



2018

Rapport de gestion

Le 15 février 2019



AIR CANADA

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

TABLE DES MATIÈRES

1. Points saillants	1
2. Introduction et principales hypothèses	3
3. À propos d’Air Canada.....	5
4. Stratégie	6
5. Aperçu général	18
6. Résultats des activités – comparaison des exercices 2018 et 2017.....	20
7. Résultats des activités – comparaison des quatrièmes trimestres de 2018 et de 2017	30
8. Parc aérien	43
9. Gestion financière et gestion du capital	46
9.1. Liquidité.....	46
9.2. Situation financière	46
9.3. Dette nette ajustée.....	48
9.4. Fonds de roulement.....	49
9.5. Flux de trésorerie consolidés	50
9.6. Dépenses d’investissement et contrats de financement connexes.....	51
9.7. Obligations de capitalisation des régimes de retraite.....	53
9.8. Obligations contractuelles	54
9.9. Capital social.....	55
10. Résultats financiers trimestriels	56
11. Principales informations annuelles	59
12. Instruments financiers et gestion du risque.....	60
13. Jugements et estimations comptables critiques	63
14. Méthodes comptables	67
15. Arrangements hors bilan.....	71
16. Transactions entre parties liées	71
17. Sensibilité des résultats.....	72
18. Facteurs de risque	73
19. Contrôles et procédures.....	87
20. Mesures financières hors PCGR.....	88
21. Glossaire	95

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)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2018	2017 ¹⁾	Variation (\$)	2018	2017 ¹⁾	Variation (\$)
Mesures de performance financière						
Produits d'exploitation	4 246	3 820	426	18 065	16 252	1 813
Bénéfice d'exploitation	122	133	(11)	1 174	1 371	(197)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	(216)	20	(236)	405	1 286	(881)
Bénéfice net (perte nette)	(231)	8	(239)	167	2 029	(1 862)
Résultat avant impôts ajusté ²⁾	68	77	(9)	952	1 165	(213)
Bénéfice net ajusté ²⁾	54	60	(6)	677	1 145	(468)
Marge d'exploitation (en %)	2,9 %	3,5 %	(0,6) pt	6,5 %	8,4 %	(1,9) pt
BAIIALA (compte non tenu des éléments particuliers) ²⁾	543	521	22	2 851	2 928	(77)
Marge BAIIALA (compte non tenu des éléments particuliers) (en %) ²⁾	12,8 %	13,6 %	(0,8) pt	15,8 %	18,0 %	(2,2) pt
Liquidités non soumises à restrictions ³⁾	5 725	4 181	1 544	5 725	4 181	1 544
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	360	389	(29)	2 695	2 738	(43)
Flux de trésorerie disponibles ²⁾	141	(43)	184	791	1 056	(265)
Dettes nettes ajustées ²⁾	5 858	6 116	(258)	5 858	6 116	(258)
Rendement du capital investi (en %) ²⁾	12,6 %	15,3 %	(2,7) pt	12,6 %	15,3 %	(2,7) pt
Ratio de levier financier ²⁾	2,1	2,1	-	2,1	2,1	-
Résultat par action – dilué	(0,85) \$	0,02 \$	(0,87) \$	0,60 \$	7,31 \$	(6,71) \$
Résultat ajusté par action – dilué ²⁾	0,20 \$	0,22 \$	(0,02) \$	2,45 \$	4,11 \$	(1,66) \$
Statistiques d'exploitation⁴⁾						
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	20 801	19 396	7,2	92 360	85 137	8,5
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	25 598	24 191	5,8	110 866	103 492	7,1
Coefficient d'occupation (en %)	81,3 %	80,2 %	1,1 pt	83,3 %	82,3 %	1,0 pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	18,2	17,6	3,8	17,6	17,1	2,5
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	14,8	14,1	5,2	14,6	14,1	3,8
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	16,6	15,8	5,1	16,3	15,7	3,8
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	16,1	15,2	5,7	15,2	14,4	6,0
CESMO ajustées (en cents) ²⁾	11,4	11,3	0,5	10,6	10,6	0,3
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) ⁵⁾	30,5	28,3	7,6	29,9	27,8	7,4
Avions composant le parc en exploitation à la clôture de la période	400	395	1,3	400	395	1,3
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)	9,7	9,7	(0,1)	10,4	10,4	0,1
Sièges routés (en milliers)	15 185	14 522	4,6	63 800	60 820	4,9
Mouvements des appareils (en milliers)	137,7	138,4	(0,5)	578,9	569,6	1,6
Longueur d'étape moyenne (en milles) ⁶⁾	1 686	1 666	1,2	1 738	1 702	2,1
Coût du litre de carburant (en cents)	84,3	67,5	24,8	80,4	62,6	28,4
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 293 063	1 254 111	3,1	5 597 232	5 331 888	5,0
Passagers payants transportés (en milliers) ⁷⁾	11 909	11 314	5,3	50 904	48 126	5,8

- 1) *Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2018 et a retraité les chiffres de 2017.*
- 2) *Le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net ajusté, le résultat ajusté par action - dilué, le BAIIALA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et la location avions), la marge BAIIALA, le ratio de levier financier, les flux de trésorerie disponibles, le rendement du capital investi et les CESMO ajustées ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR et la dette nette ajustée est une mesure complémentaire aux PCGR. Se reporter aux rubriques 8 et 20 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 6 du présent rapport de gestion pour de plus amples renseignements sur les éléments particuliers.*
- 3) *Les liquidités non soumises à restrictions s'entendent de la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme ainsi que des fonds disponibles aux termes des facilités de crédit renouvelables d'Air Canada. Au 31 décembre 2018, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 4 707 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 1 018 M\$. Au 31 décembre 2017, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 3 804 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 377 M\$.*
- 4) *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.*
- 5) *Rend compte des 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.*
- 6) *La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles offerts divisé par le total de sièges routés.*
- 7) *Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol (non en fonction du voyage/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 quatrième trimestre de 2018 et l'exercice 2018, selon le point de vue de la direction. Ce rapport doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés audités de 2018 et les notes complémentaires d'Air Canada. Toute l'information financière visant Air Canada est conforme aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada tels qu'ils sont énoncés dans le *Manuel de CPA Canada – Comptabilité* (le « Manuel de CPA »), qui intègre les Normes internationales d'information financière (« IFRS ») publiées par l'International Accounting Standards Board (l'« IASB »), sauf indication contraire visant toute mesure hors PCGR ou information financière expressément désignée.

Sauf indication contraire, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens. La rubrique 21, *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 14 février 2019.

Le présent rapport de gestion comprend des énoncés prospectifs. 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, se reporter à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion. Le 15 février 2019, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du quatrième trimestre de 2018 et de l'exercice 2018. Ce communiqué peut être consulté sur le site Web d'Air Canada au **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, 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 fondés sur la prévision de résultats à venir et l'estimation de montants qu'il est actuellement impossible de déterminer. Ils peuvent porter sur des observations concernant, entre autres, des stratégies, des attentes, des opérations projetées ou des actions à venir. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes comme *prévoir*, *croire*, *pouvoir*, *estimer*, *projeter* et *planifier*, employés au futur et au conditionnel, et d'autres termes semblables, ainsi qu'à l'évocation de certaines hypothèses.

Comme, par définition, 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 ou de réaliser ses initiatives et ses objectifs, l'état du secteur, du marché, du crédit, de la conjoncture économique et du contexte géopolitique, les cours de l'énergie, les taux de change, la concurrence, sa dépendance à l'égard des technologies, les risques liés à la cybersécurité, sa capacité de mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes ou de réduire les charges d'exploitation, sa capacité d'intégrer et d'exploiter avec succès l'entreprise de fidélisation Aéroplan^{MD} après son acquisition d'Aimia Inc. et de réussir le lancement de son nouveau programme de fidélisation, sa capacité de préserver et de faire croître sa marque, les frais d'utilisation d'aéroport et frais connexes, le niveau élevé de coûts fixes, sa dépendance envers les fournisseurs clés, notamment les transporteurs régionaux, les relations de travail et les coûts connexes, sa dépendance envers les partenaires Star Alliance et les coentreprises, les interruptions de services, les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et

autres phénomènes naturels, et des facteurs d'origine humaine), sa capacité de rembourser ses dettes et de conserver la liquidité, les questions de retraite, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, sa capacité de recruter et de conserver du personnel qualifié, les conflits armés, les attentats terroristes, les pertes par sinistre, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, les épidémies, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le dossier d'information publique d'Air Canada qui peut être consulté à l'adresse www.sedar.com, notamment à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, 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 futurs 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 demeurera modeste pour le premier trimestre de 2019 et l'exercice 2019. Air Canada a également présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,32 \$ CA pour 1,00 \$ US au premier trimestre et pour l'ensemble de 2019, et que le cours du carburant aviation s'établirait en moyenne à 0,77 \$ CA le litre pour le premier trimestre de 2019 et à 0,82 \$ CA le litre pour l'ensemble de 2019.

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 recommandent ou commanditent Air Canada ou entretiennent des liens avec elle.

3. À PROPOS D'AIR CANADA

Air Canada est le plus grand fournisseur de services passagers réguliers au départ et à destination du Canada, tant sur les marchés intérieurs et transfrontaliers (Canada-États-Unis) qu'à l'échelle internationale. En 2018, conjointement avec Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz »), Sky Regional Airlines Inc. (« Sky Regional ») et d'autres transporteurs régionaux exploitant des vols pour son compte et en vertu de contrats d'achat de capacité, Air Canada a assuré quotidiennement en moyenne 1 613 vols réguliers directs vers 222 destinations sur les six continents, soit 64 villes canadiennes, 60 destinations aux États-Unis et un total de 98 villes d'Europe, d'Afrique, du Moyen-Orient, d'Asie, d'Australie, des Antilles, du Mexique et d'Amérique du Sud. En 2018, Air Canada a transporté le nombre record de 50,9 millions de passagers, soit une hausse de 5,8 % en regard de 2017.

Au 31 décembre 2018, le parc aérien principal d'Air Canada comprenait 184 appareils, soit 91 appareils monocouloirs de Boeing et d'Airbus, 74 gros-porteurs de Boeing et d'Airbus et 19 appareils de transport régional à réaction E190 d'Embraer, alors qu'Air Canada Rouge a exploité un parc aérien composé de 53 appareils, soit 22 appareils A319 d'Airbus, six appareils A321 d'Airbus et 25 appareils 767-300 de Boeing.

Air Canada donne plus d'envergure à son réseau intérieur et transfrontalier au moyen de contrats d'achat de capacité (« CAC ») conclus avec des transporteurs régionaux, soit Jazz, Sky Regional, Air Georgian Limited (« Air Georgian ») et Exploits Valley Air Services Limited (« EVAS »), qui tous exploitent des vols pour le compte d'Air Canada. Ces transporteurs font partie intégrante de la stratégie en matière de réseau à l'échelle internationale de la Société, car ils procurent un précieux trafic d'apport au réseau d'Air Canada et à celui d'Air Canada Rouge. Au 31 décembre 2018, le parc aérien d'Air Canada Express comprenait 45 avions de transport régional à réaction de Bombardier, 84 appareils à turbopropulseurs Dash-8 de Bombardier et 25 appareils E175 d'Embraer pour un total de 154 appareils. En outre, Air Georgian et EVAS exploitaient au total neuf appareils 1900 de Beech, de 18 places, pour le compte d'Air Canada.

Air Canada est un membre cofondateur du réseau Star Alliance^{MD}. Grâce à ce réseau de 28 sociétés aériennes, Air Canada propose à sa clientèle 1 317 destinations dans 193 pays, ainsi que la réciprocité des programmes de fidélisation, outre l'accès aux salons et autres installations communes dans les aéroports.

Air Canada fidélise sa clientèle grâce à Air Canada Altitude^{MD}, son programme de fidélisation, et à son programme de fidélisation Aéroplan^{MD}. Air Canada Altitude récompense les membres Aéroplan au moyen d'une gamme d'avantages et de privilèges de voyage en fonction de leurs déplacements, notamment l'enregistrement prioritaire, une franchise de bagages enregistrés supplémentaire et des surclassements en Classe affaires, outre la possibilité d'amasser des milles Aéroplan chaque fois qu'ils voyagent à bord d'Air Canada et des 27 autres sociétés aériennes membres du réseau Star Alliance. Les membres Aéroplan jouissent également de la possibilité d'échanger leurs milles Aéroplan contre des billets des sociétés aériennes membres du réseau Star Alliance.

Air Canada suit une stratégie exhaustive en vue d'améliorer la rentabilité et la position concurrentielle sur le marché des voyages d'agrément. Cette stratégie vise à tirer parti des forces d'Air Canada, d'Air Canada Rouge, transporteur à faibles coûts de la Société, et de Vacances Air Canada. Grâce à Air Canada Rouge, Air Canada exploite les possibilités que recèlent les nouveaux marchés de voyages d'agrément du fait de la structure de coûts plus concurrentielle d'Air Canada Rouge. Vacances Air Canada, l'un des principaux voyagistes au Canada, élabore, commercialise et distribue des forfaits vacances. Il exerce ses activités dans le secteur des voyages d'agrément à destination de l'étranger (Antilles, Mexique, États-Unis, Europe, Amérique centrale et Amérique du Sud, Pacifique Sud, Australie et Asie), et le secteur des voyages d'agrément à destination du Canada. Il offre en outre des forfaits croisières en Amérique du Nord, en Europe et dans les Antilles.

Air Canada Cargo, le plus important fournisseur de services de fret aérien du Canada en fonction de la capacité d'emport de fret, assure des services de transport de fret directs pour plus de 150 destinations au Canada, aux États-Unis et d'autres pays et dispose de représentants commerciaux dans plus de 50 pays. Les services de transport de fret aérien sont assurés sur l'ensemble du réseau d'Air Canada.

4. STRATÉGIE

Air Canada a pour principal objectif de devenir un champion mondial qui affiche une rentabilité durable. Pour atteindre cet objectif, elle entend améliorer sans cesse l'expérience client et l'engagement des employés auprès des clients, en plus de créer de la valeur pour ses actionnaires, en se focalisant sur les quatre stratégies fondamentales suivantes :

- définir et mettre en œuvre des initiatives de compression des coûts et d'accroissement du chiffre d'affaires;
- explorer des occasions rentables d'expansion internationale et tirer parti de ses caractéristiques concurrentielles afin d'élargir les marges, en grande partie au moyen de l'accroissement du trafic de correspondance par le truchement de ses villes-portes internationales stratégiques que sont Toronto, Vancouver et Montréal, ainsi qu'en favorisant sa croissance et en livrant concurrence efficacement sur le marché des voyages d'affaires et d'agrément à destination et au départ du Canada;
- renforcer le lien de confiance avec la clientèle en améliorant constamment l'expérience voyage et en offrant en tout temps un service de qualité supérieure aux clients;
- soutenir l'évolution positive de la culture d'entreprise, notamment en investissant de façon significative dans la formation et d'autres outils qui favorisent la collaboration accrue afin de permettre à Air Canada et à ses employés d'encore mieux travailler de concert dans un cadre humain et enrichissant.

Croissance du chiffre d'affaires et transformation des coûts

Le rehaussement des marges par la mise en œuvre d'initiatives de transformation des coûts et de génération de revenus lucratifs axées sur une rentabilité durable est une priorité essentielle d'Air Canada. Cette dernière continue de chercher et de mettre en œuvre des mesures afin de réduire les coûts unitaires et d'amplifier les marges, au moyen notamment de la modernisation du parc aérien et de l'accroissement de la productivité de celui-ci. Qui plus est, Air Canada s'efforce d'améliorer sa capacité d'augmenter ses produits passages et accessoires, grâce, entre autres, à une gamme accrue de produits tarifaires et aux investissements dans la technologie.

Principales réalisations en 2018

- Produits d'exploitation record de 18 065 M\$, soit une hausse de 1 813 M\$ (+11 %) en regard de 2017.
- Nombre sans précédent de 50,9 millions de passagers transportés, en hausse de 5,8 % par rapport à 2017.
- Marge BAIIALA de 15,8 %, résultat qui concorde avec la marge BAIIALA pour 2018 d'environ 16 % que prévoyait Air Canada dans son communiqué du 31 octobre 2018. Le bénéfice d'exploitation de 1 174 M\$ rendait compte d'une baisse de 197 M\$ en regard de 2017. Le BAIIALA n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- Rendement du capital investi de 12,6 %, résultat qui correspond au rendement du capital investi d'environ 12 % pour 2018 que prévoyait Air Canada dans son communiqué du 31 octobre 2018. Le rendement du capital investi n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

- Économies réalisées ou déterminées de 220 M\$ dans le cadre du nouveau programme de transformation des coûts visant la réalisation d'économies de 250 M\$. Air Canada prévoit de réaliser la tranche résiduelle de 30 M\$ des économies d'ici la fin de 2019.
- Hausse de 0,3 % des CESMO ajustées par rapport à 2017, ce qui correspond à la progression de 0,0 % à 0,75 % que prévoyait Air Canada dans son communiqué du 31 octobre 2018. Augmentation de 6,0 % des CESMO en regard de 2017. Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- Ajout d'un appareil A321 d'Airbus, de deux appareils A319 d'Airbus et d'un appareil 767 de Boeing au parc aérien d'Air Canada Rouge et ajout de cinq appareils 787-9 de Boeing et de 16 appareils 737 MAX 8 de Boeing au parc aérien principal.
- Cession-bail de 25 appareils E190 d'Embraer, dont six ont été restitués au bailleur fin 2018.
- Liquidités non soumises à restrictions sans précédent de 5 725 M\$.
- Parachèvement, en novembre 2018, des accords définitifs visant l'acquisition du programme de fidélisation Aéroplan d'Aimia Inc. et conclusion avec TD, CIBC et Visa d'ententes commerciales liées à cette acquisition, ou au soutien de celle-ci. La clôture de l'acquisition a eu lieu le 10 janvier 2019.

Air Canada prend des mesures tangibles afin de mettre en œuvre sa stratégie de création de valeur durable et de rentabilité continue en réalisant plusieurs initiatives stratégiques, dont certaines sont nouvelles et d'autres, déjà en cours. Le texte qui suit en présente un résumé.

Air Canada Rouge

Depuis le vol inaugural d'Air Canada Rouge, transporteur à faibles coûts d'Air Canada, en juillet 2013, ses appareils ont été affectés à un nombre croissant de destinations des Antilles, ainsi qu'à des destinations loisirs choisies aux États-Unis et au Canada, outre les marchés des voyages d'agrément internationaux caractérisés par une demande hautement variable qui réagissent bien à une capacité sans escale assortie de tarifs concurrentiels. Au 31 décembre 2018, Air Canada Rouge exploitait 53 appareils (25 appareils 767 de Boeing, 22 appareils A319 d'Airbus et six appareils A321 d'Airbus). Air Canada compte ajouter 10 appareils monocouloirs au parc d'Air Canada Rouge en 2019. Se reporter à la rubrique 8, *Parc aérien*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Air Canada Rouge donne à Air Canada la latitude de transférer sa capacité d'un marché à l'autre, ainsi que d'une saison à l'autre, en plus de lui permettre de livrer une concurrence efficace aux transporteurs à faibles coûts ainsi qu'aux nouveaux transporteurs à très faibles coûts en Amérique du Nord. Air Canada Rouge offre des tarifs concurrentiels tout en tirant parti des forces de l'exploitation principale d'Air Canada, notamment le prestige de sa marque, ses produits et services primés, son réseau étendu conférant un choix de correspondances rehaussé, sa capacité de distribution et son expertise opérationnelle.

Appareils 787 de Boeing

À ce jour, Air Canada a pris livraison de 35 appareils 787 Dreamliner de Boeing dans le cadre de la commande ferme de 37 appareils (à savoir huit appareils 787-8 et 29 appareils 787-9). Air Canada prévoit de prendre livraison des deux appareils 787-9 de Boeing faisant l'objet d'une commande ferme restants d'ici l'été 2019. Les appareils 787 Dreamliner de Boeing créent de nouvelles occasions de croissance rentable, du fait de la création de nouvelles destinations internationales que rendent possibles leurs charges d'exploitation moindres, leur capacité intermédiaire et leur distance franchissable supérieure.

Programme de renouvellement de la flotte d'appareils monocouloirs

À ce jour, Air Canada a pris livraison de 20 appareils 737 MAX 8 de Boeing dans le cadre de la commande ferme de 61 appareils 737 MAX (à savoir 50 appareils 737 MAX 8 et 11 appareils 737 MAX 9). Les appareils 737 MAX de Boeing remplacent les appareils monocouloirs d'Airbus du parc aérien principal d'Air Canada. Cette dernière prévoit d'ajouter 18 appareils 737 MAX 8 à la flotte d'appareils monocouloirs de son exploitation principale en 2019.

Air Canada estime que les appareils 737 MAX 8 de Boeing sont assortis de CESMO inférieures de 11 % en regard de ses appareils A320 d'Airbus du parc aérien principal, du fait principalement de l'accroissement des efficacités au chapitre de la maintenance et du carburant. Les appareils 737 MAX 8 confèrent également des possibilités de déploiement accrues sur les marchés intérieurs et transfrontaliers, ainsi que sur certaines lignes transatlantiques.

Air Canada a passé une commande ferme visant 45 appareils A220-300 d'Airbus, la livraison du premier exemplaire étant prévue fin 2019. Les 25 premiers appareils livrés remplaceront les appareils E190 d'Embraer du parc aérien principal d'Air Canada alors que les autres seront affectés au soutien de la croissance des plaques tournantes et du réseau de cette dernière. Air Canada estime que les appareils A220-300 d'Airbus seront assortis de CESMO inférieures de 12 % en regard des appareils E190 d'Embraer, surtout en raison de l'accroissement des efficacités au chapitre de la maintenance et du carburant. Ces appareils confèrent de meilleures possibilités de déploiement en raison de leur distance franchissable supérieure, ce qui permettra à Air Canada de pénétrer de nouveaux marchés qui conviennent moins aux appareils 737 MAX de Boeing ou A321 d'Airbus, de plus grande taille. Se reporter à la rubrique 8, *Parc aérien*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Améliorations apportées à l'entente commerciale avec Jazz et placement en titres de capitaux propres dans Chorus

En février 2019, Air Canada a conclu une entente visant à modifier et à proroger le contrat d'achat de capacité (« CAC ») conclu avec Jazz, filiale entièrement détenue de Chorus Aviation Inc. Les modifications assureront la stabilité à long terme de Chorus, en confirmant que Jazz demeurera encore longtemps le transporteur Air Canada Express le plus important. Les modifications favoriseront la solidité et la compétitivité de la marque Air Canada Express en plus de solidifier son réseau régional d'un océan à l'autre, tout en permettant à Air Canada de réaliser d'importantes économies au titre du CAC et en optimisant la souplesse du réseau et du parc aérien en regard du contrat actuel.

Les points saillants des modifications au CAC s'établissent comme suit :

- Prolongation de dix ans de la durée du CAC, du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2035.
- Simplification et modernisation du parc aérien de Jazz avec l'augmentation du nombre et de la taille des appareils. Les modifications comprendront divers niveaux minimaux d'appareils couverts à différents moments, ce qui donnera à Air Canada la souplesse nécessaire pour optimiser son parc dans le cadre de sa stratégie de réseau.
- Maintien de la structure à barème fixe, comprenant de nouvelles modalités atténuant le risque et la rémunération liée au marché, afin de rendre le CAC plus concurrentiel pour Air Canada face aux nouveaux rivaux qui entrent sur le marché.
- Au soutien du programme de transformation des coûts d'Air Canada, des économies annuelles prévues pour celle-ci d'environ 50 M\$ pour 2019 et 2020, et des économies cumulatives d'environ 53 M\$ de 2021 à 2025, par rapport au cadre du CAC de 2015 (grâce à la diminution du barème fixe et aux réductions liées à l'incitation au rendement). Au-delà de 2025, le CAC prévoit un barème fixe concurrentiel sur le marché. Ces économies projetées s'ajoutent aux avantages notables que devrait procurer l'amélioration des efficacités du réseau dans le cadre de cette transaction.

- Poursuite d'une entente sur la mobilité des pilotes très fructueuse qui permet aux pilotes d'Air Canada Express d'avoir accès à des carrières de pilotes à Air Canada sur une base planifiée.
- Regroupement d'une plus grande partie de la capacité régionale globale d'Air Canada dans l'aire de desserte de Jazz, ce qui réduira ses coûts régionaux globaux à l'avenir.

Les modifications sont entrées en vigueur avec effet rétroactif le 1^{er} janvier 2019.

Parallèlement aux modifications apportées au CAC, Air Canada a réalisé un placement en titres de capitaux propres de 97,26 M\$ visant Chorus, souscrivant 15 561 600 actions à droit de vote de catégorie B du capital de Chorus, ce qui représente, au moment de l'émission, environ 9,99 % des actions à droit de vote variable de catégorie A et des actions à droit de vote de catégorie B de Chorus émises et en circulation sur une base combinée. Les actions de Chorus ont été émises à Air Canada au prix de 6,25 \$ l'action, ce qui représente une prime d'émission de 5 % sur leur cours moyen pondéré en fonction du volume sur cinq jours à la clôture des marchés le 10 janvier 2019. Parallèlement à la clôture du placement en titres de capitaux propres, Air Canada et Chorus ont conclu une convention concernant les droits des investisseurs aux termes de laquelle, entre autres choses, Air Canada détiendra les actions du placement, pendant au moins 60 mois, sous réserve de certaines exceptions limitées. Par ailleurs, Michael Rousseau, chef de la direction adjoint et chef des Affaires financières d'Air Canada, a été nommé au conseil d'administration de Chorus.

Autres initiatives d'optimisation du chiffre d'affaires et de compression des coûts

Air Canada a instauré dans toute l'organisation une culture axée sur la transformation continue des coûts et l'optimisation du chiffre d'affaires, en étant toujours à l'affût d'initiatives d'accroissement de la productivité et d'autres d'améliorations. Il peut s'agir notamment de revoir les processus administratifs et opérationnels, dont ceux liés à la chaîne d'approvisionnement et à la maintenance, d'accroître la productivité des effectifs et l'utilisation des actifs et de promouvoir des politiques en milieu de travail visant à stimuler le chiffre d'affaires et à comprimer les coûts.

Air Canada a mis à jour sa gamme de produits tarifaires afin d'améliorer la segmentation de sa clientèle et d'offrir une diversité d'options tarifaires et d'expériences en cabine personnalisées. Ces tarifs restructurés élargissent les choix et stimulent les ventes en fonction d'attributs précis, augmentant ainsi le chiffre d'affaires. Air Canada continue d'accroître ses produits accessoires tirés de ses services à la carte, comme ceux ayant trait aux bagages, aux modifications de billets, à la sélection des places, aux places *Préférence* et aux surclassements ainsi qu'à ses produits en cabine, notamment la restauration (nourriture et boissons), les achats hors taxes et la connexion Internet Wi-Fi. Air Canada dégage par ailleurs des revenus supplémentaires en investissant dans les plateformes Web et les applications mobiles, ce qui s'est traduit en 2018 par une nette accélération des revenus attribuable aux canaux directs et l'accroissement des principaux produits accessoires.

Les investissements dans la technologie joueront également un rôle primordial dans le rehaussement des marges, notamment l'instauration d'un nouveau système de gestion des passagers (« PSS ») en 2019, lequel est décrit plus amplement ci-après. Ce nouveau système devrait procurer des avantages supplémentaires annuels de plus de 100 M\$.

Exploitation accrue du réseau international

Air Canada se concentre sur l'exploitation accrue de son réseau international et de ses attributs concurrentiels afin d'élargir comme il se doit les marges, en grande partie au moyen de l'accroissement du trafic de correspondance entre lignes internationales par le truchement de ses villes-portes internationales stratégiques que sont Toronto, Vancouver et Montréal, ainsi qu'en livrant concurrence efficacement sur le marché des voyages d'agrément à destination et au départ du Canada. Air Canada continue également de conclure des alliances commerciales avec des transporteurs internationaux de premier plan afin de favoriser l'expansion des services offerts sur son réseau.

Principaux faits nouveaux en 2018

- Lancement de services sans escale de l'exploitation principale d'Air Canada reliant Vancouver à Paris et à Zurich, Montréal à Dublin et à Tokyo Narita, ainsi que Toronto à Shannon.
- Lancement de services sans escale d'Air Canada Rouge entre Montréal, d'une part, et Bucarest, Lisbonne, Phoenix et Victoria, d'autre part, ainsi qu'entre Toronto et Bucarest, Kamloops, Nanaimo, Porto et Zagreb, outre les services reliant Edmonton et Las Vegas.
- Lancement de services sans escale d'Air Canada Express au départ de Toronto à destination d'Omaha et de Providence; au départ de Montréal à destination de Baltimore, de London, de Pittsburgh et de Windsor; au départ de Vancouver à destination de Sacramento ainsi qu'au départ d'Edmonton à destination de Kelowna, de San Francisco et de Victoria, outre le service Calgary-Comox.
- Conversion du service d'Air Canada Rouge entre Montréal et Casablanca en service de l'exploitation principale d'Air Canada au moyen de l'affectation d'un appareil A330 d'Airbus.
- Conclusion d'une entente de coentreprise assortie d'une structure de partage des revenus avec Air China. Il s'agit de la première coentreprise intervenue entre une société aérienne chinoise et une société aérienne nord-américaine. L'entente, qui vise l'ensemble des vols reliant la Chine continentale et le Canada, prévoit la collaboration des coentrepreneurs dans divers secteurs commerciaux et opérationnels, notamment la planification du réseau, la gestion des revenus, les ventes et la distribution ainsi que les activités aéroportuaires. L'entente de coentreprise offre à la clientèle un plus grand éventail de vols, une expérience de voyage fluide, des horaires de vols optimisés, des produits tarifaires harmonisés ainsi qu'une participation réciproque aux programmes de voyageurs assidus et l'accès aux salons aéroportuaires. Air Canada et Air China ont également rehaussé leur entente d'exploitation à code multiple afin d'y inclure Zhengzhou, Xiamen, Shenzhen et Nanjing aux services intérieurs en Chine, ainsi que Victoria, Kelowna, Saskatoon et Regina aux services intérieurs au Canada. De plus, l'entente d'exploitation à code multiple comporte désormais des vols reliant Montréal, d'une part, à La Havane et à Shanghai, d'autre part.
- Expansion de l'entente d'exploitation à code multiple avec Cathay Pacific, élément qui élargit le réseau en permettant les correspondances entre les services d'Air Canada sur Hong Kong et de nombreuses destinations de l'Asie du Sud-Est, notamment aux Philippines, en Malaisie, au Vietnam et en Thaïlande. De ce fait, Air Canada offre désormais des services à code multiple pour des destinations comme Manille, Cebu, Kuala Lumpur, Ho Chi Minh-Ville, Hanoi, Bangkok, Phuket et Chiang Mai.
- Mise en œuvre d'une nouvelle entente d'exploitation à code multiple avec Adria Airways permettant les correspondances entre des escales d'Air Canada en Allemagne et en Belgique (Francfort, Munich et Bruxelles) et Ljubljana, en Slovénie.
- Expansion de l'entente d'exploitation à code multiple avec All Nippon Airways (ANA), celle-ci ayant apposé son code sur le nouveau service Montréal-Narita d'Air Canada, ce qui offre aux clients des options de voyage supplémentaires pour diverses villes du Japon et d'autres destinations en Asie.
- Accroissement de 15 % du trafic de correspondance issu de la sixième liberté de l'air — entre lignes internationales, y compris les lignes transfrontalières (Canada-États-Unis) — aux plaques tournantes canadiennes en regard de 2017.

Air Canada possède des atouts concurrentiels lui permettant d'exploiter fructueusement des occasions en matière de services internationaux. La Société est en mesure d'accroître de manière appréciable le trafic entre lignes internationales par le truchement de ses plaques tournantes internationales stratégiques que sont Toronto, Vancouver et Montréal. Elle amplifie de plus le pouvoir d'attraction de son réseau du fait de son appartenance au réseau Star Alliance, de sa coentreprise assortie d'une structure de partage des revenus avec Air China sur les lignes entre le Canada et la Chine et de sa coentreprise transatlantique A++ assortie d'une structure de partage des revenus avec United Airlines et Deutsche Lufthansa AG que les coentrepreneurs visent à améliorer afin d'en accroître la compétitivité, de créer des efficiences opérationnelles et de rehausser l'expérience client. Le réseau d'Air Canada tire également parti de nombreuses ententes d'exploitation à code multiple et ententes intertransporteurs. En outre, Air Canada a accès au vaste portefeuille de droits de route du Canada, et le profil démographique multiethnique du pays donne à la Société des possibilités accrues de répondre de manière rentable à la demande à l'égard des voyages internationaux. Ces facteurs, conjugués au prestige de sa marque et à ses produits et services à la pointe de l'industrie, permettent à Air Canada de tabler sur son réseau et d'obtenir les marges supérieures dont sont d'ordinaire assortis les marchés internationaux.

