



Premier trimestre de 2017

Rapport de gestion

Le 5 mai 2017



MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

TABLE DES MATIÈRES

1.	Points saillants	1
2.	Introduction et principales hypothèses	3
3.	Aperçu général	5
4.	Résultats des activités	7
5.	Parc aérien	18
6.	Gestion financière et gestion du capital	20
6.1.	Situation financière	20
6.2.	Dette nette ajustée.....	21
6.3.	Fonds de roulement.....	22
6.4.	Flux de trésorerie consolidés.....	23
6.5.	Dépenses d'investissement et contrats de financement connexes.....	24
6.6.	Obligations de capitalisation des régimes de retraite.....	25
6.7.	Obligations contractuelles	26
6.8.	Capital social.....	27
7.	Résultats financiers trimestriels	28
8.	Instruments financiers et gestion du risque.....	30
9.	Méthodes comptables	30
10.	Arrangements hors bilan.....	30
11.	Transactions entre parties liées	30
12.	Facteurs de risque	30
13.	Contrôles et Procédures.....	30
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		
	2017	2016	Variation (\$)
Mesures de performance financière			
Produits d'exploitation	3 642	3 343	299
Bénéfice (perte) d'exploitation	(54)	154	(208)
Produits (charges) autres que d'exploitation	17	(53)	70
Bénéfice net (perte nette)	(37)	101	(138)
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) ¹⁾	(87)	85	(172)
Marge d'exploitation (en %)	(1,5) %	4,6 %	(6,1) pts
BIIIALA (compte non tenu des éléments particuliers) ¹⁾	342	460	(118)
Marge BIIIALA (compte non tenu des éléments particuliers) (en %) ¹⁾	9,4 %	13,8 %	(4,4) pts
Liquidités non soumises à restrictions ²⁾	4 073	3 229	844
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	1 027	974	53
Flux de trésorerie disponibles ¹⁾	470	(142)	612
Dette nette ajustée ¹⁾	6 702	6 308	394
Rendement du capital investi (en %) ¹⁾	12,9 %	17,4 %	(4,5) pts
Ratio de levier financier	2,5	2,5	-
Résultat par action – de base	(0,14) \$	0,36 \$	(0,50) \$
Résultat par action – dilué	(0,14) \$	0,35 \$	(0,49) \$
Résultat ajusté par action – dilué ¹⁾	(0,32) \$	0,30 \$	(0,62) \$
Statistiques d'exploitation³⁾			Variation (%)
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	18 341	16 092	14,0
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	22 894	19 833	15,4
Coefficient d'occupation (en %)	80,1 %	81,1 %	(1,0) pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	16,5	17,4	(5,1)
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	13,2	14,1	(6,3)
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	15,9	16,9	(5,6)
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	16,1	16,1	0,4
CESMO ajustées (en cents) ¹⁾	11,6	12,3	(6,0)
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) ⁴⁾	26,9	25,4	5,7
Avions en service à la clôture de la période	384	374	2,7
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)	9,9	9,8	0,8
Sièges répartis (en milliers)	14 280	13 177	8,4
Fréquences des appareils (en milliers)	134,3	133,5	0,5
Longueur d'étape moyenne (en milles) ⁵⁾	1 603	1 505	6,5
Coût du litre de carburant (en cents)	63,2	48,1	31,4
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 193 732	1 061 600	12,4
Passagers payants transportés (en milliers) ⁶⁾	10 924	9 957	9,7

- 1) *Le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée), le BAIIALA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et la location d'appareils), la marge BAIIALA, le ratio de levier financier, les flux de trésorerie disponibles, le rendement du capital investi et les CÉSMO ajustées ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR et la dette nette ajustée est une mesure complémentaire aux PCGR. Se reporter aux rubriques 6 et 14 du présent rapport de gestion pour la description des mesures financières hors PCGR et mesures complémentaires aux PCGR d'Air Canada. Les éléments particuliers mentionnés dans le tableau ci-dessus sont exclus des calculs du BAIIALA présentés par Air Canada. Se reporter à la rubrique 4 du présent rapport de gestion pour de plus amples renseignements sur les éléments particuliers.*
- 2) *Les liquidités non soumises à restrictions s'entendent de la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court terme et des fonds disponibles aux termes des facilités de crédit renouvelables d'Air Canada. Au 31 mars 2017, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 3 624 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 449 M\$. 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\$.*
- 3) *À l'exception de l'effectif moyen en ETP, les statistiques d'exploitation dans ce tableau tiennent compte des transporteurs tiers (comme Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz »), Sky Regional Airlines Inc. (« Sky Regional »), Air Georgian Limited (« Air Georgian ») et Exploits Valley Air Services Ltd. (« EVAS »)) exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.*
- 4) *Rend compte des équivalents temps plein (« ETP ») à Air Canada, à l'exclusion des ETP chez des transporteurs tiers (comme Jazz, Sky Regional, Air Georgian et EVAS) exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.*
- 5) *La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles offerts divisé par le total de sièges répartis.*
- 6) *Les passagers payants 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 2017, selon le point de vue de la direction. Ce rapport doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires du premier trimestre de 2017 et les notes complémentaires d'Air Canada, les états financiers consolidés audités annuels de 2016 et les notes complémentaires d'Air Canada, ainsi que son rapport de gestion annuel de 2016 daté du 17 février 2017 (le « rapport de gestion de 2016 d'Air Canada »). Toute l'information financière est conforme aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada tels qu'ils sont énoncés dans le *Manuel de CPA Canada – Comptabilité* (le « Manuel de CPA Canada »), qui intègre les Normes internationales d'information financière (« IFRS ») publiées par l'International Accounting Standards Board (l'« IASB »), sauf indication contraire visant toute information financière expressément désignée.

Sauf indication contraire, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens. La rubrique 15, *Glossaire*, du présent rapport de gestion donne l'explication des principaux termes utilisés dans le présent document. À moins de mention contraire ou à moins que le contexte ne s'y oppose, le présent rapport de gestion est à jour au 4 mai 2017. Certains chiffres comparatifs ont été reclassés afin de les rendre conformes à la présentation des états financiers adoptée pour l'exercice considéré.

Le présent rapport de gestion comprend des énoncés prospectifs. Il y a lieu de se reporter à la *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs* ci-après pour une analyse des risques, incertitudes et hypothèses liés à ces énoncés. Pour une description des risques visant Air Canada, il y a lieu de se reporter à la rubrique 17, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2016 d'Air Canada et à la rubrique 12 du présent rapport de gestion. Le 5 mai 2017, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du premier trimestre de 2017. Ce communiqué peut être consulté sur le site Web d'Air Canada au www.aircanada.com ainsi que sur le site de SEDAR au www.sedar.com. Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa notice annuelle, il y a lieu de consulter le site de SEDAR au www.sedar.com.

MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

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

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

coûts connexes, sa capacité de préserver et de faire croître sa marque, les questions de retraite, les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs d'origine humaine), les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, sa dépendance envers ses partenaires Star Alliance, les interruptions de services, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, outre sa capacité de recruter et de conserver du personnel qualifié, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le dossier d'information publique qui peut être consulté à l'adresse www.sedar.com, notamment à la rubrique 17, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2016 d'Air Canada et à la rubrique 12 du présent rapport de gestion. Les énoncés prospectifs contenus ou intégrés par renvoi dans le présent rapport de gestion représentent les attentes d'Air Canada en date du présent rapport de gestion (ou à la date à laquelle ils sont censés avoir été formulés) et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements qui pourraient se produire par la suite ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

PRINCIPALES HYPOTHÈSES

Air Canada a formulé des hypothèses pour l'élaboration et la formulation de ces énoncés prospectifs. Dans le cadre de ses hypothèses, elle a présumé que la croissance du PIB du Canada sera modeste pour 2017 et 2018. Air Canada a également présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,34 \$ CA pour 1,00 \$ US au deuxième trimestre de 2017 et pour l'ensemble de 2017, et que le cours du carburant aviation (compte tenu de l'incidence des couvertures à l'égard du carburant) s'établirait en moyenne à 0,65 \$ CA le litre pour le deuxième trimestre de 2017 et pour l'ensemble de 2017.

PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

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

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

3. APERÇU GÉNÉRAL

Au premier trimestre de 2017, Air Canada a comptabilisé une perte d'exploitation selon les PCGR de 54 M\$, comparativement à un bénéfice d'exploitation de 154 M\$ au premier trimestre de 2016. Au premier trimestre de 2017, Air Canada a comptabilisé une perte nette selon les PCGR de 37 M\$, soit une perte nette diluée de 0,14 \$ par action, contre un bénéfice net de 101 M\$, soit un bénéfice net dilué de 0,35 \$ par action, au premier trimestre de 2016.

Au premier trimestre de 2017, Air Canada a annoncé un BAIIALA de 342 M\$ contre un BAIIALA de 460 M\$ au premier trimestre de 2016. La compagnie aérienne a inscrit une marge BAIIALA de 9,4 % au premier trimestre de 2017 contre 13,8 % au premier trimestre de 2016, soit une amélioration par rapport à la réduction d'environ 50 % de la marge que projetait Air Canada dans son communiqué de presse du 17 février 2017. L'amélioration de la marge BAIIALA par rapport aux prévisions tient principalement à un contexte de génération de produits au premier trimestre plus favorable que prévu, à la diminution des charges de maintenance avions en regard des prévisions, largement attribuable au report des activités de maintenance, et à la baisse plus prononcée que prévu des prix du carburant aviation. Air Canada a inscrit une perte nette ajustée de 87 M\$, soit une perte diluée de 0,32 \$ par action, au premier trimestre de 2017 par rapport à un bénéfice net ajusté de 85 M\$, soit un bénéfice dilué de 0,30 \$ par action, au premier trimestre de 2016. 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.

