémentaires d'Air Canada, ainsi que son rapport de gestion annuel de 2015 daté du 17 février 2016 (le « rapport de gestion de 2015 »). Toute l'information financière est conforme aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada tels qu'ils sont énoncés dans le *Manuel de CPA Canada – Comptabilité* (le « Manuel de CPA »), 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 28 avril 2016. Certains chiffres comparatifs ont été reclassés afin de les rendre conformes à la présentation des états financiers adoptée pour l'exercice considéré.

Le présent rapport de gestion comprend des énoncés prospectifs. Il y a lieu de se reporter à la *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs* ci-après pour une analyse des risques, incertitudes et hypothèses liés à ces énoncés. Pour une description des risques visant Air Canada, il y a lieu de se reporter à la rubrique 17, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2015. Le 29 avril 2016, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du premier trimestre de 2016. Ce communiqué peut être consulté sur le site Web d'Air Canada au **www.aircanada.com** ainsi que sur le site de SEDAR au **www.sedar.com**. Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa notice annuelle, il y a lieu de consulter le site de SEDAR au **www.sedar.com**.

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

Comme, de par leur nature, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, dont celles décrites dans le présent rapport, ils sont soumis à de grands risques et incertitudes. Les énoncés prospectifs ne sont donc pas entièrement assurés en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise le secteur. Les résultats réels peuvent donc différer sensiblement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs du fait de divers facteurs, notamment la capacité d'Air Canada de dégager ou de maintenir une rentabilité nette positive ou de réaliser ses initiatives et ses objectifs, sa capacité de rembourser ses dettes, de réduire les charges d'exploitation et d'obtenir du financement, les taux de change, l'état du secteur, du marché, du crédit, de la conjoncture économique et du contexte géopolitique, les cours de l'énergie, la concurrence, la capacité d'Air Canada de mettre en œuvre efficacement ses initiatives stratégiques et sa dépendance à l'égard des technologies, les conflits armés, les attentats

terroristes, les épidémies, les pertes par sinistres, les relations de travail, les questions de retraite, les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs d'origine humaine), les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, l'évolution de la demande en fonction du caractère saisonnier du secteur, la dépendance envers des fournisseurs et des tiers, notamment les transporteurs régionaux, Aéroplan et les partenaires Star Alliance, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, outre la capacité de recruter et de conserver du personnel qualifié, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le présent rapport de gestion, notamment à la rubrique 17, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2015. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent rapport de gestion représentent les attentes d'Air Canada en date du 28 avril 2016 (ou à la date à laquelle ils sont censés avoir été formulés) et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements qui pourraient se produire par la suite ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

PRINCIPALES HYPOTHÈSES

Air Canada a formulé des hypothèses pour l'élaboration et la formulation de ces énoncés prospectifs. Dans le cadre de ses hypothèses, elle a présumé que la croissance du PIB du Canada sera modeste, voire relativement faible, pour 2016. Air Canada a présumé également que se poursuivra la corrélation entre le cours du carburéacteur et la valeur du dollar canadien, toute variation du coût du carburant continuant d'être associée, dans une certaine mesure, à une fluctuation opposée de la valeur du dollar canadien. Air Canada a également présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,29 \$ CA pour 1,00 \$ US au deuxième trimestre de 2016 et à 1,31 \$ CA pour 1,00 \$ US pour l'ensemble de 2016, et que le cours du carburéacteur (compte tenu des couvertures à l'égard du carburant) s'établirait en moyenne à 0,52 \$ le litre pour le deuxième trimestre de 2016 et pour l'ensemble de 2016.

PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

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

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

3. APERÇU GÉNÉRAL

Au premier trimestre de 2016, Air Canada a enregistré un BAIIALA record de 460 M\$, contre un BAIIALA record de 442 M\$ au premier trimestre de 2015, soit une hausse de 18 M\$. Air Canada a dégagé un bénéfice net ajusté de 85 M\$, ou un bénéfice dilué de 0,30 \$ par action, ce qui représente une baisse de 37 M\$, ou de 0,11 \$ du bénéfice dilué par action, par rapport au premier trimestre de 2015. Le BAIIALA et le bénéfice net ajusté 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. Pour le premier trimestre de 2016, Air Canada a annoncé un bénéfice d'exploitation selon les PCGR de 154 M\$, contre un bénéfice d'exploitation de 200 M\$ au premier trimestre de 2015, soit un recul de 46 M\$. Air Canada a comptabilisé un bénéfice net de 101 M\$ au premier trimestre de 2016, contre une perte nette de 309 M\$ au trimestre correspondant de 2015.

Sommaire financier du premier trimestre de 2016

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

- Les produits d'exploitation se sont établis à 3 343 M\$, en hausse de 94 M\$ (+3 %) par rapport à ceux du premier trimestre de 2015.
- La capacité exprimée en SMO a crû de 8,2 % en regard du premier trimestre de 2015. Cette croissance de la capacité est attribuable principalement à l'intégration en cours d'appareils 787 de Boeing au parc aérien principal et à la croissance d'Air Canada *rouge*. L'augmentation a été en partie contrebalancée par l'incidence du retrait temporaire du parc en exploitation des appareils 777 de Boeing en vue de leur conversion dans des configurations plus concurrentielles au soutien de la stratégie commerciale d'Air Canada.
- Les produits passages se sont élevés à 2 864 M\$, en hausse de 78 M\$ (+2,8 %) par rapport à ceux du premier trimestre de 2015. Le recul de 4,7 % du rendement unitaire par rapport au trimestre correspondant de 2015 tient à l'effet des facteurs suivants : le relèvement de la capacité au sein du marché, la concurrence accrue sur les lignes régionales et la concurrence au chapitre de la tarification sur certains marchés intérieurs; le fléchissement du trafic vers les marchés liés au pétrole à rendement supérieur; la réduction des suppléments des transporteurs du fait de la baisse des prix du carburant; l'accroissement de 1,3 % de la longueur d'étape moyenne qui a comprimé le rendement unitaire réseau de 0,7 point de pourcentage; la proportion accrue de places sur les marchés d'agrément à longue distance et l'augmentation proportionnelle du trafic de correspondance entre lignes internationales à rendement moindre (sixième liberté de l'air). Ces facteurs ont été en partie contrebalancés par l'incidence favorable de la dépréciation du dollar canadien sur les produits passages libellés en devises, qui a accru les produits passages de 90 M\$ au premier trimestre de 2016.
- Les CESMO ont diminué de 3,3 % par rapport au premier trimestre de 2015. Les CESMO ajustées ont crû de 3,3 % par rapport au premier trimestre de 2015, soit une amélioration par rapport à l'augmentation de 7,0 % à 8,0 % que projetait Air Canada dans son communiqué de presse du 17 février 2016. L'augmentation tient principalement à l'incidence de la réduction des vols assurés par les transporteurs en exploitation pour le compte d'Air Canada sous la bannière Air Canada Express (lesquels sont d'ordinaire assortis de longueurs d'étape moindres), au calendrier de certaines activités de maintenance avions, à l'incidence de l'appréciation du dollar canadien en regard des hypothèses antérieures et à d'autres réductions des charges d'exploitation. Si le taux de change entre les dollars américain et canadien était demeuré aux niveaux du premier trimestre de 2015, les CESMO ajustées du premier trimestre de 2016 n'auraient essentiellement pas varié par rapport à celles du premier trimestre de 2015. 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.
- Les charges d'exploitation se sont établies à 3 189 M\$, en hausse de 140 M\$ (+5 %) par rapport au premier trimestre de 2015. Cette augmentation est principalement attribuable à l'incidence

du relèvement de 8,2 % de la capacité et à l'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation libellées en devises, qui a accru les charges d'exploitation de 152 M\$ au premier trimestre de 2016 (dont une tranche de 46 M\$ est liée à la charge de carburant avions et un total de 106 M\$ a trait aux charges d'exploitation non liées au carburant). Ces augmentations ont été en partie atténuées par l'incidence du fléchissement des prix de base du carburéacteur (compte non tenu du change, mais compte tenu de la charge de carburant relative aux activités des transporteurs régionaux), facteur qui a comprimé les charges d'exploitation de 238 M\$ au premier trimestre de 2016.

- La dette nette ajustée s'est chiffrée à 6 308 M\$, en hausse de 17 M\$ par rapport au 31 décembre 2015. L'incidence de la hausse des contrats de location simple immobilisés, surtout imputable à l'augmentation des contrats de location d'appareils durant le premier trimestre de 2016 et à l'effet défavorable du change sur les coûts de location avions, a été en grande partie contrebalancée par l'accroissement des soldes de trésorerie et de placements à court terme.
- Le ratio dette nette ajustée-BAIIALA de la compagnie aérienne s'est établi à 2,5 au 31 mars 2016, sans variation par rapport au 31 décembre 2015. La dette nette ajustée est une mesure financière complémentaire aux PCGR. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 6.2, *Dette nette ajustée*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- Les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation se sont établis à 968 M\$, du fait des résultats d'exploitation solides, soit une amélioration de 158 M\$ par rapport au trimestre correspondant de 2015. Cette augmentation des flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation s'explique principalement par l'incidence de la hausse des entrées de trésorerie provenant du fonds de roulement et de la baisse des cotisations au titre de services passés relativement aux régimes de retraite. Le montant négatif des flux de trésorerie disponibles s'est établi à 148 M\$ au premier trimestre de 2016, en baisse de 533 M\$ en regard du premier trimestre de 2015, du fait de la hausse des dépenses d'investissement en glissement annuel, en partie contrebalancée par l'incidence de l'augmentation des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation. Les flux de trésorerie disponibles (à savoir les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles) ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 6.4, *Flux de trésorerie consolidés*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- Le rendement du capital investi pour la période de 12 mois close le 31 mars 2016 s'est établi à 17,4 %, contre 15,2 % pour la période de 12 mois close le 31 mars 2015, ce qui représente une amélioration par rapport au rendement du capital investi de 13 % à 16 % en glissement annuel que prévoyait Air Canada dans son communiqué de presse du 17 février 2016. 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 – COMPARAISON DES PREMIERS TRIMESTRES DE 2016 ET DE 2015

Le tableau et l'analyse ci-après comparent les résultats d'Air Canada pour les premiers trimestres de 2016 et de 2015.