Air Canada entend continuer à accroître de manière sélective et rentable ses lignes internationales en tirant parti de ses nouveaux appareils et de sa structure de coûts optimisée ainsi qu'en exploitant les avantages concurrentiels suivants :

- Sa marque de vaste notoriété et sa qualité de chef de file en ce qui a trait aux lignes transatlantiques et transpacifiques au départ et à destination du Canada, ainsi qu'au départ et à destination de l'Amérique du Nord et de l'Amérique du Sud en passant par le Canada.
- Son réseau mondial considérable et en expansion, lequel est rehaussé par l'affiliation de la Société au réseau Star Alliance et la conclusion de nombreuses ententes commerciales.
- Un parc aérien procurant une grande souplesse, qui permet à la Société de redéployer ou de gérer la capacité pour que celle-ci soit appariée à la demande.
- Air Canada Altitude, programme de voyageurs assidus d'Air Canada, qui récompense les grands voyageurs de la Société en leur offrant une gamme de privilèges, y compris ceux découlant du programme Aéroplan d'Air Canada, qui confère à tous les clients la possibilité d'accumuler et d'échanger des milles Aéroplan.
- Ses produits et services concurrentiels, notamment les loges avec fauteuils-lits de la classe Signature Air Canada, le Service Concierge, les salons Feuille d'érable^{MC} sans oublier, à la plaque tournante d'envergure mondiale qu'est l'aéroport de Toronto, l'unique Suite Signature Air Canada qui offre aux clients admissibles de la classe Signature Air Canada une gamme de services exclusifs, notamment un restaurant à la carte de prestige et gratuit.
- Ses plaques tournantes jouissant d'une situation géographique avantageuse (Toronto, Montréal et Vancouver) et dotées d'installations de transit efficaces, facteur qui met en relief les avantages de choisir Air Canada pour les clients entre les États-Unis et l'Asie ou l'Europe.
- Des plages horaires favorables dans les aéroports achalandés, notamment Beijing, Shanghai, Hong Kong, Tokyo Narita, Tokyo Haneda, Paris-Charles-de-Gaulle, Francfort, Londres Heathrow, New York LaGuardia, et aéroport national Washington-Ronald Reagan.

En 2019, Air Canada entend lancer des services internationaux supplémentaires, notamment une liaison sans escale Toronto-Vienne exploitée toute l'année. Les vols à destination de la capitale de l'Autriche seront exploités en collaboration avec Austrian Airlines, partenaire de la coentreprise Star Alliance. Air Canada prévoit également de lancer des services sans escale saisonniers estivaux entre Montréal et Bordeaux et d'accroître les fréquences hebdomadaires entre Vancouver, d'une part, et Delhi, Melbourne ainsi que Zurich, d'autre part.

Air Canada améliore son réseau intérieur et transfrontalier grâce à des contrats d'achat de capacité conclus avec Jazz, Sky Regional et d'autres transporteurs aériens (en exploitation sous la dénomination Air Canada Express). Air Canada Express offre un réseau de transport local, ainsi que des volumes élevés de trafic d'apport qui s'intègrent au réseau long-courrier d'Air Canada et soutiennent son objectif stratégique de favoriser la croissance du trafic de correspondance entre lignes internationales à destination et au départ des États-Unis. En 2019, Air Canada prévoit d'améliorer le service pour la Caroline du Nord, notamment en lançant une nouvelle liaison quotidienne sans escale Montréal-Raleigh. La Société déploiera également de plus gros appareils sur les vols reliant Toronto d'une part et Raleigh et Charlotte d'autre part, afin d'accroître la capacité sur ces lignes et d'y intégrer le service Classe affaires.

Air Canada continue de stimuler le trafic issu de la sixième liberté de l'air, en particulier en provenance des États-Unis, en raison de ses produits et services primés, de ses plaques tournantes canadiennes à la situation géographique avantageuse, de son vaste réseau et d'autres atouts concurrentiels.

L'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto (« Toronto-Pearson ») présente un avantage stratégique en raison de sa proximité avec des marchés importants et densément peuplés aux États-Unis et attire un grand nombre de voyageurs d'affaires et d'agrément dont Toronto, la plus grande ville du Canada, est le point de départ ou d'arrivée. En outre, les activités d'Air Canada et de ses partenaires Star Alliance sont regroupées dans une même aérogare. Qui plus est, Toronto-Pearson possède des installations de transit qui permettent aux passagers, et à leurs bagages, de traverser aisément les services de douanes et d'immigration du Canada et des États-Unis. Depuis plusieurs années, Air Canada travaille en étroite collaboration avec l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (la « GTAA ») afin que Toronto-Pearson devienne un aéroport de première importance en Amérique du Nord, pour ainsi accroître la part du marché mondial du trafic issu de la sixième liberté de l'air.

Air Canada est également en train de transformer sa plaque tournante à Vancouver en une ville-porte de choix pour les marchés de l'Asie-Pacifique et de soutenir l'essor de Montréal comme plaque tournante transatlantique complémentaire. Étant donné ses correspondances pratiques entre diverses villes nord-américaines et Vancouver, Air Canada propose les liaisons parmi les plus rapides entre l'Amérique du Nord et l'Asie-Pacifique, pour ainsi offrir une meilleure expérience voyage. Par ailleurs, la plaque tournante de la Société à Montréal relie l'Amérique du Nord aux marchés clés de la France, mais positionne aussi Montréal comme ville-porte transatlantique de premier plan. Tirant profit des améliorations apportées à Toronto, à Vancouver et à Montréal, la Société est en mesure d'étendre son réseau au départ des États-Unis afin d'accroître les flux de passagers en correspondance alimentant ses vols internationaux.

Depuis sa création en 1997, le réseau Star Alliance s'est agrandi et comprend désormais les 28 sociétés aériennes suivantes : Adria Airways, Aegean Airlines, Air Canada, Air China, Air India, Air New Zealand, ANA, Asiana Airlines, Austrian Airlines, Avianca, Avianca Brasil, Brussels Airlines, Copa Airlines, Croatia Airlines, EGYPTAIR, Ethiopian Airlines, EVA Air, LOT Polish Airlines, Lufthansa, Scandinavian Airlines, Shenzhen Airlines, Singapore Airlines, South African Airways, SWISS, TAP Air Portugal, THAI, Turkish Airlines et United Airlines.

Outre son affiliation au réseau Star Alliance et ses ententes de coentreprise, Air Canada a conclu de nombreuses ententes d'exploitation à code multiple et d'ententes intertransporteurs qui lui permettent d'accroître sa masse critique et d'étendre son réseau. Air Canada compte 36 partenaires d'exploitation à code multiple, dont 26 sont des membres Star Alliance et 10 ne le sont pas (Aer Lingus, Central Mountain Air, Etihad, Eurowings, GOL Linhas Aéreas Inteligentes, Jet Airways, Middle East Airlines, SriLankan Airlines, Cathay Pacific et Virgin Australia).

Air Canada continue d'évaluer de nouveaux partenariats stratégiques à même d'appuyer son plan d'entreprise et sa stratégie d'expansion internationale.

Lien de confiance avec la clientèle

Offrir une expérience client d'une supériorité sans faille et accroître la clientèle de marque sont des éléments clés de la stratégie commerciale d'Air Canada. La Société s'efforce constamment de rehausser la satisfaction et la fidélisation de ses clients et de les inciter à recommander ses services afin d'attirer de nouveaux clients. Elle sait que la pérennité de sa réussite repose sur sa faculté de toujours offrir des produits novateurs de valeur élevée, de fournir un service à la clientèle de la plus haute qualité et d'anticiper l'évolution des besoins des clients.

Acquisition du programme de fidélisation Aéroplan d'Aimia

Air Canada Altitude est un programme visant à récompenser les voyageurs les plus assidus à l'aide d'avantages et privilèges en fonction du nombre de milles ou de trajets accumulés, compte tenu de leur dépense totale. Ces privilèges, notamment les services aéroportuaires prioritaires, l'accès aux salons ainsi que les crédits eSurclassement, visent à améliorer l'expérience voyage avec Air Canada et à affermir la fidélité des voyageurs assidus. Les membres Air Canada Altitude peuvent bénéficier également du programme Aéroplan d'Air Canada qui offre un grand éventail de façons d'accumuler des milles Aéroplan et de les échanger, entre autres contre des vols et des surclassements pour plus de 1 200 destinations de par le monde.

Le 10 janvier 2019, Air Canada a réalisé la clôture de l'acquisition d'Aimia Canada Inc., propriétaire et exploitant du programme de fidélisation Aéroplan, de la part d'Aimia Inc. Le prix d'achat global se ventilait comme suit : 450 M\$ en trésorerie, plus 47 M\$ en trésorerie au titre des ajustements avant la clôture. Le prix d'achat est assujéti à certains ajustements postérieurs à la clôture, et l'acquisition comprend aussi la prise en charge du passif en milles Aéroplan. La Banque Toronto-Dominion (« TD ») et la Banque Canadienne Impériale de Commerce (« CIBC ») ont versé à Air Canada un montant total de 822 M\$. Corporation Visa Canada (« Visa ») a également effectué un versement à Air Canada, et Amex Bank of Canada (« AMEX ») en fera de même si est parachevée l'entente, dont il est question plus loin, conclue avec elle.

Parallèlement à la clôture de l'acquisition d'Aéroplan, Air Canada, TD, CIBC, et Visa ont parachevé différentes ententes commerciales liées à l'acquisition, et au soutien de celle-ci, notamment des ententes en matière de cartes de crédit et de réseau en vue d'une participation future dans le nouveau programme de fidélisation d'Air Canada. Qui plus est, TD et CIBC ont remis 400 M\$ à Aimia Canada Inc., désormais filiale d'Air Canada, en versements anticipés s'appliquant aux paiements mensuels futurs des milles Aéroplan. Air Canada a également conclu une entente de principe avec AMEX, qui elle aussi émet des produits comarqués Aéroplan, afin de s'assurer qu'elle continue à participer au programme de fidélisation d'Air Canada après 2020. À la suite de la clôture de l'acquisition, Aimia Canada Inc. a changé sa dénomination pour Aéroplan inc.

Conformément à sa promesse d'investir toujours davantage dans l'expérience client, Air Canada prévoit de lancer son nouveau programme de fidélisation vers le milieu de 2020. Air Canada estime que le nouveau programme lui permettra de renforcer encore davantage sa relation avec sa clientèle, d'offrir aux participants un programme de récompenses plus flexible et une expérience client plus homogène sur toute la ligne. Le nouveau programme offrira de nombreuses occasions de cumul et d'échange de points, un service plus personnalisé ainsi qu'une expérience numérique accrue pour les clients d'Air Canada.

Système de gestion des passagers

Air Canada a conclu un accord avec Amadeus visant le système intégral de gestion des passagers (« PSS ») de la suite Altéa, comprenant les solutions de réservations, de gestion des stocks de places et du contrôle des départs. Le nouveau système de réservations, dont la mise en œuvre est prévue pour fin 2019, permettra à Air Canada d'optimiser ses horaires en donnant la capacité de gérer plus facilement les stocks de places entre tout point de départ et de destination ainsi que d'automatiser les nouvelles réservations en cas de perturbations de vols, comme celles causées par les conditions météorologiques extrêmes. Il soutiendra par ailleurs le réseau international d'Air Canada grâce à un processus davantage intégré de réservation et de service à la clientèle avec les partenaires Star Alliance et intertransporteurs.

Produits et services

Conformément à son engagement de renforcer le lien de confiance avec sa clientèle, Air Canada estime crucial d'investir dans les produits et services. À cette fin, la Société a conclu des partenariats avec d'importantes marques et continue d'investir dans les produits de catégorie supérieure en vue d'optimiser l'expérience voyage.

En 2018, Air Canada a lancé le service Signature Air Canada, qui revitalise le produit de Classe affaires, avec fauteuil-lit, offert sur la plupart des vols internationaux de son exploitation principale, ainsi que sur certaines lignes transcontinentales choisies. Le service Signature Air Canada offre aux clients admissibles une expérience haut de gamme du début à la fin, notamment les services prioritaires à l'aéroport comme le Service Concierge, ainsi que le service à bord exclusif en classe Signature Air Canada.

La classe Signature Air Canada a également été lancée en Amérique du Nord où elle remplace la Classe affaires sur le service transcontinental. C'est la première fois qu'un produit offert en Amérique du Nord est agencé selon les normes internationales. La classe Signature Air Canada est offerte sur certaines lignes transcontinentales choisies, notamment les vols de nuit quotidiens au départ de Los Angeles, de San Francisco et de Vancouver pour Toronto. La classe Signature Air Canada est également commercialisée sur la desserte Toronto-Honolulu.

Air Canada propose le Service Concierge dans 47 aéroports de par le monde. En 2019, la Société prévoit d'offrir ce service à Dubaï et à Vienne, en Autriche. Le service d'agents prioritaires est désormais en place dans 10 aéroports canadiens. Ce service est assuré par des agents spécialisés dans la vente et le service à la clientèle, formés spécifiquement pour l'enregistrement prioritaire et les salons Feuille d'érable. Il est prévu que ce service sera déployé dans divers aéroports clés aux États-Unis au cours de 2019.

Tout au long de 2018, Air Canada a également intensifié l'utilisation de son parc de véhicules BMW, dans le cadre du service de chauffeur assuré à Toronto-Pearson. Fin 2018, Air Canada exploitait un parc de 20 berlines BMW série 7, afin de faciliter le parcours entre les deux salles d'embarquement, côté piste, à ses clients de marque en correspondance entre un vol intérieur et un vol international en classe Signature Air Canada. D'ici 2019, Air Canada sera la première société aérienne en Amérique du Nord à proposer ce service aux clients de Classe affaires, sous réserve de certaines restrictions.

Le 23^e salon Feuille d'érable d'Air Canada a été inauguré récemment à Saskatoon. Un nouveau salon Feuille d'érable de 690 m² a également ouvert ses portes dans la toute récente zone d'embarquement à l'aéroport New York LaGuardia, tandis qu'un autre nouveau salon Feuille d'érable de 330 m² faisait de même à l'aéroport international de St. John's. Le salon de l'aéroport LaGuardia et celui de l'aéroport international de St. John's remplacent les installations actuelles, en vue d'offrir un service au sol nettement amélioré. En 2019, Air Canada prévoit d'inaugurer un nouveau salon Feuille d'érable à l'aéroport international de San Francisco, en plus d'entamer un vaste programme de rénovation des installations actuelles dans ses principales plaques tournantes.

Réputée pour son restaurant à la carte de prestige, la Suite Signature Air Canada à Toronto-Pearson est ouverte à certains clients de marque voyageant en classe Signature Air Canada. Elle a été inaugurée fin 2017 et a reçu un accueil enthousiaste de la part des clients tout au long de 2018. L'aménagement éventuel d'une autre Suite Signature Air Canada en 2019, à l'aéroport international de Vancouver cette fois, est actuellement à l'étude.

Les correspondances fluides aux plaques tournantes d'Air Canada que sont Toronto-Pearson, Vancouver et Montréal-Trudeau et les améliorations apportées aux installations et processus au soutien de la stratégie d'Air Canada visant le trafic issu de la sixième liberté de l'air permettent désormais aux voyageurs en provenance du Japon faisant une correspondance pour une destination intérieure de ne pas devoir récupérer leurs bagages au point de correspondance, à moins d'indication contraire de la part des douanes. Ce processus de correspondance fluide était déjà offert aux voyageurs en provenance des États-Unis, de l'Europe ou de l'Australie qui se rendent à un aéroport canadien en passant par l'une de ces plaques tournantes. D'ici l'été 2019, Air Canada compte avoir intégré l'ensemble des correspondances entre lignes internationales et lignes intérieures au programme connexe. Au soutien des nouvelles dessertes asiatiques, en 2018, Air Canada a également élargi le programme de transit applicable aux citoyens de la République populaire de Chine pour y inclure Montréal-Trudeau, en vue d'offrir à ceux qui remplissent les conditions nécessaires de faire une correspondance à Montréal pour des vols choisis admissibles sans avoir besoin de visa canadien.

Partant du 787 Dreamliner de Boeing, auquel le 777 de Boeing a emboîté le pas, Air Canada renouvelle progressivement l'aménagement intérieur de ses gros-porteurs selon le concept de cabine et système de divertissements à bord de nouvelle génération. Ces appareils ont reçu un accueil enthousiaste de la part des clients. En 2019, Air Canada poursuivra avec la modernisation de sa flotte d'A330 d'Airbus. La Société a également pris livraison de ses 18 premiers appareils 737 MAX de Boeing (deux en 2017 et 16 en 2018) et, fin 2019, elle recevra son premier exemplaire du nouvel A220 d'Airbus. Dotés de cabines et de systèmes de divertissements ultramodernes, ces appareils rajeunissent la flotte d'appareils monocouloirs d'Air Canada.

Air Canada et Air Canada Rouge ont doté d'une connectivité Wi-Fi un nombre supplémentaire d'appareils et prévoient que tous en seront dotés d'ici fin 2019. Air Canada a également instauré le service Wi-Fi gratuit avec diffusion en continu à l'échelle mondiale à titre d'option de récompense pour les membres ayant les statuts Altitude Super Élite 75 ou Super Élite 100, ce qui fera d'elle la première société aérienne en Amérique du Nord à offrir la connexion Wi-Fi gratuite à ses voyageurs les plus assidus.

En 2018, Air Canada a reçu plusieurs prix pour ses produits et services de pointe. À l'occasion des World Airline Awards de 2018 de Skytrax, elle a notamment été désignée meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord et sa Classe affaires s'est distinguée à titre de meilleure en Amérique du Nord. De plus, dans le cadre d'une évaluation de la qualité intégrant plus de 1 000 paramètres en vol comme au sol, Skytrax a également confirmé le classement quatre étoiles d'Air Canada, seul transporteur nord-américain d'envergure internationale à détenir cette cote. À cette occasion, la Société a reçu d'excellentes notes pour sa classe Signature Air Canada, proposée sur certains marchés transcontinentaux choisis en Amérique du Nord, les nouveaux sièges de la cabine Classe affaires des appareils 737 MAX de Boeing, le système de divertissements à la fine pointe de la technologie de la flotte d'appareils de Boeing, ainsi que le service offert en cabine Économique Privilège. Toutes ces réalisations traduisent les importants investissements dans les produits et services effectués au cours des dernières années. En outre, la Suite Signature Air Canada a été jugée « parmi les meilleures, sinon la meilleure, du monde » pour ce qui est de la restauration prévol en Classe affaires.

Le sondage Ipsos Reid 2018 mené en fin de cette même année auprès des voyageurs d'affaires canadiens a permis de confirmer qu'Air Canada est le transporteur privilégié par 92 % des voyageurs d'affaires assidus. Le sondage national a mis en lumière qu'Air Canada est le seul transporteur canadien affichant une augmentation, tant dans la préférence des utilisateurs que dans leur nombre, ces cinq dernières années. De plus, les lecteurs du magazine *Business Traveler*, revue prestigieuse pour voyageurs d'affaires assidus, ont élu Air Canada meilleur transporteur aérien international en Amérique du Nord et meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord pour l'expérience en vol. Ce sondage visant les voyageurs assidus a notamment révélé ce qui suit :

- La satisfaction globale quant aux services d'Air Canada continue de s'accroître, contrairement à celle visant ses concurrents nationaux. Au cours de 2017, le taux de satisfaction a augmenté de six points de pourcentage à l'égard du service en vol et de quatre points de pourcentage pour ce qui est des services aéroportuaires. Au cours des cinq dernières années, les meilleurs résultats d'Air Canada étaient attribuables à la satisfaction quant à l'horaire, au programme de fidélisation, au service clientèle et à la perception de la Société en tant qu'organisation dynamique.
- Air Canada est le seul transporteur canadien ayant connu une hausse de son taux de recommandation net (« TRN ») pour 2018.
- Au cours de la prochaine année, 96 % des personnes interrogées ont l'intention de choisir Air Canada pour leurs voyages d'affaires au pays, un taux considérablement plus élevé que celui des autres transporteurs canadiens.

- Air Canada est le transporteur privilégié pour les déplacements entre le Canada et les États-Unis dans une proportion en hausse de 11 points de pourcentage au cours des cinq dernières années.
- Le nombre de voyages d'affaires à destination de l'Europe, de l'Asie et d'autres destinations internationales, quant à lui, a connu une progression de cinq points de pourcentage au cours de la dernière année.

Évolution de la culture d'entreprise

qui traite ses employés et ses clients avec soin et avec classe, Air Canada continue de faire évoluer sa culture d'entreprise. En 2018, Air Canada a effectué un nouveau sondage portant sur la mobilisation du personnel qui a permis d'affiner l'analyse et de mieux cerner les secteurs nécessitant une focalisation supplémentaire. Le taux de réponse ayant été de 30 %, le sondage a permis de colliger de précieuses données visant à établir le taux de recommandation net de l'employeur (« TCNe »). Au total, 78 % des employés participant au sondage ont été classés comme « promoteurs » (véritablement mobilisés) ou « passifs » (plutôt positifs ou facilement susceptibles de devenir des promoteurs moyennant de légères mesures progressives). Le milieu de travail, le soutien et les occasions d'apprentissage constituaient les principaux éléments à retenir. Le sondage a également fait ressortir le lien entre les perceptions de la clientèle et les comportements des employés, tout en fournissant une orientation utile pour l'élaboration des initiatives de 2018 et de 2019.

Air Canada prend régulièrement le pouls de son organisation par des groupes de discussion et Yammer, sa plateforme de média social interne. Elle interagit également avec ses employés à l'aide des messages hebdomadaires de la direction et de nombreux canaux de communication, notamment le bulletin quotidien. Plus de 5 000 employés ont pris part aux rencontres de discussion ouverte tenues dans des hangars à l'échelle de l'entreprise, rencontres au cours desquelles les dirigeants répondent en toute simplicité aux questions des employés.

Canada dote ses gestionnaires d'excellents outils de communication verbale; ses programmes de perfectionnement de l'encadrement se concentrent sur les habiletés intangibles, notamment l'établissement de liens et de connexions sincères. En 2019, la Société mettra l'accent sur l'évolution des habiletés intangibles des gestionnaires, élément essentiel au perfectionnement des compétences en leadership.

La génération Y devrait former 75 % des effectifs d'Air Canada d'ici les 15 prochaines années. Les programmes de perfectionnement d'Air Canada sont adaptés afin de tenir compte de divers styles d'apprentissage et de mobilisation. Un conseil des talents, formé de dirigeants travaillant en étroite collaboration avec les Ressources humaines, oriente maintenant la stratégie de la Société en matière de relève afin de repérer et de préparer les nouveaux leaders, jeunes comme chevronnés.

En outre, Air Canada tire déjà parti de l'intelligence artificielle et des entrevues virtuelles afin de rehausser ses pratiques de recrutement et de veiller à attirer les meilleurs éléments dans le domaine.

L'importance qu'accorde Air Canada à la diversité et à l'inclusion en milieu de travail découle naturellement de la diversité d'une immense clientèle et constitue un élément clé de sa stratégie de recrutement. En 2019, un comité sur la diversité, composé de dirigeants, ainsi que divers groupes sectoriels d'employés à l'échelle de l'entreprise détermineront les programmes et les occasions propices à la promotion de la diversité, notamment une série d'activités d'apprentissage intitulée « Femmes de l'air », des bourses et des stages visant les groupes sous-représentés, comme les personnes présentant des déficiences ou des limitations liées au trouble du spectre de l'autisme.

Les réalisations d’Air Canada peuvent se mesurer de plusieurs façons, notamment par les éloges d’organismes externes :

- Désignée l’un des employeurs les plus favorables à la diversité au Canada par Mediacorp Canada en 2018
- Désignée l’un des 100 meilleurs employeurs canadiens par Mediacorp Canada en 2019
- Désignée l’un des meilleurs employeurs de Montréal par Mediacorp Canada en 2019
- Désignée l’un des employeurs les plus attrayants du Canada par Universum Global en 2018
- Classée parmi les 50 lieux de travail les plus engagés en Amérique du Nord par Achievers en 2018
- Désignée l’un des meilleurs employeurs en Amérique du Nord pour l’expérience des candidats par Talent Board en 2018
- Classée cinquième parmi les 20 meilleures marques employeurs au Canada par Randstad en 2018

Relations de travail

Depuis 2014, Air Canada a conclu plusieurs conventions collectives de longue durée avec les syndicats représentant ses effectifs syndiqués. Ces conventions assurent stabilité et flexibilité supplémentaires, en plus de consolider le climat de partenariat et de collaboration qui préside à la transformation de la Société en champion mondial. Ces conventions collectives comprennent notamment les suivantes :

- APAC (pilotes) – En 2014, Air Canada et l’APAC, qui représente les pilotes, ont ratifié une convention collective d’une durée de dix ans, qui expire le 29 septembre 2024, sous réserve de certaines clauses de renégociation et mesures de référence durant cette période. En 2017, Air Canada a ratifié les modifications à la convention collective de longue durée en vigueur avec l’APAC. La version modifiée de la convention de dix ans fournit davantage de possibilités commerciales ainsi qu’une flexibilité opérationnelle accrue.
- AIMTA (employés de l’appui technique et de l’entretien, du soutien opérationnel et bagagistes) – En 2016, Air Canada et l’AIMTA, qui représente les employés de l’appui technique et de l’entretien, du soutien opérationnel et les bagagistes, ont conclu une nouvelle convention collective d’une durée de dix ans, qui expire le 31 mars 2026, sous réserve de certaines clauses de renégociation durant cette période.
- CALDA (régulateurs de vol) – En 2016, Air Canada et la CALDA, qui représente les régulateurs de vol, ont conclu une nouvelle convention collective, assortie d’une durée de 12 ans expirant le 29 février 2028, sous réserve de certaines clauses de renégociation durant cette période.
- SCFP (agents de bord) – En 2015, Air Canada et le SCFP, qui représente les agents de bord, ont conclu une nouvelle convention collective d’une durée de dix ans, qui expire le 31 mars 2025, sous réserve de certaines clauses de renégociation durant cette période.
- Unifor (agents – Ventes et Service clientèle) – En 2015, Air Canada et Unifor, qui représente les agents – Ventes et Service clientèle, ont conclu une nouvelle convention collective d’une durée de cinq ans, qui expire le 28 février 2020.

5. APERÇU GÉNÉRAL

Sommaire financier de l'exercice 2018

Le texte qui suit est un sommaire des résultats des activités et de la situation financière d'Air Canada pour l'exercice 2018 en regard de l'exercice 2017.

- Les produits d'exploitation se sont établis à un montant record de 18 065 M\$ en 2018, comparativement à des produits d'exploitation de 16 252 M\$ en 2017, en hausse de 1 813 M\$ (+11 %). Du fait du relèvement de 7,1 % de la capacité, les produits passages se sont élevés à un montant sans précédent de 16 223 M\$, en progression de 1 630 M\$ (+11,2 %) par rapport à ceux de 2017.
- Les charges d'exploitation se sont établies à 16 891 M\$ en 2018, en regard de charges d'exploitation de 14 881 M\$ en 2017, en hausse de 2 010 M\$ (+14 %). Les CESMO ont augmenté de 6,0 % en regard de 2017. Les CESMO ajustées ont crû de 0,3 % comparativement à 2017.
- Le bénéfice d'exploitation s'est chiffré à 1 174 M\$ en 2018 contre un bénéfice d'exploitation de 1 371 M\$ en 2017, soit un recul de 197 M\$.
- Le BAIIALA a atteint 2 851 M\$ en 2018, contre un BAIIALA de 2 928 M\$ en 2017, soit un fléchissement de 77 M\$. La Société a annoncé une marge BAIIALA (soit le BAIIALA exprimé en pourcentage des produits d'exploitation) de 15,8 % pour 2018, contre une marge BAIIALA de 18,0 % en 2017. Les éléments particuliers sont exclus de tous les calculs du BAIIALA présentés par Air Canada. Se reporter à la rubrique 6 du présent rapport de gestion pour de plus amples renseignements sur les éléments particuliers.
- Le bénéfice net s'est établi à 167 M\$ en 2018, soit un bénéfice net dilué par action de 0,60 \$, contre un bénéfice net de 2 029 M\$, soit un bénéfice net dilué par action de 7,31 \$, en 2017. En 2018, Air Canada a enregistré une perte de change de 317 M\$ et une perte à la cession d'actifs de 188 M\$. En 2017, Air Canada a inscrit un recouvrement d'impôt différé de 759 M\$ et un profit de change de 120 M\$.
- Le bénéfice net ajusté s'est chiffré à 677 M\$ en 2018, soit un bénéfice net ajusté dilué par action de 2,45 \$, contre un bénéfice net ajusté de 1 145 M\$, soit un bénéfice net ajusté dilué par action de 4,11 \$, en 2017. Se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- La dette nette ajustée se chiffrait à 5 858 M\$ au 31 décembre 2018 par rapport à une dette nette ajustée de 6 116 M\$ au 31 décembre 2017, soit une baisse de 258 M\$. En 2018, l'augmentation du solde de la dette à long terme et des contrats de location-financement de 533 M\$ et la hausse des soldes de contrats de location simple immobilisés de 112 M\$ ont été largement contrebalancées par l'accroissement des soldes de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 903 M\$. La dette nette ajustée est une mesure financière complémentaire aux PCGR. Se reporter à la rubrique 9.3, *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 Société s'est établi à 2,1 au 31 décembre 2018, sans variation par rapport au 31 décembre 2017. Le ratio de levier financier n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 9.3, *Dette nette ajustée* du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- Les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation se sont établis à 2 695 M\$ en 2018 en regard de flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation de 2 738 M\$ en 2017. En 2018, les flux de trésorerie disponibles se sont établis à 791 M\$, en baisse de 265 M\$ par rapport à ceux de 2017, niveau qui dépasse la fourchette de l'ordre de 500 M\$ à 600 M\$ que prévoyait Air Canada dans son communiqué du 31 octobre 2018. Ce résultat supérieur aux projections en ce qui a trait aux flux de trésorerie disponibles s'explique par le fléchissement des dépenses d'investissement en regard des prévisions, conjugué à la performance supérieure aux prévisions du fonds de roulement aussi bien que du bénéfice d'exploitation attendu. Se reporter à la rubrique 9.5, *Flux de trésorerie consolidés*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

- Le rendement du capital investi pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2018 s'est établi à 12,6 %, résultat qui correspond à la fourchette d'environ 12 % que prévoyait Air Canada dans son communiqué du 31 octobre 2018, contre un rendement du capital investi de 15,3 % pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2017. La baisse du rendement du capital investi en regard de celui de 2017 s'explique surtout par le recul du bénéfice net ajusté, la hausse de la moyenne des capitaux propres attribuables aux actionnaires déduction faite de la trésorerie excédentaire et l'accroissement des coûts de location avions en glissement annuel.

Sommaire financier du quatrième trimestre de 2018

Le texte qui suit est un sommaire des résultats des activités d'Air Canada pour le quatrième trimestre de 2018 en regard du quatrième trimestre de 2017.

- Les produits d'exploitation se sont établis à un montant record de 4 246 M\$ au quatrième trimestre de 2018, comparativement à des produits d'exploitation de 3 820 M\$ au quatrième trimestre de 2017, en hausse de 426 M\$ (+11 %). Du fait du relèvement de 5,8 % de la capacité, les produits passages se sont élevés au chiffre sans précédent de 3 795 M\$, en hausse de 386 M\$ (+11,3 %) par rapport à ceux du quatrième trimestre de 2017.
- Les charges d'exploitation se sont chiffrées à 4 124 M\$ au quatrième trimestre de 2018 en regard de charges d'exploitation de 3 687 M\$ au quatrième trimestre de 2017, en hausse de 437 M\$ (+12 %). Les CESMO ont crû de 5,7 % par rapport au quatrième trimestre de 2017. Les CESMO ajustées ont augmenté de 0,5 % par rapport au quatrième trimestre de 2017, soit un résultat supérieur à la fourchette de l'ordre de 1,5 % à 2,5 % que prévoyait Air Canada dans son communiqué du 31 octobre 2018. La performance supérieure aux prévisions d'Air Canada au chapitre des CESMO ajustées est largement attribuable à la baisse de la charge de maintenance avions, qui s'explique surtout par l'ajustement annuel favorable relativement aux modalités de restitution d'appareils ainsi que le calendrier de certaines activités d'entretien moteur.
- Le bénéfice d'exploitation s'est chiffré à 122 M\$ au quatrième trimestre de 2018 contre un bénéfice d'exploitation de 133 M\$ au quatrième trimestre de 2017, soit une baisse de 11 M\$.
- Le BAIIALA a atteint le montant record de 543 M\$ au quatrième trimestre de 2018, en regard du record précédent de 521 M\$ au quatrième trimestre de 2017, soit une hausse de 22 M\$. La Société a annoncé une marge BAIIALA de 12,8 % pour le quatrième trimestre de 2018, contre une marge BAIIALA de 13,6 % au quatrième trimestre de 2017.
- La perte nette s'est établie à 231 M\$ au quatrième trimestre de 2018, soit une perte nette diluée par action de 0,85 \$, contre un bénéfice net de 8 M\$, soit un bénéfice net dilué par action de 0,02 \$, au quatrième trimestre de 2017.
- Le bénéfice net ajusté s'est chiffré à 54 M\$ au quatrième trimestre de 2018, soit un bénéfice net ajusté dilué par action de 0,20 \$, contre un bénéfice net ajusté de 60 M\$, soit un bénéfice net ajusté dilué par action de 0,22 \$, au quatrième trimestre de 2017.
- Les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation se sont établis à 360 M\$ au quatrième trimestre de 2018 en regard de flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation de 389 M\$ au quatrième trimestre de 2017. Les flux de trésorerie disponibles de 141 M\$ au quatrième trimestre de 2018 représentaient une amélioration de 184 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2017.

6. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS – COMPARAISON DES EXERCICES 2018 ET 2017

Le tableau et l'analyse ci-après comparent les résultats d'Air Canada pour les exercices 2018 et 2017.