Sommaire financier

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

- Les produits d'exploitation se sont établis à un montant record de 3 642 M\$ au premier trimestre de 2017, en hausse de 299 M\$ (+9 %) par rapport à ceux du premier trimestre de 2016. Du fait du relèvement de 15,4 % de la capacité, les produits passages se sont élevés à un montant sans précédent de 3 095 M\$ au premier trimestre de 2017, en hausse de 231 M\$ (+8,1 %) par rapport à ceux du premier trimestre de 2016.
- Les charges d'exploitation se sont établies à 3 696 M\$ au premier trimestre de 2017, en hausse de 507 M\$ (+16 %) par rapport au premier trimestre de 2016. Un élément particulier, décrit à la rubrique 4 du présent rapport de gestion, a accru les charges d'exploitation de 30 M\$ au premier trimestre de 2017. Les CESMO ont augmenté de 0,4 % par rapport au premier trimestre de 2016. Les CESMO ajustées ont baissé de 6,0 % en regard du premier trimestre de 2016, soit une amélioration par rapport à la baisse de l'ordre de 3,25 % à 4,75 % que projetait Air Canada dans son communiqué de presse du 17 février 2017. L'amélioration de la performance d'Air Canada au chapitre des CESMO ajustées en regard des prévisions est surtout attribuable à la baisse de la charge de maintenance avions par rapport aux prévisions et aux autres réductions des charges d'exploitation. La charge de maintenance avions inférieure aux prévisions est attribuable au report de certaines activités de maintenance plus tard au cours de l'exercice ainsi qu'à la baisse des provisions liées à la maintenance relativement à l'expiration des contrats de location à l'égard des prolongations de contrats de location visant les appareils monocouloirs. Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 14, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- La dette nette ajustée s'est chiffrée à 6 702 M\$, en baisse de 388 M\$ par rapport au 31 décembre 2016, en raison de l'incidence de la hausse des soldes de trésorerie et de placements à court terme, en partie contrebalancée par l'effet de la hausse de la dette à long terme et des soldes de contrats de location-financement, outre l'augmentation des soldes de contrats de location simple immobilisés. La dette nette ajustée n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 6.2, *Dette nette ajustée*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

- Le ratio de levier financier (ratio dette nette ajustée-BAIIALA des 12 derniers mois) de la compagnie aérienne s'est établi à 2,5 au 31 mars 2017, par rapport à un ratio de 2,6 au 31 décembre 2016. Le ratio de levier financier n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 6.2, *Dette nette ajustée*, et à la rubrique 14, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- Les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation se sont établis à 1 027 M\$ au premier trimestre de 2017, en hausse de 53 M\$ par rapport au premier trimestre de 2016. Les flux de trésorerie disponibles se sont établis à 470 M\$ au premier trimestre de 2017, en hausse de 612 M\$ en regard du premier trimestre de 2016 du fait de la baisse des dépenses d'investissement nettes d'un exercice à l'autre (achat d'immobilisations corporelles et incorporelles de 926 M\$ déduction faite du produit de la cession-bail d'avions de 369 M\$) et de l'incidence de la hausse des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation par rapport au trimestre correspondant de 2016. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 6.4, *Flux de trésorerie consolidés*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard. Les flux de trésorerie disponibles ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 14, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- Le rendement du capital investi pour la période de 12 mois close le 31 mars 2017 s'est établi à 12,9 % contre 17,4 % pour la période de 12 mois close le 31 mars 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

Le tableau et l'analyse ci-après comparent les résultats d'Air Canada pour le premier trimestre de 2017 par rapport au premier trimestre de 2016.

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Premiers trimestres		Variation	
	2017	2016	\$	%
Produits d'exploitation				
Passages	3 095 \$	2 864 \$	231 \$	8
Fret	134	116	18	16
Autres	413	363	50	14
Total des produits	3 642	3 343	299	9
Charges d'exploitation				
Carburant avions	659	446	213	48
Charges liées aux transporteurs régionaux				
Carburant avions	95	64	31	48
Autres	537	505	32	6
Salaires et charges sociales	644	608	36	6
Redevances aéroportuaires et de navigation	210	198	12	6
Maintenance avions	228	221	7	3
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	228	182	46	25
Frais de vente et de distribution	205	182	23	13
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	256	231	25	11
Locations avions	122	112	10	9
Restauration et fournitures connexes	85	77	8	10
Communications et TI	71	67	4	6
Éléments particuliers	30	-	30	100
Autres	326	296	30	10
Total des produits (charges) d'exploitation	3 696	3 189	507	16
Bénéfice (perte) d'exploitation	(54)	154	(208)	
Produits (charges) autres que d'exploitation				
Profit de change	70	50	20	
Produits d'intérêts	12	10	2	
Charges d'intérêts	(79)	(96)	17	
Intérêts incorporés	9	23	(14)	
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(16)	(18)	2	
Perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	-	(10)	10	
Profit à la cession-bail d'actifs	26	-	26	
Perte aux règlements de dettes	-	(6)	6	
Autres	(5)	(6)	1	
Total des charges autres que d'exploitation	17	(53)	70	
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	(37)	101	(138)	
Impôts sur le résultat	-	-	-	
Bénéfice net (perte nette) de la période	(37) \$	101 \$	(138) \$	
Résultat par action – de base	(0,14) \$	0,36 \$	(0,50) \$	
Résultat par action – dilué	(0,14) \$	0,35 \$	(0,49) \$	
BAIIALA¹⁾	342 \$	460 \$	(118) \$	
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée)¹⁾	(87) \$	85 \$	(172) \$	
Résultat ajusté par action – dilué¹⁾	(0,32) \$	0,30 \$	(0,62) \$	

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

Hausse de 8,1 % des produits passages réseau par rapport au premier trimestre de 2016

Au premier trimestre de 2017, les produits passages réseau se sont élevés à 3 095 M\$, en hausse de 231 M\$ (+8,1 %) par rapport au premier trimestre de 2016.

Au premier trimestre de 2017, les produits tirés de la cabine Affaires pour l'ensemble du réseau ont crû de 58 M\$ (+10,0 %) par rapport au premier trimestre de 2016 en raison de la hausse de 12,0 % du trafic, facteur en partie contrebalancé par le glissement de 1,8 % du rendement unitaire.

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

Produits passages (en millions de dollars canadiens)	Premier trimestre 2017	Premier trimestre 2016	Variation	Variation (en %)
Lignes intérieures	970 \$	954 \$	16 \$	1,7
Lignes transfrontalières	785	717	68	9,5
Lignes transatlantiques	551	508	43	8,3
Lignes transpacifiques	448	398	50	12,5
Autres	341	287	54	18,8
Réseau	3 095 \$	2 864 \$	231 \$	8,1

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

Premier trimestre de 2017 par rapport au premier trimestre de 2016	Produits passages Variation (en %)	Capacité (SMO) Variation (en %)	Trafic (PMP) Variation (en %)	Coefficient d'occupation Variation (en pts)	Rendement unitaire Variation (en %)	PPSMO Variation (en %)
Lignes intérieures	1,7	3,2	3,6	0,3	(1,7)	(1,3)
Lignes transfrontalières	9,5	9,6	12,0	1,8	(2,2)	-
Lignes transatlantiques	8,3	19,7	14,4	(3,5)	(5,3)	(9,5)
Lignes transpacifiques	12,5	30,3	22,5	(5,1)	(8,1)	(13,6)
Autres	18,8	20,1	22,8	1,9	(3,4)	(1,2)
Réseau	8,1	15,4	14,0	(1,0)	(5,1)	(6,3)

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le premier trimestre de 2017 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation à l'échelle du réseau.

Réseau	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T1 2016	T2 2016	T3 2016	T4 2016	T1 2017
Produits passages	2,8	2,0	10,5	7,0	8,1
Capacité (SMO)	8,2	11,0	20,9	17,1	15,4
Trafic (PMP)	7,7	9,3	18,9	15,3	14,0
Coefficient d'occupation (variation en pts)	(0,3)	(1,2)	(1,5)	(1,2)	(1,0)
Rendement unitaire	(4,7)	(6,8)	(7,0)	(7,2)	(5,1)
PPSMO	(5,1)	(8,2)	(8,6)	(8,6)	(6,3)

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

- La progression de 14,0 % 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 (sixième liberté de l'air), la croissance du trafic au premier trimestre de 2017 rendait compte d'une progression du trafic de correspondance vers des destinations internationales via le Canada.
- La baisse de 5,1 % du rendement unitaire, qui correspond aux facteurs suivants :
 - l'accroissement de 6,5 % de la longueur d'étape moyenne, du fait de l'expansion des vols long-courrier à l'échelle internationale, qui a eu pour effet de comprimer de 3,6 points de pourcentage le rendement pour l'ensemble du réseau;
 - l'effet défavorable du change de 31 M\$;
 - la réduction des suppléments des transporteurs (liés au carburant) sur le marché transpacifique, l'incidence des prix de lancement au soutien de l'instauration de nouveaux services transpacifiques, outre les répercussions de l'amplification de la capacité à l'échelle de l'industrie et de la concurrence au chapitre de la tarification sur certaines lignes transpacifiques;
 - le pourcentage majoré de sièges sur les marchés des voyages d'agrément à longue distance, du fait, au premier chef, de l'accroissement du nombre de vols à moindres coûts exploités par Air Canada Rouge;
 - la proportion accrue 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.

Hausse de 1,7 % des produits passages intérieurs par rapport au premier trimestre de 2016

Au premier trimestre de 2017, les produits passages intérieurs se sont chiffrés à 970 M\$, en hausse de 16 M\$ (+1,7 %) par rapport au premier trimestre de 2016.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le premier trimestre de 2017 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les lignes intérieures.