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Premiers trimestres		Variation	
	2016	2015	\$	%
Produits d'exploitation				
Passages	2 864 \$	2 786 \$	78 \$	3
Fret	116	129	(13)	(10)
Autres	363	334	29	9
Total des produits	3 343	3 249	94	3
Charges d'exploitation				
Carburant avions	446	592	(146)	(25)
Charges liées aux transporteurs régionaux				
Carburant avions	64	86	(22)	(26)
Autres	505	466	39	8
Salaires et charges sociales	608	568	40	7
Redevances aéroportuaires et de navigation	198	185	13	7
Maintenance avions	217	188	29	15
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	182	153	29	19
Frais de vente et de distribution	182	154	28	18
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	231	181	50	28
Locations avions	112	82	30	37
Restauration et fournitures connexes	77	62	15	24
Communications et technologies de l'information	67	57	10	18
Autres	300	275	25	9
Total des charges d'exploitation	3 189	3 049	140	5
Bénéfice d'exploitation	154	200	(46)	
Produits (charges) autres que d'exploitation				
Profit (perte) de change	50	(408)	458	
Produits d'intérêts	10	9	1	
Charges d'intérêts	(102)	(90)	(12)	
Intérêts incorporés	23	9	14	
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(18)	(25)	7	
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(10)	1	(11)	
Autres	(6)	(5)	(1)	
Total des charges autres que d'exploitation	(53)	(509)	456	
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	101	(309)	410	
Impôts sur le résultat	-	-	-	
Bénéfice net (perte nette) pour la période	101 \$	(309) \$	410 \$	
Résultat par action – de base	0,36 \$	(1,08) \$	1,44 \$	
Résultat par action – dilué	0,35 \$	(1,08) \$	1,43 \$	
BAIIALA¹⁾	460 \$	442 \$	18 \$	
Bénéfice net ajusté¹⁾	85 \$	122 \$	(37) \$	
Résultat ajusté par action – dilué¹⁾	0,30 \$	0,41 \$	(0,11) \$	

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

Augmentation de 2,8 % des produits passages réseau par rapport au premier trimestre de 2015

Au premier trimestre de 2016, les produits passages réseau se sont élevés à 2 864 M\$, en hausse de 78 M\$ (+2,8 %) par rapport au premier trimestre de 2015.

Au premier trimestre de 2016, les produits tirés de la cabine Affaires pour l'ensemble du réseau ont crû de 13 M\$ (+2,4 %) par rapport au premier trimestre de 2015 en raison de la hausse de 1,7 % du trafic et de l'accroissement de 0,6 % du rendement unitaire.

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

Produits passages	Premier trimestre 2016 (en M\$)	Premier trimestre 2015 (en M\$)	Variation (en M\$)	Variation (en %)
Lignes intérieures	954	976	(22)	(2,3)
Lignes transfrontalières	717	699	18	2,5
Lignes transatlantiques	508	450	58	12,9
Lignes transpacifiques	398	369	29	7,7
Autres	287	292	(5)	(1,5)
Réseau	2 864	2 786	78	2,8

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

Premier trimestre de 2016 par rapport au premier trimestre de 2015	Produits passages Variation (en %)	Capacité (SMO) Variation (en %)	Trafic (PMP) Variation (en %)	Coefficient d'occupation Variation (en pts)	Rendement unitaire Variation (en %)	PPSMO Variation (en %)
Lignes intérieures	(2,3)	6,3	4,1	(1,7)	(6,5)	(8,4)
Lignes transfrontalières	2,5	10,2	5,8	(3,3)	(3,3)	(7,1)
Lignes transatlantiques	12,9	13,6	15,8	1,5	(2,5)	(0,6)
Lignes transpacifiques	7,7	3,1	6,3	2,6	1,4	4,6
Autres	(1,5)	7,5	8,1	0,4	(9,2)	(8,8)
Réseau	2,8	8,2	7,7	(0,3)	(4,7)	(5,1)

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le premier trimestre de 2016 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation à l'échelle du réseau.

Réseau	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T1 2015	T2 2015	T3 2015	T4 2015	T1 2016
Produits passages	6,9	3,9	6,9	3,0	2,8
Capacité (SMO)	9,3	9,3	10,5	8,4	8,2
Trafic (PMP)	10,9	8,7	10,2	8,6	7,7
Coefficient d'occupation (variation en pts)	1,2	(0,5)	(0,2)	0,1	(0,3)
Rendement unitaire	(4,2)	(5,0)	(3,8)	(5,5)	(4,7)
PPSMO	(2,7)	(5,5)	(4,0)	(5,3)	(5,1)

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

- La progression de 7,7 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic pour l'ensemble des marchés. Conformément à l'objectif de la compagnie aérienne d'accroître le trafic de correspondance mondial entre lignes internationales par le truchement de ses principaux points d'accès au Canada, la croissance du trafic au premier trimestre de 2016 rendait également compte de la progression du trafic de correspondance vers des destinations internationales, lequel est assorti d'un rendement moindre.
- La baisse de 4,7 % du rendement unitaire, qui correspond aux facteurs suivants :
 - o l'incidence du relèvement de la capacité à l'échelle du marché, la concurrence accrue sur les lignes régionales et la concurrence au chapitre de la tarification sur certains marchés intérieurs;
 - o le fléchissement du trafic vers les marchés liés au pétrole, à rendement supérieur;
 - o la réduction des suppléments des transporteurs en raison du recul des prix du carburant, en particulier là où ces suppléments sont réglementés, comme au Japon, à Hong Kong, en Corée du Sud et au Brésil;
 - o l'accroissement de 1,3 % de la longueur d'étape moyenne, qui a eu pour effet de comprimer de 0,7 point de pourcentage le rendement pour l'ensemble du réseau;
 - 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 de correspondance entre lignes internationales à rendement moindre (sixième liberté de l'air) au soutien de la stratégie d'expansion internationale de la compagnie aérienne.

Cette contraction du rendement a été en partie atténuée par l'incidence favorable du change de 90 M\$.

Baisse de 2,3 % des produits passages intérieurs par rapport au premier trimestre de 2015

Au premier trimestre de 2016, les produits passages intérieurs se sont chiffrés à 954 M\$, en baisse de 22 M\$ (-2,3 %) par rapport au premier trimestre de 2015.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le premier trimestre de 2016 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les lignes intérieures.

Lignes intérieures	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T1 2015	T2 2015	T3 2015	T4 2015	T1 2016
Produits passages	3,4	0,4	0,6	(4,1)	(2,3)
Capacité (SMO)	2,1	2,6	4,8	4,0	6,3
Trafic (PMP)	3,9	3,1	3,5	2,4	4,1
Coefficient d'occupation (variation en pts)	1,4	0,3	(1,1)	(1,2)	(1,7)
Rendement unitaire	(1,8)	(4,1)	(4,8)	(7,3)	(6,5)
PPSMO	-	(3,7)	(6,0)	(8,7)	(8,4)

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

- Le recul de 6,5 % du rendement unitaire, qui rend compte des facteurs suivants :
 - o l'incidence du relèvement de la capacité à l'échelle du marché, la concurrence accrue sur les lignes régionales et la concurrence au chapitre de la tarification sur certains marchés intérieurs;
 - o le fléchissement du trafic vers les marchés liés au pétrole, à rendement supérieur;
 - o l'augmentation de 1,7 % de la longueur d'étape moyenne, facteur qui a comprimé le rendement unitaire des lignes intérieures de 0,9 point de pourcentage au premier trimestre de 2016;
 - o la proportion accrue des flux de passagers en correspondance avec les lignes d'Air Canada sur le marché intérieur et issus des lignes internationales et transfrontalières, à rendement moindre, au soutien de la stratégie d'expansion internationale de la compagnie aérienne.
- La croissance de 4,1 % du trafic qui traduit la progression du trafic sur l'ensemble des principales lignes intérieures, notamment le trafic de correspondance supplémentaire vers des destinations américaines et internationales, à l'exception des lignes dans l'Ouest du Canada, où le trafic a fléchi légèrement par rapport au premier trimestre de 2015.

Ce recul du rendement unitaire a été en partie contrebalancé par l'incidence favorable du change de 12 M\$.

Augmentation de 2,5 % des produits passages transfrontaliers par rapport au premier trimestre de 2015

Au premier trimestre de 2016, les produits passages transfrontaliers se sont établis à 717 M\$, en hausse de 18 M\$ (+2,5 %) par rapport au premier trimestre de 2015.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le premier trimestre de 2016 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les lignes transfrontalières.