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Exercices			
	2018	2017 ¹⁾	Variation	
			\$	%
Produits d'exploitation				
Passages	16 223 \$	14 593 \$	1 630 \$	11
Fret	803	708	95	13
Autres	1 039	951	88	9
Total des produits	18 065	16 252	1 813	11
Charges d'exploitation				
Carburant aviation	3 969	2 927	1 042	36
Charges liées aux transporteurs régionaux				
Carburant aviation	531	412	119	29
Autres	2 311	2 205	106	5
Salaires et charges sociales	2 873	2 671	202	8
Redevances aéroportuaires et de navigation	964	905	59	7
Maintenance avions	1 003	938	65	7
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	1 080	956	124	13
Frais de vente et de distribution	807	770	37	5
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	602	538	64	12
Location avions	518	503	15	3
Restauration et services à bord	433	383	50	13
Communications et technologies de l'information	294	254	40	16
Éléments particuliers	-	30	(30)	(100)
Autres	1 506	1 389	117	8
Total des charges d'exploitation	16 891	14 881	2 010	14
Bénéfice d'exploitation	1 174	1 371	(197)	
Produits (charges) autres que d'exploitation				
Profit (perte) de change	(317)	120	(437)	
Produits d'intérêts	108	60	48	
Charges d'intérêts	(331)	(311)	(20)	
Intérêts incorporés	35	36	(1)	
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(50)	(65)	15	
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(1)	23	(24)	
Profit à la cession-bail d'actifs	-	52	(52)	
Profit aux modifications et règlements de dettes	9	21	(12)	
Perte à la cession d'actifs	(188)	-	(188)	
Autres	(34)	(21)	(13)	
Total des charges autres que d'exploitation	(769)	(85)	(684)	
Bénéfice avant impôts sur le résultat	405	1 286	(881)	
(Charge) recouvrement d'impôts sur le résultat	(238)	743	(981)	
Bénéfice net	167 \$	2 029 \$	(1 862) \$	
Résultat par action – dilué	0,60 \$	7,31 \$	(6,71) \$	
BAIIALA²⁾	2 851 \$	2 928 \$	(77) \$	
Résultat avant impôts ajusté²⁾	952 \$	1 165 \$	(213) \$	
Bénéfice net ajusté²⁾	677 \$	1 145 \$	(468) \$	
Résultat ajusté par action – dilué²⁾	2,45 \$	4,11 \$	(1,66) \$	

1) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2018 et a retraité les chiffres de 2017.

2) Le BAIIALA, le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net ajusté et le résultat ajusté par action – dilué ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Produits passages réseau

Par suite de l'adoption d'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2018, certains frais liés aux passages et au fret ont été reclassés des produits autres aux produits passages et produits fret au compte consolidé de résultat d'Air Canada, avec retraitement des chiffres de 2017. Ce reclassement n'a aucune répercussion sur le total des produits d'exploitation. Parallèlement à ce changement dans la présentation, Air Canada a révisé sa méthode de calcul du rendement unitaire et des PPSMO. Ces mesures se fondent désormais sur le total des produits passages, les chiffres de 2017 ayant été retraités selon la même méthode.

En 2018, les produits passages réseau se sont élevés à 16 223 M\$, en hausse de 1 630 M\$ (+11,2 %) par rapport à 2017, du fait de l'amplification de 8,5 % du trafic et de l'amélioration de 2,5 % du rendement unitaire. En données ajustées en fonction de la longueur d'étape, le rendement unitaire s'est accru de 3,7 % par rapport à 2017. Les produits tirés de la cabine Classe affaires pour l'ensemble du réseau ont crû de 376 M\$ (+13,2 %) par rapport à 2017 en raison de la hausse de 9,4 % du trafic et de l'accroissement de 3,5 % du rendement unitaire.

Le tableau ci-après présente les produits passages par région pour 2018 et 2017.

Produits passages (en millions de dollars canadiens)	Exercices		Variation	
	2018	2017¹⁾	\$	%
Lignes intérieures	4 894 \$	4 637 \$	257 \$	5,5
Lignes transfrontalières	3 504	3 195	309	9,7
Lignes transatlantiques	4 237	3 539	698	19,7
Lignes transpacifiques	2 430	2 195	235	10,7
Autres	1 158	1 027	131	12,7
Réseau	16 223 \$	14 593 \$	1 630 \$	11,2

1) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2018 et a retraité les chiffres de 2017.

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour 2018, par rapport à 2017, en ce qui concerne les produits passages et les autres statistiques d'exploitation.

2018 par rapport à 2017¹⁾	Produits passages Variation (en %)	Capacité (SMO) Variation (en %)	Trafic (PMP) Variation (en %)	Coefficient d'occu- pation Variation (en pt)	Rendement unitaire Variation (en %)	PPSMO Variation (en %)
Lignes intérieures	5,5	3,2	2,7	(0,4)	2,7	2,3
Lignes transfrontalières	9,7	6,9	7,1	0,1	2,4	2,6
Lignes transatlantiques	19,7	10,4	14,7	3,1	4,4	8,4
Lignes transpacifiques	10,7	4,0	5,7	1,4	4,7	6,4
Autres	12,7	14,7	12,8	(1,4)	-	(1,7)
Réseau	11,2	7,1	8,5	1,0	2,5	3,8

1) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2018 et a retraité les chiffres de 2017 comme le montre le tableau ci-dessus.

La variation des produits passages réseau en 2018 par rapport à 2017 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La progression de 8,5 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic pour l'ensemble des marchés, notamment les gains liés aux cabines Classe affaires et Économique Privilège. Conformément à l'objectif de la Société d'accroître le trafic de correspondance mondial entre lignes internationales par le truchement de ses principales plaques tournantes au Canada (sixième liberté de l'air), la croissance du trafic en 2018 rendait compte de la progression du trafic de correspondance pour des destinations internationales via le Canada.
- La hausse de 2,5 % du rendement unitaire pour l'ensemble du réseau, qui correspond aux facteurs suivants :
 - la majoration des tarifs et des suppléments des transporteurs, la croissance du trafic local haute contribution et l'amélioration de la composition tarifaire globale;
 - la proportion accrue de passagers haute contribution de la cabine Classe affaires et de la cabine Économique Privilège;
 - l'accroissement des produits accessoires, notamment au moyen des produits tirés des frais de bagages, des frais liés à la présélection de places et aux places *Préférence* ainsi que des frais de surclassement payés à l'aéroport;
 - l'instauration d'une gamme accrue de produits tarifaires sur les lignes intérieures, les lignes transfrontalières et les lignes transatlantiques, qui a stimulé la croissance des produits accessoires et amélioré la composition tarifaire.

Ces facteurs ont été en partie contrebalancés par l'accroissement de 2,1 % 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 1,2 point de pourcentage le rendement pour l'ensemble du réseau.

Produits passages intérieurs

En 2018, les produits passages intérieurs se sont chiffrés à 4 894 M\$, en hausse de 257 M\$ (+5,5 %) par rapport à 2017.

La variation des produits passages intérieurs par rapport à 2017 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La croissance de 2,7 % du trafic qui traduit la progression du trafic sur l'ensemble des principaux services intérieurs, ainsi que le trafic de correspondance supplémentaire au Canada pour des destinations internationales. L'augmentation du trafic en 2018 tenait compte également des gains liés à la cabine Classe affaires.
- La progression de 2,7 % du rendement unitaire, qui rend compte de l'amplification du rendement sur l'ensemble des principaux services intérieurs. L'amélioration globale du rendement unitaire en regard de 2017 rend compte des gains liés à la cabine Classe affaires ainsi que de l'incidence de nouvelles catégories tarifaires sur les lignes intérieures qui a stimulé la croissance des produits accessoires, notamment les frais de bagages, en plus d'améliorer la composition tarifaire.

Produits passages transfrontaliers

En 2018, les produits passages transfrontaliers se sont établis à 3 504 M\$, en hausse de 309 M\$ (+9,7 %) par rapport à 2017.

La variation des produits passages transfrontaliers par rapport à 2017 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'augmentation de 7,1 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur l'ensemble des principales lignes transfrontalières. La hausse du trafic en 2018 traduit la forte demande passagers entre le Canada et les États-Unis, les gains liés à la cabine Classe affaires ainsi que l'amplification des flux de passagers en correspondance entre lignes internationales en provenance des États-Unis.
- La progression de 2,4 % du rendement unitaire, qui rend compte de l'amplification du rendement unitaire sur l'ensemble des principaux services transfrontaliers, à l'exception des liaisons court-courrier avec les États-Unis. Le lancement de nouvelles catégories tarifaires sur les services transfrontaliers (Canada-États-Unis), qui a stimulé la croissance des produits accessoires et amélioré la composition tarifaire, a contribué à la progression du rendement unitaire global en glissement annuel. L'augmentation a été contrebalancée par l'incidence défavorable du change de 13 M\$.

Produits passages transatlantiques

En 2018, les produits passages transatlantiques se sont établis à 4 237 M\$, en hausse de 698 M\$ (+19,7 %) par rapport à 2017.

La variation des produits passages transatlantiques par rapport à 2017 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'amplification de 14,7 % du trafic, du fait de la croissance du trafic sur l'ensemble des principaux marchés transatlantiques, notamment des gains à l'échelle de toutes les cabines. La croissance de 10,4 % de la capacité en glissement annuel est principalement attribuable aux nouveaux services lancés au départ de Vancouver à destination de la France et de la Suisse, au départ de Toronto à destination de l'Irlande, du Portugal, de la Roumanie et de la Croatie, ainsi qu'au départ de Montréal à destination de l'Irlande, de la Roumanie et du Portugal, outre l'accroissement des fréquences sur les lignes existantes.
- La progression de 4,4 % du rendement unitaire, qui traduit les améliorations sur l'ensemble des principales lignes transatlantiques, notamment la hausse des suppléments des transporteurs en glissement annuel, outre l'incidence favorable du change de 20 M\$. Le lancement d'une nouvelle catégorie tarifaire sur les services transatlantiques, qui a stimulé la croissance des produits accessoires, notamment les frais de bagages, et amélioré la composition tarifaire, a également contribué à l'essor du rendement unitaire global en glissement annuel. La progression du rendement unitaire a été atténuée par l'accroissement de 1,5 % de la longueur d'étape moyenne, qui a comprimé le rendement des lignes transatlantiques de 0,9 point de pourcentage.

Produits passages transpacifiques

En 2018, les produits passages transpacifiques se sont établis à 2 430 M\$, en hausse de 235 M\$ (+10,7 %) par rapport à 2017.

La variation des produits passages transpacifiques par rapport à 2017 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'amplification de 5,7 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur l'ensemble des principales lignes transpacifiques, à l'exception des dessertes de Hong Kong et du Japon, où la capacité a été comprimée d'un exercice à l'autre. La croissance du trafic tenait compte de gains liés aux cabines Classe affaires et Économique Privilège.

- La progression de 4,7 % du rendement unitaire, qui rend compte de l'amplification du rendement unitaire sur l'ensemble des principales lignes transpacifiques, à l'exception des dessertes de l'Australie où le rendement unitaire a été légèrement inférieur à celui de 2017. La progression du rendement unitaire d'un exercice à l'autre tenait compte de gains liés aux cabines Classe affaires et Économique Privilège. Le fléchissement du rendement unitaire dans le cas des dessertes de l'Australie traduit l'accroissement de la capacité à l'échelle du secteur en regard de 2017. La progression globale du rendement unitaire des lignes transpacifiques par rapport à 2017 rendait compte de la hausse des suppléments des transporteurs en glissement annuel, en particulier au Japon et en Corée, où les suppléments sont réglementés.

Autres produits passages

En 2018, les produits passages tirés des « autres lignes » (services au départ et à destination des Antilles, du Mexique, de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud) se sont établis à 1 158 M\$, en hausse de 131 M\$ (+12,7 %) par rapport à 2017.

La variation des autres produits passages par rapport à 2017 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'augmentation de 12,8 % du trafic, qui traduit la croissance du trafic sur les dessertes de l'Amérique du Sud et des destinations soleil classiques. L'amplification du trafic en 2018 incluait des gains à l'échelle de toutes les cabines.
- Le rendement unitaire n'a pas varié en regard de 2017 étant donné que la hausse du rendement unitaire des services pour les Antilles a été contrebalancée par le fléchissement du rendement unitaire des lignes pour l'Amérique du Sud et le Mexique. Le recul du rendement unitaire des lignes pour l'Amérique du Sud est imputable surtout à la hausse sensible de la longueur d'étape moyenne, en raison du retrait du trajet court-courrier entre Santiago et Buenos Aires, puisque Air Canada dessert désormais les deux marchés au moyen de vols sans escale. La baisse du rendement unitaire des services pour le Mexique est essentiellement imputable à la concurrence au chapitre de la tarification du fait du relèvement de la capacité à l'échelle du secteur. L'augmentation de 4,1 % de la longueur d'étape moyenne a comprimé le rendement unitaire des autres lignes de 2,3 points de pourcentage. En données ajustées en fonction de la longueur d'étape, le rendement global des autres lignes a crû de 2,3 % par rapport à 2017.

Produits fret

En 2018, les produits de 803 M\$ tirés du transport de fret ont progressé de 95 M\$ (+13,6 %) par rapport à 2017, en raison de la hausse de 8,1 % du rendement unitaire et de l'amplification de 5,1 % du trafic. En 2018, le marché transatlantique et le marché transpacifique ont affiché une performance particulièrement solide.

Le tableau ci-après présente les produits fret par région pour les exercices 2018 et 2017.

Produits fret (en millions de dollars canadiens)	Exercices		Variation	
	2018	2017 ¹⁾	\$	%
Lignes intérieures	95 \$	84 \$	11 \$	14,0
Lignes transfrontalières	43	39	4	11,5
Lignes transatlantiques	278	245	33	13,7
Lignes transpacifiques	325	280	45	16,0
Autres	62	60	2	2,6
Réseau	803 \$	708 \$	95 \$	13,6

1) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2018 et a retraité les chiffres de 2017.

Autres produits

En 2018, les autres produits se sont chiffrés à 1 039 M\$, en hausse de 88 M\$ (+9 %) par rapport à 2017, du fait en grande partie de l'augmentation des produits tirés de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, laquelle est attribuable à l'amplification des volumes passagers et à la majoration tarifaire des forfaits terrestres en regard de 2017, outre l'accroissement des frais liés aux passagers et à la société aérienne.

CESMO et CESMO ajustées

En 2018, les CESMO ont crû de 6,0 % et les CESMO ajustées ont progressé de 0,3 % en regard de 2017.

Le tableau ci-après compare les CESMO et les CESMO ajustées d'Air Canada pour l'exercice 2018 et l'exercice 2017.

(en cents par SMO)	Exercices		Variation	
	2018	2017 ¹⁾	cents	%
Carburant aviation	3,58 ¢	2,83 ¢	0,75 ¢	26,6
Charges liées aux transporteurs régionaux				
Carburant aviation	0,48	0,40	0,08	20,4
Autres	2,08	2,13	(0,05)	(2,2)
Salaires	1,96	1,99	(0,03)	(1,4)
Charges sociales	0,63	0,59	0,04	6,4
Redevances aéroportuaires et de navigation	0,87	0,87	-	(0,6)
Maintenance avions	0,90	0,91	(0,01)	(0,3)
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	0,97	0,92	0,05	5,4
Frais de vente et de distribution	0,73	0,74	(0,01)	(2,2)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	0,54	0,52	0,02	4,4
Location avions	0,47	0,49	(0,02)	(3,8)
Restauration et services à bord	0,39	0,37	0,02	5,5
Communications et technologies de l'information	0,27	0,25	0,02	7,9
Éléments particuliers	-	0,03	(0,03)	(100,0)
Autres	1,37	1,34	0,03	1,3
CESMO	15,24 ¢	14,38 ¢	0,86 ¢	6,0
Retrancher :				
Charge de carburant aviation ²⁾ , coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et éléments particuliers	(4,61)	(3,78)	(0,83)	21,9
CESMO ajustées³⁾	10,63 ¢	10,60 ¢	0,03 ¢	0,3

1) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2018 et a retraité les chiffres de 2017.

2) Comprend la charge de carburant aviation liée aux activités des transporteurs régionaux.

3) Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Charges d'exploitation

En 2018, en raison du relèvement de 7,1 % de la capacité, les charges d'exploitation se sont établies à 16 891 M\$, en hausse de 2 010 M\$ (+14 %) par rapport à 2017.

La variation des charges d'exploitation en glissement annuel s'explique par les principaux facteurs décrits ci-après.

Charge de carburant aviation

En 2018, la charge de carburant aviation (notamment la charge de carburant liée aux activités des transporteurs régionaux) s'est établie à 4 500 M\$, en hausse de 1 161 M\$ (+35 %) par rapport à 2017, hausse qui s'explique par les facteurs suivants :

- l'augmentation du cours du carburant aviation (compte non tenu de l'incidence du change), responsable d'un accroissement de 918 M\$;
- la hausse du volume de litres de carburant consommé, responsable d'un accroissement de 165 M\$;
- l'incidence défavorable du change de 44 M\$;
- les pertes/charges de couverture liées au carburant de 36 M\$ en 2018 en regard de pertes/charges de couverture liées au carburant de 2 M\$ en 2017, soit une hausse de 34 M\$.

Charges liées aux transporteurs régionaux

En 2018, les charges liées aux transporteurs régionaux se sont chiffrées à 2 842 M\$, en hausse de 225 M\$ (+9 %) par rapport à 2017. Cette augmentation est le fait, en grande partie, de la hausse de la charge de carburant aviation en glissement annuel, ainsi que de l'accroissement des frais d'achat de capacité, imputable à l'amplification du volume des activités d'entretien moteur par rapport à 2017, outre la majoration des tarifs des CAC et l'incidence de l'intensification des activités aériennes..

Le tableau qui suit présente la ventilation des charges liées aux transporteurs régionaux pour l'exercice 2018 et l'exercice 2017 :

(en millions de dollars canadiens)	Exercices		Variation	
	2018	2017	\$	%
Frais d'achat de capacité	1 333 \$	1 267 \$	66 \$	5
Carburant aviation	531	412	119	29
Redevances aéroportuaires et de navigation	296	293	3	1
Frais de vente et de distribution	153	146	7	5
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	38	28	10	36
Location avions	41	40	1	3
Autres	450	431	19	4
Total des charges liées aux transporteurs régionaux	2 842 \$	2 617 \$	225 \$	9

Salaires et charges sociales

Les salaires totalisent 2 174 M\$ en 2018, en hausse de 115 M\$ (+6 %) par rapport à 2017. Cette augmentation traduit principalement la croissance du nombre d'employés équivalents temps plein (« ETP ») au soutien essentiellement du relèvement de la capacité de la Société et de sa stratégie d'expansion internationale.

Les charges sociales se sont chiffrées à 699 M\$ en 2018, en hausse de 87 M\$ (+14 %) par rapport à 2017, soit une hausse par rapport à l'augmentation de 75 M\$ que prévoyait Air Canada dans son communiqué du 31 octobre 2018. L'accroissement des charges sociales en regard de 2017 est surtout imputable au niveau accru d'effectif en ETP et à l'incidence de la baisse des taux d'actualisation, ce qui a accru le coût des services rendus au cours de l'exercice des régimes de retraite à prestations déterminées.

Redevances aéroportuaires et de navigation

En 2018, les redevances aéroportuaires et de navigation se sont chiffrées à 964 M\$, en hausse de 59 M\$ (+7 %) par rapport à 2017, du fait surtout de l'affectation accrue de gros-porteurs et de l'accroissement des activités aériennes internationales. En outre, en 2017, Air Canada a reçu un remboursement unique de 15 M\$ de la part de Nav Canada alors qu'elle n'a reçu aucun remboursement analogue en 2018. L'augmentation a été 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 Toronto-Pearson de façon plus rentable, ainsi que par la réduction de 3,9 % du tarif de Nav Canada avec prise d'effet le 1^{er} septembre 2017.

Charge de maintenance avions

En 2018, la charge de maintenance avions s'est chiffrée à 1 003 M\$, en hausse de 65 M\$ (+7 %) par rapport à 2017, soit une amélioration de 95 M\$ par rapport à ce que prévoyait Air Canada dans son communiqué du 31 octobre 2018. Ce résultat plus favorable que les prévisions tient surtout à un ajustement annuel lié aux modalités au titre de la maintenance à la restitution d'appareils et au calendrier des activités d'entretien moteur. La hausse de la charge de maintenance avions en regard de 2017 s'expliquait principalement par l'accroissement des activités d'entretien moteur et composants et l'incidence de l'intégration d'appareils 787 de Boeing supplémentaires au parc aérien en 2018, appareils dont les moteurs font l'objet d'une facturation contractuelle selon les heures de vol. Ces augmentations ont été largement compensées par l'effet de l'accroissement des contrats de location avions faisant l'objet d'une prolongation en 2018 et des modalités plus favorables au titre de la restitution d'appareils relatives aux prolongations de contrats de location. Les hausses ont également été contrebalancées par l'incidence de l'appréciation du dollar canadien sur la charge de maintenance libellée en dollars américains.

Le tableau ci-après présente la ventilation des principaux éléments de la charge de maintenance avions pour l'exercice 2018 et l'exercice 2017 :

(en millions de dollars canadiens)	Exercices		Variation	
	2018	2017	\$	%
Entretien du matériel	923 \$	824 \$	99 \$	12
Provision liée à la maintenance ¹⁾	51	100	(49)	(49)
Autres	29	14	15	107
Total de la charge de maintenance avions	1 003 \$	938 \$	65 \$	7

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

Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur

En 2018, la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur s'est chiffrée à 1 080 M\$, en hausse de 124 M\$ (+13 %) par rapport à 2017, ce chiffre qui correspond à la prévision de 125 M\$ d'Air Canada dans son communiqué du 31 octobre 2018. La hausse de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur par rapport à 2017 est en grande partie le fait de l'intégration d'appareils 787 et 737 MAX de Boeing au parc aérien principal. Cette hausse a été atténuée par la cession-bail par Air Canada de 25 appareils E190 d'Embraer en août 2018.

Frais de vente et de distribution

En 2018, les frais de vente et de distribution se sont chiffrés à 807 M\$, en hausse de 37 M\$ (+5 %) par rapport à 2017, en raison surtout de l'augmentation des produits passages. La hausse a été en partie contrebalancée par l'incidence favorable des nouveaux programmes de commissions instaurés en Amérique du Nord en avril 2018 et l'accroissement des réservations directes en regard de 2017.

Coûts liés à la portion terrestre des forfaits

En 2018, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada se sont chiffrés à 602 M\$, en hausse de 64 M\$ (+12 %) par rapport à 2017, du fait principalement de l'amplification des volumes passagers et de l'accroissement des coûts de la portion terrestre de forfaits (compte non tenu de l'effet du change) en raison surtout de la modification de l'éventail de produits modifié, facteurs contrebalancés par l'incidence favorable du change.

Coûts de location avions

En 2018, les coûts de location avions se sont élevés à 518 M\$, en hausse de 15 M\$ (+3 %) par rapport à 2017, en raison essentiellement de l'incidence du nombre accru d'avions loués, notamment 25 appareils E190 d'Embraer ayant fait l'objet d'une cession-bail par Air Canada en août 2018, facteur atténué par l'effet de la baisse des tarifs dans le cadre du 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 suite d'une décision de la Commission européenne relative aux enquêtes sur le fret. Air Canada a acquitté l'amende au deuxième trimestre de 2017. La Société a porté la décision en appel. Bien qu'elle ne puisse prédire avec certitude l'issue de cet appel ou de toute procédure connexe, Air Canada estime que sa contestation de la décision de la Commission européenne est fondée. Se reporter à la section « Litiges en cours » à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Autres charges

En 2018, les autres charges se sont chiffrées à 1 506 M\$, en hausse de 117 M\$ (+8 %) par rapport à 2017, du fait essentiellement du relèvement de la capacité et de la stratégie d'expansion internationale d'Air Canada, outre l'accroissement des frais liés au service à la clientèle imputable en partie à l'incidence des perturbations opérationnelles causées par des conditions météorologiques extrêmes, en particulier au premier semestre de 2018. Les autres charges du premier trimestre de 2018 tenaient également compte des frais de 26 M\$ liés aux nouveaux uniformes.

Le tableau ci-après fournit une ventilation des principaux éléments compris dans les autres charges pour l'exercice 2018 et l'exercice 2017 :

(en millions de dollars canadiens)	Exercices		Variation	
	2018	2017	\$	%
Services d'escale	327 \$	296 \$	31 \$	10
Frais d'équipages	212	197	15	8
Location et entretien d'immeubles	176	167	9	5
Frais et services divers	173	164	9	5
Autres frais résiduels	618	565	53	9
Total des autres charges	1 506 \$	1 389 \$	117 \$	8

Produits (charges) autres que d'exploitation

Les charges autres que d'exploitation se sont chiffrées à 769 M\$ en 2018, en regard de charges autres que d'exploitation de 85 M\$ en 2017.

La variation des charges autres que d'exploitation par rapport à 2017 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La perte de change s'est chiffrée à 317 M\$ en 2018, contre un profit de change de 120 M\$ en 2017. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 31 décembre 2018 était de 1,3637 \$ CA, tandis qu'il était de 1,2571 \$ CA le 31 décembre 2017. La perte de change liée à la dette à long terme libellée en dollars américains de 501 M\$ a été neutralisée en partie par le profit de change à l'égard des dérivés de change, qui s'est chiffré à 245 M\$.
- En 2017, Air Canada a inscrit un profit de 52 M\$ à la cession-bail de quatre appareils 787-9 de Boeing, alors qu'aucun profit analogue n'a été inscrit en 2018.
- En 2018, Air Canada a comptabilisé un profit aux modifications de dettes de 9 M\$, qui tenait compte d'un profit de 11 M\$ relatif à la refixation de prix de sa facilité de billets garantis prioritaires de 1,2 G\$ US en regard d'un profit aux modifications de dettes de 27 M\$ en 2017, également lié à la refixation de prix de sa facilité de billets garantis prioritaires.
- En 2018, Air Canada a inscrit une perte à la cession d'actifs de 188 M\$ relativement à la vente de 25 appareils E190 d'Embraer, alors qu'aucune perte analogue n'a été comptabilisée en 2017. Air Canada a réalisé un produit net de 293 M\$ tiré de la vente de ces appareils en 2018.

7. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS – COMPARAISON DES QUATRIÈMES TRIMESTRES DE 2018 ET DE 2017

Le tableau et l'analyse ci-après comparent les résultats d'Air Canada pour les quatrièmes trimestres de 2018 et de 2017.

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Quatrièmes trimestres			
	2018	2017 ¹⁾	Variation	
			\$	%
Produits d'exploitation				
Passages	3 795 \$	3 409 \$	386 \$	11
Fret	217	198	19	10
Autres	234	213	21	10
Total des produits	4 246	3 820	426	11
Charges d'exploitation				
Carburant aviation	958	735	223	30
Charges liées aux transporteurs régionaux				
Carburant aviation	133	112	21	19
Autres	575	563	12	2
Salaires et charges sociales	719	674	45	7
Redevances aéroportuaires et de navigation	225	201	24	12
Maintenance avions	250	243	7	3
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	267	245	22	9
Frais de vente et de distribution	182	169	13	8
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	126	106	20	19
Location avions	133	126	7	6
Restauration et services à bord	104	89	15	17
Communications et technologies de l'information	69	62	7	11
Autres	383	362	21	6
Total des charges d'exploitation	4 124	3 687	437	12
Bénéfice d'exploitation	122	133	(11)	
Produits (charges) autres que d'exploitation				
Perte de change	(269)	(62)	(207)	
Produits d'intérêts	32	18	14	
Charges d'intérêts	(84)	(79)	(5)	
Intérêts incorporés	8	9	(1)	
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(12)	(18)	6	
Perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(3)	(1)	(2)	
Profit aux modifications et règlements de dettes	-	24	(24)	
Autres	(10)	(4)	(6)	
Total des charges autres que d'exploitation	(338)	(113)	(225)	
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	(216)	20	(236)	
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	(15)	(12)	(3)	
Bénéfice net	(231) \$	8 \$	(239) \$	
Résultat net par action – dilué	(0,85) \$	0,02 \$	(0,87) \$	
BAIIALA²⁾	543 \$	521 \$	22 \$	
Résultat avant impôts ajusté²⁾	68 \$	77 \$	(9) \$	
Bénéfice net ajusté²⁾	54 \$	60 \$	(6) \$	
Résultat ajusté par action – dilué²⁾	0,20 \$	0,22 \$	(0,02) \$	

1) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2018 et a retraité les chiffres de 2017.

2) Le BAIIALA, le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net ajusté et le résultat ajusté par action – dilué ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Produits passages réseau

Au quatrième trimestre de 2018, les produits passages réseau se sont élevés à 3 795 M\$, en hausse de 386 M\$ (+11,3 %) par rapport au quatrième trimestre de 2017, du fait de l'amplification de 7,2 % du trafic et de l'amélioration de 3,8 % du rendement unitaire. En données ajustées en fonction de la longueur d'étape, le rendement unitaire s'est accru de 4,5 % par rapport au quatrième trimestre de 2017. Les produits tirés de la cabine Classe affaires pour l'ensemble du réseau ont crû de 92 M\$ (+12,5 %) par rapport au quatrième trimestre de 2017 en raison de la hausse de 9,3 % du trafic, ainsi que de l'augmentation de 2,9 % du rendement unitaire.

Le tableau ci-après présente les produits passages par région pour les quatrième trimestres de 2018 et de 2017.

Produits passages (en millions de dollars canadiens)	Quatrième trimestres		Variation	
	2018	2017 ¹⁾	\$	%
Lignes intérieures	1 216 \$	1 151 \$	65 \$	5,6
Lignes transfrontalières	846	746	100	13,4
Lignes transatlantiques	899	763	136	18,0
Lignes transpacifiques	550	501	49	9,7
Autres	284	248	36	14,5
Réseau	3 795 \$	3 409 \$	386 \$	11,3

1) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2018 et a retraité les chiffres de 2017.

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel par région pour le quatrième trimestre de 2018, par rapport au quatrième trimestre de 2017, en ce qui concerne les produits passages et les autres statistiques d'exploitation.

Quatrième trimestre 2018 par rapport au quatrième trimestre 2017 ¹⁾	Produits passages Variation (en %)	Capacité (SMO) Variation (en %)	Trafic (PMP) Variation (en %)	Coefficient d'occupation Variation (en pt)	Rendement unitaire Variation (en %)	PPSMO Variation (en %)
Lignes intérieures	5,6	1,5	1,7	0,2	3,9	4,1
Lignes transfrontalières	13,4	9,7	9,6	(0,1)	3,5	3,4
Lignes transatlantiques	18,0	9,5	14,5	3,5	3,0	7,7
Lignes transpacifiques	9,7	(0,8)	0,3	0,9	9,3	10,6
Autres	14,5	15,2	14,0	(0,9)	0,5	(0,6)
Réseau	11,3	5,8	7,2	1,1	3,8	5,2

1) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2018 et a retraité les chiffres de 2017, comme le montre le tableau ci-dessus.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le quatrième trimestre de 2018 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)				
	T4 2017 ¹⁾	T1 2018	T2 2018	T3 2018	T4 2018
Produits passages	11,4	11,8	10,4	11,2	11,3
Capacité (SMO)	9,5	8,6	7,5	6,7	5,8
Trafic (PMP)	9,9	11,4	8,2	7,5	7,2
Coefficient d'occupation (variation en pt)	0,3	2,1	0,5	0,6	1,1
Rendement unitaire	1,4	0,4	2,0	3,4	3,8
PPSMO	1,8	3,0	2,7	4,2	5,2

1) De sorte à être pertinentes, les comparaisons des pourcentages en glissement annuel entre le quatrième trimestre de 2017 et le quatrième trimestre de 2016 se fondent sur les chiffres présentés antérieurement pour 2016 et 2017, car les chiffres de 2016 n'ont pas été retraités au titre de l'adoption d'IFRS 15.

La variation des produits passages réseau par rapport au quatrième trimestre de 2017 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La progression de 7,2 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic pour l'ensemble des marchés, notamment les gains liés aux cabines Classe affaires et Économique Privilège. Conformément à l'objectif de la Société d'accroître le trafic de correspondance mondial entre lignes internationales par le truchement de ses principales plaques tournantes au Canada (sixième liberté de l'air), la croissance du trafic au quatrième trimestre de 2018 rend compte de la progression du trafic de correspondance via le Canada pour des destinations internationales.
- La hausse de 3,8 % du rendement unitaire pour l'ensemble du réseau, qui correspond aux facteurs suivants :
 - o la hausse des tarifs et des suppléments des transporteurs, la croissance du trafic local haute contribution et l'amélioration de la composition tarifaire globale;
 - o la proportion accrue de passagers haute contribution de la cabine Classe affaires et de la cabine Économique Privilège;
 - o l'accroissement des produits accessoires, notamment au moyen des produits tirés des frais de bagages, des frais liés à la présélection de places et aux places *Préférence* ainsi que des frais de surclassement payés à l'aéroport;
 - o l'instauration d'une gamme accrue de produits tarifaires sur les lignes intérieures, les lignes transfrontalières et les lignes transatlantiques, qui a stimulé la croissance des produits accessoires et amélioré la composition tarifaire;
 - o l'incidence favorable du change de 35 M\$ en regard du quatrième trimestre de 2017.

Ces facteurs ont été en partie contrebalancés par l'accroissement de 1,2 % de la longueur d'étape moyenne, du fait de l'expansion des vols long-courrier à l'échelle internationale, qui a eu pour effet de comprimer de 0,7 point de pourcentage le rendement pour l'ensemble du réseau.

Produits passages intérieurs

Au quatrième trimestre de 2018, les produits passages intérieurs se sont chiffrés à 1 216 M\$, en hausse de 65 M\$ (+5,6 %) par rapport au quatrième trimestre de 2017.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le quatrième trimestre de 2018 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)				
	T4 2017 ¹⁾	T1 2018	T2 2018	T3 2018	T4 2018
Produits passages	5,4	5,9	6,6	4,3	5,6
Capacité (SMO)	1,4	3,4	3,2	4,3	1,5
Trafic (PMP)	1,6	3,0	2,6	3,4	1,7
Coefficient d'occupation (variation en pt)	0,2	(0,3)	(0,5)	(0,7)	0,2
Rendement unitaire	3,5	2,8	3,9	0,9	3,9
PPSMO	3,8	2,5	3,2	-	4,1

1) De sorte à être pertinentes, les comparaisons des pourcentages en glissement annuel entre le quatrième trimestre de 2017 et le quatrième trimestre de 2016 se fondent sur les chiffres présentés antérieurement pour 2016 et 2017, car les chiffres de 2016 n'ont pas été retraités au titre de l'adoption d'IFRS 15.