Lignes intérieures	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T1 2016	T2 2016	T3 2016	T4 2016	T1 2017
Produits passages	(2,3)	(1,6)	4,8	2,5	1,7
Capacité (SMO)	6,3	4,5	6,3	5,5	3,2
Trafic (PMP)	4,1	4,2	8,2	5,7	3,6
Coefficient d'occupation (variation en pts)	(1,7)	(0,2)	1,5	0,1	0,3
Rendement unitaire	(6,5)	(5,8)	(3,1)	(3,1)	(1,7)
PPSMO	(8,4)	(6,1)	(1,4)	(2,9)	(1,3)

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

- La croissance de 3,6 % du trafic qui traduit la progression du trafic sur l'ensemble des lignes intérieures, y compris la hausse du trafic relatif à la cabine Affaires ainsi que le trafic de correspondance supplémentaire vers des destinations américaines et internationales.
- Le recul de 1,7 % du rendement unitaire, qui rend compte de l'incidence de la baisse des tarifs concurrentiels, l'augmentation de 1,4 % de la longueur d'étape moyenne, facteur qui a comprimé le rendement unitaire des lignes intérieures de 0,8 point de pourcentage au premier trimestre de 2017 et 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.

Hausse de 9,5 % des produits passages transfrontaliers par rapport au premier trimestre de 2016

Au premier trimestre de 2017, les produits passages transfrontaliers se sont établis à 785 M\$, en hausse de 68 M\$ (+9,5 %) par rapport au premier trimestre de 2016.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le premier trimestre de 2017 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les lignes transfrontalières

Lignes transfrontalières	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T1 2016	T2 2016	T3 2016	T4 2016	T1 2017
Produits passages	2,5	2,3	14,0	10,1	9,5
Capacité (SMO)	10,2	12,3	19,3	14,1	9,6
Trafic (PMP)	5,8	10,8	20,8	15,0	12,0
Coefficient d'occupation (variation en pts)	(3,3)	(1,1)	1,0	0,6	1,8
Rendement unitaire	(3,3)	(7,9)	(5,6)	(4,3)	(2,2)
PPSMO	(7,1)	(9,1)	(4,5)	(3,6)	-

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

- La progression de 12,0 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur l'ensemble des principales lignes transfrontalières avec les États-Unis et traduit également la progression du trafic lié à la cabine Affaires. Cet accroissement du trafic en glissement annuel est principalement attribuable à la forte demande passagers à l'égard des lignes entre le Canada et les États-Unis, ainsi qu'à l'augmentation des flux de passagers en correspondance en provenance des États-Unis entre lignes internationales au soutien de la stratégie d'expansion internationale de la compagnie aérienne.
- La décroissance de 2,2 % du rendement unitaire, qui traduit l'effet du relèvement de la capacité à l'égard des lignes long-courrier et court-courrier aux États-Unis, l'augmentation du trafic de correspondance en provenance et au départ des États-Unis entre lignes internationales, à rendement moindre, ainsi que l'effet défavorable du change de 6 M\$. Cette baisse a été en partie contrebalancée par l'augmentation du rendement unitaire relativement aux destinations d'agrément américaines qu'exploite Air Canada Rouge.

Hausse de 8,3 % des produits passages transatlantiques par rapport au premier trimestre de 2016

Au premier trimestre de 2017, les produits passages transatlantiques se sont établis à 551 M\$, en hausse de 43 M\$ (+8,3 %) par rapport au premier trimestre de 2016.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le premier trimestre de 2017 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les lignes transatlantiques.

Lignes transatlantiques	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T1 2016	T2 2016	T3 2016	T4 2016	T1 2017
Produits passages	12,9	5,0	10,7	8,3	8,3
Capacité (SMO)	13,6	16,6	28,1	21,5	19,7
Trafic (PMP)	15,8	10,9	21,8	19,3	14,4
Coefficient d'occupation (variation en pts)	1,5	(4,0)	(4,4)	(1,4)	(3,5)
Rendement unitaire	(2,5)	(5,4)	(9,1)	(9,2)	(5,3)
PPSMO	(0,6)	(9,9)	(13,6)	(10,9)	(9,5)

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

- L'amplification de 14,4 % du trafic, du fait de la croissance du trafic sur l'ensemble des principaux marchés transatlantiques, hormis les lignes vers le Royaume-Uni. Le trafic s'est amplifié dans l'ensemble des cabines. L'incertitude créée par le vote référendaire en faveur du départ du Royaume-Uni de l'Union européenne a continué d'avoir un effet défavorable sur le trafic en partance de ce pays. En revanche, cet effet a été en partie compensé par l'accroissement du trafic issu de points de vente canadiens à destination du Royaume-Uni. L'accroissement global du trafic provient de la forte croissance du service d'Air Canada vers Delhi au départ de Vancouver et de Toronto.
- Le recul de 5,3 % du rendement unitaire, qui traduit l'incidence défavorable du change de 15 M\$ et l'accroissement de 2,0 % de la longueur d'étape moyenne, qui a comprimé le rendement unitaire des lignes transatlantiques de 1,2 point de pourcentage. L'incidence de l'amplification de la capacité à l'échelle de l'industrie au départ et à destination du Canada et des États-Unis, qui a accru la concurrence au chapitre de la tarification, ainsi que la proportion accrue de sièges offerts sur les marchés des voyages d'agrément à longue distance ont également joué un rôle dans le recul du rendement.

Hausse de 12,5 % des produits passages transpacifiques par rapport au premier trimestre de 2016

Au premier trimestre de 2017, les produits passages transpacifiques se sont établis à 448 M\$, en hausse de 50 M\$ (+12,5 %) par rapport au premier trimestre de 2016.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le premier trimestre de 2017 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les lignes transpacifiques.

Lignes transpacifiques	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T1 2016	T2 2016	T3 2016	T4 2016	T1 2017
Produits passages	7,7	8,8	19,2	12,1	12,5
Capacité (SMO)	3,1	12,4	34,8	31,9	30,3
Trafic (PMP)	6,3	13,7	29,0	23,7	22,5
Coefficient d'occupation (variation en pts)	2,6	1,0	(3,9)	(5,3)	(5,1)
Rendement unitaire	1,4	(4,2)	(7,6)	(9,3)	(8,1)
PPSMO	4,6	(3,1)	(11,6)	(15,0)	(13,6)

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

- L'amplification de 22,5 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur l'ensemble des principales lignes transpacifiques, hormis le service sur Hong Kong où la capacité n'a pour l'essentiel pas varié par rapport à l'exercice précédent. L'accroissement du trafic par rapport au trimestre correspondant de 2016 est largement attribuable au lancement, en juin 2016, des lignes Toronto-Séoul et Vancouver-Brisbane, outre le lancement, en février 2017, du service Montréal-Shanghai.
- La baisse de 8,1 % du rendement unitaire, qui traduit l'incidence de la réduction des suppléments des transporteurs (liés au carburant), l'effet des prix de lancement au soutien de l'instauration de nouveaux services et l'impact du relèvement de la capacité à l'échelle de l'industrie ainsi que les activités de tarification concurrentielles sur certains services transpacifiques, outre l'augmentation des flux de passagers entre lignes internationales, à rendement moindre, et l'incidence défavorable du change de 5 M\$.

Hausse de 18,8 % des autres produits passages par rapport au premier trimestre de 2016

Au premier trimestre de 2017, les produits passages tirés des « autres lignes » (lignes au départ et à destination des Caraïbes, du Mexique, de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud) se sont établis à 341 M\$, en hausse de 54 M\$ (+18,8 %) par rapport au premier trimestre de 2016.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le premier trimestre de 2017 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les « autres lignes ».

Autres lignes	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T1 2016	T2 2016	T3 2016	T4 2016	T1 2017
Produits passages	(1,5)	(6,4)	8,3	7,3	18,8
Capacité (SMO)	7,5	6,0	12,5	13,2	20,1
Trafic (PMP)	8,1	6,5	15,1	15,7	22,8
Coefficient d'occupation (variation en pts)	0,4	0,3	1,9	1,8	1,9
Rendement unitaire	(9,2)	(12,4)	(6,0)	(7,6)	(3,4)
PPSMO	(8,8)	(12,1)	(3,9)	(5,5)	(1,2)

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

- L'augmentation de 22,8 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur l'ensemble des principales autres lignes. La progression du trafic lié à la cabine Affaires ainsi que la hausse du trafic de correspondance au départ et à destination de l'Amérique du Sud via le Canada ont également joué un rôle dans l'augmentation.
- La détérioration de 3,4 % du rendement unitaire, qui rend compte de la concurrence au chapitre de la tarification, du fait du relèvement de la capacité relativement aux services vers les destinations d'agrément classiques. La croissance des flux de passagers issus des lignes internationales, à rendement moindre, a également comprimé le rendement unitaire. Cette baisse a été en partie contrebalancée par la croissance du rendement unitaire des lignes vers l'Amérique du Sud.

Hausse de 16 % des produits fret par rapport au premier trimestre de 2016

Au premier trimestre de 2017, les produits tirés du transport de fret se sont chiffrés à 134 M\$, en hausse de 18 M\$ (+ 16 %), par rapport au premier trimestre de 2016, du fait de l'amplification de 32,7 % du trafic, en partie compensée par le fléchissement de 12,6 % du rendement unitaire. Le trafic a crû sur tous les marchés. Le marché transpacifique a affiché une performance particulièrement solide, le trafic et le rendement unitaire ayant augmenté par rapport au trimestre correspondant de 2016.

Le tableau ci-après présente les produits fret par région au premier trimestre de 2017 par rapport au premier trimestre de 2016.

Produits fret (en millions de dollars canadiens)	Premier trimestre 2017	Premier trimestre 2016	Variation	Variation (en %)
Lignes intérieures	16 \$	14 \$	2 \$	17,6
Lignes transfrontalières	8	7	1	7,3
Lignes transatlantiques	46	47	(1)	(2,0)
Lignes transpacifiques	52	38	14	38,3
Autres	12	10	2	21,0
Réseau	134 \$	116 \$	18 \$	16,0

Hausse de 14 % des autres produits par rapport au premier trimestre de 2016

Les autres produits se sont chiffrés à 413 M\$ au premier trimestre de 2017, en hausse de 50 M\$ (+14 %), principalement en raison de l'augmentation des produits tirés de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, attribuable essentiellement à la croissance des volumes passagers.