Lignes transfrontalières	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T1 2015	T2 2015	T3 2015	T4 2015	T1 2016
Produits passages	12,6	10,9	17,3	10,5	2,5
Capacité (SMO)	17,3	12,4	15,2	11,9	10,2
Trafic (PMP)	17,7	12,9	15,6	11,6	5,8
Coefficient d'occupation (variation en pts)	0,3	0,4	0,3	(0,2)	(3,3)
Rendement unitaire	(4,3)	(1,9)	1,4	(0,9)	(3,3)
PPSMO	(4,0)	(1,5)	1,8	(1,1)	(7,1)

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

- La progression de 5,8 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur la plupart des principales lignes transfrontalières avec les États-Unis. Cet accroissement du trafic en glissement annuel est largement attribuable à la progression de la demande passagers à l'égard des lignes entre le Canada et les États-Unis, ainsi qu'à l'augmentation des flux de passagers en provenance des États-Unis entre lignes internationales, au soutien de la stratégie d'expansion internationale d'Air Canada.
- La décroissance de 3,3 % du rendement unitaire, qui traduisait essentiellement l'effet du relèvement de la capacité à l'échelle de l'industrie et la tarification relativement aux destinations d'agrément américaines qu'exploite Air Canada *rouge*, assorties de coûts moindres, en vue de stimuler la demande, du fait de la dépréciation du dollar canadien. Cette baisse a été compensée en partie par l'amélioration du rendement unitaire à l'égard de la cabine de haut rapport et le trafic en provenance des États-Unis, outre l'incidence favorable du change de 27 M\$.

Augmentation de 12,9 % des produits passages transatlantiques par rapport au premier trimestre de 2015

Au premier trimestre de 2016, les produits passages transatlantiques se sont établis à 508 M\$, en hausse de 58 M\$ (+12,9 %) par rapport au premier trimestre de 2015.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le premier trimestre de 2016 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les lignes transatlantiques.

Lignes transatlantiques	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T1 2015	T2 2015	T3 2015	T4 2015	T1 2016
Produits passages	11,0	6,5	9,1	9,1	12,9
Capacité (SMO)	10,7	11,2	12,7	15,3	13,6
Trafic (PMP)	17,2	11,0	12,7	14,2	15,8
Coefficient d'occupation (variation en pts)	4,2	(0,2)	-	(0,7)	1,5
Rendement unitaire	(5,1)	(4,0)	(3,2)	(4,5)	(2,5)
PPSMO	0,4	(4,2)	(3,2)	(5,4)	(0,6)

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

- L'amplification de 15,8 % du trafic, du fait de la progression du trafic sur l'ensemble des principales lignes transatlantiques, à l'exception du service à destination de la France et de l'Italie, où la capacité a fléchi en glissement annuel, ainsi que du service en provenance de l'Ouest du Canada à destination du Royaume-Uni et de l'Allemagne.
- Le recul de 2,5 % du rendement unitaire, qui traduit l'accroissement de 4,1 % de la longueur d'étape moyenne, qui a comprimé le rendement unitaire des lignes transatlantiques de 2,3 points de pourcentage, étant donné la proportion accrue de sièges offerts sur les marchés des voyages d'agrément à longue distance (à rendement moindre), facteur conjugué à l'incidence de l'amplification de la capacité à l'échelle de l'industrie et de la concurrence au chapitre de la tarification. Cette contraction du rendement a été en partie neutralisée par la hausse proportionnelle des produits tirés de la cabine de haut rapport et l'incidence favorable du change de 21 M\$.

Augmentation de 7,7 % des produits passages transpacifiques par rapport au premier trimestre de 2015

Au premier trimestre de 2016, les produits passages transpacifiques se sont établis à 398 M\$, en hausse de 29 M\$ (+7,7 %) par rapport au premier trimestre de 2015.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le premier trimestre de 2016 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les lignes transpacifiques.

Lignes transpacifiques	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T1 2015	T2 2015	T3 2015	T4 2015	T1 2016
Produits passages	(0,5)	1,4	5,6	4,7	7,7
Capacité (SMO)	7,6	13,6	11,8	3,4	3,1
Trafic (PMP)	6,5	10,4	12,1	7,9	6,3
Coefficient d'occupation (variation en pts)	(0,8)	(2,5)	0,2	3,6	2,6
Rendement unitaire	(6,5)	(8,1)	(5,7)	(2,9)	1,4
PPSMO	(7,4)	(10,7)	(5,5)	1,3	4,6

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

- L'amplification de 6,3 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur l'ensemble des principales lignes transpacifiques, à l'exception de celles vers l'Australie et Hong Kong où la capacité a été réduite en glissement annuel. Le recul du trafic sur les lignes vers l'Australie est inférieur à la décroissance de la capacité connexe, facteur qui a donné lieu à une hausse du coefficient d'occupation en glissement annuel sur les lignes à destination de l'Australie.
- La hausse de 1,4 % du rendement unitaire, qui traduit surtout la croissance sur l'ensemble des principaux services, hormis la Corée du Sud où le rendement unitaire des lignes transpacifiques n'a essentiellement pas varié par rapport au niveau de 2015. La progression du rendement unitaire en glissement annuel s'explique également par l'incidence favorable du change de 22 M\$ et l'amélioration du rendement affiché par la classe Affaires. Ces facteurs ont été en partie atténués par la réduction des suppléments des transporteurs du fait du fléchissement des prix du carburant, en particulier là où ces suppléments sont réglementés.

Diminution de 1,5 % des autres produits passages par rapport au premier trimestre de 2015

Au premier trimestre de 2016, les produits passages de 287 M\$ tirés des « autres lignes » (à destination et au départ des Antilles, du Mexique, ainsi que de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud) ont fléchi de 5 M\$ (-1,5 %) par rapport au premier trimestre de 2015.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le premier trimestre de 2016 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les « autres lignes ».

Autres lignes	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T1 2015	T2 2015	T3 2015	T4 2015	T1 2016
Produits passages	9,5	(1,3)	8,5	1,1	(1,5)
Capacité (SMO)	12,9	10,3	12,2	9,5	7,5
Trafic (PMP)	13,4	7,9	11,5	10,5	8,1
Coefficient d'occupation (variation en pts)	0,3	(1,9)	(0,5)	0,7	0,4
Rendement unitaire	(3,7)	(9,0)	(3,1)	(8,6)	(9,2)
PPSMO	(3,3)	(11,0)	(3,6)	(7,8)	(8,8)

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

- La détérioration globale de 9,2 % du rendement unitaire, qui rend compte de l'effet de la concurrence au chapitre de la tarification, imputable à l'accroissement de la capacité à l'échelle de l'industrie et à l'affaiblissement économique visant les points d'origine au Brésil. Cette baisse a été en partie contrebalancée par l'incidence favorable du change de 8 M\$.
- L'augmentation de 8,1 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur la plupart des principales autres lignes, sous l'impulsion des vols exploités par Air Canada *rouge*. La contraction du trafic vers l'Amérique du Sud en glissement annuel tient pour l'essentiel à la réduction de la capacité visant ces services. Le trafic de correspondance entre lignes internationales en provenance et à destination de l'Amérique du Sud a augmenté en regard du trimestre correspondant de 2015, facteur qui est conforme à la stratégie d'expansion du trafic entre lignes internationales d'Air Canada par le truchement de ses principaux points d'accès au Canada.

Diminution de 10,2 % des produits fret par rapport au premier trimestre de 2015

Au premier trimestre de 2016, les produits de 116 M\$ tirés du transport de fret ont baissé de 13 M\$ (-10,2 %) par rapport au premier trimestre de 2015, du fait d'une contraction globale de la demande de transport de fret, de l'accroissement de la capacité à l'échelle de l'industrie et de la concurrence au chapitre de la tarification.

Le tableau ci-après présente les produits fret par région aux premiers trimestres de 2016 et de 2015.

Produits fret	Premier trimestre 2016 (en M\$)	Premier trimestre 2015 (en M\$)	Variation (en M\$)
Lignes intérieures	14	17	(3)
Lignes transfrontalières	7	6	1
Lignes transatlantiques	47	50	(3)
Lignes transpacifiques	38	46	(8)
Autres	10	10	-
Réseau	116	129	(13)

Hausse de 9 % des autres produits par rapport au premier trimestre de 2015

Au premier trimestre de 2016, les autres produits se sont chiffrés à 363 M\$, en hausse de 29 M\$ (+9 %) par rapport au premier trimestre de 2015, en raison de la hausse des produits tirés de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, du fait essentiellement de la croissance des volumes passagers.

Baisse de 3,3 % des CESMO et hausse de 3,3 % des CESMO ajustées par rapport au premier trimestre de 2015

Le tableau ci-après compare les CESMO et les CESMO ajustées d'Air Canada pour le premier trimestre de 2016 à celles du premier trimestre de 2015.