La variation des produits passages intérieurs par rapport au quatrième trimestre de 2017 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La croissance de 1,7 % du trafic qui traduit la progression du trafic sur l'ensemble des principaux services intérieurs, ainsi que le trafic de correspondance supplémentaire au Canada pour des destinations internationales. L'augmentation du trafic au quatrième trimestre de 2018 tenait compte également des gains liés à la cabine Classe affaires.
- La progression de 3,9 % du rendement unitaire, qui rend compte de l'amplification du rendement sur l'ensemble des principaux services intérieurs. L'amélioration globale du rendement unitaire en regard du quatrième trimestre de 2017 rend compte des gains liés à la cabine Classe affaires ainsi que de l'incidence de nouvelles catégories tarifaires sur les lignes intérieures qui a stimulé la croissance des produits accessoires et amélioré la composition tarifaire.

Produits passages transfrontaliers

Au quatrième trimestre de 2018, les produits passages transfrontaliers se sont établis à 846 M\$, en hausse de 100 M\$ (+13,4 %) par rapport au quatrième trimestre de 2017.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le quatrième trimestre de 2018 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)				
	T4 2017 ¹⁾	T1 2018	T2 2018	T3 2018	T4 2018
Produits passages	6,3	6,9	8,9	9,7	13,4
Capacité (SMO)	6,7	5,5	6,8	5,9	9,7
Trafic (PMP)	7,1	6,7	6,6	5,6	9,6
Coefficient d'occupation (variation en pt)	0,3	0,9	(0,1)	(0,3)	(0,1)
Rendement unitaire	(0,7)	0,1	2,2	3,8	3,5
PPSMO	(0,3)	1,3	2,0	3,5	3,4

1) De sorte à être pertinentes, les comparaisons des pourcentages en glissement annuel entre le quatrième trimestre de 2017 et le quatrième trimestre de 2016 se fondent sur les chiffres présentés antérieurement pour 2016 et 2017, car les chiffres de 2016 n'ont pas été retraités au titre de l'adoption d'IFRS 15.

La variation des produits passages transfrontaliers par rapport au quatrième trimestre de 2017 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'augmentation de 9,6 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur l'ensemble des principales lignes transfrontalières. La hausse du trafic au quatrième trimestre de 2018 traduit la forte demande passagers entre le Canada et les États-Unis, les gains liés à la cabine Classe affaires ainsi que l'amplification des flux de passagers en correspondance entre lignes internationales en provenance des États-Unis.
- La progression de 3,5 % du rendement unitaire, qui rend compte de l'amplification du rendement unitaire sur l'ensemble des principaux services transfrontaliers. Le lancement de nouvelles catégories tarifaires sur les services transfrontaliers (Canada-États-Unis), qui a stimulé la croissance des produits accessoires et amélioré la composition tarifaire, ainsi que l'incidence favorable du change de 10 M\$ ont contribué à la progression du rendement unitaire global en glissement annuel. Cette progression a été contrebalancée par l'accroissement de la longueur d'étape moyenne de 1,8 %, qui a eu pour effet de comprimer le rendement unitaire des lignes transfrontalières de 1,0 point de pourcentage.

Produits passages transatlantiques

Au quatrième trimestre de 2018, les produits passages transatlantiques se sont établis à 899 M\$, en hausse de 136 M\$ (+18,0 %) par rapport au quatrième trimestre de 2017.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le quatrième trimestre de 2018 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)				
	T4 2017 ¹⁾	T1 2018	T2 2018	T3 2018	T4 2018
Produits passages	22,2	23,9	17,8	20,3	18,0
Capacité (SMO)	13,9	9,6	11,9	10,3	9,5
Trafic (PMP)	14,4	17,5	15,5	13,1	14,5
Coefficient d'occupation (variation en pt)	0,3	5,4	2,6	2,2	3,5
Rendement unitaire	6,8	5,4	1,9	6,4	3,0
PPSMO	7,3	13,0	5,3	9,1	7,7

1) De sorte à être pertinentes, les comparaisons des pourcentages en glissement annuel entre le quatrième trimestre de 2017 et le quatrième trimestre de 2016 se fondent sur les chiffres présentés antérieurement pour 2016 et 2017, car les chiffres de 2016 n'ont pas été retraités au titre de l'adoption d'IFRS 15.

La variation des produits passages transatlantiques par rapport au quatrième trimestre de 2017 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'amplification de 14,5 % du trafic, du fait de la croissance du trafic sur l'ensemble des principaux marchés transatlantiques, notamment des gains à l'échelle de toutes les cabines. La croissance de 9,5 % de la capacité en glissement annuel est attribuable à l'accroissement des fréquences sur le service au départ de Vancouver à destination de l'Inde, à la prolongation des services saisonniers de l'exploitation principale, notamment au départ de Toronto et de Montréal pour l'Italie, ainsi qu'au départ de Montréal pour Israël, outre la prolongation des services saisonniers sur de nombreux marchés exploités par Air Canada Rouge.
- La progression de 3,0 % du rendement unitaire, qui traduit les améliorations sur l'ensemble des principales lignes transatlantiques, notamment la hausse des suppléments des transporteurs en glissement annuel, outre l'incidence favorable du change de 12 M\$. Le lancement d'une nouvelle catégorie tarifaire sur les services transatlantiques, qui a stimulé la croissance des produits accessoires, notamment les frais de bagages, et amélioré la composition tarifaire, a également contribué à l'essor du rendement unitaire global en glissement annuel.

Produits passages transpacifiques

Au quatrième trimestre de 2018, les produits passages transpacifiques se sont établis à 550 M\$, en hausse de 49 M\$ (+9,7 %) par rapport au quatrième trimestre de 2017.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le quatrième trimestre de 2018 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)				
	T4 2017 ¹⁾	T1 2018	T2 2018	T3 2018	T4 2018
Produits passages	13,5	14,2	9,9	9,9	9,7
Capacité (SMO)	12,2	12,0	5,2	1,1	(0,8)
Trafic (PMP)	13,7	15,9	5,7	2,9	0,3
Coefficient d'occupation (variation en pt)	1,0	2,8	0,4	1,5	0,9
Rendement unitaire	(0,2)	(1,5)	4,0	6,8	9,3
PPSMO	1,1	1,9	4,5	8,6	10,6

1) De sorte à être pertinentes, les comparaisons des pourcentages en glissement annuel entre le quatrième trimestre de 2017 et le quatrième trimestre de 2016 se fondent sur les chiffres présentés antérieurement pour 2016 et 2017, car les chiffres de 2016 n'ont pas été retraités au titre de l'adoption d'IFRS 15.

La variation des produits passages transpacifiques par rapport au quatrième trimestre de 2017 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La progression de 9,3 % du rendement unitaire, qui rend compte de l'amplification du rendement unitaire sur l'ensemble des principales lignes transpacifiques, à l'exception de l'Australie où le rendement unitaire a été légèrement inférieur à celui du quatrième trimestre de 2017. Le recul du rendement unitaire dans le cas des dessertes de l'Australie traduit l'accroissement de la capacité à l'échelle du secteur en regard du quatrième trimestre de 2017. La progression globale du rendement unitaire des lignes transpacifiques par rapport au quatrième trimestre de 2017 rendait compte de la hausse des suppléments des transporteurs en glissement annuel, outre l'incidence favorable du change de 6 M\$.
- L'amplification de 0,3 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur les dessertes de l'Australie, de la Corée et de la Chine, contrebalancée par la baisse du trafic dans le cas des dessertes de Hong Kong, du Japon et de Taiwan, où la capacité a été comprimée d'un exercice à l'autre. La croissance du trafic tenait compte de gains liés aux cabines Classe affaires et Économique Privilège.

Autres produits passages

Au quatrième trimestre de 2018, les produits passages tirés des « autres lignes » (services au départ et à destination des Antilles, du Mexique, de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud) se sont établis à 284 M\$, en hausse de 36 M\$ (+14,5 %) par rapport au quatrième trimestre de 2017.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le quatrième trimestre de 2018 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)				
	T4 2017 ¹⁾	T1 2018	T2 2018	T3 2018	T4 2018
Produits passages	23,7	17,7	7,6	7,9	14,5
Capacité (SMO)	18,7	15,0	11,7	16,8	15,2
Trafic (PMP)	17,9	15,6	8,6	11,1	14,0
Coefficient d'occupation (variation en pt)	(0,6)	0,4	(2,4)	(4,3)	(0,9)
Rendement unitaire	4,8	1,9	(0,9)	(2,8)	0,5
PPSMO	4,1	2,4	(3,7)	(7,6)	(0,6)

1) De sorte à être pertinentes, les comparaisons des pourcentages en glissement annuel entre le quatrième trimestre de 2017 et le quatrième trimestre de 2016 se fondent sur les chiffres présentés antérieurement pour 2016 et 2017, car les chiffres de 2016 n'ont pas été retraités au titre de l'adoption d'IFRS 15.

La variation des autres produits passages par rapport au quatrième trimestre de 2017 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'augmentation de 14,0 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur les dessertes de l'Amérique du Sud et des destinations soleil usuelles. L'amplification du trafic au quatrième trimestre de 2018 rend compte de la progression pour l'ensemble des cabines.
- L'augmentation de 0,5 % du rendement unitaire, qui rend compte de l'accroissement du rendement unitaire des services pour les Antilles et le Mexique, en grande partie atténué par le recul du rendement unitaire des lignes pour l'Amérique du Sud. Le fléchissement du rendement unitaire des lignes pour l'Amérique du Sud est imputable surtout à la hausse sensible de la longueur d'étape moyenne en raison du retrait du trajet court-courrier entre Santiago et Buenos Aires, puisque Air Canada dessert désormais les deux marchés au moyen de vols sans escale. L'augmentation de 6,1 % de la longueur d'étape moyenne a comprimé le rendement unitaire des autres lignes de 3,4 points de pourcentage. En données ajustées en fonction de la longueur d'étape, le rendement global des autres lignes a crû de 3,9 % par rapport au quatrième trimestre de 2017.

Produits fret

Au quatrième trimestre de 2018, les produits de 217 M\$ tirés du transport de fret ont augmenté de 19 M\$ (+10,0 %) par rapport au quatrième trimestre de 2017, en raison de la hausse de 6,8 % du rendement unitaire et de l'amplification de 2,9 % du trafic. Au quatrième trimestre de 2018, le marché transatlantique et le marché transpacifique ont affiché une performance particulièrement solide.

Le tableau ci-après présente les produits fret par région aux quatrièmes trimestres de 2018 et de 2017.

Produits fret (en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres		Variation	
	2018	2017 ¹⁾	\$	%
Lignes intérieures	27 \$	23 \$	4 \$	21,3
Lignes transfrontalières	12	10	2	23,2
Lignes transatlantiques	72	66	6	8,5
Lignes transpacifiques	88	81	7	9,2
Autres	18	18	-	(2,5)
Réseau	217 \$	198 \$	19 \$	10,0

1) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2018 et a retraité les chiffres de 2017.

Autres produits

Au quatrième trimestre de 2018, les autres produits se sont chiffrés à 234 M\$, en hausse de 21 M\$ (+10 %) par rapport au quatrième trimestre de 2017, du fait en grande partie de l'augmentation des produits tirés de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, laquelle est attribuable à l'amplification des volumes passagers et, dans une moindre mesure, à la majoration tarifaire des forfaits terrestres en regard du quatrième trimestre de 2017. La hausse des autres produits est également attribuable aux frais liés aux passagers et à la société aérienne par rapport au quatrième trimestre de 2017.

CESMO et CESMO ajustées

Au quatrième trimestre de 2018, les CESMO ont crû de 5,7 % et les CESMO ajustées ont augmenté de 0,5 % en regard du quatrième trimestre de 2017.

Le tableau ci-après compare les CESMO et les CESMO ajustées d'Air Canada pour le quatrième trimestre de 2018 à celles du quatrième trimestre de 2017.

(en cents par SMO)	Quatrièmes trimestres		Variation	
	2018	2017 ¹⁾	cents	%
Carburant aviation	3,74 ¢	3,04 ¢	0,70 ¢	23,1
Charges liées aux transporteurs régionaux				
Carburant aviation	0,52	0,46	0,06	12,0
Autres	2,25	2,33	(0,08)	(3,3)
Salaires	2,18	2,26	(0,08)	(3,4)
Charges sociales	0,63	0,53	0,10	18,4
Redevances aéroportuaires et de navigation	0,88	0,83	0,05	5,5
Maintenance avions	0,98	1,01	(0,03)	(3,1)
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	1,04	1,01	0,03	2,8
Frais de vente et de distribution	0,71	0,70	0,01	1,3
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	0,49	0,44	0,05	11,6
Location avions	0,52	0,52	-	0,4
Restauration et services à bord	0,41	0,37	0,04	11,0
Communications et technologies de l'information	0,27	0,26	0,01	4,4
Autres	1,49	1,48	0,01	0,8
CESMO	16,11 ¢	15,24 ¢	0,87 ¢	5,7
Retrancher :				
Charge de carburant aviation ²⁾ , coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et éléments particuliers	(4,75)	(3,94)	(0,81)	20,5
CESMO ajustées³⁾	11,36 ¢	11,30 ¢	0,06 ¢	0,5

1) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2018 et a retraité les chiffres de 2017.

2) Comprend la charge de carburant aviation liée aux activités des transporteurs régionaux.

3) Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Charges d'exploitation

Au quatrième trimestre de 2018, en raison du relèvement de 5,8 % de la capacité, Air Canada a inscrit des charges d'exploitation de 4 124 M\$, soit une hausse de 437 M\$ (+12 %) par rapport au quatrième trimestre de 2017.

Au quatrième trimestre de 2018, l'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation libellées en devises (principalement le dollar américain), en regard du quatrième trimestre de 2017, a accru les charges d'exploitation de 64 M\$ (dont une tranche de 37 M\$ se rapporte à la charge de carburant aviation et un total de 27 M\$ a trait aux charges d'exploitation non liées au carburant).

La variation des charges d'exploitation en glissement annuel s'explique notamment par les principaux facteurs décrits ci-après.

Charge de carburant aviation

Au quatrième trimestre de 2018, la charge de carburant aviation (notamment la charge de carburant liée aux activités des transporteurs régionaux) s'est établie à 1 091 M\$, en hausse de 244 M\$ (+29 %) par rapport au quatrième trimestre de 2017, hausse qui s'explique par les facteurs suivants :

- l'augmentation du cours du carburant aviation (compte non tenu de l'incidence du change), responsable d'un accroissement de 151 M\$;
- l'incidence défavorable du change de 37 M\$;
- l'accroissement du volume de litres de carburant consommé, responsable d'une hausse de 27 M\$;
- les pertes/charges de couverture liées au carburant de 26 M\$ au quatrième trimestre de 2018, en regard de profits de couverture liés au carburant (déduction faite des charges) de 3 M\$ au quatrième trimestre de 2017, soit une hausse de 29 M\$.

Charges liées aux transporteurs régionaux

Au quatrième trimestre de 2018, les charges liées aux transporteurs régionaux se sont chiffrées à 708 M\$, en hausse de 33 M\$ (+5 %) par rapport au quatrième trimestre de 2017. Cette augmentation est le fait, en grande partie, de la hausse de la charge de carburant aviation en glissement annuel, ainsi que de la majoration des tarifs des CAC d'un exercice à l'autre.

Le tableau qui suit présente la ventilation des charges liées aux transporteurs régionaux pour le quatrième trimestre de 2018 par rapport au quatrième trimestre de 2017 :

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres		Variation	
	2018	2017	\$	%
Frais d'achat de capacité	336 \$	330 \$	6 \$	2
Carburant aviation	133	112	21	19
Redevances aéroportuaires et de navigation	73	71	2	3
Frais de vente et de distribution	34	35	(1)	(3)
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	11	7	4	57
Location avions	10	10	-	-
Autres	111	110	1	1
Total des charges liées aux transporteurs régionaux	708 \$	675 \$	33 \$	5

Salaires et charges sociales

Au quatrième trimestre de 2018, les salaires se sont établis à 557 M\$, en hausse de 11 M\$ (+2 %) par rapport au quatrième trimestre de 2017. Cette augmentation traduit principalement la croissance du nombre d'ETP au soutien essentiellement du relèvement de la capacité de la Société et de sa stratégie d'expansion internationale.

Au quatrième trimestre de 2018, les charges sociales se sont chiffrées à 162 M\$, en hausse de 34 M\$ (+27 %) par rapport au quatrième trimestre de 2017, en raison du nombre plus élevé d'ETP et de l'effet de la baisse des taux d'actualisation, qui ont accru le coût des services rendus au cours de l'exercice des régimes de retraite à prestations déterminées. De plus, les charges sociales du quatrième trimestre de 2017 traduisaient l'incidence favorable de 9 M\$ d'une évaluation annuelle liée à l'indemnisation des accidentés du travail, contre une incidence défavorable de 4 M\$ pour le quatrième trimestre de 2018.

Redevances aéroportuaires et de navigation

Au quatrième trimestre de 2018, les redevances aéroportuaires et de navigation se sont chiffrées à 225 M\$, en hausse de 24 M\$ (+12 %) par rapport au quatrième trimestre de 2017, du fait surtout de l'affectation accrue de gros-porteurs et de l'accroissement des activités aériennes internationales. En outre, au quatrième trimestre de 2017, Air Canada a reçu un remboursement unique de 15 M\$ de la part de Nav Canada alors qu'elle n'a reçu aucun remboursement analogue au quatrième trimestre de 2018. L'augmentation a été 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 Toronto-Pearson de façon plus rentable.

Charge de maintenance avions

Au quatrième trimestre de 2018, la charge de maintenance avions s'est chiffrée à 250 M\$, en hausse de 7 M\$ (+3 %) par rapport au quatrième trimestre de 2017.

Le tableau ci-après présente la ventilation des principaux éléments de la charge de maintenance pour le quatrième trimestre de 2018 et le quatrième trimestre de 2017 :

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres		Variation	
	2018	2017	\$	%
Entretien du matériel	222 \$	206 \$	16 \$	8
Provision liée à la maintenance ¹⁾	17	31	(14)	(45)
Autres	11	6	5	83
Total de la charge de maintenance avions	250 \$	243 \$	7 \$	3

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

Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur

Au quatrième trimestre de 2018, la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur s'est chiffrée à 267 M\$, en hausse de 22 M\$ (+9 %) par rapport au quatrième trimestre de 2017, en grande partie du fait de l'intégration d'appareils 787 et 737 MAX de Boeing au parc aérien principal d'Air Canada. Cette hausse a été atténuée par la cession-bail par Air Canada de 25 appareils E190 d'Embraer en août 2018.

Frais de vente et de distribution

Au quatrième trimestre de 2018, les frais de vente et de distribution se sont chiffrés à 182 M\$, en hausse de 13 M\$ (+8 %) par rapport au quatrième trimestre de 2017, en raison surtout de l'augmentation des produits passages. La hausse a été en partie contrebalancée par l'incidence favorable des nouveaux programmes de commissions instaurés en Amérique du Nord en avril 2018 et l'accroissement des réservations directes en regard du quatrième trimestre de 2017.

Coûts liés à la portion terrestre des forfaits

Au quatrième trimestre de 2018, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada ont atteint 126 M\$, en hausse de 20 M\$ (+19 %) par rapport au quatrième trimestre de 2017, du fait principalement de l'accroissement des coûts de la portion terrestre de forfaits (compte non tenu de l'effet du change) qui est attribuable, en grande partie, à l'éventail de produits modifiés et à l'amplification des volumes passagers.

Coûts de location avions

Au quatrième trimestre de 2018, les coûts de location avions se sont élevés à 133 M\$, en hausse de 7 M\$ (+6 %) par rapport au quatrième trimestre de 2017, en raison essentiellement de l'incidence du nombre accru d'avions loués, notamment 25 appareils E190 d'Embraer ayant fait l'objet d'une cession-bail par Air Canada en août 2018, ainsi que de l'incidence défavorable du change en regard du quatrième trimestre de 2017, facteurs atténués par l'effet de la baisse des tarifs dans le cadre du renouvellement de certains contrats de location.

Autres charges

Au quatrième trimestre de 2018, les autres charges se sont chiffrées à 383 M\$, en hausse de 21 M\$ (+6 %) par rapport au quatrième trimestre de 2017, du fait essentiellement du relèvement de la capacité et de la stratégie d'expansion internationale d'Air Canada.

Le tableau ci-après fournit une ventilation des principaux éléments compris dans les autres charges pour le quatrième trimestre de 2018 et le quatrième trimestre de 2017 :

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres		Variation	
	2018	2017	\$	%
Services d'escale	77 \$	69 \$	8 \$	12
Frais d'équipages	52	51	1	2
Location et entretien d'immeubles	47	41	6	15
Frais et services divers	50	45	5	11
Autres frais résiduels	157	156	1	1
Total des autres charges	383 \$	362 \$	21 \$	6

Produits (charges) autres que d'exploitation

Au quatrième trimestre de 2018, les charges autres que d'exploitation se sont chiffrées à 338 M\$, en regard de charges autres que d'exploitation de 113 M\$ au quatrième trimestre de 2017.

La variation des charges autres que d'exploitation par rapport au quatrième trimestre de 2017 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La perte de change, qui s'est chiffrée à 269 M\$ au quatrième trimestre de 2018, contre une perte de change de 62 M\$ au quatrième trimestre de 2017. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 31 décembre 2018 était de 1,3637 \$ CA, tandis qu'il était de 1,2908 \$ CA le 30 septembre 2018. La perte de change liée à la dette à long terme libellée en dollars américains de 333 M\$ a été neutralisée en partie par le profit de change à l'égard des dérivés de change, qui s'est chiffré à 75 M\$.
- Au quatrième trimestre de 2017, Air Canada a inscrit un profit aux modifications de dettes de 27 M\$ relativement à la refixation de prix de sa facilité de billets garantis prioritaires de 1,2 G\$ US, alors qu'aucun profit analogue n'a été inscrit au quatrième trimestre de 2018.

8. PARC AÉRIEN

Parc aérien principal et Air Canada Rouge

Le tableau qui suit présente le parc aérien en exploitation d’Air Canada et d’Air Canada Rouge au 31 décembre 2018. Se reporter à la sous-rubrique « Air Canada Express » ci-après pour un complément d’information sur le parc d’appareils exploités par des transporteurs régionaux pour le compte d’Air Canada aux termes de contrats d’achat de capacité conclus avec Air Canada.

Parc aérien principal	Nombre total des places	Nombre d’appareils en service	Âge moyen	Appareils en propriété	Appareils en location-financement	Appareils en location simple
<u>Gros-porteurs</u>						
787-8 de Boeing	255	8	4,2	8	-	-
787-9 de Boeing	298	27	2,1	21	-	6
777-300ER de Boeing	450/400	19	8,5	10	1	8
777-200LR de Boeing	300	6	11,1	4	-	2
767-300ER de Boeing	211	6	29,5	3	-	3
A330-300 d’Airbus	292	8	18,2	8	-	-
<u>Appareils monocouloirs</u>						
737 MAX 8 de Boeing	169	18	0,8	18	-	-
A321 d’Airbus	190	15	15,7	5	-	10
A320 d’Airbus	146	42	25,2	1	-	41
A319 d’Airbus	120	16	21,2	5	-	11
E190 d’Embraer	97	19	11,3	-	-	19
Total – parc aérien principal		184	13,6	83	1	100

Air Canada Rouge

<u>Gros-porteurs</u>						
767-300ER de Boeing ¹⁾	282	25	21,6	3	2	20
<u>Appareils monocouloirs</u>						
A321 d’Airbus	200	6	3,7	-	-	6
A319 d’Airbus ¹⁾	136	22	20,2	17	-	5
Total – Air Canada Rouge		53	19,0	20	2	31

Total – parc aérien principal et Air Canada Rouge		237	14,8	103	3	131
--	--	------------	-------------	------------	----------	------------

1) Les appareils 767 de Boeing et les appareils A319 d’Airbus figurant comme détenus en propriété dans le tableau ci-dessus appartiennent à Air Canada et sont loués à Air Canada Rouge.

Le tableau ci-après présente le nombre d'appareils composant le parc en exploitation d'Air Canada au 31 décembre 2018, ainsi que le parc en exploitation prévu d'Air Canada, y compris les appareils qu'Air Canada Rouge exploite ou prévoit d'exploiter, aux 31 décembre 2019 et 31 décembre 2020.

	Réel	Projeté			
	31 décembre 2018	Modifications apportées pour 2019	31 décembre 2019	Modifications apportées pour 2020	31 décembre 2020
Parc aérien principal					
<u>Gros-porteurs</u>					
787-8 de Boeing	8	-	8	-	8
787-9 de Boeing	27	2	29	-	29
777-300ER de Boeing	19	-	19	-	19
777-200LR de Boeing	6	-	6	-	6
767-300ER de Boeing	6	(6)	-	-	-
A330-300 d'Airbus	8	4	12	1	13
<u>Appareils monocouloirs</u>					
737 MAX 8 de Boeing	18	18	36	14	50
A321 d'Airbus	15	-	15	-	15
A320 d'Airbus	42	(13)	29	(13)	16
A319 d'Airbus	16	-	16	-	16
A220-300 d'Airbus	-	1	1	14	15
E190 d'Embraer	19	(5)	14	(14)	-
Total – parc aérien principal	184	1	185	2	187
Air Canada Rouge					
<u>Gros-porteurs</u>					
767-300ER de Boeing	25	-	25	-	25
<u>Appareils monocouloirs</u>					
A321 d'Airbus	6	4	10	-	10
A320 d'Airbus	-	6	6	1	7
A319 d'Airbus	22	-	22	-	22
Total – Air Canada Rouge	53	10	63	1	64
Total – gros-porteurs	99	-	99	1	100
Total – appareils monocouloirs	138	11	149	2	151
Total – parc aérien principal et Air Canada Rouge	237	11	248	3	251

Vente d'appareils E190 d'Embraer

En août 2018, Air Canada a finalisé la cession-bail de 25 appareils E190 d'Embraer. Six de ces appareils ont été restitués au bailleur en 2018. Air Canada continuera d'exploiter ces appareils jusqu'à leur retrait graduel du parc aérien en 2019 et 2020.

Air Canada Express

Le tableau ci-après présente le nombre d'appareils exploités, au 31 décembre 2018, et le nombre projeté d'appareils exploités, au 31 décembre 2019 et au 31 décembre 2020, pour le compte d'Air Canada par Jazz, Sky Regional et d'autres sociétés aériennes assurant des vols sous la dénomination Air Canada Express, aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.

	Réel	Projeté			
	31 décembre 2018	Modifications apportées pour 2019	31 décembre 2019	Modifications apportées pour 2020	31 décembre 2020
E175 d'Embraer	25	-	25	-	25
CRJ-100/200 de Bombardier	24	(2)	22	(7)	15
CRJ-900 de Bombardier	21	5	26	9	35
Dash 8-100 de Bombardier	15	(15)	-	-	-
Dash 8-300 de Bombardier	25	(2)	23	(4)	19
Dash 8-Q400 de Bombardier	44	-	44	(8)	36
Total Air Canada Express	154	(14)	140	(10)	130

Autres appareils exploités par des transporteurs aux termes de CAC

Au total neuf appareils Beech 1900 de 18 places sont exploités par des transporteurs pour le compte d'Air Canada aux termes de CAC conclus avec cette dernière.

9. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL

9.1. Liquidité

Air Canada gère ses besoins de liquidité grâce à diverses stratégies, notamment en s'efforçant de maintenir et d'améliorer les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation ainsi que les flux de trésorerie disponibles, en concluant au besoin des engagements de financement pour les appareils nouveaux et actuels ainsi qu'en exécutant d'autres activités de financement.

Les besoins de liquidité se rapportent principalement à la nécessité de remplir les obligations liées aux passifs financiers, aux engagements d'immobilisations, aux activités courantes, aux obligations contractuelles et autres, lesquelles sont décrites plus amplement aux rubriques 9.6, 9.7 et 9.8 du présent rapport de gestion. Air Canada contrôle et gère le risque de liquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu, en surveillant l'état et la valeur des actifs disponibles pour servir de garantie dans le cadre d'arrangements de financement, et de ceux déjà affectés en garantie, en préservant sa marge de manœuvre relativement à ces arrangements et en établissant des programmes pour surveiller et observer les conditions des ententes de financement. Au 31 décembre 2018, les liquidités non soumises à restrictions s'élevaient à 5 725 M\$ (constituées de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 4 707 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 1 018 M\$), comparativement à des liquidités non soumises à restrictions de 4 181 M\$ au 31 décembre 2017 (constituées de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 3 804 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 377 M\$). En outre, Air Canada surveille son levier financier qu'elle mesure à l'aide du ratio dette nette ajustée-BAIIALA, comme il est expliqué plus en détail à la rubrique 9.3 du présent rapport de gestion.

9.2. Situation financière

Le tableau ci-après présente l'état résumé consolidé de la situation financière d'Air Canada au 31 décembre 2018 et au 31 décembre 2017.

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2018	31 décembre 2017 ¹⁾	Variation (en \$)
Actif			
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	4 707 \$	3 804 \$	903 \$
Autres actifs courants	1 594	1 593	1
Actifs courants	6 301 \$	5 397 \$	904 \$
Dépôts et autres actifs	444	465	(21)
Immobilisations corporelles	9 729	9 252	477
Actifs des régimes de retraite	1 969	1 583	386
Impôt différé	39	456	(417)
Immobilisations incorporelles	404	318	86
Goodwill	311	311	-
Total de l'actif	19 197 \$	17 782 \$	1 415 \$
Passif			
Passifs courants	5 099 \$	5 101 \$	(2) \$
Dette à long terme et contrats de location-financement	6 197	5 448	749
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	2 547	2 592	(45)
Provisions liées à la maintenance	1 118	1 003	115
Autres passifs non courants	151	167	(16)
Impôt différé	52	49	3
Total du passif	15 164 \$	14 360 \$	804 \$
Total des capitaux propres attribuables aux actionnaires	4 033 \$	3 422 \$	611 \$
Total du passif et des capitaux propres attribuables aux actionnaires	19 197 \$	17 782 \$	1 415 \$

1) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2018 et a retraité les chiffres de 2017.

Dans le présent rapport de gestion, les mouvements des actifs courants et passifs courants sont décrits à la rubrique 9.4, *Fonds de roulement*, alors que la dette à long terme et les contrats de location-financement sont examinés aux rubriques 9.3, *Dette nette ajustée*, et 9.5, *Flux de trésorerie consolidés*.

Au 31 décembre 2018, les immobilisations corporelles se chiffraient à 9 729 M\$, soit 477 M\$ de plus qu'au 31 décembre 2017. Cette augmentation résulte surtout des acquisitions d'immobilisations corporelles totalisant 2 039 M\$ et est contrebalancée par l'effet de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur de 1 066 M\$ ainsi que l'incidence de la vente de 25 appareils E190 en 2018.

En 2018, les acquisitions d'immobilisations corporelles comprenaient cinq appareils 787-9 de Boeing et 16 appareils 737 MAX 8 de Boeing. Quatre appareils 787 et neuf appareils 737 MAX de Boeing ont été financés à l'aide du produit tiré d'un placement privé en dollars américains de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel en 2017, un appareil 787 et quatre appareils 737 MAX de Boeing ont été financés à l'aide du produit tiré d'un placement privé en dollars canadiens de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel en 2018 et trois appareils 737 MAX de Boeing ont été achetés en contrepartie de trésorerie. Se reporter à la rubrique 9.8, *Obligations contractuelles*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur ces placements privés de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel. En 2018, les acquisitions d'immobilisations corporelles comprenaient des acomptes sur les futures livraisons d'appareils ainsi que des charges de maintenance immobilisées.

Le passif net à long terme au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel s'est établi à 578 M\$ (soit le passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel de 2 547 M\$, déduction faite des actifs des régimes de retraite de 1 969 M\$), en baisse de 431 M\$ par rapport au 31 décembre 2017. Cette baisse est surtout imputable au fléchissement de 21 points de base du taux d'actualisation utilisé pour évaluer les passifs et l'incidence de la révision des hypothèses démographiques, facteurs qui ont donné lieu à un profit net à la réévaluation des passifs liés aux avantages du personnel de 688 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2018 (503 M\$ après impôts) comptabilisé à l'état consolidé du résultat global d'Air Canada. Les hypothèses démographiques révisées ont trait principalement à l'actualisation des hypothèses actuarielles visant les taux de départ à la retraite, facteur qui a comprimé le passif actuariel de 277 M\$.

9.3. Dette nette ajustée

Le tableau ci-après présente les soldes de la dette nette ajustée d’Air Canada au 31 décembre 2018 et au 31 décembre 2017.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	31 décembre 2018	31 décembre 2017	Variation (en \$)
Total de la dette à long terme et des contrats de location-financement	6 197 \$	5 448 \$	749 \$
Partie courante de la dette à long terme et des contrats de location-financement	455	671	(216)
Total de la dette à long terme et des contrats de location-financement, y compris la partie courante	6 652 \$	6 119 \$	533 \$
Moins trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	(4 707)	(3 804)	(903)
Dette nette	1 945 \$	2 315 \$	(370) \$
Contrats de location simple immobilisés ¹⁾	3 913	3 801	112
Dette nette ajustée	5 858 \$	6 116 \$	(258) \$
BAIIALA (12 derniers mois)	2 851 \$	2 928 \$	(77) \$
Ratio dette nette ajustée-BAIIALA²⁾	2,1	2,1	-

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 avions. Cette définition du contrat de location simple immobilisé est propre à Air Canada et pourrait ne pas être comparable à des mesures analogues présentées par d’autres sociétés ouvertes. Les loyers d’avions (compte tenu des coûts de location avions liés aux activités des transporteurs régionaux) se sont élevés à 559 M\$ pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2018 et à 543 M\$ pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2017.

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

Au 31 décembre 2018, le total de la dette à long terme et des contrats de location-financement (y compris la partie courante) s’est chiffré à 6 652 M\$, en hausse de 533 M\$ par rapport au 31 décembre 2017. L’incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien au 31 décembre 2018 en regard du 31 décembre 2017 a accru de 501 M\$ la dette libellée en devises (principalement en dollars américains). En 2018, les nouveaux emprunts liés à l’achat d’avions de 1 210 M\$ ont été largement compensés par les remboursements de dette de 1 167 M\$.