Hausse de 0,4 % des CESMO par rapport au premier trimestre de 2016 et baisse de 6,0 % des CESMO ajustées par rapport au premier trimestre de 2016

Le tableau ci-après compare les CESMO et les CESMO ajustées d'Air Canada pour le premier trimestre de 2017 par rapport au premier trimestre de 2016.

(en cents par SMO)	Premiers trimestres		Variation	
	2017	2016	cents	%
Carburant avions	2,88	2,25	0,63	28,0
Charges liées aux transporteurs régionaux				
Carburant avions	0,42	0,32	0,10	31,3
Autres	2,34	2,55	(0,21)	(8,2)
Salaires	2,06	2,28	(0,22)	(9,6)
Charges sociales	0,75	0,79	(0,04)	(5,1)
Redevances aéroportuaires et de navigation	0,92	1,00	(0,08)	(8,0)
Maintenance avions	1,00	1,11	(0,11)	(9,9)
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	1,00	0,92	0,08	8,7
Frais de vente et de distribution	0,90	0,92	(0,02)	(2,2)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	1,12	1,17	(0,05)	(4,3)
Locations avions	0,53	0,56	(0,03)	(5,4)
Restauration et fournitures connexes	0,37	0,39	(0,02)	(5,1)
Communications et technologie de l'information	0,31	0,34	(0,03)	(8,8)
Éléments particuliers	0,13	-	0,13	100,0
Autres	1,41	1,48	(0,07)	(4,7)
CESMO	16,14	16,08	0,06	0,4
Retrancher :				
Charge de carburant avions ¹⁾ , coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et éléments particuliers	(4,54)	(3,74)	(0,80)	(21,4)
CESMO ajustées²⁾	11,60	12,34	(0,74)	(6,0)

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 16 % des charges d'exploitation par rapport au premier trimestre de 2016

Au premier trimestre de 2017, les charges d'exploitation se sont établies à 3 696 M\$, en hausse de 507 M\$ (+16 %) par rapport au premier trimestre de 2016. Cette augmentation est principalement le fait du relèvement de la capacité de 15,4 % et de la hausse des prix du carburant aviation (compte non tenu de l'incidence du change). Ces hausses ont été en partie contrebalancées par l'incidence favorable de l'appréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation libellées en devises (principalement le dollar américain) qui a comprimé les charges d'exploitation de 81 M\$ (dont une tranche de 29 M\$ se rapporte à la charge de carburant avions et un total de 52 M\$ a trait aux charges d'exploitation non liées au carburant).

Hausse de 48 % de la charge de carburant avions par rapport au premier trimestre de 2016

Pour le premier trimestre de 2017, la charge de carburant avions (notamment la charge de carburant liée aux activités des transporteurs régionaux) s'est élevée à 754 M\$, en hausse de 244 M\$ (+48 %) par rapport au premier trimestre de 2016. Cette hausse de la charge de carburant avions rend compte de l'augmentation du cours du carburant aviation (compte non tenu de l'incidence du change) responsable d'une hausse de 216 M\$ et de l'augmentation du volume de litres de carburant consommé, responsable d'une hausse de 63 M\$. Ces augmentations ont été en partie compensées par

l'incidence favorable du change de 29 M\$, des profits liés aux couvertures à l'égard du carburant de 4 M\$ et de la baisse des primes en trésorerie liées aux contrats dérivés de 2 M\$.

Hausse de 11 % des charges liées aux transporteurs régionaux par rapport au premier trimestre de 2016

Au premier trimestre de 2017, les charges liées aux transporteurs régionaux se sont établies à 632 M\$, en hausse de 63 M\$ (+11 %) par rapport au premier trimestre de 2016, en raison de la hausse des prix du carburant aviation de base en glissement annuel et de l'augmentation des vols par suite des initiatives d'accroissement des parcs aériens qu'exploitent Jazz, Sky Regional et Air Georgian sous la bannière Air Canada Express. Ces augmentations ont été en partie compensées par l'incidence de la baisse des tarifs en glissement annuel (aux termes de contrats d'achat de capacité) et, dans une moindre mesure, de l'incidence favorable du change.

Salaires et charges sociales de 644 M\$ au premier trimestre de 2017, en hausse de 36 M\$ (+6 %) par rapport au premier trimestre de 2016

Au premier trimestre de 2017, les salaires et charges sociales ont augmenté de 21 M\$ (+5 %) pour se chiffrer à 472 M\$ par rapport au premier trimestre de 2016. Cette augmentation traduit principalement la croissance du nombre d'employés équivalents temps plein (« ETP »), en regard de la période correspondante de 2016 au soutien de l'amplification de la capacité de la compagnie aérienne. Du fait du relèvement de 15,4 % de la capacité, le nombre moyen d'ETP a crû de 5,7 % d'un exercice à l'autre.

Au premier trimestre de 2017, les charges sociales se sont chiffrées à 172 M\$, en hausse de 15 M\$ (+10 %) par rapport au premier trimestre de 2016, en raison de l'incidence de la baisse des taux d'actualisation qui a accru le coût des services rendus au cours de l'exercice des régimes de retraite à prestations définies.

Hausse de 6 % des redevances aéroportuaires et de navigation par rapport au premier trimestre de 2016

Au premier trimestre de 2017, les redevances aéroportuaires et de navigation se sont chiffrées à 210 M\$, en hausse de 12 M\$ (+6 %) par rapport au premier trimestre de 2016, du fait surtout de l'affectation accrue de gros-porteurs et de l'accroissement des vols internationaux. L'augmentation a été en partie contrebalancée par l'incidence favorable des modalités d'une entente avec l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, entente qui permet à Air Canada d'accroître sa part des passagers en correspondance entre lignes internationales à l'aéroport international Toronto Pearson de façon plus rentable, par la réduction de 6 % du tarif de NAV Canada, qui a pris effet le 1^{er} septembre 2016 et par l'effet favorable du change.

Hausse de 3 % des charges de maintenance avions par rapport au premier trimestre de 2016

Au premier trimestre de 2017, les charges de maintenance avions se sont chiffrées à 228 M\$, en hausse de 7 M\$ (+3 %) par rapport au premier trimestre de 2016, du fait en grande partie de l'incidence de l'intégration d'appareils 777 et 787 de Boeing supplémentaires au parc aérien, appareils dont les moteurs font l'objet d'une facturation contractuelle selon les heures de vol, facteur en partie compensé par l'incidence favorable du change. La baisse des provisions liées à la maintenance relativement à l'expiration des contrats de location est principalement attribuable aux modalités plus favorables à l'égard des prolongations de contrats de location visant les appareils monocouloirs.

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

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres		Variation	
	2017	2016	\$	%
Entretien du matériel	195 \$	181 \$	14 \$	8
Provision liée à la maintenance ¹⁾	27	32	(5)	(16)
Autres	6	8	(2)	(25)
Total de la charge de maintenance avions	228 \$	221 \$	7 \$	3

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

Hausse de 25 % de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur par rapport au premier trimestre de 2016

Au premier trimestre de 2017, la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur s'est chiffrée à 228 M\$, en hausse de 46 M\$ (+25 %) par rapport au premier trimestre de 2016, en grande partie du fait de l'intégration d'appareils 787 et 777 de Boeing au parc aérien principal d'Air Canada et à l'augmentation des charges liées aux programmes de reconditionnement d'aéronefs de la compagnie aérienne.

Hausse de 13 % des frais de vente et de distribution par rapport au premier trimestre de 2016

Au premier trimestre de 2017, les frais de vente et de distribution se sont chiffrés à 205 M\$, en hausse de 23 M\$ (+13 %) par rapport au premier trimestre de 2016, en raison de la hausse du volume de vente de billets et de l'incidence des programmes d'incitation concurrentiels améliorés en regard du trimestre correspondant de 2016. La proportion supérieure de ventes par l'entremise des points de vente internationaux, qui se traduit habituellement par une hausse des frais d'opération, et une augmentation de la charge liée au traitement par carte de crédit (laquelle concordait avec la croissance des ventes et des produits) ont également contribué à la hausse des frais de vente et de distribution par rapport au premier trimestre de 2016.

Hausse de 11 % des coûts liés à la portion terrestre des forfaits par rapport au premier trimestre de 2016

Au premier trimestre de 2017, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada se sont chiffrés à 256 M\$ en hausse de 25 M\$ (+11 %) par rapport au premier trimestre de 2016, en raison de la hausse des volumes passagers en glissement annuel, facteur en partie contrebalancé par la baisse des coûts liés à la portion terrestre des forfaits (compte non tenu de l'incidence du change) et l'effet favorable du change.

Hausse de 9 % des coûts de location avions par rapport au premier trimestre de 2016

Au premier trimestre de 2017, les coûts de location avions se sont élevés à 122 M\$, en hausse de 10 M\$ (+9 %) par rapport au premier trimestre de 2016, en raison de l'augmentation du nombre d'avions loués, principalement des appareils 787 de Boeing, ainsi que du reclassement de certains contrats de location-financement en contrats de location simple, survenu au renouvellement des contrats. L'augmentation a été atténuée par l'effet favorable du change et l'incidence de la baisse des tarifs au renouvellement de certains contrats de location.

Éléments particuliers

Au premier trimestre de 2017, Air Canada a comptabilisé une provision de 30 M\$ au titre de l'amende imposée à nouveau par une décision de la Commission européenne relative aux enquêtes sur le fret. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 12 « Facteurs de risque » du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Hausse de 10 % des autres charges par rapport au premier trimestre de 2016

Au premier trimestre de 2017, les autres charges se sont chiffrées à 326 M\$, en hausse de 30 M\$ (+10 %) par rapport au premier trimestre de 2016, du fait essentiellement du relèvement de la capacité.