(en cents par SMO)	Premiers trimestres		Variation	
	2016	2015	cents	%
Carburant avions	2,25	3,23	(0,98)	(30,3)
Charges liées aux transporteurs régionaux				
Carburant avions	0,32	0,47	(0,15)	(31,9)
Autres	2,55	2,54	0,01	0,4
Salaires	2,28	2,27	0,01	0,4
Charges sociales	0,79	0,83	(0,04)	(4,8)
Redevances aéroportuaires et de navigation	1,00	1,01	(0,01)	(1,0)
Maintenance avions	1,09	1,02	0,07	6,9
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	0,92	0,84	0,08	9,5
Frais de vente et de distribution	0,92	0,84	0,08	9,5
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	1,17	0,99	0,18	18,2
Locations avions	0,56	0,45	0,11	24,4
Restauration et fournitures connexes	0,39	0,34	0,05	14,7
Communications et technologies de l'information	0,34	0,31	0,03	9,7
Autres	1,50	1,49	0,01	0,7
CESMO	16,08	16,63	(0,55)	(3,3)
Retrancher :				
Charge de carburant avions ¹⁾ et coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada	(3,74)	(4,69)	0,95	20,3
CESMO ajustées²⁾	12,34	11,94	0,40	3,3

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

2) Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 14, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Hausse de 5 % des charges d'exploitation par rapport au premier trimestre de 2015

Au premier trimestre de 2016, en raison du relèvement de 8,2 % de la capacité, Air Canada a inscrit des charges d'exploitation de 3 189 M\$, soit une hausse de 140 M\$ (+5 %) par rapport au premier trimestre de 2015.

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

- L'incidence du relèvement de 8,2 % de la capacité.

- L'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation libellées en devises (principalement en dollars américains), qui a accru les charges d'exploitation de 152 M\$ (dont une tranche de 46 M\$ se rapporte à la charge de carburant avions et un total de 106 M\$ a trait aux charges d'exploitation non liées au carburant).

Cette hausse a été en partie contrebalancée par le facteur suivant :

- La baisse des prix de base du carburéacteur (compte non tenu de l'incidence du change), qui est responsable d'un recul de 238 M\$ de la charge de carburant avions (y compris la charge de carburant avions liée aux activités des transporteurs régionaux).

Baisse de 25 % de la charge de carburant avions par rapport au premier trimestre de 2015

La charge de carburant avions, notamment la charge de carburant liée aux activités des transporteurs régionaux, s'est élevée à 510 M\$ pour le premier trimestre de 2016, en baisse de 168 M\$ (-25 %) par rapport au premier trimestre de 2015. Cette baisse de la charge de carburant avions au premier trimestre de 2015 s'explique par le fléchissement marqué du cours du carburéacteur de base en glissement annuel, responsable d'une diminution de 238 M\$. Cette baisse a été en partie contrebalancée par l'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain en regard du premier trimestre de 2015, responsable d'une augmentation de 46 M\$, outre l'augmentation du volume de litres de carburant consommé, responsable d'une hausse de 14 M\$. Un montant de 10 M\$ au titre des coûts des primes associés aux dérivés liés au carburant a été reclassé de la réserve au titre des couvertures à la charge de carburant avions au premier trimestre de 2016.

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Premiers trimestres		Variation	
	2016	2015	\$	%
Charge de carburant avions	446 \$	592 \$	(146) \$	(25)
Charge de carburant avions liée aux activités des transporteurs régionaux	64	86	(22)	(26)
Total de la charge de carburant avions selon les PCGR	510 \$	678 \$	(168) \$	(25)
Ajouter : Montant net des décaissements au comptant relativement à des dérivés liés au carburant¹⁾	-	11	(11)	(100)
Coût économique du carburant – hors PCGR²⁾	510 \$	689 \$	(179) \$	(26)
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 061 660	1 039 421	22 239	2,1
Prix du litre de carburant (en cents) – selon les PCGR	48,1	65,2	(17,1)	(26,3)
Coût économique du litre de carburant (en cents) – hors PCGR²⁾	48,1	66,3	(18,2)	(27,5)

1) Comprend le montant net des règlements au comptant relatifs à des dérivés liés au carburant venus à échéance et les primes liées à ces dérivés. Du fait de l'adoption de la comptabilité de couverture pour les dérivés liés au carburant avec prise d'effet au 1^{er} avril 2015, les coûts des primes visant les dérivés liés au carburant sont différés à titre de coût de la couverture et reclassés dans la charge de carburant avions lorsque le carburéacteur visé par la couverture est consommé (une tranche de 10 M\$ a été imputée à la charge de carburant avions au premier trimestre de 2016).

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

Hausse de 3 % des charges liées aux transporteurs régionaux par rapport au premier trimestre de 2015

Au premier trimestre de 2016, les charges liées aux transporteurs régionaux se sont établies à 569 M\$, en hausse de 17 M\$ (+3 %) par rapport au premier trimestre de 2015, du fait de l'incidence défavorable du change ainsi que des initiatives d'accroissement des parcs aériens qu'exploitent Sky Regional et Air Georgian sous la bannière Air Canada Express. Ces augmentations ont été en partie contrebalancées par l'incidence de la baisse des prix du carburéacteur en regard du trimestre correspondant de 2015.

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

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres		Variation	
	2016	2015	\$	%
Frais d'achat de capacité	293 \$	274 \$	19 \$	7
Carburant avions	64	86	(22)	(26)
Redevances aéroportuaires et de navigation	68	65	3	5
Frais de vente et de distribution	35	33	2	6
Location d'appareils	7	3	4	133
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	5	4	1	25
Autres charges d'exploitation	97	87	10	11
Total des charges liées aux transporteurs régionaux	569 \$	552 \$	17 \$	3

Salaires et charges sociales de 608 M\$ au premier trimestre de 2016, en hausse de 40 M\$ (+7 %) par rapport au premier trimestre de 2015

Au premier trimestre de 2016, les salaires totalisent 451 M\$, en hausse de 34 M\$ (+8 %) par rapport au premier trimestre de 2015, du fait de la majoration du salaire moyen, en raison surtout de l'incidence de la conclusion de conventions collectives en 2014 et en 2015, de la formation des équipages relativement aux nouveaux appareils 787 de Boeing ainsi que de la croissance de 3,7 % du nombre moyen d'employés équivalents temps plein (« ETP »).

Au premier trimestre de 2016, les charges sociales se sont chiffrées à 157 M\$, en hausse de 6 M\$ (+4 %) par rapport au premier trimestre de 2015.

Augmentation de 7 % des redevances aéroportuaires et de navigation par rapport au premier trimestre de 2015

Au premier trimestre de 2016, les redevances aéroportuaires et de navigation se sont chiffrées à 198 M\$, en hausse de 13 M\$ (+7 %) par rapport au premier trimestre de 2015, du fait surtout de l'affectation accrue de gros-porteurs et de l'accroissement des vols internationaux, outre l'incidence défavorable du change.

Hausse de 15 % des charges de maintenance avions par rapport au premier trimestre de 2015

Au premier trimestre de 2016, les charges de maintenance avions se sont chiffrées à 217 M\$, en hausse de 29 M\$ (+15 %) par rapport au premier trimestre de 2015, en raison principalement de l'incidence de la prorogation par Air Canada d'un nombre moindre de contrats de location d'appareils et de l'incidence défavorable du change de 26 M\$. Ces augmentations ont été en partie compensées par le calendrier des activités prévues de maintenance des cellules et d'entretien des pièces en regard du premier trimestre de 2015.

Hausse de 19 % de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur par rapport au premier trimestre de 2015

Au premier trimestre de 2016, la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur s'est chiffrée à 182 M\$, en hausse de 29 M\$ (+19 %) par rapport au premier trimestre de 2015, en grande partie du fait de l'intégration d'appareils 787 de Boeing au parc aérien principal d'Air Canada, outre la hausse des charges liées aux programmes de reconditionnement d'aéronefs de la compagnie aérienne.

Augmentation de 18 % des frais de vente et de distribution par rapport au premier trimestre de 2015

Au premier trimestre de 2016, les frais de vente et de distribution se sont chiffrés à 182 M\$, en hausse de 28 M\$ (+18 %) par rapport au premier trimestre de 2015, du fait de la croissance de 2,8 % des produits passages. Cette augmentation est attribuable essentiellement à l'effet défavorable du change, à l'amplification du volume de vente de billets généré par tous les canaux de ventes, notamment les fournisseurs du système mondial de distribution, ainsi qu'à la hausse des frais de traitement par carte de crédit, laquelle concordait avec la croissance des ventes et des produits.

Hausse de 28 % des coûts liés à la portion terrestre des forfaits par rapport au premier trimestre de 2015

Au premier trimestre de 2016, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada se sont chiffrés à 231 M\$, en hausse de 50 M\$ (+28 %) par rapport au premier trimestre de 2015, du fait principalement de l'incidence défavorable du change, de la hausse des volumes passagers et, dans une moindre mesure, de la hausse des coûts liés à la portion terrestre des forfaits (compte non tenu de l'incidence du change).

Hausse de 37 % des coûts de location avions par rapport au premier trimestre de 2015

Au premier trimestre de 2016, les coûts de location avions se sont élevés à 112 M\$, en hausse de 30 M\$ (+37 %) par rapport au premier trimestre de 2015, en raison principalement de l'augmentation du nombre d'avions loués, principalement des appareils A321 d'Airbus et des appareils 767 de Boeing, en préparation du remplacement d'appareils 190 d'Embraer retirés du parc aérien, de l'incidence défavorable du change de 11 M\$ et du reclassement de certains contrats de location-financement en contrats de location simple. Ces augmentations ont été en partie compensées par l'effet favorable de la baisse des tarifs au renouvellement de contrats de location.

Augmentation de 9 % des autres charges par rapport au premier trimestre de 2015

Au premier trimestre de 2016, les autres charges se sont chiffrées à 300 M\$, en hausse de 25 M\$ (+9 %) par rapport au premier trimestre de 2015. Cette augmentation des autres charges est imputable, entre autres, à l'effet du relèvement de 8,2 % de la capacité, à l'incidence défavorable du change et à la hausse des charges liées aux services d'escale, principalement en raison de la stratégie d'Air Canada en matière d'expansion internationale.