Au 31 décembre 2018, la dette nette ajustée s’établissait à 5 858 M\$, en baisse de 258 M\$ par rapport au 31 décembre 2017, étant donné que la hausse du solde de la dette à long terme et des contrats de location-financement de 533 M\$ et l’augmentation des soldes de contrats de location simple immobilisés de 112 M\$ ont été plus que neutralisées par l’accroissement des soldes de trésorerie, d’équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 903 M\$. Au 31 décembre 2018, le ratio de levier financier (ratio dette nette ajustée-BAIIALA des 12 derniers mois) s’est établi à 2,1, sans variation par rapport au 31 décembre 2017.

Au 31 décembre 2018, le coût moyen pondéré du capital (« CMPC ») d’Air Canada avant impôts s’établissait à 7,2 % (contre 7,6 % au 31 décembre 2017). Le CMPC est une mesure établie par la direction, qui correspond au coût du capital, estimé à 20,0 %, et au coût moyen des emprunts et des contrats de location-financement, estimé à 4,4 % (en regard d’un coût du capital estimatif de 20,0 % et d’un coût moyen des emprunts et des contrats de location-financement estimatif de 4,5 % au 31 décembre 2017).

9.4. Fonds de roulement

Le tableau ci-après fournit un complément d'information sur les soldes de fonds de roulement d'Air Canada au 31 décembre 2018 et au 31 décembre 2017.

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2018	31 décembre 2017 ¹⁾	Variation (en \$)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	4 707 \$	3 804 \$	903 \$
Créances clients	796	814	(18)
Autres actifs courants	798	779	19
Total des actifs courants	6 301 \$	5 397 \$	904 \$
Dettes fournisseurs et charges à payer	1 927	1 961	(34)
Produits passages perçus d'avance	2 717	2 469	248
Partie courante de la dette à long terme et contrats de location-financement	455	671	(216)
Total des passifs courants	5 099 \$	5 101 \$	(2) \$
Fonds de roulement, montant net	1 202 \$	296 \$	906 \$

1) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2018 et a retraité les chiffres de 2017.

Le montant net du fonds de roulement de 1 202 M\$ au 31 décembre 2018 représente une amélioration de 906 M\$ par rapport au 31 décembre 2017.

L'effet positif sur les flux de trésorerie nets des résultats d'exploitation favorables en 2018 a plus que compensé l'incidence des dépenses d'investissement nettes. Les sorties nettes de trésorerie liées aux dépenses d'investissement se sont établies à 838 M\$ (déduction faite du produit financier de 1 210 M\$ tiré de la livraison de cinq appareils 787 et de 13 appareils 737 MAX de Boeing, et du produit de 293 M\$ tiré de la vente de 25 appareils E190 d'Embraer déduction faite du remboursement de la dette connexe de 144 M\$). En 2018, Air Canada a également effectué un versement additionnel de 268 M\$ au titre du remboursement de la dette dans le cadre de la modification de la facilité de crédit de 2016 (se reporter à la rubrique 9.3, *Dette nette ajustée*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information) et a acheté trois appareils 737 MAX de Boeing en contrepartie de trésorerie.

9.5. Flux de trésorerie consolidés

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2018	2017	Variation (en \$)	2018	2017	Variation (en \$)
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	360 \$	389 \$	(29) \$	2 695 \$	2 738 \$	(43) \$
Produits des emprunts	-	-	-	1 210	733	477
Réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement	(361)	(240)	(121)	(1 170)	(814)	(356)
Actions rachetées aux fins d'annulation	(50)	(35)	(15)	(73)	(71)	(2)
Émission d'actions	-	2	(2)	5	9	(4)
Frais de financement	(4)	(11)	7	(12)	(26)	14
Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement	(415) \$	(284) \$	(131) \$	(40) \$	(169) \$	129 \$
Placements à court terme	36	(167)	203	(848)	(998)	150
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(219)	(432)	213	(2 197)	(2 422)	225
Produit de la vente d'actifs	1	2	(1)	11	5	6
Produit tiré d'opérations de cession-bail	-	-	-	293	740	(447)
Autres	(1)	(24)	23	47	(16)	63
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'investissement	(183) \$	(621) \$	438 \$	(2 694) \$	(2 691) \$	(3) \$
Incidence des variations du taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	16 \$	12 \$	4 \$	27 \$	(23) \$	50 \$
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(222) \$	(504) \$	282 \$	(12) \$	(145) \$	133 \$

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2018	2017	Variation (en \$)	2018	2017	Variation (en \$)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	360 \$	389 \$	(29) \$	2 695 \$	2 738 \$	(43) \$
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles, déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail	(219)	(432)	213	(1 904)	(1 682)	(222)
Flux de trésorerie disponibles¹⁾	141 \$	(43) \$	184 \$	791 \$	1 056 \$	(265) \$

- 1) Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure financière hors PCGR dont Air Canada se sert comme indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités exprimant 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 20, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Flux de trésorerie disponibles

Au quatrième trimestre de 2018, les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation se sont établis à 360 M\$, en baisse de 29 M\$ en regard du trimestre correspondant de 2017. L'effet positif sur les flux de trésorerie nets de la progression du bénéfice d'exploitation d'un trimestre à l'autre a été plus que compensé par le fléchissement de la trésorerie tirée du fonds de roulement. Les flux de trésorerie disponibles se sont chiffrés à 141 M\$, en hausse de 184 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2017 en raison de la baisse des dépenses d'investissement.

En 2018, les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation se sont établis à 2 695 M\$, en baisse de 43 M\$ en regard de 2017. En 2018, les flux de trésorerie disponibles se sont établis à 791 M\$, en baisse de 265 M\$ par rapport à 2017. En 2018, Air Canada a encaissé le produit de 293 M\$ tiré de la cession-bail de 25 appareils E190 d'Embraer. En 2017, Air Canada a encaissé le produit de 740 M\$ tiré de la cession-bail de quatre appareils 787 de Boeing.

Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement

La réduction de la dette à long terme et des obligations au titre de contrats de location-financement s'est chiffrée à 361 M\$ au quatrième trimestre de 2018 et à 1 170 M\$ pour l'exercice 2018, alors que le produit des emprunts a totalisé respectivement néant au quatrième trimestre de 2018 et 1 210 M\$ en 2018.

Se reporter aux rubriques 9.4, *Fonds de roulement*, 9.2, *Situation financière*, et 9.3, *Dette nette ajustée*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

9.6. Dépenses d'investissement et contrats de financement connexes**Appareils 787 de Boeing**

En date du présent rapport de gestion, Air Canada a en cours des engagements auprès de The Boeing Company (« Boeing ») visant l'acquisition de deux appareils 787 de Boeing qui seront livrés 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 créneaux de livraison) 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 et en fonction des créneaux disponibles de livraison d'appareils).

Appareils 737 MAX de Boeing

Air Canada a conclu une entente avec Boeing pour l'achat d'appareils 737 MAX qui prévoit ce qui suit :

- Des commandes fermes de 61 appareils 737 MAX, se composant de 50 appareils 737 MAX 8 et de 11 appareils 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.

En date du présent rapport de gestion, 18 appareils 737 MAX 8 de Boeing ont été livrés, alors que la livraison des 43 appareils 737 MAX de Boeing restants faisant l'objet d'une commande est prévue pour la période allant de 2019 à 2024.

En avril 2018, Air Canada a conclu une version modifiée de son contrat d'achat visant les appareils 737 de Boeing, aux termes de laquelle certains créneaux de livraison d'appareils ont été devancés et d'autres, reportés. La version modifiée du contrat prévoit le devancement d'un an de la livraison de cinq appareils 737 MAX, soit en 2020, et le report jusqu'à 36 mois de la livraison de 11 appareils 737 MAX.

Sous réserve de certaines conditions, Air Canada a également des engagements de financement auprès de Boeing couvrant 25 appareils 737 MAX de Boeing en commande ferme dont la livraison est prévue en 2020, en 2023 et en 2024. 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 A220-300 d'Airbus

En juin 2016, Air Canada et Bombardier Inc. (« Bombardier ») ont finalisé le contrat d'achat prévoyant la commande ferme de 45 appareils A220-300 d'Airbus (appelés auparavant appareils CS300 de la gamme C Series de Bombardier) et des options visant 30 appareils A220-300 d'Airbus supplémentaires. Les livraisons s'échelonnent de fin 2019 à 2022. Les 25 premiers appareils livrés devraient remplacer les appareils E190 d'Embraer du parc aérien principal actuel d'Air Canada alors que les autres appareils seront affectés au soutien de la croissance du réseau de la Société et de ses plaques tournantes.

Reconfiguration d'appareils A330 d'Airbus

Afin d'offrir à sa clientèle un produit homogène pour l'ensemble de sa flotte de gros-porteurs, Air Canada compte procéder à la reconfiguration de 12 appareils A330 d'Airbus (huit appareils sont actuellement en exploitation et les quatre autres devraient être ajoutés en 2019) afin qu'ils correspondent à la norme des nouveaux appareils 787 de Boeing, à la fine pointe de la technologie. La reconfiguration des appareils A330 d'Airbus devrait commencer fin 2019 et s'achever au cours du premier semestre de 2020. Le montant des dépenses d'investissement liées à ce programme de réaménagement des cabines (indiqué dans les dépenses projetées et faisant l'objet d'un engagement dans le tableau ci-après) s'élève à environ 275 M\$.

Engagements d'immobilisations

Comme indiqué dans le tableau ci-après, le coût global estimatif des futurs appareils 787 et 737 MAX de Boeing ainsi que des appareils A220-300 d'Airbus en commande ferme et des autres immobilisations faisant l'objet d'un engagement était, au 31 décembre 2018, d'environ 6 076 M\$. Le tableau ci-après tient compte de l'incidence de la modification du contrat d'achat visant les appareils 737 de Boeing décrits plus haut.

(en millions de dollars canadiens)	2019	2020	2021	2022	2023	Par la suite	Total
Dépenses projetées et faisant l'objet d'un engagement	2 382 \$	1 556 \$	815 \$	753 \$	375 \$	195 \$	6 076 \$
Dépenses projetées, planifiées, mais ne faisant pas l'objet d'un engagement	324	441	440	228	186	Non disponible	Non disponible
Activités de maintenance immobilisées projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement ¹⁾	212	183	166	Non disponible	Non disponible	Non disponible	Non disponible
Total des dépenses projetées²⁾	2 918 \$	2 180 \$	1 421 \$	981 \$	561 \$	Non disponible	Non disponible

1) Les montants au titre des activités de maintenance immobilisées futures pour 2022 et 2023 et par la suite ne sont pas encore déterminables.

2) Les montants en dollars américains ont été convertis au cours du change de clôture le 31 décembre 2018, soit 1 \$ US pour 1,3637 \$ CA. Le coût global estimatif des appareils est basé 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 décembre 2018.

9.7. Obligations de capitalisation des régimes de retraite

Air Canada propose à ses salariés plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées, notamment des régimes de retraite agréés canadiens, des régimes complémentaires de retraite et des régimes de retraite à l'étranger. Air Canada offre également divers régimes à cotisations définies, ainsi que des régimes d'avantages postérieurs à l'emploi et des régimes complémentaires de retraite.

Au 1^{er} janvier 2018, l'excédent de solvabilité des régimes de retraite agréés au Canada totalisait 2,6 G\$. Compte tenu des estimations préliminaires, notamment les hypothèses actuarielles, en date du 1^{er} janvier 2019, il est prévu que, pris collectivement, les régimes de retraite agréés canadiens devraient afficher un excédent de solvabilité de 2,4 G\$. La prochaine évaluation obligatoire, qui sera en date du 1^{er} janvier 2019, sera effectuée au cours du premier semestre de 2019. D'après les estimations préliminaires, Air Canada ne prévoit de verser en 2019 aucune cotisation au titre de services passés.

Comme le permettent les lois en vigueur et sous réserve des règles applicables des régimes, l'excédent sur la position de solvabilité de 105 % peut servir à réduire les cotisations relatives aux services rendus au cours de l'exercice considéré pour le volet prestations déterminées ou à capitaliser la cotisation de l'employeur pour le volet cotisations définies du même régime de retraite.

Selon la comptabilité de trésorerie, les cotisations de l'employeur pour les régimes de retraite (compte tenu des régimes à l'étranger et des régimes complémentaires) ont totalisé 94 M\$ pour 2018, comme il est indiqué dans le tableau ci-après.

(en millions de dollars canadiens)	2018
Coût des services rendus au cours de l'exercice au titre des régimes agréés canadiens	1 \$
Autres conventions de retraite ¹⁾	93
Total des cotisations de l'employeur au titre de la capitalisation des régimes de retraite	94 \$

1) Comprennent les conventions de retraite, les régimes complémentaires et les régimes étrangers.

Selon la comptabilité de trésorerie, le total des cotisations au titre de la capitalisation des régimes de retraite (compte tenu des régimes à l'étranger et des régimes complémentaires) devrait se chiffrer à 93 M\$ pour 2019, comme il est indiqué dans le tableau ci-après.

(en millions de dollars canadiens)	2019
Coût des services rendus au cours de l'exercice au titre des régimes agréés canadiens	2 \$
Autres conventions de retraite ¹⁾	91
Total des cotisations prévisionnelles de l'employeur au titre de la capitalisation des régimes de retraite	93 \$

1) Comprennent les conventions de retraite, les régimes complémentaires et les régimes étrangers.

Au 31 décembre 2018, compte tenu de l'incidence des outils de gestion du risque lié aux instruments financiers, une tranche approximative de 81 % 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 d'augmenter la proportion des produits de placement à revenu fixe assortis aux passifs au titre des régimes de retraite, sous réserve de la conjoncture favorable du marché.

9.8. Obligations contractuelles

Le tableau ci-après présente les obligations contractuelles d’Air Canada au 31 décembre 2018, 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)	2019	2020	2021	2022	2023	Par la suite	Total
Capital							
Obligations liées à la dette à long terme	407 \$	640 \$	1 003 \$	342 \$	1 450 \$	2 731 \$	6 573 \$
Obligations liées aux contrats de location-financement	48	50	17	15	16	41	187
Total des obligations liées au capital	455 \$	690 \$	1 020 \$	357 \$	1 466 \$	2 772 \$	6 760 \$
Intérêts							
Obligations liées à la dette à long terme	273	258	214	176	151	346	1 418
Obligations liées aux contrats de location-financement	14	10	6	5	4	10	49
Total des obligations liées aux intérêts	287 \$	268 \$	220 \$	181 \$	155 \$	356 \$	1 467 \$
Total des obligations de paiement liées à la dette à long terme et aux contrats de location-financement	742 \$	958 \$	1 240 \$	538 \$	1 621 \$	3 128 \$	8 227 \$
Obligations liées aux contrats de location simple	679 \$	527 \$	383 \$	294 \$	230 \$	868 \$	2 981 \$
Dépenses d’investissement faisant l’objet d’engagements	2 382 \$	1 556 \$	815 \$	753 \$	375 \$	195 \$	6 076 \$
Total des obligations contractuelles¹⁾	3 803 \$	3 041 \$	2 438 \$	1 585 \$	2 226 \$	4 191 \$	17 284 \$

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.

Clauses restrictives des ententes concernant les cartes de crédit

Les principales ententes de traitement des opérations par carte de crédit d’Air Canada prévoient des seuils au-delà desquels Air Canada serait tenue de fournir des fonds à titre de dépôts au fournisseur de services concerné. Les obligations de fournir des dépôts et le montant devant être versé à ce titre sont fondés sur une matrice évaluant, tous les trimestres, un ratio de couverture des frais fixes pour Air Canada ainsi que sa trésorerie, ses équivalents de trésorerie et ses placements à court terme non soumis à restrictions. En 2018, Air Canada n’a déposé aucuns fonds aux termes de ces ententes (néant en 2017).

9.9. Capital social

Les actions d’Air Canada émises et en circulation, ainsi que les actions pouvant être émises, s’établissent comme suit aux dates indiquées ci-après :

	31 décembre 2018	31 décembre 2017
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable	125 214 350	115 986 084
Actions à droit de vote	145 515 561	157 090 562
Total des actions émises et en circulation	270 729 911	273 076 646
Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises		
Options sur actions	6 014 464	6 121 252
Total des actions pouvant être émises	6 014 464	6 121 252
Total des actions en circulation et pouvant être émises	276 744 375	279 197 898

Offre publique de rachat

En mai 2018, la Bourse de Toronto a autorisé Air Canada à renouveler son offre publique de rachat dans le cours normal des activités pour ses actions à droit de vote variable de catégorie A et ses actions à droit de vote de catégorie B (collectivement les « actions »), autorisant l’achat, entre le 31 mai 2018 et le 30 mai 2019, d’au plus 24 040 243 actions, soit 10 % du flottant d’Air Canada au 17 mai 2018. En 2018, Air Canada a racheté, aux fins d’annulation, 3 013 822 actions à un prix moyen de 24,11 \$ l’action pour une contrepartie totale de 73 M\$. Au 31 décembre 2018, 21 940 639 actions au total demeurent susceptibles de rachat dans le cadre de l’offre publique de rachat en cours.

10. 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)	2017 ¹⁾				2018			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Produits passages	3 120 \$	3 550 \$	4 514 \$	3 409 \$	3 489 \$	3 921 \$	5 018 \$	3 795 \$
Produits fret	148	168	194	198	168	200	218	217
Autres	374	192	172	213	414	212	179	234
Produits d'exploitation	3 642	3 910	4 880	3 820	4 071	4 333	5 415	4 246
Carburant aviation	659	701	832	735	825	964	1 222	958
Charges liées aux transporteurs régionaux								
Carburant aviation	95	96	109	112	114	135	149	133
Autres	537	552	553	563	561	607	568	575
Salaires et charges sociales	644	663	690	674	700	711	743	719
Redevances aéroportuaires et de navigation	210	230	264	201	221	237	281	225
Maintenance avions	228	226	241	243	256	220	277	250
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	228	242	241	245	267	278	268	267
Frais de vente et de distribution	181	188	232	169	189	199	237	182
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	256	103	73	106	276	114	86	126
Location avions	122	130	125	126	125	123	137	133
Restauration et services à bord	85	97	112	89	96	108	125	104
Communications et technologies de l'information	71	58	63	62	79	67	79	69
Éléments particuliers	30	-	-	-	-	-	-	-
Autres	326	332	369	362	376	344	403	383
Charges d'exploitation	3 672	3 618	3 904	3 687	4 085	4 107	4 575	4 124
Bénéfice (perte) d'exploitation	(30)	292	976	133	(14)	226	840	122
Profit (perte) de change	70	68	44	(62)	(112)	(25)	89	(269)
Produit d'intérêts	12	14	16	18	20	24	32	32
Charge d'intérêts	(79)	(80)	(73)	(79)	(83)	(84)	(80)	(84)
Intérêts incorporés	9	9	9	9	13	7	7	8
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(16)	(16)	(15)	(18)	(12)	(13)	(13)	(12)
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	-	7	17	(1)	1	(9)	10	(3)
Profit à la cession-bail d'actifs	26	26	-	-	-	-	-	-
Profit (perte) aux modifications et règlements de dettes	-	-	(3)	24	11	(1)	(1)	-
Perte à la cession d'actifs	-	-	-	-	-	(186)	(2)	-
Autres	(5)	(6)	(6)	(4)	(8)	(10)	(6)	(10)
Total des produits (charges) autres que d'exploitation	17	22	(11)	(113)	(170)	(297)	36	(338)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	(13)	314	965	20	(184)	(71)	876	(216)
(Charge) recouvrement d'impôts sur le résultat	-	(3)	758	(12)	14	(6)	(231)	(15)
Bénéfice net (perte nette)	(13) \$	311 \$	1 723 \$	8 \$	(170) \$	(77) \$	645 \$	(231) \$
Résultat par action – dilué	(0,05) \$	1,13 \$	6,22 \$	0,02 \$	(0,62) \$	(0,28) \$	2,34 \$	(0,85) \$
BAIIALA²⁾	366 \$	681 \$	1 360 \$	521 \$	397 \$	646 \$	1 265 \$	543 \$
Résultat avant impôts ajusté²⁾	(63) \$	229 \$	922 \$	77 \$	(72) \$	163 \$	793 \$	68 \$
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée)²⁾	(63) \$	226 \$	922 \$	60 \$	(52) \$	114 \$	561 \$	54 \$
Résultat ajusté par action – dilué²⁾	(0,23) \$	0,82 \$	3,33 \$	0,22 \$	(0,19) \$	0,41 \$	2,03 \$	0,20 \$

1) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2018 et a retraité les chiffres de 2017.

2) Le BAIILA, le résultat avant impôts ajusté, 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 20, Mesures financières hors PCGR du présent rapport de gestion et aux autres rapports de gestion d'Air Canada, à l'adresse aircanada.com, pour obtenir le rapprochement de ces mesures avec les mesures conformes aux PCGR comparables.

Le tableau ci-après présente la ventilation des principaux éléments inclus dans les charges liées aux transporteurs régionaux pour les huit derniers trimestres.

(en millions de dollars canadiens)	2017				2018			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Frais d'achat de capacité	308 \$	314 \$	315 \$	330 \$	319 \$	360 \$	318 \$	336 \$
Carburant aviation	95	96	109	112	114	135	149	133
Redevances aéroportuaires et de navigation	69	73	80	71	69	76	78	73
Frais de vente et de distribution	37	40	34	35	34	41	44	34
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	6	7	8	7	9	9	9	11
Location avions	10	10	10	10	10	10	11	10
Autres	107	108	106	110	120	111	108	111
Total des charges liées aux transporteurs régionaux	632 \$	648 \$	662 \$	675 \$	675 \$	742 \$	717 \$	708 \$

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

Réseau	2017 ¹⁾				2018			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
PPSMO (en cents)	13,6	14,0	14,5	14,1	14,0	14,4	15,1	14,8
CESMO (en cents)	16,0	14,3	12,6	15,2	16,4	15,1	13,8	16,1
CESMO ajustées (en cents) ²⁾	11,5	10,7	9,3	11,3	11,5	10,6	9,4	11,4
Coût du litre de carburant (en cents) ³⁾	63,2	61,3	59,4	67,5	73,3	80,3	83,0	84,3

1) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2018 et a retraité les chiffres de 2017.

2) Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR du présent rapport de gestion et aux autres rapports de gestion d'Air Canada, à l'adresse aircanada.com, pour obtenir le rapprochement de cette mesure avec la mesure conforme aux PCGR comparable.

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

Le tableau ci-après 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	2017				2018			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
PMP (en millions)	18 341	20 928	26 472	19 396	20 440	22 654	28 465	20 801
SMO (en millions)	22 894	25 357	31 050	24 191	24 862	27 269	33 137	25 598
Coefficient d'occupation (en %)	80,1	82,5	85,3	80,2	82,2	83,1	85,9	81,3 %
Lignes intérieures								
PMP (en millions)	4 101	4 875	6 130	4 607	4 226	5 003	6 339	4 684
SMO (en millions)	5 108	5 837	7 173	5 584	5 280	6 026	7 482	5 667
Coefficient d'occupation (en %)	80,3	83,5	85,4	82,5	80,0	83,0	84,7	82,7 %
Lignes transfrontalières								
PMP (en millions)	3 782	3 609	3 951	3 408	4 037	3 848	4 172	3 734
SMO (en millions)	4 687	4 376	4 683	4 252	4 945	4 673	4 962	4 662
Coefficient d'occupation (en %)	80,7	82,5	84,4	80,1	81,6	82,3	84,1	80,1 %
Lignes transatlantiques								
PMP (en millions)	3 891	6 131	9 406	5 076	4 573	7 084	10 642	5 813
SMO (en millions)	5 248	7 661	11 087	6 582	5 753	8 571	12 231	7 206
Coefficient d'occupation (en %)	74,1	80,0	84,8	77,1	79,5	82,7	87,0	80,6 %
Lignes transpacifiques								
PMP (en millions)	3 943	4 671	5 471	4 501	4 572	4 936	5 630	4 514
SMO (en millions)	4 862	5 540	6 412	5 586	5 447	5 829	6 484	5 541
Coefficient d'occupation (en %)	81,1	84,3	85,3	80,6	83,9	84,7	86,8	81,5 %
Autres lignes								
PMP (en millions)	2 624	1 642	1 514	1 804	3 032	1 783	1 682	2 056
SMO (en millions)	2 989	1 943	1 695	2 187	3 437	2 170	1 978	2 522
Coefficient d'occupation (en %)	87,8	84,5	89,3	82,5	88,2	82,1	85,0	81,6 %

11. PRINCIPALES INFORMATIONS ANNUELLES

Le tableau ci-après présente les principales informations annuelles concernant Air Canada pour les exercices 2016 à 2018.

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Exercices		
	2018	2017 ¹⁾	2016 ¹⁾
Produits d'exploitation	18 065 \$	16 252 \$	14 677 \$
Charges d'exploitation ²⁾	16 891	14 881	13 332
Bénéfice d'exploitation	1 174	1 371	1 345
Bénéfice avant impôts sur le résultat	405	1 286	877
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat ³⁾	(238)	743	(1)
Bénéfice net	167 \$	2 029 \$	876 \$
BAIIALA⁴⁾	2 851 \$	2 928 \$	2 768 \$
Résultat avant impôts ajusté⁴⁾	952 \$	1 165 \$	1 148 \$
Bénéfice net ajusté⁴⁾	677 \$	1 145 \$	1 147 \$
Résultat par action – de base	0,61 \$	7,44 \$	3,16 \$
Résultat par action – dilué	0,60 \$	7,31 \$	3,10 \$
Résultat ajusté par action – dilué⁴⁾	2,45 \$	4,11 \$	4,06 \$
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	4 707 \$	3 804 \$	2 979 \$
Total de l'actif⁵⁾	19 197 \$	17 782 \$	15 114 \$
Total du passif non courant⁶⁾	10 520 \$	9 930 \$	10 178 \$
Total du passif	15 164 \$	14 360 \$	13 895 \$

- 1) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2018 et a retraité les chiffres de 2017. Les chiffres de 2016 n'ont pas été retraités au titre de l'adoption de cette nouvelle norme comptable.
- 2) En 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. En 2016, Air Canada avait comptabilisé une charge de 91 M\$ au titre du coût des services passés pour rendre compte des augmentations estimées du coût des prestations de retraite pour les pilotes représentés par l'APAC qui cotisent à un régime à prestations déterminées.
- 3) En 2017, Air Canada a comptabilisé un recouvrement d'impôt de 743 M\$ (qui correspond à un recouvrement d'impôt différé de 759 M\$ et à une charge d'impôt exigible de 16 M\$). Ce recouvrement d'impôt différé n'a pas été inclus dans le bénéfice net ajusté car il rendait compte de la comptabilisation non récurrente d'actifs d'impôt différé qui n'avaient pas été constatés auparavant.
- 4) Le BAIIALA, le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net ajusté et le résultat ajusté par action – dilué ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion et aux autres rapports de gestion d'Air Canada, à l'adresse aircanada.com, pour obtenir le rapprochement de ces mesures avec les mesures conformes aux PCGR comparables.
- 5) En 2017, Air Canada a inscrit un actif d'impôt différé de 456 M\$.
- 6) Le total du passif non courant comprend la dette à long terme (y compris la partie courante) ainsi que les contrats de location-financement, les passifs au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel, les provisions liées à la maintenance et les autres passifs non courants.

12. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE

Récapitulatif du profit (de la perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur

Suit un récapitulatif du profit (de la perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur inscrits dans les produits (charges) autres que d'exploitation inscrits au compte consolidé de résultat d'Air Canada pour les périodes indiquées :

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres		Exercices	
	2018	2017	2018	2017
Contrats à terme sur actions	(3) \$	- \$	- \$	26 \$
Dérivés liés au carburant	-	(1)	(1)	(3)
Instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(3) \$	(1) \$	(1) \$	23 \$

Gestion du risque

Dans le cadre de sa politique de gestion du risque, Air Canada a pour ligne de conduite de gérer le risque lié au prix du carburant, le risque de change et le risque de taux d'intérêt en recourant à divers instruments financiers dérivés. Elle ne recourt à ces instruments qu'aux fins de la gestion des risques et non à des fins spéculatives. C'est pourquoi toute variation des flux de trésorerie liée à des instruments dérivés vise à constituer une couverture économique et à être compensée par des variations des flux de trésorerie liées au risque faisant l'objet de la couverture.

La juste valeur de ces instruments dérivés correspond au montant de la contrepartie dont conviendraient des parties compétentes agissant en toute liberté dans des conditions de pleine concurrence. La juste valeur de ces dérivés est déterminée à partir des prix observés sur un marché actif. En l'absence d'un tel marché, la Société établit la juste valeur par application d'une technique d'évaluation comme l'analyse des flux de trésorerie actualisés. Les techniques d'évaluation intègrent tous les facteurs que les intervenants prendraient en considération pour fixer un prix, y compris le risque de crédit d'Air Canada et celui de la contrepartie.

Gestion du risque lié au prix du carburant

Le risque lié au prix du carburant est le risque que les flux de trésorerie futurs fluctuent en raison de variations des prix du carburant aviation. Afin d'atténuer sa vulnérabilité aux prix du carburant aviation et d'aider à réduire la volatilité des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, Air Canada conclut des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers. Air Canada peut recourir à des contrats dérivés visant le carburant aviation, le mazout et le pétrole brut. La politique d'Air Canada permet de couvrir jusqu'à 75 % des achats de carburant aviation prévus de l'année civile en cours, 50 % des achats de carburant aviation prévus de l'année civile suivante et 25 % des achats de carburant aviation prévus pour toute année civile ultérieure. Ces limites sont des maximums, mais elles ne sont pas impératives. Il n'y a aucune limite de couverture minimale mensuelle. Air Canada évalue régulièrement les conditions du marché et ajuste sa stratégie de couverture si la direction le juge pertinent.

En 2018 :

- les pertes de couverture associées au règlement de dérivés liés au carburant de 19 M\$ et les coûts des primes connexes de 17 M\$, se traduisant par une perte de couverture de 36 M\$, ont été reclassées des autres éléments du résultat global à la charge de carburant aviation (une perte nette de couverture de 2 M\$ a été reclassée des autres éléments du résultat global à la charge de carburant aviation en 2017); aucune inefficacité de couverture n'a été comptabilisée;
- Air Canada a acheté des swaps et des contrats d'options d'achat de pétrole brut visant une partie de l'exposition au risque lié au prix du carburant pour 2018 à l'égard desquels la prime au comptant s'élève à 17 M\$ (18 M\$ en 2017 pour les expositions de 2017);
- des contrats de dérivés liés au carburant ont été réglés à une juste valeur de 19 M\$ avec position favorable aux contreparties (26 M\$, avec position favorable à Air Canada en 2017).

Au 31 décembre 2018 et au 31 décembre 2017, aucun dérivé lié au carburant n'était en cours.

Gestion du risque de change

Les résultats financiers d'Air Canada sont présentés en dollars canadiens, alors qu'une grande partie de ses charges, ses dettes et ses engagements d'immobilisations sont libellés en devises, principalement en dollars américains. Le risque de change correspond au risque que les variations des cours des monnaies étrangères puissent avoir une incidence défavorable sur les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie. En matière de gestion du risque de change, l'objectif d'Air Canada est de réduire le risque de flux de trésorerie lié aux flux de trésorerie libellés en devises.

Certaines ventes d'Air Canada sont libellées en dollars américains et dans d'autres monnaies qui sont ensuite converties en dollars américains dans le cadre du programme de gestion des risques de la Société. En 2018, ces entrées de trésorerie nettes liées aux activités d'exploitation ont totalisé environ 4,2 G\$ US et les charges d'exploitation libellées en dollars américains se sont chiffrées à environ 6,4 G\$ US. Les sorties de trésorerie non liées aux activités d'exploitation en dollars américains, principalement liées aux paiements d'intérêt sur la dette libellée en dollars américains, et les sorties de fonds de financement nettes se sont élevées à environ 1,9 G\$ US. Pour 2018, cela a donné lieu à une exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains d'environ 4,1 G\$ US.

La couverture que vise Air Canada sur une période continue de 18 mois est de 70 % en vue de gérer l'exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains décrite ci-dessus à l'aide des stratégies de gestion du risque énoncées ci-après :

- Air Canada détient des réserves de trésorerie en dollars américains pouvant servir de couverture économique à l'égard des fluctuations du dollar américain. Au 31 décembre 2018, les soldes de trésorerie et de placements à court terme en dollars américains s'établissaient à 863 M\$ (635 M\$ US) (686 M\$ (542 M\$ US) au 31 décembre 2017). Une partie des réserves de trésorerie et de placements représentent une couverture économique contre la dette nette à long terme libellée en dollars américains alors que le reliquat est constitué de réserves de trésorerie et de placements aux fins d'exploitation imputées à l'exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains sur une période continue de 18 mois. En 2018 a été comptabilisé un profit de 62 M\$ (perte de 58 M\$ en 2017) au poste « Profit (perte) de change » pour tenir compte de la variation de la valeur de marché équivalente en dollars canadiens des soldes détenus de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme en dollars américains.
- L'immobilisation du taux de change au moyen de divers dérivés sur devises, dont les dates d'échéance correspondent aux dates prévues des décaissements nets en dollars américains.

Le nombre de dérivés sur devises conclus et leurs dates d'échéance correspondante sont fonction de plusieurs facteurs, dont le montant des produits en devises pouvant être convertis, les sorties nettes de trésorerie en dollars américains, ainsi que le montant affecté au matériel volant et au remboursement de

la dette. Étant donné le montant notionnel des dérivés sur devises au 31 décembre 2018 décrits plus amplement ci-après, environ 77 % des sorties de trésorerie nettes libellées en dollars américains sont couvertes pour 2019 et environ 48 % sont couvertes pour 2020, la couverture au moyen de dérivés obtenue étant de 68 % pour les 18 prochains mois. Les réserves de trésorerie et de placements en dollars américains aux fins d'exploitation conjuguées à la couverture par des dérivés permettent d'atteindre une couverture de 75 %.