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

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres		Variation	
	2017	2016	\$	%
Services d'escale	68 \$	59 \$	9 \$	15
Frais d'équipages	44	40	4	10
Location et entretien d'immeubles	42	39	3	8
Frais et services divers	37	33	4	12
Autres frais résiduels	135	125	10	8
Total des autres charges	326 \$	296 \$	30 \$	10

Produits autres que d'exploitation de 17 M\$ au premier trimestre de 2017 par rapport à des charges autres que d'exploitation de 53 M\$ par rapport au premier trimestre de 2016

L'amélioration de 70 M\$ des produits autres que d'exploitation par rapport au premier trimestre de 2016 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- Le profit de change de 70 M\$ contre un profit de change de 50 M\$ au premier trimestre de 2016. Au premier trimestre de 2017, le profit de change lié à la dette à long terme libellée en dollars américains s'est établi à 54 M\$ et le profit à l'égard des dérivés de change s'est établi à 22 M\$. Le profit au premier trimestre de 2017 est également attribuable à l'appréciation du dollar canadien au 31 mars 2017 comparativement au 31 décembre 2016. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 31 mars 2017 était de 1,3299 \$ CA, tandis qu'il était de 1,3427 \$ CA le 31 décembre 2016.
- La baisse de 17 M\$ de la charge d'intérêts, du fait, en grande partie, de l'incidence de l'opération de refinancement de 1,25 G\$ réalisée en octobre 2016. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 9.8 du rapport de gestion de 2016 d'Air Canada pour un complément d'information.
- Le profit de 26 M\$ à la cession-bail de deux appareils 787-9 de Boeing.

5. PARC AÉRIEN

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

	Réel			Projeté			
	31 décembre 2016	Modifications apportées pour le premier trimestre de 2017	31 mars 2017	Modifications apportées pour le reste de 2017	31 décembre 2017	Modifications apportées pour 2018	31 décembre 2018
Parc aérien principal							
<u>Gros-porteurs</u>							
787-8 de Boeing	8	-	8	-	8	-	8
787-9 de Boeing	13	4	17	5	22	5	27
777-300ER de Boeing	19	-	19	-	19	-	19
777-200LR de Boeing	6	-	6	-	6	-	6
767-300ER de Boeing	14	(2)	12	(4)	8	(3)	5
A330-300 d'Airbus	8	-	8	-	8	-	8
<u>Appareils monocouloirs</u>							
737 MAX 8 de Boeing	-	-	-	2	2	16	18
A321 d'Airbus	15	-	15	-	15	-	15
A320 d'Airbus	42	-	42	-	42	-	42
A319 d'Airbus	18	-	18	-	18	(8)	10
190 d'Embraer	25	-	25	-	25	-	25
Total – parc aérien principal	168	2	170	3	173	10	183
Air Canada Rouge							
<u>Gros-porteur</u>							
767-300ER de Boeing	20	2	22	2	24	1	25
<u>Appareils monocouloirs</u>							
A321 d'Airbus	5	-	5	-	5	-	5
A319 d'Airbus	20	-	20	-	20	-	20
Total – Air Canada Rouge	45	2	47	2	49	1	50
Total gros-porteurs	88	4	92	3	95	3	98
Total appareils monocouloirs	125	-	125	2	127	8	135
Total parc aérien principal et Air Canada Rouge	213	4	217	5	222	11	233

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

En juin 2016, Air Canada et Bombardier Inc. (« Bombardier ») ont finalisé le contrat d'achat prévoyant la commande ferme de 45 appareils C Series CS300 de Bombardier et des options visant 30 appareils C Series CS300 supplémentaires. Les livraisons s'échelonnent de fin 2019 à 2022. Les 25 premiers appareils livrés devraient remplacer les appareils 190 d'Embraer du parc aérien principal actuel d'Air Canada alors que les autres appareils seront affectés au soutien de la croissance des points d'accès et du réseau de la compagnie aérienne.

Air Canada Express

Le tableau qui suit présente, au 31 mars 2017, le nombre d'appareils exploités pour le compte d'Air Canada par Jazz, Sky Regional et d'autres compagnies aériennes assurant des vols sous la bannière Air Canada Express, aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.

	Au 31 mars 2017			
	Jazz	Sky Regional	Autres	Total
175 d'Embraer	-	22	-	22
CRJ-100/200 de Bombardier	13	-	14	27
CRJ-705/900 de Bombardier	16	-	-	16
Dash 8-100 de Bombardier	16	-	-	16
Dash 8-300 de Bombardier	26	-	-	26
Dash 8-Q400 de Bombardier	44	-	-	44
Total – Air Canada Express	115	22	14	151

Le tableau qui suit présente le nombre d'appareils que, selon les prévisions, au 31 décembre 2017, 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 2017			
	Jazz	Sky Regional	Autres	Total
175 d'Embraer	-	25	-	25
CRJ-100/200 de Bombardier	10	-	14	24
CRJ-705/900 de Bombardier	21	-	-	21
Dash 8-100 de Bombardier	16	-	-	16
Dash 8-300 de Bombardier	26	-	-	26
Dash 8-Q400 de Bombardier	44	-	-	44
Total – Air Canada Express	117	25	14	156

Autres appareils exploités par des transporteurs aux termes de CAC

En outre, Air Georgian et EVAS exploitent au total 16 appareils Beech 1900 à 18 places pour le compte d'Air Canada aux termes de contrats d'achat de capacité conclus avec cette dernière.

6. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL

6.1. Situation financière

Le tableau ci-après présente l'état consolidé résumé de la situation financière d'Air Canada au 31 mars 2017 et au 31 décembre 2016.

(en millions de dollars canadiens)	31 mars 2017	31 décembre 2016	Variation (en \$)
Actif			
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	3 624 \$	2 979 \$	645 \$
Autres actifs courants	1 297	1 368	(71)
Actifs courants	4 921	4 347	574
Immobilisations corporelles	8 845	8 520	325
Actifs des régimes de retraite	1 007	1 153	(146)
Immobilisations incorporelles	312	315	(3)
Goodwill	311	311	-
Dépôts et autres actifs	468	468	-
Total de l'actif	15 864 \$	15 114 \$	750 \$
Passif			
Passifs courants	5 261 \$	4 424 \$	837 \$
Dette à long terme et contrats de location-financement	5 959	5 911	48
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	2 559	2 436	123
Provisions liées à la maintenance	961	922	39
Autres passifs non courants	199	202	(3)
Total du passif	14 939	13 895	1 044
Total des capitaux propres	925	1 219	(294)
Total du passif et des capitaux propres	15 864 \$	15 114 \$	750 \$

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

Au 31 mars 2017, les immobilisations corporelles se chiffraient à 8 845 M\$, soit 325 M\$ de plus qu'au 31 décembre 2016. L'augmentation des immobilisations corporelles résulte surtout des achats d'immobilisations corporelles de 922 M\$, en partie compensés par la vente de deux appareils 787 de Boeing dans le cadre d'opérations de cession-bail et l'effet de la dotation aux amortissements de 223 M\$. Au premier trimestre de 2017, les achats d'immobilisations corporelles comprenaient quatre appareils 787-9 de Boeing (dont deux ont été financés dans le cadre d'opérations de cession-bail), des acomptes sur les futures livraisons d'appareils ainsi que des charges de maintenance immobilisées.

Le montant net du passif à long terme au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel, qui se chiffre à 1 552 M\$ (et se compose du passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel de 2 559 M\$, déduction faite des actifs des régimes de 1 007 M\$), a crû de 269 M\$ depuis le 31 décembre 2016. L'augmentation s'explique surtout par l'incidence de la baisse de 20 points de base du taux d'actualisation employé pour évaluer les passifs, qui a donné lieu

à une perte nette de 203 M\$ à la réévaluation du passif au titre des avantages du personnel comptabilisée dans les autres éléments du résultat global.

6.2. Dette nette ajustée

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	31 mars 2017	31 décembre 2016	Variation (en \$)
Total de la dette à long terme et des contrats de location-financement	5 959 \$	5 911 \$	48 \$
Partie courante de la dette à long terme et des contrats de location-financement	825	707	118
Total de la dette à long terme et des contrats de location-financement, y compris la partie courante	6 784	6 618	166
Moins trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	(3 624)	(2 979)	(645)
Dette nette	3 160 \$	3 639 \$	(479) \$
Contrats de location simple immobilisés ¹⁾	3 542	3 451	91
Dette nette ajustée	6 702 \$	7 090 \$	(388) \$
BAIIALA (12 derniers mois)	2 650 \$	2 768 \$	(118) \$
Ratio dette nette ajustée-BAIIALA²⁾	2,5	2,6	(0,1)

1) La dette nette ajustée est une mesure financière complémentaire aux PCGR et un élément clé du capital géré par Air Canada et elle permet à la direction d'évaluer la dette nette de la Société. Air Canada inclut les contrats de location simple immobilisés, car c'est là un moyen courant dans le secteur d'attribuer une valeur aux obligations au titre de contrats de location simple. La pratique courante dans le secteur consiste à multiplier par 7 les frais annualisés de location d'appareils. Cette définition du contrat de location simple immobilisé est propre à Air Canada et pourrait ne pas être comparable à des mesures analogues présentées par d'autres sociétés ouvertes. Les loyers d'avions (compte tenu des coûts de location avions liés aux activités des transporteurs régionaux) se sont élevés à 506 M\$ pour la période de 12 mois close le 31 mars 2017 et à 493 M\$ pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2016.

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

Au 31 mars 2017, le total de la dette à long terme et des contrats de location-financement (y compris la partie courante) s'est chiffré à 6 784 M\$, en hausse de 166 M\$ par rapport au 31 décembre 2016. Au premier trimestre de 2017, les nouveaux emprunts de 371 M\$ ont été en partie compensés par les remboursements de 152 M\$ sur la dette et l'incidence favorable de 54 M\$ de l'appréciation du dollar canadien au 31 mars 2017 en regard du 31 décembre 2016 à l'égard de la dette libellée en devises (principalement en dollars américains) d'Air Canada.