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

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres		Variation	
	2016	2015	\$	%
Services d'escale	59 \$	50 \$	9 \$	18
Frais d'équipages	40	35	5	14
Location et entretien d'immeubles	39	36	3	8
Frais et services divers	33	31	2	6
Autres frais résiduels	129	123	6	5
Total des autres charges	300 \$	275 \$	25 \$	9

Charges autres que d'exploitation de 53 M\$ au premier trimestre de 2016 contre 509 M\$ au premier trimestre de 2015

La diminution de 456 M\$ des charges autres que d'exploitation par rapport au premier trimestre de 2015 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- Le profit de change, qui s'est chiffré à 50 M\$ au premier trimestre de 2016, contre une perte de change de 408 M\$ au premier trimestre de 2015, avait principalement trait au profit de change de 335 M\$ lié à la dette à long terme libellée en dollars américains et au profit de change de 57 M\$ au titre du montant net de la provision liée à la maintenance. Le profit de change du premier trimestre de 2016 est attribuable à l'appréciation du dollar canadien au 31 mars 2016, comparativement au 31 décembre 2015. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 31 mars 2016 était de 1,2987 \$ CA, tandis qu'il était de 1,3840 \$ CA le 31 décembre 2015. Ce profit a été contrebalancé en partie par les pertes de 264 M\$ à l'égard de dérivés de change et les soldes de trésorerie et de placements à court terme de 47 M\$.
- L'augmentation de 12 M\$ de la charge d'intérêts, en raison principalement de la commission d'attente sur les montants non prélevés au titre du financement à l'égard d'appareils qui ne sont pas encore livrés et de nouveaux emprunts. En outre, au premier trimestre de 2016, Air Canada a comptabilisé une charge exceptionnelle de 6 M\$ liée au remboursement anticipé d'une dette au titre de la sortie des appareils 190 d'Embraer. Cette augmentation de la charge d'intérêts a été plus que neutralisée par l'accroissement des intérêts incorporés de 14 M\$, du fait essentiellement de la commission d'attente susmentionnée.
- La baisse de 7 M\$ du coût financier net au titre des avantages du personnel, attribuable principalement à l'incidence de la réduction de l'obligation nette au titre des prestations de retraite définies.
- Les pertes sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur se sont chiffrées à 10 M\$ au premier trimestre de 2016, contre des profits de 1 M\$ sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur au premier trimestre de 2015.

5. PARC AÉRIEN

Au 31 mars 2016, le parc aérien présenté à la rubrique 8 du rapport de gestion de 2015 n'a fait l'objet d'aucune modification. Le tableau qui suit présente le nombre d'appareils composant le parc en exploitation d'Air Canada au 31 décembre 2015 et au 31 mars 2016, ainsi que le parc en exploitation prévu d'Air Canada, y compris les appareils qu'Air Canada *rouge* exploite actuellement ou prévoit exploiter, aux 31 décembre 2016 et 31 décembre 2017.

	Réel			Projeté			
	31 décembre 2015	Modifications apportées pour le premier trimestre de 2016	31 mars 2016	Modifications apportées pour le reste de 2016	31 décembre 2016	Modifications apportées pour 2017	31 décembre 2017
Parc aérien principal							
<u>Gros-porteurs</u>							
787-8 de Boeing	8	-	8	-	8	-	8
787-9 de Boeing	4	4	8	5	13	9	22
777-300ER de Boeing	17	-	17	2	19	-	19
777-200LR de Boeing	6	-	6	-	6	-	6
767-300ER de Boeing	17	-	17	(2)	15	(5)	10
A330-300 d'Airbus	8	-	8	-	8	-	8
<u>Moyens-porteurs</u>							
737 MAX de Boeing	-	-	-	-	-	2	2
A321 d'Airbus	14	1	15	-	15	-	15
A320 d'Airbus	42	-	42	-	42	-	42
A319 d'Airbus	18	-	18	-	18	-	18
190 d'Embraer	37	(9)	28	(3)	25	-	25
Total – parc aérien principal	171	(4)	167	2	169	6	175
Air Canada <i>rouge</i>							
<u>Gros-porteur</u>							
767-300ER de Boeing	15	2	17	2	19	6	25
<u>Moyens-porteurs</u>							
A321 d'Airbus	4	-	4	1	5	-	5
A319 d'Airbus	20	-	20	-	20	-	20
Total – Air Canada <i>rouge</i>	39	2	41	3	44	6	50
Total gros-porteurs	75	6	81	7	88	10	98
Total moyens-porteurs	135	(8)	127	(2)	125	2	127
Total parc aérien principal et Air Canada <i>rouge</i>	210	(2)	208	5	213	12	225

Air Canada prévoit intégrer cinq appareils 787-9 de Boeing dans son parc en exploitation en 2018 (portant le total à 35 appareils 787 de Boeing sur les 37 faisant l'objet de commandes fermes). Air Canada a passé des commandes fermes visant 61 appareils 737 MAX de Boeing, dont 16 devraient être livrés en 2018 en vue de remplacer des appareils actuels dans son parc aérien principal. Dans le cadre du programme de remplacement de moyens-porteurs, Air Canada est en train de déterminer quels appareils seront retirés.

Air Canada Express

Le tableau qui suit présente, au 31 mars 2016, le nombre d'appareils exploités pour le compte d'Air Canada par Jazz, Sky Regional et d'autres compagnies aériennes assurant des vols sous la bannière Air Canada Express, aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.

	Au 31 mars 2016			
	Jazz	Sky Regional	Autres	Total
175 d'Embraer	-	20	-	20
CRJ-100/200 de Bombardier	16	-	11	27
CRJ-705 de Bombardier	16	-	-	16
Dash 8-100 de Bombardier	24	-	-	24
Dash 8-300 de Bombardier	26	-	-	26
Dash 8-Q400 de Bombardier	31	5	-	36
Beech 1900	-	-	17	17
Total – Air Canada Express	113	25	28	166

Le tableau qui suit présente le nombre d'appareils que, selon les prévisions, au 31 décembre 2016, devraient exploiter pour le compte d'Air Canada, Jazz, Sky Regional et d'autres compagnies aériennes sous la bannière Air Canada Express, aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.

	Au 31 décembre 2016			
	Jazz	Sky Regional	Autres	Total
175 d'Embraer	-	20	-	20
CRJ-100/200 de Bombardier	13	-	14	27
CRJ-705 de Bombardier	16	-	-	16
Dash 8-100 de Bombardier	19	-	-	19
Dash 8-300 de Bombardier	26	-	-	26
Dash 8-Q400 de Bombardier	42	5	-	47
Beech 1900	-	-	17	17
Total – Air Canada Express	116	25	31	172

Au soutien de sa stratégie d'expansion internationale, Air Canada a conclu des contrats de location visant cinq appareils 175 d'Embraer. Les appareils devraient être intégrés au parc en exploitation d'Air Canada Express au deuxième trimestre de 2016. Au troisième trimestre de 2015, Air Canada et Jazz ont convenu d'ajouter progressivement 10 appareils au parc aérien visé par le CAC de Jazz d'ici 2025. Chorus Aviation Inc., société mère de Jazz, a annoncé que la livraison de ces appareils, soit cinq turbopropulseurs Dash 8-Q400 de Bombardier et cinq jets régionaux CRJ-705 de Bombardier, est prévue pour 2016 et le début de 2017, respectivement.

6. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL

6.1. Situation financière

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

(en millions de dollars canadiens)	31 mars 2016	31 décembre 2015	Variation (en \$)
Actif			
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	2 947 \$	2 672 \$	275 \$
Autres actifs courants	1 335	1 453	(118)
Actifs courants	4 282	4 125	157
Immobilisations corporelles	7 727	7 030	697
Régimes de retraite	398	851	(453)
Immobilisations incorporelles	312	314	(2)
Goodwill	311	311	-
Dépôts et autres actifs	473	496	(23)
Total de l'actif	13 503 \$	13 127 \$	376 \$
Passif			
Passifs courants	4 538 \$	3 829 \$	709 \$
Dette à long terme et contrats de location-financement	5 991	5 870	121
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	2 647	2 245	402
Provisions liées à la maintenance	822	892	(70)
Autres passifs non courants	237	251	(14)
Total du passif	14 235	13 087	1 148
Total des capitaux propres	(732)	40	(772)
Total du passif et des capitaux propres	13 503 \$	13 127 \$	376 \$

Dans le présent rapport de gestion, les mouvements des actifs courants et 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 31 mars 2016, les immobilisations corporelles se chiffraient à 7 727 M\$, soit 697 M\$ de plus qu'au 31 décembre 2015. L'augmentation des immobilisations corporelles résulte surtout des achats d'immobilisations corporelles de 1 110 M\$ au premier trimestre de 2016, en partie compensés par la sortie de neuf appareils 190 d'Embraer et de l'effet de la dotation aux amortissements de 176 M\$. Les achats d'immobilisations corporelles au premier trimestre de 2016 comprenaient quatre appareils 787-9 de Boeing, des acomptes sur les futures livraisons d'appareils ainsi que des charges de maintenance immobilisées.