Au 31 décembre 2018, Air Canada avait en cours des contrats d'options sur devises et des contrats de swaps, échéant en 2019 et en 2020, visant l'achat à l'échéance de dollars américains au moyen de dollars canadiens relativement à 4 987 M\$ (3 659 M\$ US) à un taux moyen pondéré de 1,2645 \$ pour 1,00 \$ US (3 400 M\$ (2 704 M\$ US) en 2017 avec règlements en 2018 et en 2019, à un taux moyen pondéré de 1,2703 \$ pour 1,00 \$ US). Air Canada a également mis en place des mesures de protection en vue de la vente d'une partie de ses euros, de ses livres sterling, de ses yens et de ses dollars australiens excédentaires (103 M€ EUR, 208 M£ GBP, 25 922 M¥ JPY et 105 M\$ AUD) avec règlement en 2019 et en 2020 à des taux moyens pondérés respectifs de 1,1910 €, 1,3567 £, 0,0092 ¥ et 0,7448 \$ AUD pour 1,00 \$ US (au 31 décembre 2017 : 101 M€ EUR, 105 M£ GBP, 8 623 M¥ JPY, 41 M¥ CNY et 32 M\$ AUD avec règlement en 2018 à des taux moyens pondérés respectifs de 1,1664 €, 1,3259 £, 0,0090 ¥ JPY, 0,1468 ¥ CNY et 0,7576 \$ AUD pour 1,00 \$ US).

Les structures de couverture mises en place ont diverses caractéristiques d'évaluation des options, comme des conditions à barrière désactivante et le plafonnement des bénéfices et, compte tenu de la volatilité présumée qui est utilisée dans le calcul de la juste valeur, la juste valeur nette de ces contrats sur devises au 31 décembre 2018 était de 33 M\$ avec position favorable aux contreparties (215 M\$ avec position favorable aux contreparties en 2017). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couverture aux fins comptables et sont comptabilisés à la juste valeur. En 2018, un profit de 245 M\$ a été constaté au poste « Profit (perte) de change » relativement à ces dérivés (perte de 274 M\$ en 2017). En 2018, les contrats de dérivés de change ont été réglés en trésorerie pour une juste valeur nette de 63 M\$ avec position favorable à Air Canada (55 M\$ avec position favorable aux contreparties en 2017).

Gestion du risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt correspond au risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des taux d'intérêt du marché.

Air Canada est partie à des titres de créance à taux fixe et à taux variable, et elle loue aussi certains actifs pour lesquels le montant du loyer fluctue en fonction des variations des taux d'intérêt à court terme. Air Canada gère son risque de taux d'intérêt au moyen d'un portefeuille et recherche, pour chacun des contrats qu'elle conclut, les conditions de financement les plus avantageuses compte tenu de tous les facteurs pertinents, notamment la marge de crédit, l'échéance et la base. La gestion du risque vise à réduire au minimum la possibilité que des fluctuations des taux d'intérêt entraînent des variations défavorables des flux de trésorerie d'Air Canada. Le portefeuille de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme, dont le rendement est à taux variable, sert de couverture économique à une partie de la dette à taux variable.

Le ratio obligations à taux fixe-obligations à taux variable vise à assurer une certaine marge de manœuvre quant à la structure du capital d'Air Canada et est fonction d'un objectif à long terme de 60 % à taux fixe et de 40 % à taux variable, mais permet une certaine flexibilité en fonction des conditions qui prévalent sur le marché. Le ratio au 31 décembre 2018 était de 81 % à taux fixe (73 % au 31 décembre 2017) pour 19 % à taux variable (27 % au 31 décembre 2017).

13. JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

Les estimations comptables critiques sont les estimations de la direction qui jouent le plus grand rôle dans la représentation réelle de la situation financière d’Air Canada et du résultat de son activité. Elles font appel aux jugements les plus difficiles, les plus subjectifs ou les plus complexes de la part de la direction, souvent du fait qu’il faille estimer ou juger les effets que sont susceptibles de produire des événements qui, de façon inhérente, sont marqués par l’incertitude. Selon diverses hypothèses ou conditions, les résultats réels pourraient différer de ces jugements et estimations.

Air Canada a recensé, aux fins des estimations comptables critiques utilisées dans l’établissement de ses états financiers consolidés, les secteurs suivants.

Avantages futurs du personnel

Air Canada propose à ses employés plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées ainsi que des régimes d’avantages postérieurs à l’emploi et des régimes d’avantages complémentaires de retraite. Le coût et les charges connexes des régimes de retraite, d’avantages postérieurs à l’emploi et d’avantages complémentaires de retraite d’Air Canada sont évalués au moyen de méthodes actuarielles. Les évaluations actuarielles reposent sur des hypothèses, notamment les taux d’actualisation, la progression future des salaires, les taux de mortalité et les augmentations futures des prestations. De plus, en raison de la nature à long terme de ces régimes, ces estimations sont soumises à une incertitude importante.

Hypothèses

La direction est tenue de faire des estimations importantes à propos des hypothèses actuarielles et financières afin de déterminer le coût et le passif connexe des avantages futurs du personnel d’Air Canada.

Hypothèses financières

Taux d’actualisation

Le taux d’actualisation utilisé pour déterminer l’obligation au titre des prestations a été calculé par rapport aux taux d’intérêt en vigueur sur le marché pour les obligations de sociétés cotées « AA » ou mieux et pour des flux de trésorerie correspondant approximativement au calendrier et au montant des paiements prévus des prestations.

Les augmentations salariales futures reposent sur les politiques de rémunération en vigueur, les conventions collectives et les contrats d’emploi ainsi que sur les prévisions économiques.

Les moyennes pondérées retenues comme principales hypothèses pour déterminer les obligations d'Air Canada au titre des prestations constituées et leur coût sont les suivantes :

	Prestations de retraite		Autres avantages futurs du personnel	
	2018	2017	2018	2017
Taux d'actualisation utilisé pour déterminer :				
Taux d'intérêt net à l'égard de l'obligation nette au titre des prestations pour l'exercice clos le 31 décembre	3,60 %	3,90 %	3,60 %	3,90 %
Coût des services rendus pour l'exercice clos le 31 décembre	3,70 %	4,10 %	3,70 %	4,10 %
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre	3,81 %	3,60 %	3,81 %	3,60 %
Taux d'augmentation future de la rémunération utilisé pour déterminer :				
Coût des prestations constituées pour l'exercice clos le 31 décembre	2,50 %	2,50 %	sans objet	sans objet
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre	2,50 %	2,50 %	sans objet	sans objet

Analyse de sensibilité

L'analyse de sensibilité consiste à modifier une hypothèse tout en maintenant toutes les autres hypothèses constantes. Il est peu probable qu'une telle situation se produise réellement et il peut exister des corrélations entre les variations de certaines hypothèses. Pour calculer la sensibilité de l'obligation au titre des prestations déterminées aux variations des principales hypothèses actuarielles, la même méthode (valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations déterminées calculée selon la méthode des unités de crédit projetées à la clôture de la période de présentation de l'information financière) que celle employée pour calculer le passif comptabilisé dans l'état consolidé de la situation financière a été appliquée.

L'analyse de sensibilité des charges de retraite et des frais financiers nets relatifs au passif au titre des prestations de retraite pour 2018, qui repose sur différentes hypothèses actuarielles en ce qui a trait au taux d'actualisation, est présentée ci-dessous. L'incidence de la modification d'une hypothèse sur chaque régime de retraite est pondérée proportionnellement à l'obligation totale au titre des régimes afin de déterminer l'incidence totale pour chaque hypothèse présentée.

(en millions de dollars canadiens)	0,25 point de pourcentage	
	Diminution	Augmentation
Taux hypothétique d'actualisation pour l'obligation		
Charge de retraite	22 \$	(21) \$
Coût financier net du passif au titre des prestations de retraite	23	(21)
Total	45 \$	(42) \$
Augmentation (diminution) de l'obligation au titre des prestations constituées		
	703 \$	(680) \$

L'augmentation (la diminution) de l'obligation au titre des prestations constituées à la suite d'une variation de 0,25 point de pourcentage du taux d'actualisation vise le montant brut du passif au titre des prestations de retraite et ne tient pas compte d'éventuelles variations des actifs du régime. Au 31 décembre 2018, une tranche approximative de 81 % 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).

Une augmentation de un an dans l'hypothèse relative à l'espérance de vie ferait monter l'obligation au titre des prestations de retraite de 478 M\$.

Les taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé ont une incidence importante sur les sommes déclarées relativement aux régimes d'assurance maladie complémentaire. Pour 2018, un taux d'augmentation annuel de 5,5 % du coût par personne des prestations de santé couvertes a été retenu pour hypothèse (taux de 5,8 % retenu pour hypothèse en 2017). On prévoit que le taux devrait diminuer graduellement pour s'établir à 5 % d'ici 2020 (hypothèse d'une baisse prévisionnelle à 5 % d'ici 2020 retenue en 2017). Une augmentation de un point de pourcentage des taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé aurait fait monter de 4 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers, et de 55 M\$ l'obligation correspondante. Une diminution de un point de pourcentage des taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé aurait fait baisser de 4 M\$ le total du coût des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers et de 58 M\$ l'obligation correspondante.

Une diminution de 0,25 point de pourcentage du taux d'actualisation lié aux autres avantages futurs du personnel aurait fait monter de moins de 1 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers et de 47 M\$ l'obligation correspondante. Une augmentation de 0,25 point de pourcentage aurait fait baisser de moins de 1 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers et de 44 M\$ l'obligation correspondante.

Période d'amortissement pour les actifs non courants

Air Canada fait des estimations concernant la durée d'utilité prévue des actifs non courants et la valeur résiduelle attendue des actifs en se basant sur l'estimation de la juste valeur actuelle et future des actifs, des projets concernant son parc aérien et des flux de trésorerie qu'ils engendrent. Divers facteurs, notamment les modifications des programmes de maintenance, les variations des prix du carburant aviation et des autres coûts d'exploitation, l'évolution de l'utilisation du matériel volant et les fluctuations des prix des appareils neufs et d'occasion pour des modèles identiques ou similaires pourraient donner lieu à des variations, éventuellement importantes, de ces estimations. Les estimations et les hypothèses sont évaluées au moins une fois par année. En général, ces ajustements sont comptabilisés avec effet prospectif, par le biais de la dotation aux amortissements. Aux fins de l'analyse de sensibilité de ces estimations, une réduction de 50 % des valeurs résiduelles du matériel volant dont la durée d'utilité restante est supérieure à cinq ans se traduit par une hausse de 14 M\$ de la dotation aux amortissements annuelle. Pour le matériel volant dont la durée d'utilité restante est plus courte, les valeurs résiduelles ne devraient pas sensiblement changer.

Points à considérer relativement à la dépréciation d'actifs non courants

Les actifs non courants englobent les immobilisations corporelles, les immobilisations incorporelles à durée indéfinie et à durée limitée, ainsi que le goodwill. Les actifs ayant une durée d'utilité indéfinie, y compris le goodwill, sont soumis à un test de dépréciation une fois par année ou lorsque des événements ou des circonstances indiquent que la valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. Lorsqu'un événement ou un changement de situation indique que la valeur comptable d'actifs pourrait ne pas être recouvrable, on en teste la dépréciation éventuelle. Si nécessaire, on effectue un test de dépréciation en comparant la valeur comptable de l'actif ou de l'unité génératrice de trésorerie à sa valeur recouvrable. La valeur recouvrable d'un actif ou d'une unité génératrice de trésorerie est la valeur la plus élevée entre sa juste valeur diminuée des coûts de sortie et sa valeur d'utilité. Pour les besoins des tests de dépréciation, les immobilisations sont regroupées au plus bas niveau de regroupement pour lequel les flux de trésorerie identifiables sont indépendants des flux de trésorerie d'autres actifs ou passifs (unités génératrices de trésorerie ou UGT). La direction a déterminé que le niveau approprié pour l'évaluation des pertes de valeur correspond aux niveaux des flottes d'appareils monocouloirs et de gros-porteurs et les immobilisations connexes au soutien du parc en exploitation. Les appareils remisés qui ne sont pas exploités et les appareils loués ou sous-loués à des tiers sont soumis à un test de dépréciation au niveau de l'immobilisation. La juste valeur diminuée des coûts de sortie est calculée au moyen d'une analyse des flux de trésorerie actualisés, qui exige que la direction fasse un certain nombre d'importantes estimations liées aux intervenants du marché, notamment au sujet des plans opérationnels futurs, des taux d'actualisation et des taux de croissance futurs. Le montant comptabilisé en perte de valeur est le montant par lequel la valeur comptable d'un actif excède sa valeur recouvrable.

Provisions liées à la maintenance

La comptabilisation de provisions liées à la maintenance relativement aux modalités de restitution des appareils exige que la direction fasse des estimations des coûts futurs associés aux travaux de maintenance nécessaires en vertu des modalités de restitution prévues dans les contrats de location et des estimations de l'état futur prévu de l'appareil à la fin du bail. Ces estimations tiennent compte du coût actuel de ces travaux de maintenance, des estimations de l'inflation à propos de ces coûts ainsi que d'hypothèses concernant l'utilisation de l'appareil concerné. Toute différence entre le coût de maintenance réel et le montant constitué en guise de provision est comptabilisée dans la charge de maintenance avions pour la période. L'incidence d'un changement dans les estimations, y compris d'un changement dans les taux d'actualisation, les hypothèses concernant l'inflation, les estimations de coûts ou les dates d'expiration de contrats de location, est également prise en compte dans la charge de maintenance pour la période. Si le coût global des modalités de restitution augmentait de 5 %, tous les autres facteurs demeurant constants, un ajustement cumulé à l'état de la situation financière entraînerait une augmentation de la provision de 62 M\$ au 31 décembre 2018 et une hausse de la charge de maintenance avions de 6 M\$ environ en 2019. Les flux de trésorerie futurs attendus visant à acquitter l'obligation sont actualisés. À titre d'illustration, si les taux d'actualisation devaient augmenter de 1 %, tous les autres facteurs demeurant constants, un ajustement cumulé à l'état de la situation financière entraînerait une diminution de la provision de 21 M\$ au 31 décembre 2018. Une variation équivalente mais opposée du taux d'actualisation entraînerait une incidence analogue mais contraire.

Impôts sur le résultat

Les actifs et les passifs d'impôts sont évalués au montant qui devrait être réalisé ou engagé au moment du règlement final avec les autorités fiscales. Ces évaluations sont fondées sur les lois, les règlements et les interprétations applicables en matière d'impôt sur le résultat, qui peuvent tous être sujets à changement et à interprétation. Les actifs et passifs d'impôt différé comprennent l'incidence fiscale des différences temporaires entre la valeur comptable et la valeur fiscale des actifs et des passifs, ainsi que l'incidence fiscale des pertes fiscales non utilisées. Le moment de la résorption des différences temporaires est estimé et le taux d'imposition pratiquement en vigueur pour les périodes de résorption est appliqué aux différences temporaires. Les valeurs comptables des actifs et des passifs font l'objet d'estimations comptables inhérentes à ces soldes. Les hypothèses quant au moment de la résorption des différences temporaires tiennent compte des attentes à l'égard des résultats d'exploitation et des flux de trésorerie futurs. Des modifications des lois fiscales, des taux d'imposition ou du moment prévu de la résorption pourraient avoir une incidence importante sur les montants comptabilisés au titre des actifs et des passifs d'impôt différé.

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres		Exercices	
	2018	2017	2018	2017
Impôt sur le résultat exigible	3 \$	- \$	(6) \$	(16) \$
Impôt sur le résultat différé	(18)	(12)	(232)	759
Recouvrement (charge) d'impôt sur le résultat	(15) \$	(12) \$	(238) \$	743 \$

Au troisième trimestre de 2017, Air Canada a déterminé qu'il était probable que pratiquement tous ses actifs d'impôt différé seraient réalisés. Par conséquent, Air Canada a comptabilisé un recouvrement d'impôt de 774 M\$, qui a été ramené à 755 M\$, un montant de 19 M\$ au titre de la rémunération à base d'actions ayant été reclassé dans les résultats non distribués au quatrième trimestre de 2017.

La charge d'impôt sur le résultat est comptabilisée à chaque période intermédiaire en fonction de la meilleure estimation du taux d'impôt annuel moyen pondéré attendu pour l'exercice au complet. Le taux d'impôt effectif d'Air Canada pour 2018 est 26,78 % (26,60 % en 2017). La charge d'impôt diffère des montants calculés au moyen de l'application du taux d'impôt prévu par la loi, principalement en raison de l'incidence des avantages fiscaux non comptabilisés à l'égard des pertes en capital libellées en devises et de l'incidence des charges non déductibles.

14. MÉTHODES COMPTABLES

IFRS 16 – Contrats de location

IFRS 16 remplace IAS 17, *Contrats de location*, et les interprétations afférentes. Selon le principe fondamental de la nouvelle norme, le preneur comptabilise des actifs et des passifs pour tous les contrats de location dont la durée excède 12 mois. Le preneur est tenu de comptabiliser un actif au titre du droit d'utilisation qui correspond à son droit d'utiliser l'actif loué sous-jacent et une obligation locative qui correspond à son obligation d'effectuer des paiements de loyers. Les actifs et les passifs découlant d'un contrat de location sont évalués initialement à la valeur actualisée. L'évaluation des obligations locatives tient compte des paiements de loyers relatifs aux périodes non résiliables (y compris ceux qui sont liés à l'inflation) et également des paiements relatifs aux périodes optionnelles lorsque le preneur a la certitude raisonnable qu'il pourra exercer son option d'obtenir la prolongation de son contrat de location, ou qu'il n'exercera pas l'option de résilier le contrat de location. Le prix d'exercice des options d'achat est aussi pris en compte dans l'évaluation de l'obligation locative si le preneur a la certitude raisonnable de les exercer. Les paiements de loyers ne tiendront pas compte des paiements de loyers variables autres que ceux qui sont fonction d'un indice ou d'un taux. L'actif au titre du droit d'utilisation sera obtenu à partir du calcul de l'obligation locative et comprendra aussi les provisions constituées par le preneur conformément aux modalités de restitution des biens loués.

La nouvelle norme vise à donner une meilleure représentation des opérations de location, en particulier celles qui n'imposent actuellement pas au preneur de comptabiliser un actif et un passif résultant d'un contrat de location simple. IFRS 16 s'applique aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2019. Dans le cadre de la transition à IFRS 16, les entités ont le choix d'adopter l'application rétrospective intégrale ou l'application rétrospective modifiée.

Air Canada adoptera la norme à compter du 1^{er} janvier 2019 et appliquera la méthode rétrospective intégrale avec retraitement de chaque période de présentation de l'information financière antérieure présentée. Air Canada a opté pour l'ensemble de mesures de simplification afin de ne pas réévaluer les conclusions antérieures relatives aux contrats contenant des contrats de location et elle compte appliquer l'exemption relative à la comptabilisation des contrats de location à court terme et des contrats pour lesquels la valeur de l'actif sous-jacent est faible.

Cette norme aura une incidence importante sur l'état consolidé de la situation financière d'Air Canada, et modifiera également la comptabilisation, l'évaluation et la présentation des charges locatives dans le compte consolidé de résultat.

Contrats de location avions

Au 31 décembre 2018, 126 appareils d'Air Canada étaient visés par des contrats de location simple (111 appareils au 31 décembre 2017); la Société comptabilisera des actifs au titre de droit d'utilisation et des obligations locatives relativement à ces appareils, conformément aux dispositions de la nouvelle norme. La Société a en outre déterminé que, selon IFRS 16, Air Canada détient des contrats de location à titre de preneur à l'égard d'appareils utilisés par les transporteurs régionaux fournissant des services en vertu de leurs contrats d'achat de capacité (« CAC ») respectifs; elle comptabilisera des actifs au titre de droits d'utilisation et des obligations locatives d'Air Canada relativement à ces appareils. Au 31 décembre 2018, 132 appareils étaient exploités en vertu de tels contrats pour le compte d'Air Canada (134 appareils au 31 décembre 2017).

Baux immobiliers

Air Canada est partie à des contrats de location visant les locaux nécessaires aux services d'escale aux aéroports et visant d'autres biens immobiliers. Dans le cas des contrats visant les locaux nécessaires aux services d'escale aux aéroports, le bailleur détient généralement des droits de substitution, ce qui fait en sorte que ces contrats ne sont pas considérés comme des contrats de location simple en vertu de la norme. Les contrats de location avec droits de résiliation réciproques moyennant un préavis de moins de 12 mois seraient considérés comme des contrats de location à court terme et ne seraient pas, par conséquent, comptabilisés dans l'état de la situation financière du fait de la mesure de simplification. Enfin, les contrats visant les locaux nécessaires aux services d'escale prévoyant des paiements de loyers

variables ne seraient pas non plus comptabilisés dans l'état de la situation financière puisque les paiements de loyers variables, autres que ceux qui sont calculés sur la base d'un indice ou d'un taux, sont exclus de l'évaluation des obligations locatives. Il en résulte un portefeuille composé de baux immobiliers, devant être comptabilisés comme actifs au titre du droit d'utilisation et obligations locatives en vertu de la norme, qui ont trait à des locaux réservés dans les aéroports de Toronto, de Montréal et de Vancouver, plaques tournantes d'Air Canada, de contrats de location visant des locaux réservés à Air Canada dans des immeubles pour des bureaux, des services aéroportuaires et de maintenance et les salons Feuille d'érable, et des contrats de location visant des terrains.

Comptabilisation des contrats de location et des actifs au titre du droit d'utilisation

Les contrats de location sont comptabilisés comme actifs au titre du droit d'utilisation et un montant correspondant est comptabilisé au passif à la date à laquelle l'actif loué est prêt à être utilisé par la Société. Chaque paiement de loyer est réparti entre le passif et la charge d'intérêt. Les coûts financiers sont imputés dans l'état consolidé du résultat au cours de la période de location afin d'appliquer un taux d'intérêt périodique constant au solde résiduel du passif pour chaque période.

Les actifs au titre du droit d'utilisation seront comptabilisés selon IAS 16 *Immobilisations corporelles*. Les appareils comptabilisés comme actifs au titre du droit d'utilisation feront l'objet des mêmes méthodes comptables que les appareils détenus directement, c'est-à-dire que les actifs au titre du droit d'utilisation seront décomposés et amortis sur la durée du contrat de location. Comme pour les appareils détenus, les travaux de maintenance admissibles seront incorporés au coût de l'actif et amortis sur la durée du bail ou la durée d'utilité moyenne prévue, si elle est plus courte.

Des provisions au titre de la maintenance se rapportant aux obligations de restitution à la fin du contrat de location seront comptabilisées, le cas échéant, relativement aux contrats de location d'appareils pour tenir compte des frais de maintenance sur la durée du contrat de location. Toute modification de la provision relative aux modalités de restitution à la fin de la location sera comptabilisée comme ajustement de l'actif au titre du droit d'utilisation et amortie par imputation au compte de résultat sur la durée résiduelle du contrat de location.

L'application d'IFRS 16 nécessite le recours à des hypothèses et à des estimations pour déterminer la valeur des actifs au titre du droit d'utilisation et des passifs au titre des contrats de location qui ont principalement trait au taux d'intérêt implicite pour les contrats de location de matériel volant et au taux d'emprunt marginal à la date de début du contrat pour les baux immobiliers. La direction doit faire preuve de jugement afin de déterminer s'il y a une certitude raisonnable que les options de renouvellement seront exercées.

Incidence sur le compte de résultat

L'application de la norme aura comme incidence sur le compte de résultat l'élimination des charges de location des appareils et des bâtiments, comptabilisées dans les autres charges d'exploitation, pour les contrats comptabilisés comme des contrats de location. Ces charges seront remplacées par une dotation aux amortissements des actifs au titre du droit d'utilisation et des charges d'intérêts sur l'obligation locative. La charge de maintenance devrait diminuer en vertu de la norme, car les travaux de maintenance admissibles relatifs aux contrats de location simple antérieurs seront incorporés dans le coût de l'actif au titre du droit d'utilisation et amortis sur la durée d'utilité moyenne prévue. Cette diminution sera partiellement contrebalancée par l'augmentation de la provision au titre de la maintenance comptabilisée pour tous les actifs au titre du droit d'utilisation d'appareils dont les contrats de location contiennent des modalités de restitution des appareils. La charge liée aux transporteurs régionaux devrait diminuer jusqu'à ce que les charges de location des appareils soient éliminées et elle sera comptabilisée dans la dotation aux amortissements et les charges d'intérêt séparément de la charge liée aux transporteurs régionaux.

Comme tous les contrats de location visant des appareils sont libellés en dollars américains, la volatilité du cours de l'écart de change comptabilisé dans le compte de résultat sera accrue en raison de la réévaluation des obligations locatives et des provisions au titre de la maintenance au cours de change en vigueur à la date de clôture.

Incidence prévue sur les résultats de 2018

Le tableau ci-dessous contient certaines informations des états financiers après ajustements pour tenir compte de l'adoption d'IFRS 16 à compter du 1^{er} janvier 2018. Les postes qui ne devraient pas être touchés par ce changement de méthode comptable ont été exclus. Par conséquent, les sous-totaux et les totaux présentés ne peuvent être recalculés sur la base des chiffres fournis. En résumé, les ajustements qui suivent devraient être apportés aux montants comptabilisés dans l'état consolidé de la situation financière à la date de l'application initiale, le 1^{er} janvier 2018.

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2017, avant retraitement	Appareils d'Air Canada	Appareils des transporteurs régionaux	Baux immobiliers	Montants prévus au 1 ^{er} janvier 2018, après retraitement
Créances clients	814 \$	(3) \$	- \$	- \$	811 \$
Dépôts et autres actifs	465	(63)	-	-	402
Immobilisations corporelles	9 252	1 649	766	160	11 827
Impôt sur le résultat différé	456	71	144	13	684
Total de l'actif	17 782 \$	1 654 \$	910 \$	173 \$	20 519 \$
Dettes fournisseurs et charges à payer	1 961	(22)	(12)	-	1 927
Partie courante de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement	671	357	146	12	1 186
Total du passif courant	5 101	335	134	12	5 582
Dette à long terme et obligations locatives	5 448	1 452	1 092	198	8 190
Provisions liées à la maintenance	1 003	70	78	-	1 151
Autres passifs à long terme	167	(8)	-	-	159
Total du passif	14 360 \$	1 849 \$	1 304 \$	210 \$	17 723 \$
Résultats non distribués	2 554	(195)	(394)	(37)	1 928
Total des capitaux propres attribuables aux actionnaires	3 422 \$	(195) \$	(394) \$	(37) \$	2 796 \$
Total du passif et des capitaux propres attribuables aux actionnaires	17 782 \$	1 654 \$	910 \$	173 \$	20 519 \$

L'incidence prévue d'IFRS 16 sur le compte consolidé de résultat d'Air Canada pour 2018 est présentée ci-après.

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2018, avant retraitement	Appareils d'Air Canada	Appareils des transporteurs régionaux	Baux immobiliers	Montants prévus au 31 décembre 2018, après retraitement
Produits d'exploitation					
Passages	16 223 \$	- \$	- \$	- \$	16 223 \$
Fret	803	-	-	-	803
Autres	1 039	-	-	-	1 039
Total des produits d'exploitation	18 065	-	-	-	18 065
Charges d'exploitation					
Carburant aviation	3 969	-	-	-	3 969
Charges liées aux transporteurs régionaux	2 842	-	(323)	-	2 519
Salaires et charges sociales	2 873	-	-	-	2 873
Redevances aéroportuaires et de navigation	964	-	-	-	964
Maintenance avions	1 003	(100)	-	-	903
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	1 080	424	197	16	1 717
Frais de vente et de distribution	807	-	-	-	807
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	602	-	-	-	602
Location avions	518	(512)	-	-	6
Restauration et services à bord	433	-	-	-	433
Communications et technologies de l'information	294	-	-	-	294
Autres	1 506	-	-	(27)	1 479
Total des charges d'exploitation	16 891	(188)	(126)	(11)	16 566
Bénéfice d'exploitation	1 174	188	126	11	1 499
Produits (charges) autres que d'exploitation					
Perte de change	(317)	(155)	(105)	(1)	(578)
Produits d'intérêts	108	-	-	-	108
Charges d'intérêts	(331)	(131)	(91)	(14)	(567)
Intérêts incorporés	35	-	-	-	35
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(50)	-	-	-	(50)
Perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(1)	-	-	-	(1)
Profit aux modifications et règlements de dettes	9	-	-	-	9
Perte à la cession d'actifs	(188)	-	-	-	(188)
Autres	(34)	(2)	-	-	(36)
Total des charges autres que d'exploitation	(769)	(288)	(196)	(15)	(1 268)
Bénéfice avant impôts sur le résultat	405	(100)	(70)	(4)	231
Charge d'impôts sur le résultat	(238)	27	19	1	(191)
Bénéfice net	167 \$	(73) \$	(51) \$	(3) \$	40 \$
BAIIALA	2 851 \$	100	244	27	3 222 \$

15. ARRANGEMENTS HORS BILAN

Garanties

Garanties au titre d'ententes d'avitaillement et de dégivrage

De concert avec d'autres sociétés aériennes, Air Canada est partie à des ententes d'avitaillement et de dégivrage avec huit sociétés d'avitaillement et avec trois sociétés de dégivrage d'appareils dans divers grands aéroports du Canada. Ces entités fonctionnent selon le principe du recouvrement des coûts. La dette globale de ces entités qui n'a pas été consolidée par la Société selon IFRS 10 – *États financiers consolidés*, est d'environ 571 M\$ au 31 décembre 2018 (529 M\$ au 31 décembre 2017), ce qui correspond au risque de perte maximal auquel s'expose Air Canada, compte non tenu de la valeur des actifs qui garantissent les obligations et de tout partage de coûts éventuels avec les autres sociétés contractantes. Air Canada considère le risque en découlant comme étant minime. Chaque société aérienne contractante qui fait partie d'une de ces entités participe à la garantie de sa dette d'une manière proportionnelle à l'utilisation qu'elle fait du réseau. La durée de ces ententes varie, mais elle dépasse généralement cinq ans.

Conventions d'indemnisation

Dans le cours normal de ses activités, Air Canada conclut différents contrats, notamment des contrats d'exploitation ou de crédit-bail immobilier, des contrats de financement ou de location avions, des contrats de services techniques et des contrats conclus avec des administrateurs ou des dirigeants et d'autres ententes commerciales, dont certains peuvent prévoir des indemnisations à des contreparties susceptibles d'entraîner le paiement, par Air Canada, des coûts ou des pertes engagés par ces contreparties. Air Canada ne peut raisonnablement estimer le montant éventuel, s'il en est, qu'elle pourrait avoir à payer en vertu de telles conventions d'indemnisation. Ce montant dépend aussi de l'issue de faits et de circonstances futurs, qui ne peut être prédite. Certaines conventions établissent un montant potentiel maximal, tandis que d'autres ne précisent pas de montant maximal ou de période limitée. Par le passé, Air Canada n'a fait aucun paiement important aux termes de telles conventions d'indemnisation.

Air Canada s'attend à être protégée par ses assurances dans la plupart des cas de responsabilité civile délictuelle et certaines des obligations contractuelles connexes.

16. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Au 31 décembre 2018, 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.

17. SENSIBILITÉ DES RÉSULTATS

Les résultats financiers d’Air Canada sont assujettis à de nombreux facteurs internes et externes qui peuvent avoir d’importantes répercussions sur les résultats d’exploitation. Le tableau ci-après présente, à titre indicatif, l’incidence financière que les variations des prix du carburant aviation et la valeur du dollar canadien auraient eue de manière générale sur les résultats d’exploitation antérieurs d’Air Canada. Une variation équivalente mais opposée du facteur de sensibilité ci-après aurait entraîné de manière générale une incidence analogue mais contraire. Ces données ont été établies en fonction du niveau d’activité de 2018 à partir des estimations de la direction. Les incidences présentées ne sont pas corrélatives et elles ne rendent pas compte du lien d’interdépendance des divers éléments entre eux, pas plus qu’elles ne donnent une indication des tendances futures ou des résultats futurs, lesquels peuvent varier sensiblement en raison de nombreux facteurs indépendants de la volonté d’Air Canada.

Variable clé (en millions de dollars canadiens)	Mesure de 2018	Facteur de sensibilité	Incidence favorable (défavorable) estimative sur le bénéfice d’exploitation
Carburant			
Carburant - carburant aviation (\$ US/baril) ¹⁾	93,0	Augmentation de 1 \$ US/baril	(46) \$
Carburant - carburant aviation (cents CA /litre) ¹⁾	80,4	Augmentation de 1 %	(43) \$
Variable clé (en millions de dollars canadiens)	Mesure de 2018	Facteur de sensibilité	Incidence favorable (défavorable) estimative sur le résultat avant impôts
Change			
\$ CA en \$ US	1 \$ CA = 1,33 \$ US	Augmentation de 1 cent (p. ex., de 1,33 \$ à 1,32 \$ pour 1 \$ US)	
		Bénéfice d’exploitation²⁾	19 \$
		Charge d’intérêts nette	2 \$
		Réévaluation de la dette à long terme, de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme libellés en dollars américains et des autres éléments monétaires à long terme, montant net	44 \$
		Réévaluation des dérivés de change en cours	(37) \$
		Incidence sur le résultat avant impôts	28 \$

1) Compte non tenu de l’incidence des suppléments de carburant et des instruments de couverture liés au carburant. Se reporter à la rubrique 12, Instruments financiers et gestion du risque, du présent rapport de gestion pour un complément d’information sur les dérivés liés au carburant d’Air Canada.

2) L’effet sur le bénéfice d’exploitation des variations de change ne tient pas compte de l’incidence des activités de couverture, comme le recours aux dérivés de change et aux réserves de trésorerie en dollars américains. Les profits et les pertes liés à ces activités de couverture sont comptabilisés dans les produits (charges) autres que d’exploitation au compte consolidé de résultat d’Air Canada.