Au 31 mars 2017, la dette nette ajustée s'est établie à 6 702 M\$, en baisse de 388 M\$ par rapport au 31 décembre 2016, du fait de l'incidence de l'augmentation des soldes de trésorerie et de placements à court terme en partie contrebalancée par l'effet de la hausse des soldes de dette à long terme et de contrats de location-financement et de l'accroissement du solde des contrats de location simple immobilisés.

Au 31 mars 2017, le ratio dette nette ajustée-BAIIALA s'est établi à 2,5, contre 2,6 au 31 décembre 2016.

Au 31 mars 2017, le coût moyen pondéré du capital (« CMPC ») d'Air Canada avant impôts s'établissait à environ 7,8 % (contre environ 9,0 % au 31 mars 2016). Le CMPC est une mesure établie par la direction, qui correspond au coût du capital, estimé à 20,7 %, et au coût moyen des emprunts et des contrats de location-financement, estimé à 4,57 % (en regard d'un coût du capital estimatif de 23,6 % et d'un coût moyen des emprunts et des contrats de location-financement estimatif de 5,25 % au 31 mars 2016).

6.3. Fonds de roulement

Le tableau ci-après fournit un complément d'information sur les soldes de fonds de roulement d'Air Canada au 31 mars 2017 et au 31 décembre 2016.

(en millions de dollars canadiens)	31 mars 2017	31 décembre 2016	Variation (en \$)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	3 624 \$	2 979 \$	645 \$
Créances clients	785	707	78
Autres actifs courants	512	661	(149)
Total des actifs courants	4 921 \$	4 347 \$	574 \$
Dettes fournisseurs et charges à payer	1 753	1 644	109
Produits passages perçus d'avance	2 683	2 073	610
Partie courante de la dette à long terme et contrats de location-financement	825	707	118
Total des passifs courants	5 261 \$	4 424 \$	837 \$
Fonds de roulement, montant net	(340) \$	(77) \$	(263) \$

Le montant négatif net du fonds de roulement de 340 M\$ au 31 mars 2017 représente une diminution de 263 M\$ par rapport au 31 décembre 2016. Cette baisse du fonds de roulement net est largement attribuable aux dépenses d'investissement de 926 M\$, qui ont donné lieu à des sorties de trésorerie nettes de 186 M\$ (déduction faite du montant du financement prélevé ou du produit tiré d'opérations de cession-bail liés à la livraison de quatre appareils 787 de Boeing). Comme prévu, la majeure partie des soldes du fonds de roulement ont crû au premier trimestre de 2017 du fait de l'accroissement saisonnier des produits passages perçus d'avance et des niveaux d'activité à l'orée des deuxième et troisième trimestres.

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		
	2017	2016	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	1 027 \$	974 \$	53 \$
Produits des emprunts	371	616	(245)
Réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement	(152)	(230)	78
Actions rachetées aux fins d'annulation	(33)	(34)	1
Distributions liées aux entités ad hoc au titre de la location d'appareils	-	(32)	32
Émission d'actions	1	-	1
Frais de financement	(3)	(1)	(2)
Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement	184 \$	319 \$	(135) \$
Placements à court terme	(162)	36	(198)
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(926)	(1 116)	190
Produit de la vente d'actifs	1	144	(143)
Produit tiré de la cession-bail d'actifs	369	-	369
Autres	(6)	-	(6)
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'investissement	(724) \$	(936) \$	212 \$
Incidence des variations du taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(4) \$	(21) \$	17 \$
Augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	483 \$	336 \$	147 \$

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		
	2017	2016	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	1 027 \$	974 \$	53 \$
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles, déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail	(557)	(1 116)	559
Flux de trésorerie disponibles¹⁾	470 \$	(142) \$	612 \$

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

Flux de trésorerie disponibles

Au premier trimestre de 2017, les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation se sont établis à 1 027 M\$, en progression de 53 M\$ en regard du trimestre correspondant de 2016. L'augmentation des flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation est principalement attribuable à l'incidence de la hausse des entrées de trésorerie nettes liées au fonds de roulement et à l'effet de la baisse des cotisations de retraite au titre des services passés, facteurs en partie contrebalancés par le fléchissement des résultats d'exploitation. La hausse des entrées de trésorerie liées au fonds de roulement s'explique principalement par l'incidence de l'accroissement des produits passagers perçus d'avance. Au premier trimestre de 2017, les flux de trésorerie disponibles se sont établis à 470 M\$, en hausse de 612 M\$ par rapport au premier trimestre de 2016 du fait de la baisse des dépenses d'investissement nettes d'un exercice à l'autre et de l'incidence de l'augmentation des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation en regard du trimestre correspondant de 2016.

Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement

Le produit des emprunts s'est établi à 371 M\$ au premier trimestre de 2017 et la réduction de la dette à long terme et des obligations au titre de contrats de location-financement s'est chiffrée à 152 M\$. Se reporter aux rubriques 6.1, *Situation financière*, et 6.2, *Dette nette ajustée*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

6.5. Dépenses d'investissement et contrats de financement connexes

Appareils 787 de Boeing

Air Canada a en cours des engagements auprès de The Boeing Company (« Boeing ») visant l'acquisition de 12 appareils 787 de Boeing (dont cinq restent à livrer en 2017, cinq en 2018 et deux en 2019). Air Canada détient également des options d'achat visant 13 appareils 787 de Boeing (qui permettent à Air Canada d'acheter du matériel volant à des modalités déterminées au préalable en ce qui a trait aux prix et aux livraisons) ainsi que des droits d'achat visant 10 appareils 787 de Boeing (qui permettent à Air Canada d'acheter du matériel volant aux prix alors en vigueur).

Sous réserve de certaines conditions, Air Canada dispose de divers engagements de financement ou de cession-bail portant sur au plus neuf des 12 appareils 787 de Boeing faisant encore l'objet de commandes fermes, dont voici le résumé :

- En ce qui concerne sept appareils 787 de Boeing dont la livraison est prévue d'ici 2019, les modalités de financement visent 80 % du prix à la livraison et l'emprunt est remboursable par versements répartis de façon linéaire sur 12 ans.
- Dans le cas de deux appareils 787 de Boeing, des opérations de cession-bail ont été conclues avec des tierces parties et la livraison est prévue au deuxième trimestre de 2017.

Appareils 737 de Boeing

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

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

Au premier trimestre de 2017, Air Canada a choisi de substituer 16 appareils Boeing 737 MAX 9 par 16 appareils Boeing 737 MAX 8. Ainsi, la commande ferme visant les appareils 737 MAX comprend 49 appareils Boeing 737 MAX 8 et 12 appareils Boeing 737 MAX 9.

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

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

Appareils C Series CS300 de Bombardier

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

Engagements d'immobilisations

Comme il est indiqué dans le tableau ci-après, le coût global estimatif des futurs appareils 787 et 737 MAX de Boeing ainsi que C Series CS300 de Bombardier en commande ferme et des autres immobilisations faisant l'objet d'un engagement était, au 31 mars 2017, d'environ 7 559 M\$.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2017	2018	2019	2020	2021	Par la suite	Total
Dépenses projetées et faisant l'objet d'un engagement	1 324 \$	1 771 \$	1 394 \$	1 425 \$	1 048 \$	597 \$	7 559 \$
Dépenses projetées, planifiées, mais ne faisant pas l'objet d'un engagement	133	249	408	375	439	non disponible	non disponible
Activités de maintenance immobilisées projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement ¹⁾	99	121	113	116	120	non disponible	non disponible
Total des dépenses projetées²⁾	1 556 \$	2 141 \$	1 915 \$	1 916 \$	1 607 \$	non disponible	non disponible

1) Les montants au titre des activités de maintenance immobilisées futures pour 2020 et 2021 et par la suite ne sont pas encore déterminables; toutefois, ils sont estimés à 116 M\$ pour 2020 et à 120 M\$ pour 2021.

2) Les montants en dollars américains ont été convertis au cours du change de clôture en vigueur le 31 mars 2017, soit 1 \$ US pour 1,3299 \$ 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 2017.

6.6. Obligations de capitalisation des régimes de retraite

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

Au 31 mars 2017, compte tenu de l'incidence des outils de gestion du risque lié aux instruments financiers, une tranche approximative de 75 % des passifs au titre des régimes de retraite d'Air Canada était assortie de produits de placement à revenu fixe afin d'atténuer une tranche significative du risque de taux d'intérêt (taux d'actualisation). Air Canada pourrait continuer à augmenter la proportion de produits de placement à revenu fixe assortis aux passifs au titre des régimes de retraite, sous réserve de la conjoncture du marché favorable.

Il y a lieu de se reporter à la rubrique 9.7 du rapport de gestion de 2016 d'Air Canada pour un complément d'information sur les obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada.