Le montant net du passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel, qui se chiffre à 2 249 M\$ (et se compose du passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel de 2 647 M\$ déduction faite des actifs des régimes de 398 M\$) a crû de 855 M\$ depuis le 31 décembre 2015, en raison surtout de la baisse de 30 points de base du taux d'actualisation employé pour évaluer les passifs, facteur qui a donné lieu à une perte de 819 M\$, comptabilisée dans les autres éléments du résultat global.

6.2. Dette nette ajustée

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	31 mars 2016	31 décembre 2015	Variation (en \$)
Total de la dette à long terme et des contrats de location-financement	5 991 \$	5 870 \$	121 \$
Partie courante de la dette à long terme et des contrats de location-financement	457	524	(67)
Total de la dette à long terme et des contrats de location-financement, y compris la partie courante	6 448	6 394	54
Moins trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	(2 947)	(2 672)	(275)
Dette nette	3 501 \$	3 722 \$	(221) \$
Contrats de location simple immobilisés ¹⁾	2 807	2 569	238
Dette nette ajustée	6 308 \$	6 291 \$	17 \$
BAIIALA (12 derniers mois)	2 552 \$	2 534 \$	18 \$
Ratio dette nette ajustée-BAIIALA	2,5	2,5	-

1) La dette nette ajustée est une mesure financière complémentaire aux PCGR utilisée par Air Canada qui pourrait ne pas être comparable aux mesures présentées par d'autres sociétés ouvertes. La dette nette ajustée est un élément clé du capital géré par Air Canada et permet à la direction d'évaluer la dette nette de la Société. Air Canada inclut les contrats de location simple immobilisés, car c'est là un moyen courant dans le secteur d'attribuer une valeur aux obligations au titre de contrats de location simple. La pratique courante dans le secteur consiste à multiplier par 7 les frais annualisés de location d'appareils. Cette définition du contrat de location simple immobilisé est propre à Air Canada et pourrait ne pas être comparable à des mesures analogues présentées par d'autres sociétés ouvertes. Les loyers d'avions (compte tenu des coûts de location avions liés aux activités des transporteurs régionaux) se sont élevés à 401 M\$ pour la période de 12 mois close le 31 mars 2016 et à 367 M\$ pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2015.

Au 31 mars 2016, le total de la dette à long terme et des contrats de location-financement (y compris la partie courante) s'est chiffré à 6 448 M\$, en hausse de 54 M\$ par rapport au 31 décembre 2015. Au premier trimestre de 2016, les nouveaux emprunts de 616 M\$ ont été largement compensés par les remboursements de 224 M\$ sur la dette et l'incidence de 335 M\$ de l'appréciation du dollar canadien au 31 mars 2016 en regard du 31 décembre 2015 à l'égard de la dette libellée en devises (principalement en dollars américains) d'Air Canada.

Au 31 mars 2016, la dette nette ajustée s'établit à 6 308 M\$, en hausse de 17 M\$ par rapport au 31 décembre 2015. L'incidence de l'accroissement du solde des contrats de location simple immobilisés, largement attribuable à l'augmentation du nombre de contrats de location d'appareils au cours du premier trimestre de 2016, et l'incidence défavorable du change sur les coûts de location avions ont été largement contrebalancées par la hausse des soldes de trésorerie et des placements à court terme.

Au 31 mars 2016, le ratio dette nette ajustée-BAIIALA s'est établi à 2,5 sans variation par rapport au 31 décembre 2015.

Au 31 mars 2016, le coût moyen pondéré du capital (« CMPC ») d'Air Canada avant impôt s'établissait à environ 9,0 % (contre 11,0 % au 31 mars 2015). Le CMPC est une mesure établie par la direction, qui correspond au coût du capital, estimé à 23,6 %, et au coût moyen des emprunts et des contrats de location-financement, estimé à 5,25 % (en regard d'un coût du capital estimatif de 24,1 % et d'un coût moyen des emprunts et des contrats de location-financement estimatif de 5,5 % au 31 mars 2015).

6.3. Fonds de roulement

Le tableau ci-après fournit un complément d'information sur les soldes de fonds de roulement d'Air Canada au 31 mars 2016 et au 31 décembre 2015.

(en millions de dollars canadiens)	31 mars 2016	31 décembre 2015	Variation (en \$)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	2 947 \$	2 672 \$	275 \$
Créances clients	758	654	104
Autres actifs courants	577	799	(222)
Total des actifs courants	4 282 \$	4 125 \$	157 \$
Dettes fournisseurs et charges à payer	1 774	1 487	287
Produits passages perçus d'avance	2 307	1 818	489
Partie courante de la dette à long terme et contrats de location-financement	457	524	(67)
Total des passifs courants	4 538 \$	3 829 \$	709 \$
Fonds de roulement, montant net	(256) \$	296 \$	(552) \$

Le montant net du fonds de roulement négatif de 256 M\$ au 31 mars 2016 représente une détérioration de 552 M\$ par rapport au 31 décembre 2015. Cette détérioration est principalement imputable aux dépenses d'investissement de 1 116 M\$ (ou 500 M\$, déduction faite du montant de financement prélevé à la livraison de quatre appareils 787 de Boeing) et à l'incidence des remboursements de 224 M\$ sur la dette, en partie contrebalancée par l'effet favorable sur les flux de trésorerie des résultats d'exploitation positifs dégagés au premier trimestre de 2016. Comme prévu, les soldes du fonds de roulement ont affiché une progression au premier trimestre de 2016 du fait de l'amplification saisonnière aussi bien des produits passages perçus d'avance que du niveau d'activité à l'orée des deuxième et troisième trimestres de 2016.

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)	Premiers trimestres		
	2016	2015	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	968 \$	810 \$	158 \$
Produits des emprunts	616	282	334
Réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement	(224)	(115)	(109)
Actions rachetées aux fins d'annulation	(34)	-	(34)
Distributions liées aux entités ad hoc au titre de la location d'appareils	(32)	(9)	(23)
Émission d'actions ordinaires	-	1	(1)
Frais de financement	(1)	(15)	14
Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement	325	144	181
Placements à court terme	36	(151)	187
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(1 116)	(425)	(691)
Produit de la vente d'actifs	144	1	143
Autres	-	(3)	3
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'investissement	(936)	(578)	(358)
Incidence des variations du taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(21)	(2)	(19)
Augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	336	374	(38)

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

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres		
	2016	2015	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	968 \$	810 \$	158 \$
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(1 116)	(425)	(691)
Flux de trésorerie disponibles¹⁾	(148) \$	385 \$	(533) \$

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

Flux de trésorerie disponibles

Les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation se sont établis à 968 M\$ au premier trimestre de 2016, en raison des solides résultats d'exploitation dégagés qui ont contribué à l'amélioration de 158 M\$ par rapport à la période correspondante de 2015. Cette hausse des flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation est attribuable principalement à l'effet de l'augmentation des entrées de trésorerie provenant du fonds de roulement et à l'incidence de la baisse des cotisations au titre de services passés relativement aux régimes de retraite. La hausse des entrées de trésorerie provenant du fonds de roulement s'explique surtout par l'effet de l'augmentation des produits passages perçus d'avance. Les flux de trésorerie négatifs de 148 M\$ au premier trimestre de 2016 se sont détériorés de 533 M\$ par rapport au premier trimestre de 2015, en raison de l'augmentation des dépenses d'investissement en glissement annuel, en partie neutralisée par l'incidence de la hausse des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation.

Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement

Au premier trimestre de 2016, le produit tiré des emprunts s'est chiffré à 616 M\$ et la réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement s'élevait à 224 M\$. Il y a lieu de se reporter aux rubriques 6.1, *Situation financière* et 6.2, *Dette nette ajustée*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information relativement aux activités de financement d'Air Canada.

6.5. Dépenses d'investissement et contrats de financement connexes

Boeing

Au 31 mars 2016, Air Canada avait en cours des engagements auprès de Boeing visant l'acquisition de 21 appareils 787 de Boeing ainsi que des commandes fermes de 33 appareils 737 MAX 8 de Boeing et de 28 appareils 737 MAX 9 de Boeing, assorties du droit de substituer entre eux ces modèles ainsi que d'en remplacer par des appareils 737 MAX 7. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 9.6 du rapport de gestion de 2015 pour un complément d'information sur les engagements d'achat d'Air Canada et ses contrats de financement connexes.

En février 2016, Air Canada a conclu une lettre d'intention avec Bombardier Inc. visant l'acquisition d'au plus 75 appareils CS300 de Bombardier dans le cadre de son plan de renouvellement du parc de moyens-porteurs. Aux termes de la lettre d'intention sont envisagées la commande ferme de 45 appareils ainsi que des options d'achat d'au plus 30 appareils supplémentaires, assorties du droit de remplacer ces modèles par des appareils CS100 dans certaines circonstances. Il est prévu que les livraisons s'échelonnent de la fin de 2019 jusqu'en 2022. Les 25 premiers appareils livrés devraient remplacer les appareils E190 d'Embraer du parc principal, les autres appareils devant servir au soutien de l'expansion des principaux points d'accès d'Air Canada et de son réseau. L'achat d'appareils de la série C est assujéti à la production de la documentation définitive et à la satisfaction de certaines autres conditions. Les dépenses d'investissement qui auraient trait à l'achat d'appareils CS300 de Bombardier ne sont pas présentées dans le tableau ci-après.