18. FACTEURS DE RISQUE

Le texte ci-après énonce certains des risques visant Air Canada. Le lecteur est prié d'en prendre connaissance en vue d'évaluer les activités d'Air Canada et les énoncés prospectifs que contient le présent rapport ainsi que d'autres informations que présente Air Canada à l'occasion. Ces risques, individuellement ou collectivement, pourraient avoir une incidence défavorable considérable sur les activités d'Air Canada, ses résultats d'exploitation, sa situation financière et l'issue réelle des questions auxquelles se rapportent les énoncés prospectifs. En outre, ce texte ne recense pas tous les risques auxquels Air Canada peut faire face. D'autres risques, qu'Air Canada ignore ou juge minimes pour le moment, pourraient se manifester ultérieurement et nuire considérablement à ses activités, à son résultat d'exploitation, à sa situation financière et à l'issue des questions évoquées dans les énoncés prospectifs.

Risques liés à Air Canada

Résultat d'exploitation – Air Canada pourrait subir de lourdes pertes et ne pas être en mesure de dégager ou de maintenir une véritable rentabilité ou encore d'atteindre les objectifs liés à certaines ou à la totalité de ses initiatives

La conjoncture économique et divers facteurs décrits à la présente rubrique *Facteurs de risque* pourraient amener Air Canada à subir des pertes importantes. En dépit de ses initiatives stratégiques et commerciales, Air Canada pourrait ne pas arriver à dégager ou à maintenir une véritable rentabilité ni à atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés, notamment ceux d'accroître ses revenus, de réduire ses coûts, d'améliorer ses marges, de relever la capacité de façon rentable, d'obtenir un rendement suffisant eu égard à ses dépenses d'investissement et d'atténuer les risques auxquels elle doit faire face, en particulier ceux qui sont énoncés dans la présente rubrique *Facteurs de risque*.

Conjoncture économique et contexte géopolitique – L'évolution de la conjoncture économique et du contexte géopolitique pourrait avoir un effet très défavorable sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière

Le résultat d'exploitation d'une société aérienne comme Air Canada est très sensible à la conjoncture et au contexte géopolitique, qui peuvent influencer sur la demande de transport aérien sur toutes les destinations en général ou sur certaines en particulier, et avoir une incidence sur les charges d'exploitation d'Air Canada, les produits d'exploitation, les coûts et la disponibilité du carburant, les coûts liés au change, les cotisations de retraite, outre les coût et la disponibilité des capitaux et fournitures dont elle a besoin. Comme, à plus forte raison, les coûts fixes d'Air Canada sont substantiels, un repli économique prolongé ou marqué au Canada, aux États-Unis ou ailleurs dans le monde serait susceptible de nuire gravement à Air Canada ainsi qu'à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière, tout comme d'ailleurs des modifications aux liens politiques ou économiques entre territoires où Air Canada est en exploitation, le déclenchement réel ou appréhendé d'hostilités dans des régions que dessert ou survole Air Canada, ou qu'elle prévoit de desservir ou de survoler, ou dans des régions avoisinantes.

Les tarifs aériens, tout comme la demande passagers, ont beaucoup fluctué dans les années passées et peuvent fluctuer encore beaucoup à l'avenir. Air Canada n'est pas en mesure de prévoir avec certitude les conditions du marché ou les prix qu'elle pourra demander à ses clients. Les attentes de la clientèle peuvent évoluer rapidement et la demande de billets à bas prix peut limiter les possibilités de revenus. Les voyages, particulièrement les voyages d'agrément, constituent pour les consommateurs une dépense discrétionnaire. La demande à l'égard des voyages en Classe affaires et en économique Privilège est également tributaire de la situation économique. Un repli économique dans les régions que dessert Air Canada, un climat d'instabilité géopolitique dans diverses régions du monde ainsi que l'intensification des inquiétudes que suscite l'incidence du transport aérien sur l'environnement et la tendance en faveur de modes de transport ayant une empreinte moindre sur l'environnement permettant aux clients de réduire ou modifier leurs déplacements pourraient aussi avoir pour conséquence de faire baisser la demande de transport aérien au Canada et à l'étranger et de nuire considérablement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Coûts du carburant – Des fluctuations (notamment des hausses) prononcées des prix du carburant pourraient nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière

Le carburant constitue l'un des postes les plus importants parmi les charges d'exploitation d'Air Canada. Le prix du carburant a subi, et peut continuer de subir, de grandes fluctuations sous l'influence des marchés internationaux, des événements géopolitiques, des coûts de raffinage du carburant aviation et du taux de change entre les dollars américain et canadien. Air Canada ne peut prédire avec précision les cours du carburant à l'avenir. Étant donné la concurrence au sein du secteur du transport aérien, Air Canada pourrait ne pas être en mesure de transférer à ses clients les hausses des prix du carburant par voie de majorations tarifaires. De plus, Air Canada peut ne pas être en mesure de couvrir les risques liés aux fluctuations des cours du carburant, ou de les couvrir de façon opportune ou suffisante. Qui plus est, l'incidence de la baisse du cours du carburant aviation pourrait être annulée par l'intensification de la concurrence au chapitre des tarifs et entraîner un fléchissement du chiffre d'affaires pour tous les transporteurs aériens. Des fluctuations (notamment des hausses) prononcées des prix du carburant pourraient nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Écart de change – Une dépréciation sensible du dollar canadien par rapport au dollar américain porterait un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière

Les résultats financiers d'Air Canada sont sensibles aux fluctuations du dollar canadien. Air Canada engage des dépenses considérables en dollars américains au titre du carburant, des achats d'avions, de la location d'avions, de la maintenance, des charges aéroportuaires, des coûts liés à la portion terrestre des forfaits, des frais de vente et de distribution, des paiements au titre des intérêts et du service de la dette, alors qu'elle perçoit une part substantielle de son chiffre d'affaires en dollars canadiens. Étant donné la concurrence qui marque le secteur du transport aérien et la sensibilité des clients à l'égard des coûts du transport aérien, Air Canada pourrait ne pas être en mesure de transférer l'augmentation des coûts liés au change à sa clientèle par le truchement de majorations tarifaires. De plus, Air Canada pourrait ne pas être en mesure de couvrir adéquatement ou suffisamment les risques associés à la fluctuation des taux de change. Une dépréciation sensible du dollar canadien par rapport au dollar américain ou d'autres devises ferait augmenter les coûts d'Air Canada par rapport à ceux de ses rivaux américains ou étrangers. L'un ou l'autre de ces facteurs porterait un grand préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Concurrence – Air Canada évolue dans un secteur où la concurrence est intense et fait face à une concurrence croissante en Amérique du Nord et ailleurs dans le monde

Air Canada évolue dans un secteur où la rivalité est intense et fait face constamment à une vive concurrence tarifaire. Plusieurs transporteurs, notamment des transporteurs à faibles coûts et à très faibles coûts canadiens, américains et étrangers, ont fait leur entrée ou intensifié leur présence sur les marchés que dessert ou prévoit de desservir Air Canada, notamment les marchés intérieurs, transfrontaliers et internationaux, ainsi que les marchés des voyages d'agrément, ou ils ont annoncé leur intention de le faire.

Certains transporteurs rivaux d'Air Canada, dont des sociétés américaines, pourraient remanier en profondeur leur organisation (notamment par voie de fusion ou d'acquisition, ce que certains ont déjà fait) de manière à réduire leur endettement, à abaisser leurs charges d'exploitation ou à créer d'autres atouts concurrentiels, ce qui les avantagerait donc par rapport à Air Canada. Les regroupements au sein du secteur du transport aérien et le fait que de plus en plus de transporteurs concluent des ententes de partenariat commercial intégrées, comme des coentreprises, leur permettant de livrer concurrence plus efficacement, pourraient accentuer davantage cette concurrence.

La proximité de plusieurs aéroports dans des villes américaines situées non loin de la frontière avec le Canada présente en outre un défi supplémentaire pour Air Canada. La hausse des taxes, coûts et frais pour les passagers au départ du Canada et à destination des États-Unis a fait en sorte que les aéroports canadiens ont perdu une part de trafic appréciable au profit des aéroports américains. Les transporteurs en exploitation à partir des États-Unis ont procédé à l'accroissement de leur capacité, et peuvent le faire de nouveau, dans les aéroports concernés et, par conséquent, attirer des clients au départ du Canada soucieux de faire des économies.

La prédominance des sites de voyages en ligne et d'autres filières de distribution de produits du voyage a donné lieu à une augmentation substantielle des tarifs réduits et promotionnels proposés par les concurrents d'Air Canada. Ceux-ci continuent de mettre en œuvre des mesures incitatives et promotionnelles et, dans de nombreux cas, ils augmentent leurs dépenses à ce titre.

La capacité d'Air Canada de réduire ses tarifs afin de livrer concurrence efficacement repose sur son aptitude à dégager des marges d'exploitation acceptables et peut se trouver entravée par des lois en vigueur ou des politiques d'intérêt public visant à encourager la concurrence.

La concurrence accrue de la part de concurrents actuels, émergents ou nouveaux, notamment de la part de concurrents qui concluent des structures de partenariat ou coentreprises nouvelles ou élargies ou qui utilisent des technologies ou des modèles commerciaux déstabilisants, et d'autres mesures concurrentielles, ou qui reçoivent des subventions ou autres avantages à l'étranger auxquels Air Canada n'a pas accès, pourraient porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Dépendance à l'égard des technologies – Air Canada dépend énormément des technologies dans ses activités et toute défaillance ou atteinte à la protection des données pourrait nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière

Air Canada dépend largement des technologies pour exercer ses activités, accroître son chiffre d'affaires et réduire ses coûts. Ces moyens technologiques comprennent entre autres les systèmes de communications et de réservations d'Air Canada, ses sites Web, ses services clientèle dans les aéroports et ses systèmes d'opérations aériennes. Air Canada est tributaire de la performance de ses nombreux fournisseurs, laquelle est elle-même dépendante des technologies de ceux-ci.

Dans le cadre de ses activités commerciales usuelles, Air Canada recueille, traite et stocke des données sensibles, notamment des renseignements personnels sur ses clients et employés, ainsi que des informations sur ses partenaires commerciaux. Le fonctionnement sécuritaire des réseaux et systèmes où sont stockées, traitées et conservées les informations est essentiel pour les activités de la Société.

Ces systèmes technologiques peuvent être vulnérables à divers types d'arrêt accidentel, d'interruption ou d'abus attribuables, entre autres causes, aux erreurs humaines, aux actions ou omissions de fournisseurs tiers, à des catastrophes naturelles, à des attentats terroristes, à des défaillances des systèmes de télécommunications, à des pannes d'électricité, à des actes de piratage informatique (notamment des cyberattaques ainsi que des logiciels rançonneurs ou malveillants) et à d'autres menaces opérationnelles ou menaces pour la sûreté.

Le consensus est que les cyberattaques croissent en nombre et en complexité et que cette tendance se poursuivra. Air Canada investit dans des initiatives, notamment des dispositifs de sûreté et des plans de rétablissement du service après sinistre. Néanmoins, ces initiatives pourraient ne pas être fructueuses ou suffire à répondre comme il se doit à un contexte de cyberattaques hautement dynamique et en constante évolution. Toute défaillance technique, interruption, brèche de données, ou tout manquement à l'égard d'obligations en vigueur en matière de confidentialité des données, de respect de la vie privée ou de sûreté, ou tout abus de la sorte, au sein d'Air Canada ou d'un tiers auquel la Société se fie, serait susceptible de porter atteinte à la réputation d'Air Canada et de l'exposer à des poursuites, à des réclamations pour violation de dispositions contractuelles ou à des amendes ou pénalités et de nuire considérablement à son exploitation, et pourrait, individuellement ou collectivement, porter un grave préjudice à la Société, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Mesures stratégiques, commerciales, technologiques et autres – Un retard ou manquement dans la détermination, la conception et la mise en œuvre de certaines mesures importantes, ou dans l’investissement dans celles-ci, pourrait nuire considérablement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d’exploitation et à sa situation financière

De manière à pouvoir exercer ses activités, à atteindre ses objectifs et à rester compétitive, Air Canada doit continuellement rechercher, financer et mettre en œuvre d’importantes mesures stratégiques, commerciales, technologiques et autres, comme celles qui concernent la mise en œuvre de la suite Altéa d’Amadeus pour remplacer son actuel système de gestion des passagers, l’intégration du programme de fidélisation Aéroplan à la suite de son acquisition au début de 2019, le lancement du nouveau programme de fidélisation d’Air Canada, son programme de renouvellement du parc aérien (notamment le renouvellement planifié de sa flotte d’appareils monocouloirs par le truchement d’appareils 737 MAX de Boeing et d’appareils A220 d’Airbus (appelés auparavant CS300 de la gamme C Series de Bombardier), outre la sortie des appareils faisant l’objet du remplacement, la pénétration du marché du voyage d’agrément ou du transport aérien à faibles coûts (notamment par le truchement d’Air Canada Rouge), les coentreprises, les initiatives d’accroissement du chiffre d’affaires, les processus administratifs, les technologies de l’information, la gestion du chiffre d’affaires, la transformation des coûts, l’accroissement des produits passages liés aux passagers haute contribution, l’expansion de la capacité aérienne (notamment en ce qui a trait aux nouveaux appareils et aux nouvelles liaisons), les initiatives de la transformation de la culture d’entreprise visant à offrir une expérience client toujours de haut calibre et d’autres mesures. Ces mesures, tout comme les modalités de leur établissement et de leur mise en œuvre, peuvent subir l’effet néfaste d’une foule de facteurs, dont bon nombre échappent à la volonté d’Air Canada. Ces facteurs englobent entre autres la nécessité d’obtenir des approbations de nature juridique ou réglementaire, la bonne exécution des obligations de tiers, comme les fournisseurs, la bonne intégration de ces mesures aux autres activités et processus d’Air Canada, et l’adoption et l’acceptation de ces mesures par les clients, fournisseurs et employés d’Air Canada. L’incapacité de réaliser en temps opportun l’une ou l’autre de ces initiatives de recherche et de conception, d’investissement ou de mise en œuvre serait de nature à nuire à la capacité d’Air Canada d’exercer ses activités, d’atteindre ses objectifs et de rester compétitive, et risquerait de porter un grave préjudice à ses activités, à son résultat d’exploitation et à sa situation financière.

Approvisionnements et fournisseurs essentiels – Le défaut ou l’incapacité d’Air Canada d’obtenir certains produits et services de la part de fournisseurs essentiels selon des modalités favorables pourrait lui nuire gravement et porter un grand préjudice à ses activités, à son résultat d’exploitation et à sa situation financière

La bonne marche d’Air Canada dépend notamment de sa capacité de se procurer des biens et services en quantités suffisantes et de qualité souhaitable, en temps opportun et à des conditions et coûts favorables, notamment dans les aéroports et auprès des autorités aéroportuaires et, entre autres, les fournitures essentielles à son exploitation ou à ses activités, comme du carburant, des pièces de rechange, des services aéroportuaires, des services de maintenance avions et d’entretien moteurs ainsi que des systèmes et services de technologies de l’information. Dans certains cas, Air Canada ne peut obtenir ces biens ou services qu’auprès d’un nombre limité de fournisseurs (ou de fournisseurs exclusifs). Or, le passage à de nouveaux fournisseurs ou à des fournisseurs de rechange, du fait que ceux-ci augmentent leurs tarifs ou ne respectent pas leurs obligations, peut se révéler impossible ou peut prendre beaucoup de temps ou encore nécessiter l’engagement de ressources considérables. L’omission, le refus ou l’incapacité d’un fournisseur de fournir les biens ou services requis peut être attribuable à des causes multiples et diverses, dont bon nombre échappent à la volonté d’Air Canada. Toute rupture de la chaîne d’approvisionnement d’Air Canada en biens ou services, ou liée à l’incapacité de se procurer ces biens ou services de qualité souhaitable à des conditions ou prix ou dans des délais acceptables pour Air Canada, pourrait porter un grave préjudice à ses activités, à son résultat d’exploitation et à sa situation financière.

Programme de fidélisation Aéroplan – La perte de partenaires de transfert de points, la hausse des taux de transfert de points de fidélisation ou des perturbations ou d’autres interruptions des services visant Aéroplan pourraient nuire considérablement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d’exploitation et à sa situation financière

En janvier 2019, Air Canada a réalisé l’acquisition d’Aimia Canada Inc., propriétaire et exploitant du programme de fidélisation Aéroplan. Par le truchement d’Aéroplan, Air Canada offre à ses clients membres Aéroplan la possibilité d’accumuler des milles Aéroplan, ce qui, de l’avis de la direction, est un facteur important dans la décision de nombreux clients de choisir Air Canada comme transporteur aérien, et contribue à les fidéliser. La réussite du programme Aéroplan est tributaire du maintien d’un nombre suffisant de partenaires d’accumulation et de transfert de points. Des hausses des taux de transfert pour les points Aéroplan accumulés pourraient avoir une incidence défavorable importante. Des difficultés visant l’intégration des activités d’Aéroplan au sein de celles d’Air Canada, tout défaut de bien exploiter le programme Aéroplan ou une interruption ou perturbation imprévue des services du programme Aéroplan pourraient porter un grand préjudice aux activités, au résultat d’exploitation et à la situation financière d’Air Canada.

À partir du programme Aéroplan, Air Canada s’applique à mettre sur pied un nouveau programme de fidélisation, initiative qui exige d’importants investissements et comporte certains risques et incertitudes, notamment le risque lié à la capacité d’attirer de nouveaux participants et de fidéliser les participants actuels, d’instaurer les systèmes de technologie de l’information et de gestion de la fidélisation nécessaires, la conclusion fructueuse de partenariats commerciaux stratégiques, outre le risque lié au passage du programme Aéroplan au nouveau programme de fidélisation. Bien qu’Air Canada estime qu’elle serait en mesure d’atténuer et de surmonter les risques et de mener à bien la création de son nouveau programme de fidélisation, le transfert depuis le programme Aéroplan ainsi que le lancement et l’exploitation du nouveau programme de fidélisation d’Air Canada comportent des risques susceptibles de porter un grave préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d’exploitation et à sa situation financière.

Marque d’Air Canada – Le défaut de préserver ou d’accroître la valeur de sa marque pourrait nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d’exploitation et à sa situation financière

Air Canada estime que sa réussite repose sur la valeur de sa marque et son aptitude à la préserver, à la faire croître et à en tirer parti. La marque Air Canada a acquis une grande notoriété dans le monde entier et la Société est très bien notée dans le cadre d’études de tiers sur la valeur de la marque qui tiennent compte en partie de la perception des consommateurs relativement à l’appréciation subjective de diverses caractéristiques. Air Canada estime jouir d’une excellente réputation, qu’elle s’efforce d’ailleurs d’améliorer sans cesse, du fait de la sûreté et de la qualité de ses services et de l’excellente expérience voyage qu’elle offre constamment à ses passagers. La marque Air Canada et la réputation de celle-ci pourraient également se ressentir défavorablement de toute publicité négative importante par le truchement des médias sociaux. Qu’elle soit justifiée ou non, la publicité négative peut se répandre rapidement dans les médias sociaux et numériques. L’incapacité de la Société de réagir en temps opportun et de manière appropriée à la publicité négative pourrait nuire à sa marque et à sa réputation. Tout défaut de préserver ou d’accroître la valeur de sa marque, notamment en raison d’un acte ou d’une omission de sa part ou de la part d’un partenaire commercial ou d’un tiers, pourrait avoir une incidence défavorable importante sur Air Canada, ses activités, son résultat d’exploitation et sa situation financière.

Frais d’utilisation des aéroports et redevances de navigation aérienne – Des augmentations des frais d’utilisation des aéroports et des redevances de navigation aérienne pourraient nuire considérablement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d’exploitation et à sa situation financière

Les autorités aéroportuaires et les organismes responsables de la navigation aérienne ont accru ou pourraient accroître considérablement leurs redevances et frais. Bien que certaines autorités aient mis en œuvre des réductions tarifaires, si les organismes visés au Canada et à l’étranger accroissent de façon marquée leurs frais et redevances, Air Canada, ses activités, son résultat d’exploitation et sa situation financière pourraient s’en ressentir très défavorablement.

Endettement – Le niveau d’endettement d’Air Canada est élevé, et rien ne garantit que la Société sera en mesure de régler ses dettes et d’honorer ses obligations locatives et autres

Le niveau d’endettement d’Air Canada est élevé, notamment en raison des coûts fixes substantiels liés aux locations et acquisitions d’avions et autres financements. En raison d’une conjoncture défavorable ou d’autres facteurs qui pourraient la toucher, il est possible qu’Air Canada ait, à l’avenir, à accroître son niveau d’endettement actuel ou prévu. Bien qu’Air Canada se soit attachée à réduire son niveau d’endettement et à améliorer ses ratios de levier financier, son niveau d’endettement actuel ou futur pourrait avoir de lourdes répercussions. Par exemple, il pourrait : i) restreindre la capacité d’Air Canada d’obtenir du nouveau financement; ii) forcer Air Canada à consacrer une part substantielle de ses soldes de trésorerie ou de ses flux de trésorerie tirés des activités d’exploitation au remboursement de sa dette et de ses coûts fixes, ce qui réduirait d’autant les fonds disponibles à d’autres fins; iii) rendre Air Canada plus vulnérable à un ralentissement économique; iv) atténuer la flexibilité d’Air Canada en ce qui a trait à sa capacité de prévoir l’évolution de la conjoncture et de s’y adapter, notamment en ce qui a trait aux pressions concurrentielles.

La capacité d’Air Canada de s’acquitter de ses obligations de paiement prévues sur sa dette dépendra, entre autres, du rendement futur de ses activités et de sa capacité de refinancer sa dette au besoin. De plus, comme Air Canada est appelée à souscrire des emprunts portant intérêt à des taux variables, toute hausse des taux d’intérêt se répercutera sur ses charges d’intérêts. En outre, Air Canada contracte une partie importante de son endettement en monnaies étrangères, principalement en dollars américains. Par conséquent, les remboursements futurs au titre du service de la dette sont assujettis au risque de change et l’équivalent en dollars canadiens du montant d’endettement pourrait augmenter. Rien ne garantit qu’Air Canada sera toujours à même de tirer de ses activités suffisamment de liquidités pour assurer le service de sa dette, de ses obligations découlant de contrats de location et autres. Chacun de ces facteurs est, dans une large mesure, lui-même dépendant de facteurs d’ordre économique, financier, concurrentiel, réglementaire, opérationnel et autres qui, pour une bonne part, échappent à la volonté d’Air Canada.

Coûts fixes élevés et faibles marges – L’aviation commerciale peut devoir composer avec de faibles marges brutes et des coûts fixes élevés

Le secteur de l’aviation commerciale a toujours été caractérisé par la faiblesse des marges bénéficiaires brutes et par le niveau élevé des coûts fixes. Comme les coûts associés à l’exploitation d’un vol ne varient pas considérablement selon le nombre de passagers transportés, un changement même minime dans le nombre de passagers, la tarification ou la composition du trafic pourrait avoir d’importantes répercussions sur le résultat d’exploitation d’Air Canada et sur sa situation financière. Ces caractéristiques représentent une contrainte que la politique de tarification audacieuse pratiquée par les concurrents pourrait exacerber en tirant les tarifs de transport aérien vers le bas dans certains marchés. Même si Air Canada a amélioré ses marges au cours des dernières années, le fait que son chiffre d’affaires ou sa marge bénéficiaire soit en deçà du niveau prévu pourrait nuire gravement à ses activités, à son résultat d’exploitation et à sa situation financière. Bien qu’Air Canada ait cherché à améliorer sa capacité à faire face aux périodes de ralentissement de ses activités, les mesures qu’elle a mises en place pourraient se révéler infructueuses. En raison des coûts fixes qui sont substantiels, si la Société était dans l’obligation d’abaisser sa capacité globale ou de réduire le nombre de vols exploités, il se pourrait qu’elle n’arrive quand même pas à réduire certains de ses coûts fixes dans le délai nécessaire pour faire face à tout ralentissement et qu’elle doive engager d’importants coûts de résiliation ou de restructuration. L’un ou l’autre de ces facteurs pourraient porter un grave préjudice à ses activités, à son résultat d’exploitation et à sa situation financière.

Transporteurs régionaux – Le manquement de transporteurs régionaux à leurs obligations envers Air Canada pourrait nuire considérablement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière

Air Canada entend donner plus d'envergure à son réseau au moyen de contrats d'achat de capacité, avec des transporteurs régionaux, comme Jazz, Sky Regional et d'autres transporteurs qui exploitent des vols pour le compte d'Air Canada. Aux termes du CAC de Jazz, Air Canada rémunère Jazz selon un barème fixe pour certains éléments et en fonction des coûts que Jazz engage pour certains autres. Air Canada rembourse également à Jazz certains coûts refacturés que cette dernière prend en charge, comme les coûts de carburant, les redevances de navigation, les droits d'atterrissage et les redevances aéroportuaires ou elle prend les dispositions nécessaires pour fournir les produits ou services connexes à Jazz. En outre, le CAC de Jazz stipule la taille minimale du parc aérien que doit maintenir Jazz et prévoit une garantie d'utilisation quotidienne minimale qui oblige Air Canada à recourir à Jazz pour le temps de vol indiqué. L'augmentation importante des coûts que Jazz engage, l'inexécution des obligations contractuelles de Jazz aux termes du CAC de Jazz, certains facteurs pouvant réduire l'utilisation du parc aérien de Jazz, comme un ralentissement économique ou des perturbations des marchés, ou encore l'interruption ou la cessation imprévues des services de Jazz pourraient porter un grave préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Tout manquement des autres transporteurs régionaux d'Air Canada à leurs obligations aux termes de leurs contrats respectifs ou toute interruption ou perturbation imprévues de leurs services, de même que les garanties minimales prévues dans les contrats d'achat de capacité qui peuvent limiter l'aptitude d'Air Canada à gérer efficacement la capacité régionale à la suite d'un ralentissement économique, de pressions du marché ou d'autres facteurs externes, pourraient avoir une incidence défavorable importante sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière.

Coûts de main-d'œuvre et relations de travail – Air Canada pourrait ne pas être en mesure de maintenir les coûts de main-d'œuvre à des niveaux opportuns ni de conclure des conventions collectives lui permettant de mettre en œuvre de façon fructueuse ses initiatives stratégiques. Rien ne garantit que les conventions collectives seront renouvelées sans conflit ni interruption de travail

Les coûts de main-d'œuvre constituent l'un des postes les plus importants parmi les charges d'exploitation d'Air Canada. Rien ne garantit qu'Air Canada parviendra à maintenir ces coûts à des niveaux qui ne nuiront pas à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière. La plupart des employés d'Air Canada sont syndiqués. Bien qu'Air Canada ait conclu des ententes de longue durée avec les syndicats représentant une partie importante de ses effectifs syndiqués, rien ne garantit que les conventions collectives qu'elle conclura ultérieurement avec les syndicats représentant ses employés ou que les résultats des arbitrages se feront à des conditions qui cadrent avec les attentes d'Air Canada ou qui sont comparables à celles des conventions collectives conclues par ses concurrents. Les nouvelles conventions collectives ou l'issue des négociations ou arbitrages portant, notamment, sur les salaires et autres coûts de main-d'œuvre ou sur les règles d'exécution du travail pourraient accroître les coûts de main-d'œuvre et d'autres charges, ou encore imposer des modalités restreignant ou réduisant la capacité d'Air Canada de maintenir ses objectifs commerciaux ou d'entreprendre des initiatives stratégiques, ce qui serait susceptible de porter un grand préjudice aux activités d'Air Canada, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Rien ne garantit que les conventions collectives pourront être de nouveau renouvelées sans conflit de travail ou action syndicale, ni qu'il n'y aura par ailleurs pas de conflit de travail ou d'action syndicale qui occasionnerait une détérioration, interruption ou perturbation du service d'Air Canada ou qui serait susceptible de nuire à la capacité de cette dernière de mettre en œuvre ses projets commerciaux ou d'exercer ses activités, ce qui, dans un cas comme dans l'autre, pourrait porter un grand préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière. En ce qui concerne les syndicats représentant des salariés basés au Canada, des grèves et lock-out peuvent légalement être déclenchés après l'expiration de ces conventions et les négociations portant sur leur renouvellement quand certaines conditions préalables prescrites par le *Code canadien du travail* ont été satisfaites.

De plus, un conflit ou arrêt de travail impliquant un groupe d'employés syndiqués de Jazz, ou d'autres sociétés aériennes exploitant des vols pour le compte d'Air Canada, des fournisseurs essentiels ou d'autres tiers avec lesquels Air Canada fait affaire porterait vraisemblablement un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière. De même, des conflits de travail chez les membres Star Alliance^{MD} ou visant les activités dans des aéroports clés risqueraient de faire baisser la demande à l'égard du trafic de correspondance avec Air Canada et pourraient porter un grave préjudice aux activités, au résultat d'exploitation et à la situation financière de celle-ci.

Star Alliance et coentreprises – Si un membre clé quittait le réseau Star Alliance ou manquait à ses obligations connexes, y compris aux termes d'ententes de coentreprise, cela pourrait avoir de graves répercussions sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière

Les ententes stratégiques et commerciales qu'Air Canada a conclues avec les membres du réseau Star Alliance, notamment Lufthansa et United Airlines, partenaires de la coentreprise A++, lui rapportent d'importantes retombées, notamment celles qui découlent de l'exploitation à code multiple, de l'harmonisation des correspondances, de la réciprocité des programmes de fidélisation respectifs et de l'accès aux salons aéroportuaires des autres sociétés membres. Le fait pour un membre clé de quitter le réseau Star Alliance ou d'être dans l'incapacité de s'acquitter de ses obligations envers Air Canada pourrait nuire gravement aux activités, au résultat d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

Interruptions ou perturbations de service – Les interruptions ou perturbations du service pourraient nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière

La bonne marche d'Air Canada repose essentiellement sur sa capacité d'exercer ses activités de façon ininterrompue au départ et à destination de plusieurs plaques tournantes, dont Toronto-Pearson. Les retards ou les interruptions de service, notamment ceux causés par des incidents liés à la sûreté ou à des défaillances informatiques ou à d'autres raisons, les conditions météorologiques et les conflits de travail des employés des aéroports, des bagagistes, des contrôleurs aériens, du personnel de sûreté et des autres travailleurs qui ne sont pas employés par Air Canada ou pour d'autres raisons indépendantes de la volonté d'Air Canada, pourraient porter un grand préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Des conditions environnementales, des enjeux technologiques et d'autres facteurs en surcroît de ceux découlant de conditions météorologiques pourraient occasionner des retards ou interruptions de service ou nuire à la demande et faire augmenter le coût des transports aériens. Ces conditions et facteurs d'ordre environnemental, comme ceux qui découleraient d'éruptions volcaniques ou d'autres phénomènes naturels, ainsi que des facteurs qui ont une origine humaine, pourraient entraîner des retards ou des interruptions de service, faire augmenter les coûts d'Air Canada ou se répercuter à la baisse sur la demande de déplacements par avion, tous des facteurs qui pourraient porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Besoins de capitaux et de liquidités – Air Canada pourrait ne pas être en mesure d'obtenir, en temps voulu et à des conditions acceptables, les fonds nécessaires pour satisfaire à ses besoins en trésorerie et financer les charges d'exploitation et les dépenses d'investissement requises

Les risques décrits dans le présent rapport de gestion pourraient se répercuter sur la situation de trésorerie d'Air Canada, entre autres les risques ayant trait aux conditions économiques, aux taux de change, à la concurrence accrue de la part des transporteurs canadiens, internationaux et américains, notamment des transporteurs à faibles coûts, à la volatilité des prix du carburant, aux différends de travail et aux clauses restrictives de contrats (qui imposent à Air Canada des réserves de liquidités minimales, exigence qui pourrait l'obliger à fournir des dépôts de garantie à des contreparties). Pour gérer ces défis et mener à bien la stratégie commerciale d'Air Canada, d'importantes liquidités ainsi que des charges d'exploitation et des dépenses d'investissement courantes considérables sont nécessaires.

Bien que sa situation de trésorerie ait connu une amélioration sensible au cours des dernières années, rien ne garantit qu’Air Canada continuera de disposer de liquidités suffisantes, issues soit de ses activités d’exploitation, soit de la mobilisation de capitaux selon des modalités acceptables, en vue de financer les charges d’exploitation et les dépenses d’investissement requises pour gérer tout enjeu et poursuivre la mise en œuvre de sa stratégie commerciale.

Un recul prononcé du cours des titres d’Air Canada pourrait avoir un effet néfaste sur la capacité de la Société de mobiliser des capitaux, d’émettre des titres d’emprunt, de conserver certains employés, de procéder à des acquisitions stratégiques ou de conclure des ententes commerciales. Les écarts entre les résultats financiers réels ou prévus d’Air Canada et les attentes que rendent publiques les analystes, outre les événements touchant les activités de la Société ou le contexte dans lequel elle évolue, peuvent contribuer à la volatilité du cours des titres d’Air Canada. Tout affaissement des marchés financiers en général, ou une correction visant le cours ou les volumes de négociation des titres d’Air Canada, pourrait nuire à la capacité de la Société de mobiliser des capitaux, d’émettre des titres d’emprunt, de conserver certains cadres supérieurs ou autres employés clés, de procéder à des acquisitions stratégiques ou de conclure des partenariats commerciaux.

L’incapacité de disposer des fonds nécessaires ou de les mobiliser, que ces fonds soient tirés de ses activités d’exploitation ou d’un financement, pourrait forcer Air Canada à retarder ou à abandonner, en totalité ou en partie, ses dépenses prévues ou à modifier sa stratégie commerciale, ce qui pourrait nuire gravement à ses activités, à son résultat d’exploitation et à sa situation financière. Par ailleurs, Air Canada pourrait faire face à un désavantage concurrentiel si ses rivaux devaient disposer de liquidités plus importantes ou d’une capacité de réunir des fonds plus facilement ou à des conditions moins onéreuses.