6.7. Obligations contractuelles

Le tableau ci-après présente les obligations contractuelles d'Air Canada au 31 mars 2017, y compris celles liées au paiement d'intérêts et de capital à l'égard de la dette à long terme, des contrats de location-financement, des contrats de location simple et des dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2017	2018	2019	2020	2021	Par la suite	Total
<i>Capital</i>							
Obligations liées à la dette à long terme	577 \$	652 \$	534 \$	541 \$	888 \$	3 432 \$	6 624 \$
Obligations liées aux contrats de location-financement	31	49	46	49	17	71	263
Total des obligations liées au capital	608 \$	701 \$	580 \$	590 \$	905 \$	3 503 \$	6 887 \$
<i>Intérêts</i>							
Obligations liées à la dette à long terme	204 \$	230	214	185	140	364	1 337
Obligations liées aux contrats de location-financement	17	19	14	10	6	18	84
Total des obligations liées aux intérêts	221 \$	249 \$	228 \$	195 \$	146 \$	382 \$	1 421 \$
Total des obligations liées à la dette à long terme et aux contrats de location-financement	829 \$	950 \$	808 \$	785 \$	1 051 \$	3 885 \$	8 308 \$
Obligations liées aux contrats de location simple	452 \$	553 \$	464 \$	342 \$	245 \$	761 \$	2 817 \$
Dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements	1 324 \$	1 771 \$	1 394 \$	1 425 \$	1 048 \$	597 \$	7 559 \$
Total des obligations contractuelles ¹⁾	2 605 \$	3 274 \$	2 666 \$	2 552 \$	2 344 \$	5 243 \$	18 684 \$

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 2017	31 décembre 2016
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable	88 533 320	86 657 994
Actions à droit de vote	182 511 144	186 554 808
Total des actions émises et en circulation	271 044 464	273 212 802
Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises		
Options sur actions	8 757 600	8 985 958
Total des actions pouvant être émises	8 757 600	8 985 958
Total des actions en circulation et pouvant être émises	279 802 064	282 198 760

Offre publique de rachat

En mai 2016, Air Canada a reçu l'approbation de la Bourse de Toronto et a lancé une offre publique de rachat dans le cours normal des activités autorisant l'achat, entre le 30 mai 2016 et le 29 mai 2017, d'au plus 22 785 511 actions de catégorie A et de catégorie B (collectivement, les « actions »), soit 10 % du flottant au 16 mai 2016.

Au premier trimestre de 2017, Air Canada a acheté, aux fins d'annulation, 2 397 200 actions à un prix moyen de 13,62 \$ l'action pour une contrepartie totale de 33 M\$. Au 31 mars 2017, 15 935 911 actions au total demeuraient susceptibles de rachat dans le cadre de l'offre publique de rachat dans le cours normal des activités qui est en cours.

7. RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	2015			2016				2017
	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1
Produits passages	3 082 \$	3 716 \$	2 836 \$	2 864 \$	3 143 \$	4 106 \$	3 035 \$	3 095 \$
Produits fret	123	119	135	116	111	130	155	134
Autres	209	188	211	363	204	215	235	413
Produits d'exploitation	3 414	4 023	3 182	3 343	3 458	4 451	3 425	3 642
Carburant avions	648	697	527	446	527	708	598	659
Charges liées aux transporteurs régionaux								
Carburant avions	97	95	81	64	77	96	90	95
Autres	497	489	468	505	501	543	532	537
Salaires et charges sociales	568	598	590	608	611	658	633	644
Redevances aéroportuaires et de navigation	201	223	193	198	211	247	203	210
Maintenance avions	195	198	210	221	243	230	200	228
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	177	165	160	182	202	220	212	228
Frais de vente et de distribution	152	157	145	182	170	179	172	205
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	84	63	87	231	85	72	101	256
Location avions	84	89	98	112	112	118	120	122
Restauration et fournitures connexes	80	91	81	77	86	104	82	85
Communications et TI	52	52	50	67	59	56	60	71
Éléments particuliers	(23)	-	31	-	-	-	91	30
Autres	279	291	303	296	297	324	313	326
Charges d'exploitation	3 091	3 208	3 024	3 189	3 181	3 555	3 407	3 696
Bénéfice (perte) d'exploitation	323	815	158	154	277	896	18	(54)
Profit (perte) de change	56	(251)	(159)	50	(17)	(42)	(29)	70
Produit d'intérêts	12	12	13	10	13	12	13	12
Charge d'intérêts	(94)	(106)	(99)	(96)	(98)	(97)	(83)	(79)
Intérêts incorporés	21	20	20	23	15	12	8	9
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(25)	(28)	(27)	(18)	(17)	(17)	(24)	(16)
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	5	(20)	(3)	(10)	(1)	6	9	-
Profit à la cession-bail d'actifs	-	-	-	-	19	-	-	26
Perte aux règlements de dettes	-	-	(13)	(6)	(1)	-	(82)	-
Autres	(2)	(5)	(6)	(6)	(4)	(2)	(8)	(5)
Total des produits (charges) autres que d'exploitation	(27)	(378)	(274)	(53)	(91)	(128)	(196)	17
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	296 \$	437 \$	(116) \$	101 \$	186 \$	768 \$	(178) \$	(37) \$
Impôts sur le résultat	-	-	-	-	-	-	(1)	-
Bénéfice net (perte nette)	296 \$	437 \$	(116) \$	101 \$	186 \$	768 \$	(179) \$	(37) \$
Résultat par action – dilué	1,00 \$	1,48 \$	(0,41) \$	0,35 \$	0,66 \$	2,74 \$	(0,66) \$	(0,14) \$
BAIIALA¹⁾	568 \$	1 076 \$	456 \$	460 \$	605 \$	1 248 \$	455 \$	342 \$
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée)¹⁾	250 \$	734 \$	116 \$	85 \$	203 \$	821 \$	38 \$	(87) \$
Résultat ajusté par action – dilué¹⁾	0,85 \$	2,50 \$	0,40 \$	0,30 \$	0,72 \$	2,93 \$	0,14 \$	(0,32) \$

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

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

Réseau	2015			2016				2017
	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1
PPSMO (en cents)	15,0	15,5	14,7	14,1	13,8	14,2	13,5	13,2
CESMO (en cents)	15,4	13,6	16,0	16,1	14,2	12,5	15,4	16,1
CESMO ajustées (en cents) ¹⁾	11,3	10,0	12,2	12,3	11,2	9,4	11,4	11,6
Coût économique du litre de carburant (en cents) ²⁾	66,9	61,4	58,6	48,1	52,2	55,2	59,4	63,2

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

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

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

Réseau	2015			2016				2017
	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1
PMP (en millions)	16 845	20 462	15 301	16 092	18 418	24 328	17 643	18 341
SMO (en millions)	20 132	23 535	18 869	19 833	22 344	28 458	22 091	22 894
Coefficient d'occupation (en %)	83,7 %	86,9 %	81,1 %	81,1 %	82,4 %	85,5 %	79,9 %	80,1 %

Lignes intérieures

PMP (en millions)	4 525	5 606	4 291	3 960	4 717	6 068	4 534	4 101
SMO (en millions)	5 433	6 649	5 222	4 952	5 678	7 066	5 510	5 108
Coefficient d'occupation (en %)	83,3 %	84,3 %	82,2 %	80,0 %	83,1 %	85,9 %	82,3 %	80,3 %

Lignes transfrontalières

PMP (en millions)	2 804	2 992	2 768	3 376	3 107	3 613	3 182	3 782
SMO (en millions)	3 384	3 539	3 493	4 278	3 799	4 223	3 985	4 687
Coefficient d'occupation (en %)	82,9 %	84,5 %	79,2 %	78,9 %	81,8 %	85,6 %	79,9 %	80,7 %

Lignes transatlantiques

PMP (en millions)	4 864	6 792	3 719	3 401	5 394	8 270	4 437	3 891
SMO (en millions)	5 839	7 640	4 755	4 383	6 805	9 785	5 778	5 248
Coefficient d'occupation (en %)	83,3 %	88,9 %	78,2 %	77,6 %	79,3 %	84,5 %	76,8 %	74,1 %

Lignes transpacifiques

PMP (en millions)	3 432	3 877	3 202	3 218	3 902	5 002	3 959	3 943
SMO (en millions)	4 000	4 318	3 773	3 732	4 496	5 821	4 977	4 862
Coefficient d'occupation (en %)	85,8 %	89,8 %	84,9 %	86,2 %	86,8 %	85,9 %	79,6 %	81,1 %

Autres lignes

PMP (en millions)	1 220	1 195	1 322	2 137	1 298	1 375	1 531	2 624
SMO (en millions)	1 476	1 389	1 626	2 488	1 566	1 563	1 841	2 989
Coefficient d'occupation (en %)	82,6 %	86,0 %	81,3 %	85,8 %	82,9 %	87,9 %	83,1 %	87,8 %

8. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE

Les instruments financiers d'Air Canada et ses pratiques en matière de gestion du risque sont résumés à la rubrique 12 du rapport de gestion de 2016 d'Air Canada et ils n'ont fait l'objet d'aucune modification significative depuis lors. Il y a lieu de se reporter à la note 8 des états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires d'Air Canada pour le premier trimestre de 2017 pour un complément d'information sur les instruments financiers de la Société ainsi que sur ses pratiques en matière de gestion du risque.

9. MÉTHODES COMPTABLES

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

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

10. ARRANGEMENTS HORS BILAN

L'information sur les arrangements hors bilan d'Air Canada est présentée à la rubrique 15, *Arrangements hors bilan*, du rapport de gestion de 2016 d'Air Canada. Les arrangements hors bilan n'ont fait l'objet d'aucune modification significative depuis lors.

11. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Au 31 mars 2017, Air Canada n'était partie à aucune transaction entre parties liées selon la définition qu'en donne le *Manuel de CPA Canada*, sauf celles visant des membres clés de la haute direction dans le cadre normal de leurs contrats de travail ou conventions d'administrateur.

12. FACTEURS DE RISQUE

Pour obtenir une description des facteurs de risque visant Air Canada, il y a lieu de se reporter à la rubrique 17, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2016 d'Air Canada, compte tenu de la mise à jour qui suit visant la sous-rubrique *Enquêtes sur le fret des autorités en matière de concurrence* :

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

13. CONTRÔLES ET PROCÉDURES

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

La Société s'est dotée des contrôles et procédures de communication de l'information visant à fournir une assurance raisonnable que toute l'information pertinente est dûment présentée au président et

chef de la direction (le « chef de la direction »), à son vice-président général et chef des Affaires financières (le « chef des Affaires financières ») et à son Comité sur la politique d'information financière pour que des décisions appropriées et rapides puissent être prises relativement à l'information à rendre publique.