Engagements d'immobilisations

Comme indiqué dans le tableau ci-après, le coût global estimatif des futurs appareils 787, 777 et 737 MAX de Boeing en commande ferme et des autres immobilisations faisant l'objet d'un engagement était, au 31 mars 2016, d'environ 7 387 M\$.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2016	2017	2018	2019	2020	Par la suite	Total
Dépenses projetées et faisant l'objet d'un engagement	1 560 \$	1 892 \$	1 618 \$	1 194 \$	744 \$	379 \$	7 387 \$
Dépenses projetées, planifiées, mais ne faisant pas l'objet d'un engagement	161	293	332	313	280	non disponible	non disponible
Activités de maintenance immobilisées projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement ¹⁾	143	137	137	137	137	non disponible	non disponible
Total des dépenses projetées²⁾	1 864 \$	2 322 \$	2 087 \$	1 644 \$	1 161 \$	non disponible	non disponible

1) Les montants au titre des activités de maintenance immobilisées futures pour 2019 et par la suite ne sont pas encore déterminables; toutefois, ils sont estimés à 137 M\$ pour 2019 et 2020.

2) Les montants en dollars américains ont été convertis au cours du change de clôture en vigueur le 31 mars 2016, soit 1 \$ US pour 1,2987 \$ CA. Le coût global estimatif des appareils se base sur les prix de livraison, lesquels comprennent les augmentations estimatives ainsi que, le cas échéant, les intérêts pour report de livraison calculés sur le TIOL à 90 jours pour le dollar américain au 31 mars 2016.

6.6. Obligations de capitalisation des régimes de retraite

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

Au 31 mars 2016, compte tenu de l'incidence des outils de gestion du risque lié aux instruments financiers, une tranche approximative de 75 % des passifs au titre des régimes de retraite d'Air Canada était assortie de produits de placement à revenu fixe afin d'atténuer une tranche significative du risque de taux d'intérêt (taux d'actualisation). Air Canada pourrait continuer à augmenter la proportion de produits de placement à revenu fixe assortis aux passifs au titre des régimes de retraite, sous réserve de la conjoncture du marché favorable.

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

6.7. Obligations contractuelles

Le tableau ci-après présente les obligations contractuelles d’Air Canada au 31 mars 2016, y compris celles liées au paiement d’intérêts et de capital à l’égard de la dette à long terme, des contrats de location-financement, des contrats de location simple et des dépenses d’investissement faisant l’objet d’engagements. Le tableau ci-dessous tient également compte des paiements d’intérêts et remboursements de capital dans le cadre du financement par certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel lié à trois appareils 787-9 de Boeing et à deux appareils 777-300 de Boeing, dont le produit est entiercé et sera prélevé à la livraison de ces appareils (prévue d’ici à la fin mai 2016).

(en millions de dollars canadiens)	2016	2017	2018	2019	2020	Par la suite	Total
<u>Capital</u>							
Obligations liées à la dette à long terme	320 \$	604 \$	610 \$	1 637 \$	845 \$	2 228 \$	6 244 \$
Obligations liées aux contrats de location-financement	29	41	49	47	50	87	303
Total des obligations liées au capital	349 \$	645 \$	659 \$	1 684 \$	895 \$	2 315 \$	6 547 \$
<u>Intérêts</u>							
Obligations liées à la dette à long terme	224 \$	296 \$	249 \$	219 \$	113 \$	220 \$	1 321 \$
Obligations liées aux contrats de location-financement	20	23	19	14	10	24	110
Total des obligations liées aux intérêts	244 \$	319 \$	268 \$	233 \$	123 \$	244 \$	1 431 \$
Total des obligations de paiement liées à la dette à long terme et aux contrats de location-financement	593 \$	964 \$	927 \$	1 917 \$	1 018 \$	2 559 \$	7 978 \$
Obligations liées aux contrats de location simple	390 \$	466 \$	413 \$	335 \$	236 \$	354 \$	2 194 \$
Dépenses d’investissement faisant l’objet d’engagements	1 560 \$	1 892 \$	1 618 \$	1 194 \$	744 \$	379 \$	7 387 \$
Total des obligations contractuelles¹⁾	2 543 \$	3 322 \$	2 958 \$	3 446 \$	1 998 \$	3 292 \$	17 559 \$
Financement au moyen de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel visant trois appareils 787-9 de Boeing et deux appareils 777-300ER de Boeing (capital et intérêts)	642 \$	1 032 \$	994 \$	1 982 \$	1 081 \$	3 175 \$	8 906 \$
Total des obligations, y compris l’incidence du financement au moyen de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel visant trois appareils 787-9 de Boeing et deux appareils 777-300ER de Boeing	3 185 \$	4 354 \$	3 952 \$	5 428 \$	3 079 \$	6 467 \$	26 465 \$

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 :

	31 mars 2016	31 décembre 2015
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable	96 831 727	98 059 765
Actions à droit de vote	181 593 927	184 722 413
Total des actions émises et en circulation	278 425 654	282 782 178
Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises		
Options sur actions	9 869 591	8 735 634
Total des actions pouvant être émises	9 869 591	8 735 634
Total des actions en circulation et pouvant être émises	288 295 245	291 517 812

Offre publique de rachat

En mai 2015, Air Canada a lancé une offre publique de rachat dans le cours normal des activités en vue de racheter, aux fins d'annulation, au plus 10 millions d'actions à droit de vote variable de catégorie A et(ou) d'actions à droit de vote de catégorie B (les « actions »). Ce nombre maximum a été atteint au premier trimestre de 2016 et 10 millions d'actions ont en tout été achetées et annulées pour un montant total de 97 M\$. Sur ce montant, Air Canada a acheté et annulé 4 416 065 actions au coût moyen de 7,78 \$ l'action pour une contrepartie totale de 34 M\$ au premier trimestre de 2016. L'excédent du coût sur la valeur comptable moyenne de 21 M\$ a été imputé au déficit.

En mars 2016, le conseil d'administration d'Air Canada a approuvé l'achat, aux fins d'annulation, de 5 millions d'actions supplémentaires dans le cadre de la présente offre publique de rachat dans le cours normal des activités, soit avant qu'elle prenne fin le 28 mai 2016.

7. RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	2014			2015				2016
	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1
Produits passages	2 965 \$	3 476 \$	2 755 \$	2 786 \$	3 082 \$	3 716 \$	2 836 \$	2 864 \$
Produits fret	122	128	133	129	123	119	135	116
Autres	218	194	216	334	209	188	211	363
Produits d'exploitation	3 305	3 798	3 104	3 249	3 414	4 023	3 182	3 343
Carburant avions	835	939	680	592	648	697	527	446
Charges liées aux transporteurs régionaux								
Carburant avions	127	137	111	86	97	95	81	64
Autres	451	471	460	466	497	489	468	505
Salaires et charges sociales	535	549	560	568	568	598	590	608
Redevances aéroportuaires et de navigation	186	208	178	185	201	223	193	198
Maintenance avions	171	158	187	188	190	192	203	217
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur ²⁾	128	142	130	153	177	165	160	182
Frais de vente et de distribution	143	146	123	154	152	157	145	182
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	77	56	74	181	84	63	87	231
Location avions	76	74	76	82	84	89	98	112
Restauration et fournitures connexes	74	84	70	62	80	91	81	77
Communications et technologies de l'information	47	49	51	57	52	52	50	67
Éléments exceptionnels	(41)	-	30	-	(23)	-	31	-
Autres	251	259	268	275	284	297	310	300
Charges d'exploitation	3 060	3 272	2 998	3 049	3 091	3 208	3 024	3 189
Bénéfice (perte) d'exploitation	245	526	106	200	323	815	158	154
Profit (perte) de change	40	(71)	(115)	(408)	56	(251)	(159)	50
Produit d'intérêts	9	11	10	9	12	12	13	10
Charge d'intérêts	(81)	(81)	(83)	(90)	(94)	(106)	(112)	(102)
Intérêts incorporés	10	6	9	9	21	20	20	23
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(34)	(34)	(32)	(25)	(25)	(28)	(27)	(18)
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	36	(31)	9	1	5	(20)	(3)	(10)
Autres	(2)	(3)	(4)	(5)	(2)	(5)	(6)	(6)
Total des charges autres que d'exploitation	(22)	(203)	(206)	(509)	(27)	(378)	(274)	(53)
Impôts sur le résultat	-	-	-	-	-	-	-	-
Bénéfice net (perte nette)	223 \$	323 \$	(100) \$	(309) \$	296 \$	437 \$	(116) \$	101 \$
Résultat par action – dilué	0,75 \$	1,10 \$	(0,35) \$	(1,08) \$	1,00 \$	1,48 \$	(0,41) \$	0,35 \$
BAIILA¹⁾	456 \$	749 \$	319 \$	442 \$	591 \$	1 076 \$	425 \$	460 \$
Bénéfice net ajusté²⁾	139 \$	457 \$	67 \$	122 \$	250 \$	734 \$	116 \$	85 \$
Résultat ajusté par action – dilué²⁾	0,47 \$	1,55 \$	0,23 \$	0,41 \$	0,85 \$	2,50 \$	0,40 \$	0,30 \$

1) Le BAIILA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et la location d'appareils) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 14, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

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

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

	2014			2015				2016
	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1
Passagers-milles payants (en millions)	15 495	18 565	14 090	14 937	16 845	20 462	15 301	16 092
Sièges-milles offerts (en millions)	18 413	21 299	17 403	18 335	20 132	23 535	18 869	19 833
Coefficient d'occupation (en %)	84,2	87,2	81,0	81,5	83,7	86,9	81,1	81,1
PPSMO (en cents)	15,9	16,1	15,6	14,9	15,0	15,5	14,7	14,1
CESMO (en cents)	16,6	15,4	17,2	16,6	15,4	13,6	16,0	16,1
CESMO ajustées (en cents) ¹⁾	11,2	10,1	12,1	11,9	11,3	10,0	12,2	12,3
Coût économique du litre de carburant (en cents) ²⁾	91,6	90,0	80,7	66,3	66,9	61,4	58,6	48,1

1) Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 14, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

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

8. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE

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

9. MÉTHODES COMPTABLES

Les méthodes comptables d'Air Canada sont telles que présentées dans les états financiers consolidés audités et notes complémentaires pour 2015. Les méthodes comptables d'Air Canada n'ont fait l'objet d'aucune modification significative depuis lors.