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

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

Dans les documents déposés par la Société pour le premier trimestre de 2017, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société ont attesté, conformément au *Règlement 52-109*, de l'adéquation de l'information financière communiquée, de la conception des contrôles et procédures de communication de l'information financière de la Société et de la conception des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

Le Comité de vérification, des finances et du risque de la Société a examiné le présent rapport de gestion ainsi que les états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires, 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 2017, aucune modification au contrôle interne à l'égard de l'information financière de la Société n'a eu, ou n'est raisonnablement réputée avoir eu, une incidence significative sur celui-ci.

14. MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR

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

BAIIALA

Le BAIIALA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et location d'avions) est couramment utilisé dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert afin d'avoir un aperçu des résultats d'exploitation avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et location d'avions, étant donné que ces coûts peuvent varier sensiblement d'une compagnie aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance son matériel volant et ses autres actifs. Air Canada retranche les éléments particuliers du BAIIALA car ces éléments fausseraient l'analyse de certaines tendances commerciales et rendraient toute analyse comparative en regard d'autres compagnies aériennes moins pertinente.

Le BAIIALA est rapproché du bénéfice d'exploitation (de la perte d'exploitation) comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres		
	2017	2016	Variation (\$)
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	(54) \$	154 \$	(208) \$
Rajouter (selon le compte consolidé de résultat d'Air Canada) :			
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	228	182	46
Location avions	122	112	10
Rajouter (compris dans les charges liées aux transporteurs régionaux)			
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	6	5	1
Location avions	10	7	3
BAIIALA (compte tenu des éléments particuliers)	312 \$	460 \$	(148) \$
Exclure l'incidence des éléments particuliers	30	-	30
BAIIALA (compte non tenu des éléments particuliers)	342 \$	460 \$	(118) \$

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

Le ratio dette nette ajustée-BAIIALA des 12 derniers mois (également désigné « ratio de levier financier » dans le présent rapport de gestion) est couramment utilisé dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert pour évaluer le levier financier. Le ratio de levier financier correspond à la dette nette ajustée divisée par le BAIIALA des 12 derniers mois. Se reporter à la rubrique 6.2, *Dette nette ajustée*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure financière hors PCGR et la mesure conforme aux PCGR la plus proche. Comme il est mentionné plus haut, Air Canada retranche les éléments particuliers des résultats relatifs au BAIIALA (qui sont utilisés pour déterminer le ratio de levier financier) car ces éléments fausseraient l'analyse de certaines tendances commerciales et rendraient toute analyse comparative en regard d'autres compagnies aériennes moins pertinente.

Flux de trésorerie disponibles

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

CESMO ajustées

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

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

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

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Premiers trimestres		
	2017	2016	Variation (\$)
Charges d'exploitation selon les PCGR	3 696 \$	3 189 \$	507 \$
Compte tenu des éléments suivants :			
Carburant avions (selon le compte consolidé de résultat d'Air Canada)	(659)	(446)	(213)
Carburant avions (compris dans les charges liées aux transporteurs régionaux)	(95)	(64)	(31)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	(256)	(231)	(25)
Éléments particuliers	(30)	-	(30)
Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus	2 656 \$	2 448 \$	208 \$
SMO (en millions)	22 894	19 833	15,4
CESMO ajustées (en cents)	11,60 ¢	12,34 ¢	(6,0) %

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, du profit à la cession-bail d'actifs, de la perte au règlement de dettes ainsi que des éléments particuliers, car ces éléments risquent de fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et de rendre moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres compagnies aériennes. Air Canada recourt au bénéfice net ajusté également pour établir le rendement du capital investi, mesure décrite ci-après.

(en millions de dollars canadiens, sauf les données par action)	Premiers trimestres		
	2017	2016	Variation (\$)
Bénéfice net (perte nette) attribuable aux actionnaires d'Air Canada	(37) \$	101 \$	(138) \$
Compte tenu des éléments suivants :			
Éléments particuliers	30	-	30
Profit de change	(70)	(50)	(20)
Coût financier net au titre des avantages du personnel	16	18	(2)
Perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	-	10	(10)
Profit à la cession-bail d'actifs	(26)	-	(26)
Perte aux règlements de dettes	-	6	(6)
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée)	(87) \$	85 \$	(172) \$
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé dans le calcul du résultat dilué par action (en millions)	273	287	(14)
Résultat ajusté par action – dilué	(0,32) \$	0,30 \$	(0,62) \$

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	
	2017	2016
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – de base	273	282
Effet dilutif	6	5
Retrancher l'effet antidilutif	(6)	-
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – dilué	273	287

Rendement du capital investi

Air Canada se sert du rendement du capital investi afin d'évaluer la rentabilité du capital qu'elle utilise. Le rendement se fonde sur le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée), à l'exclusion des charges d'intérêts et des intérêts implicites aux termes des contrats de location simple. Le capital investi comprend i) la moyenne de l'actif total en glissement annuel (compte non tenu des actifs des régimes de retraite), déduction faite de la moyenne des passifs d'exploitation ne portant pas intérêt en glissement annuel et ii) la valeur des contrats de location simple immobilisés (calculée en multipliant par sept les coûts de location avions annualisés).

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Périodes de 12 mois closes les		
	31 mars 2017	31 mars 2016	Variation (\$)
Bénéfice net pour la période attribuable aux actionnaires d'Air Canada	738 \$	714 \$	24 \$
Retrancher :			
Éléments particuliers ¹⁾	121	8	113
Pertes de valeur	-	14	(14)
Perte de change	18	304	(286)
Coût financier net au titre des avantages du personnel	74	98	(24)
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(14)	28	(42)
Profit à la cession-bail d'actifs ²⁾	(45)	-	(45)
Perte au règlement de dette ³⁾	83	19	64
Bénéfice net ajusté	975 \$	1 185 \$	(210) \$
Compte tenu des éléments suivants :			
Charge d'intérêts ⁴⁾	357	395	(38)
Intérêts implicites sur les contrats de location simple ⁵⁾	248	196	52
Bénéfice ajusté avant les intérêts	1 580 \$	1 776 \$	(196) \$
Capital investi :			
Fonds de roulement, à l'exclusion de la partie courante de la dette à long terme et des contrats de location-financement	343	331	12
Actifs à long terme, compte non tenu des actifs des régimes de retraite	9 380	8 130	1 250
Provisions liées à la maintenance	(892)	(836)	(56)
Autres passifs d'exploitation à long terme	(168)	(223)	55
Contrats de location simple immobilisés ⁶⁾	3 542	2 807	735
Capital investi	12 205 \$	10 209 \$	1 996 \$
Rendement du capital investi (en %)	12,9 %	17,4 %	(4,5) pts

1) Les éléments particuliers pour la période de 12 mois close le 31 mars 2017 comprenaient les éléments suivants : une provision de 30 M\$ au titre des enquêtes sur le fret et un coût des services passés de 91 M\$ au titre des augmentations estimées du coût des prestations de retraite pour les membres de l'Association des pilotes d'Air Canada. Les éléments particuliers pour la période de 12 mois close le 31 mars 2016 comprenaient les éléments suivants : des paiements ponctuels de 26 M\$ liés aux conventions collectives qu'Air Canada a conclues avec le SCFP, des paiements ponctuels de 36 M\$ liés à la convention collective qu'Air Canada a conclue avec l'AIMTA, le recouvrement d'un montant de 30 M\$ versé antérieurement dans le cadre des enquêtes sur le fret et la comptabilisation d'ajustements favorables de 23 M\$ relativement à la charge d'impôts.

2) Pour la période de 12 mois close le 31 mars 2017, Air Canada a inscrit un profit de 45 M\$ à la cession-bail de quatre appareils 787 de Boeing.

3) Pour la période de 12 mois close le 31 mars 2017, la perte au règlement de dettes s'est chiffrée à 83 M\$, dont une tranche de 82 M\$ avait trait à l'opération de refinancement de 1,25 G\$ et une tranche de 1 M\$ avait trait au remboursement anticipé lié à la sortie d'appareils 190 d'Embraer.

4) La charge d'intérêts ne tient pas compte de la perte au règlement de dettes relative à l'opération de refinancement de 1,25 G\$ et à la sortie d'appareils 190 d'Embraer.

5) Les intérêts implicites sur les contrats de location simple correspondent à 7,0 % du septuple des coûts de location avions des 12 derniers mois. La valeur de 7,0 % est approximative et ne correspond pas nécessairement aux intérêts implicites sur les contrats de location simple réels pour quelque période que ce soit.

6) Les contrats de location simple immobilisés sont calculés en multipliant par 7 les coûts de location avions des 12 derniers mois. Les coûts de location avions totalisaient 506 M\$ pour la période de 12 mois close le 31 mars 2017 et 401 M\$ pour la période de 12 mois close le 31 mars 2016 (compte tenu des coûts de location avions liés aux activités des transporteurs régionaux).

15. GLOSSAIRE

Air Georgian – Air Georgian Limited.

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

BIIIALA – Bénéfice avant les intérêts, les impôts, la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et la location d'avions. Cette unité de mesure financière n'est pas reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 14, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard. Air Canada retranche les éléments particuliers du calcul du BIIIALA.

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, du profit à la cession-bail d'actifs, de la perte au règlement de dettes ainsi que des éléments particuliers. Se reporter à la rubrique 14, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Boeing – The Boeing Company.

Bombardier – Bombardier Inc.

CESMO – Charges d'exploitation par SMO.

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

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

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

Éléments particuliers – Éléments qui, de l'avis de la direction, doivent être présentés séparément en raison de leur importance relative dans les états financiers en vue de permettre aux lecteurs de mieux comprendre la performance financière de la Société.

EVAS – Exploits Valley Air Services Ltd.

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

Jazz – Jazz Aviation S.E.C.

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

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

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

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

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

Produits passages et fret transatlantiques – Produits tirés de vols transatlantiques dont les points d'origine et de destination se trouvent surtout en Europe, en Inde, aux Émirats arabes unis et au Maroc.

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

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

Passagers payants transportés – Renvoie à la définition établie par l'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 à cet égard.

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

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

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

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

Sky Regional – Sky Regional Airlines Inc.