10. ARRANGEMENTS HORS BILAN

L'information sur les arrangements hors bilan d'Air Canada est présentée à la rubrique 15, *Arrangements hors bilan*, du rapport de gestion de 2015. Les arrangements hors bilan n'ont fait l'objet d'aucune modification significative depuis lors.

11. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Au 31 mars 2016, Air Canada n'était partie à aucune transaction entre parties liées selon la définition qu'en donne le *Manuel de CPA Canada*, sauf celles visant des membres clés de la haute direction dans le cadre normal de leurs contrats de travail ou conventions d'administrateur.

12. FACTEURS DE RISQUE

Pour obtenir une description détaillée des facteurs de risque visant Air Canada, il y a lieu de se reporter à la rubrique 17, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2015. Air Canada n'a connaissance d'aucune modification significative visant les facteurs de risque la concernant par rapport à l'information présentée à cette date.

13. CONTRÔLES ET PROCÉDURES

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

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

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

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

Dans les documents déposés par la Société pour le premier trimestre de 2016, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société ont attesté, conformément au *Règlement 52-109*, de l'adéquation de l'information financière communiquée, de la conception des contrôles et procédures de communication de l'information financière de la Société et de la conception des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

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

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

Au cours du trimestre clos le 31 mars 2016, aucune modification au contrôle interne à l'égard de l'information financière de la Société n'a eu, ou n'est raisonnablement réputée avoir eu, une incidence significative sur celui-ci.

14. MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR

BAIIALA

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

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

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres		
	2016	2015	Variation (\$)
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	154 \$	200 \$	(46) \$
Rajouter (selon le compte consolidé de résultat d'Air Canada) :			
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	182	153	29
Locations avions	112	82	30
Rajouter (compris dans les charges liées aux transporteurs régionaux)			
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	5	4	1
Locations avions	7	3	4
BAIIALA	460 \$	442 \$	18 \$

CESMO ajustées

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

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

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

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

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Premiers trimestres		
	2016	2015	Variation (\$)
Charges d'exploitation selon les PCGR	3 189 \$	3 049 \$	140 \$
Compte tenu des éléments suivants :			
Carburant avions (selon le compte consolidé de résultat d'Air Canada)	(446)	(592)	146
Carburant avions (compris dans les charges liées aux transporteurs régionaux)	(64)	(86)	22
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada	(231)	(181)	(50)
Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus	2 448 \$	2 190 \$	258 \$
SMO (en millions)	19 833	18 335	8,2
CESMO ajustées (en cents)	12,34 ¢	11,94 ¢	3,3 %

Bénéfice net ajusté et résultat ajusté par action – dilué

Air Canada se sert du « bénéfice net ajusté » et du « résultat ajusté par action – dilué » pour mesurer le rendement financier global de ses activités sans égard aux effets du change, du produit (coût) financier net du passif au titre des avantages du personnel, des ajustements à la valeur du marché à l'égard des dérivés et autres instruments financiers comptabilisés à la juste valeur ainsi que des éléments exceptionnels, car ces éléments risquent de fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et de rendre moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres compagnies aériennes. Air Canada recourt au bénéfice net ajusté également pour établir le rendement du capital investi, mesure décrite ci-après. Ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers, n'ont pas de sens normalisé et elles peuvent ne pas être comparables à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Premiers trimestres		
	2016	2015	Variation (\$)
Bénéfice net (perte nette) attribuable aux actionnaires d'Air Canada	101 \$	(310) \$	411 \$
Compte tenu des éléments suivants :			
Perte de change	(50)	408	(458)
Charge d'intérêts exceptionnelle au titre du remboursement anticipé lié à la sortie d'appareils 190 d'Embraer	6	-	6
Coût financier net au titre des avantages du personnel	18	25	(7)
Perte (profit) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	10	(1)	11
Bénéfice net ajusté	85 \$	122 \$	(37) \$
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé dans le calcul du résultat dilué par action (en millions)	287	294	(7)
Résultat ajusté par action – dilué	0,30 \$	0,41 \$	(0,11) \$

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

(en millions)	Premiers trimestres	
	2016	2015
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – de base	282	287
Effet dilutif	5	7
Rajouter effet antidilutif	-	-
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – dilué	287	294

Rendement du capital investi

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Périodes de 12 mois closes les		
	31 mars 2016	31 mars 2015	Variation (\$)
Bénéfice net pour la période attribuable aux actionnaires	714 \$	132 \$	582 \$
Retrancher :			
Éléments exceptionnels ¹⁾	8	(11)	19
Pertes de valeur	14	-	14
Perte de change	304	554	(250)
Charge d'intérêts exceptionnelle au titre du remboursement anticipé lié à la sortie d'appareils 190 d'Embraer	19	-	19
Coût financier net au titre des avantages du personnel	98	125	(27)
Perte (profit) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	28	(15)	43
Bénéfice net ajusté	1 185 \$	785 \$	400 \$
Compte tenu des éléments suivants :			
Charges d'intérêts ²⁾	395	335	60
Intérêts implicites sur les contrats de location simple ³⁾	196	156	40
Bénéfice net ajusté avant les intérêts	1 776 \$	1 276 \$	500 \$
Capital investi :			
Fonds de roulement, à l'exclusion de la partie courante de la dette à long terme et des contrats de location-financement	331	344	(13)
Actifs non financiers à long terme	8 130	6 905	1 225
Provisions liées à la maintenance	(836)	(771)	(65)
Autres passifs d'exploitation à long terme	(223)	(292)	69
Contrats de location simple immobilisés ⁴⁾	2 807	2 233	574
Capital investi	10 209 \$	8 419 \$	1 790 \$
Rendement du capital investi (en %)	17,4 %	15,2 %	2,2 pts

1) Les éléments exceptionnels pour 2015 comprenaient les éléments suivants : des paiements ponctuels de 62 M\$ liés aux conventions collectives qu'Air Canada a conclues avec le SFCP et l'AIMTA; le recouvrement d'un montant de 30 M\$ versé antérieurement dans le cadre des enquêtes sur le fret pour une amende payée; la comptabilisation d'ajustements favorables de 23 M\$ relativement à la charge d'impôts. Les éléments exceptionnels pour 2014 comprenaient les éléments suivants : des paiements ponctuels de 30 M\$ liés à la convention collective qu'Air Canada a conclue avec l'APAC et la comptabilisation d'ajustements favorables de 41 M\$ relativement à la charge d'impôts.

2) La charge d'intérêts ne tient pas compte d'une charge d'intérêts exceptionnelle relative à la sortie d'appareils 190 d'Embraer.

3) 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.

4) 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 401 M\$ pour la période de 12 mois close le 31 mars 2016 et 319 M\$ pour la période de 12 mois close le 31 mars 2015 (compte tenu des coûts de location avions liés aux activités des transporteurs régionaux).

15. GLOSSAIRE

Air Georgian – Air Georgian Limited.

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

BAIIALA – Bénéfice avant les intérêts, les impôts, la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et la location d'appareils. 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.

Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) – Bénéfice net (perte nette) consolidé(e) d'Air Canada attribuable aux actionnaires d'Air Canada ajusté en vue d'en exclure l'incidence (dans la mesure où ces éléments sont compris dans le bénéfice net (perte nette) consolidé(e)) des profits ou pertes de change, du produit (coût) financier net au titre des avantages du personnel, des ajustements à la valeur du marché à l'égard des dérivés et autres instruments financiers comptabilisés à la juste valeur ainsi des éléments exceptionnels. Se reporter à la rubrique 14, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Boeing – The Boeing Company.

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

Certificats de fiducie bonifiés – Certificats de fiducie bonifiés émis relativement au financement d'appareils.

CESMO – Charges d'exploitation par SMO.

CESMO ajustées – Charges d'exploitation par SMO ajustées afin d'en exclure l'effet attribuable à la charge de carburant avions, aux coûts liés à la portion terrestre des forfaits et aux éléments exceptionnels. Se reporter à la rubrique 14, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

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

GTAA – Autorité aéroportuaire du Grand Toronto.

Jazz – Jazz Aviation S.E.C.

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

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

Point (ou point de pourcentage) – Mesure de l'écart arithmétique entre deux pourcentages.

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

Produits passages et fret transatlantiques – Produits tirés de vols transatlantiques dont les points d'origine et de destination se trouvent surtout en Europe. Également produits tirés de vols au départ et à destination de l'Inde et de Dubaï.

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

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

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

Rendement du capital investi – Mesure de la rentabilité du capital qu'utilise une société pour générer des rendements. Se reporter à la rubrique 14, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

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

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

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

Sky Regional – Sky Regional Airlines Inc.