Les cotes de solvabilité attribuées à Air Canada influent sur sa capacité d’accéder aux marchés financiers et de disposer des niveaux de trésorerie requis. Il n’existe aucune garantie en ce qui concerne les cotes de solvabilité d’Air Canada; toute révision à la baisse ou toute révision à la hausse attendue par le marché qui ne se matérialise pas pourraient avoir une incidence défavorable sur les coûts d’emprunt d’Air Canada, sa capacité d’attirer du capital, sa situation de trésorerie et sa capacité d’exercer ses activités, facteurs qui pourraient tous nuire gravement à ses activités, à son résultat d’exploitation et à sa situation financière.

Régimes de retraite – L’omission ou l’incapacité d’Air Canada de verser les cotisations en trésorerie prévues à ses régimes de retraite pourrait porter un grave préjudice à ses activités, à son résultat d’exploitation et à sa situation financière

Air Canada propose à ses salariés plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées, notamment des régimes de retraite agréés canadiens, des régimes complémentaires de retraite et des régimes de retraite à l’étranger. Les lois du Canada qui régissent les régimes de retraite prévoient l’évaluation périodique de la situation de capitalisation de chaque régime agréé selon les principes de la continuité de l’exploitation (en supposant l’existence indéfinie du régime) et de la solvabilité (en supposant la résiliation immédiate du régime).

Les obligations d’Air Canada en matière de capitalisation des régimes de retraite (y compris les obligations de capitalisation prévues) peuvent varier considérablement en fonction de divers facteurs, notamment les évaluations de la solvabilité des régimes de retraite, l’évolution de la réglementation, les données démographiques du régime, les modifications apportées aux dispositions du régime, les hypothèses et les méthodes utilisées et l’évolution de la conjoncture (principalement en ce qui concerne le rendement de l’actif des régimes et les variations des taux d’intérêt) et d’autres facteurs, outre l’application des règles normales de cotisations au titre de services passés qui exigeraient généralement qu’un cinquième de tout déficit de solvabilité d’un régime agréé canadien, lissé sur trois ans, soit capitalisé chaque année. Les cotisations réelles qui sont déterminées à partir des rapports d’évaluation futurs déposés annuellement peuvent différer considérablement des prévisions. En outre, tout régime agréé canadien doit faire l’objet de cotisations au titre des services rendus au cours de l’exercice considéré à moins que ces cotisations puissent être prélevées (sous réserve des modalités du régime et de la législation en vigueur) d’un excédent de solvabilité suffisant. La détérioration des conditions économiques ou un fléchissement des taux d’intérêt pendant une période prolongée pourraient faire augmenter considérablement les obligations d’Air Canada au titre de la capitalisation de ses régimes de

retraite, ce qui porterait un grand préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière. Un déficit de capitalisation des régimes de retraite ou l'omission ou l'incapacité d'Air Canada de verser les cotisations en trésorerie prévues à ses régimes de retraite pourrait porter un grave préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière. Se reporter à la rubrique 9.7, *Obligations de capitalisation des régimes de retraite*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Contraintes imposées par des clauses restrictives – Les clauses restrictives prévues dans les ententes auxquelles Air Canada est partie peuvent avoir une incidence sur la façon dont Air Canada exerce ses activités et, dans certains cas, peuvent même restreindre considérablement, voire entraver, sa capacité d'exercer ses activités

Certains des arrangements financiers et autres contrats importants auxquels Air Canada est partie sont assortis, et pourraient être assortis à l'avenir, de clauses restrictives (portant notamment sur les évaluations d'actifs, le seuil de liquidité, le ratio de couverture des charges fixes) qui la limitent ou, dans certains cas, la bloquent carrément dans sa capacité de structurer ou d'exercer ses activités à sa guise, notamment parce qu'elles réduisent sa trésorerie, ou l'empêchent de contracter des emprunts, de créer des privilèges, de vendre des actifs, de verser des dividendes, d'engager des dépenses d'investissement, et de se livrer à des acquisitions, fusions et regroupements d'entreprises ou à un changement de contrôle. Bien qu'Air Canada ait réussi au cours des dernières années à négocier des clauses restrictives plus favorables et moins contraignantes, rien ne garantit qu'elle pourra continuer de le faire. Les autres ententes de financement ou contrats importants qu'elle pourrait souscrire à l'avenir risquent d'être assortis de clauses qui la limiteraient, de façon analogue ou encore plus stricte, dans sa marge de manœuvre opérationnelle et financière, ce qui pourrait nuire considérablement à sa capacité d'exercer ses activités et à sa rentabilité.

Tout manquement d'Air Canada à ses obligations contractuelles (notamment à ses clauses restrictives financières ou autres) ou toute défaillance de sa part quant au remboursement de ses emprunts et au paiement de ses coûts fixes pourrait avoir des conséquences défavorables importantes, dont le devancement de certaines échéances, la retenue des produits perçus d'avance par des fournisseurs de services de carte de crédit, ou l'exercice d'autres recours par ses créanciers, bailleurs et autres parties contractantes qui pourraient entraîner, par ricochet, la défaillance au titre d'autres emprunts ou accords. Le cas échéant, Air Canada risque de ne pas être en mesure de rembourser cette dette par anticipation ou de s'acquitter de ses obligations aux termes de certains contrats, de verser les loyers sur ses avions ou de couvrir ses coûts fixes. De plus, les prêteurs pourraient saisir la totalité ou la quasi-totalité des actifs d'Air Canada à titre de garanties sur ses obligations.

Se reporter à la rubrique 9.8, *Obligations contractuelles*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur les ententes d'Air Canada concernant le traitement des opérations par carte de crédit.

Litiges en cours – Air Canada est ou peut être partie à des poursuites qui pourraient lui nuire considérablement

Enquêtes sur le fret des autorités en matière de concurrence

La Commission européenne, le ministère de la Justice des États-Unis et le Bureau de la concurrence du Canada, entre autres, ont enquêté sur des pratiques de tarification des transports de fret qui seraient éventuellement anticoncurrentielles, notamment l'imposition de suppléments carburant, d'un certain nombre de transporteurs aériens et d'exploitants de service de fret. Les enquêtes menées par le ministère de la Justice des États-Unis et le Bureau de la concurrence du Canada ont pris fin sans qu'aucune procédure ne soit intentée contre Air Canada.

Après avoir rendu en 2010 une décision défavorable à l'encontre d'un certain nombre de sociétés aériennes, dont Air Canada, qui a été renversée par la Cour générale européenne en décembre 2017, la Commission européenne a rendu en mars 2017 une autre décision condamnant 12 transporteurs de fret aérien, y compris Air Canada, pour avoir enfreint la loi sur la concurrence de l'Union européenne en fixant certains tarifs et frais de transport de fret à diverses époques entre 1999 et 2006. Air Canada s'est vu imposer une amende de 21 millions d'euros (environ 29 M\$ CA). Air Canada a payé l'amende

exigée au deuxième trimestre de 2017, en attendant l'issue d'un appel qu'elle a interjeté auprès la Cour générale européenne. Air Canada ne peut 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.

Air Canada est aussi citée comme partie défenderesse ou autrement impliquée dans un certain nombre de recours collectifs et d'autres actions engagées au Canada, en Europe et aux États-Unis relativement à ces allégations. Le recours collectif aux États-Unis a été réglé par Air Canada en 2012, et certaines poursuites intentées par des tiers au Royaume-Uni relativement aux mêmes allégations ont fait l'objet d'un règlement en 2018.

Au 31 décembre 2018, Air Canada avait constitué une provision de 17 M\$ (17 M\$ au 31 décembre 2017) à l'égard des réclamations en cours relativement à ces affaires, provision qui est comptabilisée dans les dettes fournisseurs et charges à payer. Cette provision correspond à une estimation fondée sur l'avancement des enquêtes à la date de l'estimation et des actions en justice ainsi que sur l'évaluation par Air Canada de l'issue possible de certaines d'entre elles. La provision ne tient pas compte des actions en justice ou des enquêtes dans tous les territoires, mais seulement dans ceux pour lesquels on dispose de suffisamment d'information. Air Canada a déterminé qu'il est impossible à ce stade de prédire avec un quelconque degré de certitude l'issue de toutes les actions en justice et enquêtes encore en cours. Selon l'issue des faits nouveaux ressortant du déroulement des actions en justice et des enquêtes dans les autres territoires de compétence, Air Canada pourrait modifier au besoin la provision dans ses résultats des périodes ultérieures.

Retraite obligatoire

Air Canada est partie à des poursuites dans lesquelles sont contestées les dispositions concernant la retraite obligatoire de certaines de ses conventions collectives. Les poursuites restantes portent sur le départ à la retraite conformément à la convention collective antérieure conclue avec l'APAC qui intégrait à l'origine les dispositions des régimes de retraite s'appliquant aux pilotes et les forçant à prendre leur retraite à 60 ans. Ces dispositions ont été modifiées par la suite et, depuis 2012, diverses règles en matière de retraite sont en vigueur. Or, certaines de ces nouvelles règles font l'objet de contestations, notamment celles concernant la couverture au titre des avantages sociaux pour les pilotes ayant droit à des prestations de retraite complètes et l'obligation d'Air Canada de répondre aux besoins des pilotes désireux de continuer à travailler après 65 ans. Air Canada a eu gain de cause, en totalité ou en partie, dans quelques-unes de ces poursuites et elle se défend dans les autres poursuites. À l'heure actuelle, il n'est pas possible de déterminer avec un degré quelconque de certitude si un échec éventuel de la défense qu'a opposée Air Canada à ces contestations entraînera un passif financier. Le cas échéant, ce passif financier ne serait cependant pas important.

Litiges éventuels

Dans l'exercice de leurs activités, les sociétés aériennes s'exposent à des réclamations et poursuites (dont des recours collectifs) notamment en ce qui concerne leurs arrangements contractuels ou l'évolution du cadre législatif ou réglementaire. Les litiges ou les réclamations à venir pourraient avoir un effet néfaste important sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière.

Personnel essentiel – Air Canada est tributaire de ses employés clés et toute pénurie de personnel ou rotation d'effectifs importante pourrait lui nuire considérablement

La capacité d'Air Canada de mener à bien son plan d'entreprise et d'exercer ses activités est tributaire de l'expérience sectorielle, des compétences et des connaissances de nombre d'employés, notamment ses dirigeants, ses gestionnaires, ses employés affectés aux vols et aux activités d'exploitation et autres employés clés. Toute pénurie de personnel ou rotation d'effectifs importante à la tête ou dans des secteurs clés d'Air Canada serait de nature à nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière. De plus, Air Canada pourrait ne pas être en mesure d'attirer et de fidéliser les éléments qualifiés dont elle pourrait avoir besoin à l'avenir.

Risques liés au secteur de l'aviation commerciale***Attentats terroristes et mesures de sûreté – Toute attaque terroriste et ses répercussions pourraient avoir une incidence défavorable importante sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière***

Le risque d'attentats et d'autres activités terroristes crée un climat d'inquiétude et d'incertitude chez les voyageurs. Un attentat (ou une tentative d'attentat) ou la menace d'un attentat (qu'il vise Air Canada ou un autre transporteur, une destination que dessert Air Canada ou d'autres destinations ou régions) et les mesures de sûreté, comme les restrictions visant le contenu des bagages de cabine ou les exigences à l'égard des documents d'identité ainsi que les procédures de détection visant les passagers, pourraient avoir de profondes répercussions sur la demande passagers en général et sur le nombre de passagers empruntant les vols d'Air Canada en particulier. Ils pourraient en outre donner lieu à une hausse substantielle des primes d'assurance, des coûts liés à la sûreté et d'autres coûts (notamment la hausse des charges d'exploitation pour éviter de voler au-dessus de zones de conflit). La réduction des produits passages ainsi que la hausse des coûts, comme les primes d'assurance, les coûts liés à la sûreté et d'autres coûts, pourraient porter un grand préjudice aux activités, au résultat d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

Sinistres et accidents – De par ses activités, Air Canada s'expose à d'importantes poursuites en responsabilité portant sur des blessures graves ou des décès à la suite d'accidents et de sinistres

De par la nature de ses activités principales, Air Canada s'expose à des poursuites en responsabilité, y compris des réclamations portant sur des blessures graves ou des décès, qui pourraient être intentées contre elle à la suite d'accidents ou de sinistres mettant en cause des appareils ayant transporté des clients d'Air Canada ou des appareils d'autres transporteurs dont la maintenance ou la réparation a été assurée par elle ou par des tiers prestataires de services. De tels accidents ou sinistres pourraient nuire gravement à la réputation d'Air Canada sur le plan de la sécurité et, par ricochet, porter un grand préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière. Rien ne garantit que la couverture d'assurance d'Air Canada suffirait pour se prémunir contre une ou plusieurs réclamations d'envergure et toute insuffisance pourrait être importante.

Les accidents et les sinistres peuvent survenir, même lorsqu'ont été prises toutes les mesures nécessaires, en raison de divers facteurs indépendants de la volonté d'Air Canada, notamment des actes terroristes et des sabotages, des conditions météorologiques extrêmes, des foudroiements et autres phénomènes naturels, des incidents d'impact d'oiseau, outre la présence sans cesse croissante de véhicules aériens sans pilote.

Réglementation – Air Canada est assujettie à un cadre réglementaire exhaustif et en constante évolution, tant au Canada qu'à l'étranger, visant un grand nombre d'éléments

Le secteur de l'aviation commerciale est assujetti à un cadre juridique, réglementaire et administratif exhaustif, notamment en ce qui concerne les impôts et taxes, les redevances et activités aéroportuaires, les droits de route, la sécurité, les droits des passagers et consommateurs, les règlements visant les équipages et autres règlements en matière de travail, la publicité, la protection des renseignements personnels, la sécurité des données, les licences, la concurrence, les régimes de retraite, l'environnement (dont les niveaux sonores et les émissions de carbone), le contrôle des changes et, dans une certaine mesure, la tarification.

La conformité au cadre juridique, réglementaire et administratif actuel et futur au Canada et à l'étranger, notamment à l'égard de lois ou règlements incompatibles ou potentiellement contradictoires, ou de lois ou règlements qui visent de manière disproportionnée les sociétés aériennes canadiennes, ou Air Canada en particulier (à l'instar de la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*), pourrait se traduire par des coûts significatifs, des entraves ou des désavantages concurrentiels. Rien ne garantit que le cadre juridique, réglementaire et administratif actuel et futur ne sera pas susceptible de porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

La capacité d’Air Canada d’exploiter des vols ou d’offrir des services aériens sur les routes internationales entre aéroports au Canada et à l’étranger peut changer. Les ententes en vigueur entre le Canada et d’autres États, lesquelles régissent nombre d’éléments, notamment les droits de trafic, peuvent être éventuellement modifiées. En outre, les règles et règlements visant les activités aéroportuaires peuvent évoluer, tout comme la disponibilité des créneaux ou installations appropriées peut varier. Air Canada exploite actuellement un certain nombre de vols sur des routes internationales aux termes d’ententes, de règlements ou de politiques convenus entre le Canada et d’autres pays qui désignent le nombre de transporteurs autorisés à assurer des vols sur ces routes, la capacité des transporteurs assurant le service sur ces routes, les aéroports à partir desquels ces transporteurs peuvent exploiter des vols internationaux ou encore le nombre de transporteurs autorisés à utiliser certains aéroports en particulier. Toute restriction ou modification ou tout ajout apportés à ces ententes, règlements ou politiques pourraient nuire considérablement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d’exploitation et à sa situation financière. En outre, toute approche plus libérale que pourrait adopter le Canada à l’égard des ententes visant les services aériens conclues avec des pays étrangers pourrait porter un grave préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d’exploitation et à sa situation financière et pourrait entraîner une dépréciation significative des immobilisations corporelles et incorporelles.

Les projets futurs et actuels d’Air Canada visant la conclusion ou l’expansion de coentreprises de partage des revenus ou d’autres ententes de partenariat à l’égard de diverses routes internationales sont et peuvent être assujettis à l’aval des autorités canadiennes et internationales compétentes, à l’absence de contestation de la part de ces autorités et à la satisfaction des exigences réglementaires nécessaires. Rien ne garantit que ces conditions seront remplies ou demeureront en vigueur ou que les exigences ou normes réglementaires en vigueur ou modifiées pourront être satisfaites.

Bien des éléments composant les activités d’Air Canada peuvent également être assujettis, dans un nombre croissant de territoires, à un cadre législatif et réglementaire de plus en plus sévère en matière de réformes environnementales, en ce qui a trait par exemple aux changements climatiques, outre les questions qui font l’objet des paragraphes qui suivent.

Le mécanisme mondial basé sur le marché (*global market-based measure scheme* ou « GMBM ») que l’Organisation de l’aviation civile internationale (l’« OACI ») a adopté en 2016 vise les émissions des vols internationaux. Le GMBM doit être appliqué par phases, les deux premières (s’échelonnant de 2021 à 2023 et de 2024 à 2026, respectivement) étant volontaires, la troisième phase (qui s’échelonne de 2027 à 2035) étant obligatoire. Le Canada a adopté volontairement la première phase. En fonction du GMBM, le Parlement européen et le Conseil de l’Union européenne ont continué d’exempter du système d’échange de droits d’émissions de l’Union européenne (l’« UE ») les vols reliant l’Europe et les pays tiers.

En 2016, le gouvernement fédéral canadien a proposé un modèle pancanadien pour la tarification du carbone devant être adopté dans toutes les administrations d’ici 2018, la tarification devant se baser sur les émissions de gaz à effet de serre provenant de toutes les sources de carburant fossile, notamment le carburant aviation et les autres carburants qu’utilise Air Canada relativement aux opérations au sol ou à l’équipement fixe de combustion. Les provinces canadiennes peuvent mettre sur pied, soit un système explicite fondé sur les tarifs, comme une taxe sur le carbone ou un système basé sur les prélèvements, soit un système de plafonnement et d’échange. Certaines provinces, notamment l’Alberta, la Colombie-Britannique et le Québec, ont instauré un système de tarification du carbone, d’autres appliquent le système du filet de sécurité fédéral sur la tarification du carbone. Depuis 2017, Air Canada et les transporteurs régionaux exploitant des vols pour le compte d’Air Canada sont assujettis à une tarification sur le carbone visant les vols exploités en Colombie-Britannique et en Alberta.

Air Canada ne peut prédire si, ni comment, ces initiatives, ou d’autres initiatives, seront mises en œuvre au bout du compte ni l’incidence qu’elles auront sur la Société. En revanche, des mesures prises à l’avenir au Canada et à l’étranger pourraient avoir une incidence défavorable sur Air Canada, notamment en accroissant les coûts qu’elle doit engager. Bien qu’Air Canada maintienne sa focalisation sur l’amélioration des efficacités, notamment en matière de réduction de l’empreinte carbone, l’incidence sur la Société d’initiatives en matière de changements climatiques et d’environnement pourrait dépendre, en partie, de la possibilité et du montant du recouvrement de ces coûts majorés liés à ces initiatives si recouvrement il y a, notamment sous la forme de hausses des tarifs passages et fret.

Air Canada est également assujettie aux lois du Canada et d'autres pays en matière de confidentialité et de sécurité des renseignements sur les passagers et les employés, notamment en ce qui concerne les systèmes d'information préalable sur les passagers et l'accès aux systèmes de réservations des sociétés aériennes, lois qui ne sont pas toujours compatibles d'un pays à l'autre parmi ceux qui ont autorité sur Air Canada, notamment ceux où elle est en exploitation ou exerce des activités. En nombre croissant, ces lois et règlements deviennent de plus en plus stricts et peuvent présenter des conflits entre eux. L'obligation de se conformer à ces cadres législatifs et réglementaires entraîne des charges et une complexité opérationnelles supplémentaires, et tout accroissement du fardeau réglementaire ou toute contravention aux obligations en matière de confidentialité et de sécurité des renseignements pourraient nuire à Air Canada, à ses activités (notamment en touchant son goodwill et sa réputation), à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Certains territoires de compétence (notamment le Canada, les États-Unis, les pays membres de l'Union européenne et d'autres territoires où Air Canada est en exploitation ou exerce des activités) ont promulgué et appliqué des mesures de protection des consommateurs et des droits des passagers, et ils pourraient le faire à nouveau à l'avenir, tout comme les autorités de réglementation des pays concernés. Ces mesures, de plus en plus adoptées, peuvent se traduire par des obligations significatives, extraordinaires, incohérentes, voire contradictoires, pour Air Canada et peuvent accroître sa responsabilité et les coûts qu'elle engage. Ces mesures pourraient par conséquent avoir un effet défavorable sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière.

En 2018, le gouvernement fédéral a proposé aux fins d'adoption le *règlement sur la protection des passagers aériens* pris en vertu de la *Loi sur les transports au Canada*, lequel règlement régirait les vols au départ et à destination du Canada, y compris les vols de correspondance. Ce projet de règlement, qui a été publié aux fins de commentaires, doit entrer en vigueur le 1^{er} juillet 2019, énonce les obligations du transporteur en cas de retards ou d'annulations de vol, de refus d'embarquement, outre les normes minimales pour le traitement et l'indemnisation des passagers, ainsi que l'aide fournie à ceux-ci afin qu'ils puissent terminer leur itinéraire prévu. Le règlement prescrit des indemnités minimales à l'égard des bagages perdus ou endommagés, les obligations à l'égard des retards dépassant trois heures lorsque l'appareil se trouve sur l'aire de trafic et l'obligation du transporteur d'attribuer un siège aux jeunes enfants près d'un parent ou d'un tuteur. Le ministre des Transports est également autorisé à ordonner à l'Office des transports du Canada de promulguer des règlements concernant toute autre obligation d'un transporteur à l'égard des passagers.

Épidémies – Les épidémies pourraient nuire à la demande passagers à l'égard du transport aérien

Les éclosions ou menaces d'éclosions de virus ou d'autres maladies contagieuses ou épidémiques comme la grippe, le SRAS, les virus Ebola et Zika, ainsi que les avertissements en matière de voyage ou autres à l'échelle canadienne ou internationale visant des villes ou régions du Canada ou d'autres pays pourraient considérablement nuire à la demande passagers et pourraient avoir une incidence défavorable importante sur le trafic au sein du réseau d'Air Canada. La réduction du trafic qui en résulterait dans les marchés desservis par Air Canada serait susceptible de porter un grand préjudice aux activités, au résultat d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

Accessibilité à l'assurance et augmentation des frais d'assurance – L'augmentation des coûts d'assurance ou la réduction de la couverture d'assurance pourraient avoir une incidence néfaste considérable sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière

Le secteur des assurances de l'aviation réévalue en permanence les risques posés par les actes terroristes qu'il est prêt à couvrir et cela pourrait se répercuter tant sur certains assureurs actuels d'Air Canada que sur sa propre assurabilité à l'avenir (notamment en ce qui concerne la couverture contre le risque de guerre). Dans l'éventualité où les assureurs actuels d'Air Canada ne pourraient ou ne voudraient lui fournir une couverture d'assurance et en l'absence de mesures du gouvernement du Canada visant à fournir la couverture nécessaire, les frais d'assurance d'Air Canada pourraient augmenter davantage et la placer en contravention de certaines prescriptions réglementaires ou dispositions contractuelles l'obligeant à maintenir en vigueur une assurance donnée, ce qui pourrait avoir un effet défavorable important sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière.

19. 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 à son président et chef de la direction (le « chef de la direction »), à son chef de la direction adjoint 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.

La Société déposera des attestations, signées par son chef de la direction et son chef des Affaires financières, auprès des Autorités canadiennes en valeurs mobilières (« ACVM »), au moment du dépôt de la notice annuelle de la Société. Dans ces documents, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société attestent, en application du *Règlement 52-109*, 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. Le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société attestent également l'adéquation de l'information financière publiée dans les documents intermédiaires déposés auprès des autorités de réglementation des valeurs mobilières. Dans ces documents intermédiaires, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société attestent en outre la conception des contrôles et procédures de communication de l'information financière et des contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société.

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 audités, et le Conseil d'administration de la Société a approuvé ces documents aux fins de publication.

Rapport de la direction à l'égard des contrôles et procédures de communication de l'information

La direction, sous la supervision du chef de la direction et du chef des Affaires financières de la Société, et de concert avec eux, a évalué l'efficacité des contrôles et procédures de communication de la Société (aux termes du *Règlement 52-109*) et a conclu que, au 31 décembre 2018, ces contrôles et procédures étaient efficaces.

Rapport de la direction sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière

La direction, sous la supervision du chef de la direction et du chef des Affaires financières de la Société, et avec leur concours, a évalué l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière (aux termes du *Règlement 52-109*). Pour ce faire, elle est partie des critères définis dans le cadre intégré de contrôle interne (2013) du Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (« COSO »). Se fondant sur cette évaluation, la direction ainsi que le chef de la direction et le chef des Affaires financières ont conclu que, au 31 décembre 2018, les contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société étaient efficaces. Cette évaluation a pris en compte la politique de la Société en matière de communication d'informations financières et le fonctionnement du Comité sur la politique d'information financière.

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

Au cours du trimestre clos le 31 décembre 2018, 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.

20. MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR

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

BAIIALA

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

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2018	2017 ¹⁾	Variation (en \$)	2018	2017 ¹⁾	Variation (en \$)
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	122 \$	133 \$	(11) \$	1 174 \$	1 371 \$	(197) \$
Rajouter (selon le compte consolidé de résultat d'Air Canada) :						
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	267	245	22	1 080	956	124
Location avions	133	126	7	518	503	15
Rajouter (compris dans les charges liées aux transporteurs régionaux)						
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	11	7	4	38	28	10
Location avions	10	10	-	41	40	1
BAIIALA (compte tenu des éléments particuliers)	543 \$	521 \$	22 \$	2 851 \$	2 898 \$	(47) \$
Exclure l'incidence des éléments particuliers ²⁾	-	-	-	-	30	(30)
BAIIALA (compte non tenu des éléments particuliers)	543 \$	521 \$	22 \$	2 851 \$	2 928 \$	(77) \$

1) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2018 et a retraité les chiffres de 2017.

2) 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.

CESMO ajustées

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

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

Le fait d'exclure des charges d'exploitation la charge de carburant aviation, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et les éléments particuliers permet de manière générale d'analyser plus justement la performance d'Air Canada au chapitre des charges d'exploitation et de la comparer de façon plus pertinente à celle d'autres sociétés 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)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2018	2017 ¹⁾	Variation (en \$)	2018	2017 ¹⁾	Variation (en \$)
Charges d'exploitation selon les PCGR	4 124 \$	3 687 \$	437 \$	16 891 \$	14 881 \$	2 010 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Carburant aviation (selon le compte consolidé de résultat d'Air Canada)	(958)	(735)	(223)	(3 969)	(2 927)	(1 042)
Carburant aviation (compris dans les charges liées aux transporteurs régionaux)	(133)	(112)	(21)	(531)	(412)	(119)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	(126)	(106)	(20)	(602)	(538)	(64)
Éléments particuliers ²⁾	-	-	-	-	(30)	30
Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus	2 907 \$	2 734 \$	173 \$	11 789 \$	10 974 \$	815 \$
SMO (en millions)	25 598	24 191	5,8 %	110 866	103 492	7,1 %
CESMO ajustées (en cents)	11,36 ¢	11,30 ¢	0,5 %	10,63 ¢	10,60 ¢	0,3 %

1) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2018 et a retraité les chiffres de 2017.

2) 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.

Résultat avant impôts ajusté

Air Canada se sert du résultat avant impôts ajusté pour mesurer le rendement financier avant impôts global de ses activités sans égard aux effets du profit ou de la perte de change, du coût financier net au titre des avantages du personnel, du profit ou de la perte sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit ou de la perte à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte aux modifications et règlements de dettes, du profit ou de la perte à la cession d'actifs ainsi que des éléments particuliers, car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres sociétés aériennes moins pertinente. Air Canada se sert du résultat avant impôts ajusté avant les intérêts afin de déterminer le rendement du capital investi.

Le résultat avant impôts ajusté se rapproche du bénéfice (de la perte) avant impôts sur le résultat selon les PCGR de la façon suivante :

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2018	2017 ¹⁾	Variation (en \$)	2018	2017 ¹⁾	Variation (en \$)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	(216) \$	20 \$	(236) \$	405 \$	1 286 \$	(881) \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Éléments particuliers ²⁾	-	-	-	-	30	(30)
Perte (profit) de change	269	62	207	317	(120)	437
Coût financier net au titre des avantages du personnel	12	18	(6)	50	65	(15)
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	3	1	2	1	(23)	24
Profit à la cession-bail d'actifs	-	-	-	-	(52)	52
Profit (perte) aux modifications et règlements de dettes	-	(24)	24	(9)	(21)	12
Perte à la cession d'actifs ³⁾	-	-	-	188	-	188
Résultat avant impôts ajusté	68 \$	77 \$	(9) \$	952 \$	1 165 \$	(213) \$

1) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2018 et a retraité les chiffres de 2017.

2) 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.

3) En 2018, Air Canada a comptabilisé une perte à la cession d'actifs de 188 M\$ relativement à la vente de 25 appareils E190 d'Embraer.

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

Air Canada se sert du « bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) » et du « résultat ajusté par action – dilué » pour mesurer le rendement financier global de ses activités sans égard aux effets après impôts du profit ou de la perte de change, du coût financier net au titre des avantages du personnel, du profit ou de la perte sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit ou de la perte à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte aux modifications et règlements de dettes, du profit ou de la perte à la cession d'actifs ainsi que des éléments particuliers, car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres sociétés aériennes moins pertinente. Depuis le quatrième trimestre de 2017 inclusivement, le bénéfice net ajusté est calculé après impôts. Par conséquent, l'information relative à 2018 et à 2017 dans le tableau ci-dessous n'est pas directement comparable.

Le bénéfice net ajusté se rapproche du bénéfice net (de la perte nette) selon les PCGR de la façon suivante :

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2018	2017 ¹⁾	Variation (en \$)	2018	2017 ¹⁾	Variation (en \$)
Bénéfice net (perte nette)	(231) \$	8 \$	(239) \$	167 \$	2 029 \$	(1 862) \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Éléments particuliers ²⁾	-	-	-	-	30	(30)
Recouvrement d'impôts sur le résultat différés (non récurrent) ³⁾	-	-	-	-	(759)	759
(Profit) perte de change	273	57	216	339	(125)	464
Coût financier net au titre des avantages du personnel	10	13	(3)	37	60	(23)
Profit sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	3	-	3	1	(23)	24
Profit à la cession-bail d'actifs	-	-	-	-	(52)	52
Perte aux modifications et règlements de dettes	(5)	(18)	13	(4)	(15)	11
Perte à la cession d'actifs ⁴⁾	4	-	4	137	-	137
Bénéfice net ajusté	54 \$	60 \$	(6) \$	677 \$	1 145 \$	(468) \$
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé dans le calcul du résultat dilué par action (en millions)	275	278	(3)	276	278	(2)
Résultat ajusté par action – dilué	0,20 \$	0,22 \$	(0,02) \$	2,45 \$	4,11 \$	(1,66) \$

1) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2018 et a retraité les chiffres de 2017.

2) 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.

3) En 2017, Air Canada a comptabilisé un recouvrement d'impôt de 743 M\$ (représentant un recouvrement d'impôt différé de 759 M\$ et une charge d'impôt exigible de 16 M\$). Ce recouvrement d'impôt différé a été exclu du bénéfice net ajusté, car il rend compte de la comptabilisation non récurrente d'actifs d'impôt différé qui n'avaient pas été comptabilisés jusqu'à présent.

4) En 2018, Air Canada a comptabilisé une perte à la cession d'actifs de 188 M\$ relativement à la vente de 25 appareils E190 d'Embraer.

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)	Quatrièmes trimestres		Exercices	
	2018	2017	2018	2017
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – de base	271	274	272	273
Effet dilutif	4	4	4	5
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – dilué	275	278	276	278

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 résultat avant impôts ajusté, compte non tenu des charges d'intérêts et des intérêts implicites aux termes des contrats de location simple. Le capital investi comprend i) la moyenne de la dette à long terme en glissement annuel, la moyenne des obligations découlant des contrats de location-financement en glissement annuel, la moyenne des capitaux propres attribuables aux actionnaires en glissement annuel et ii) la valeur des contrats de location simple immobilisés (calculée en multipliant par 7 les coûts de location avions annualisés). Air Canada calcule le capital investi en fonction d'une méthode de calcul du rendement du capital investi basée sur la valeur comptable, comme il est décrit ci-dessus. À la suite de l'augmentation du total de sa trésorerie, de ses

équivalents de trésorerie et de ses placements à court terme, Air Canada a revu sa méthode afin de retrancher de la valeur comptable moyenne des capitaux propres attribuables aux actionnaires en glissement annuel la trésorerie excédentaire qui n'est pas nécessaire à l'exercice de ses activités commerciales de base. Air Canada utilise la moyenne des produits passages perçus d'avance en glissement annuel comme mesure de remplacement à l'égard de la trésorerie minimale requise au titre des activités commerciales de base courantes. Ce changement fait en sorte que le capital investi rende compte plus fidèlement du fonds de roulement. Se reporter à la définition du résultat avant impôts ajusté plus haut en vue de savoir pourquoi Air Canada recourt à cette mesure pour évaluer le rendement financier avant impôts global de ses activités.

Le rendement du capital investi se rapproche du bénéfice avant impôts sur le résultat selon les PCGR de la façon suivante :

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Périodes de 12 mois terminées les		
	31 décembre 2018	31 décembre 2017 ¹⁾	Variation (en \$)
Bénéfice avant impôts sur le résultat	405 \$	1 286 \$	(881) \$
Retrancher :			
Éléments particuliers ²⁾	-	30	(30)
Perte (profit) de change	317	(120)	437
Coût financier net au titre des avantages du personnel	50	65	(15)
Perte (profit) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	1	(23)	24
Profit à la cession-bail d'actifs	-	(52)	52
Profit aux modifications et règlements de dettes ³⁾	(9)	(21)	12
Perte à la cession d'actifs ⁴⁾	188	-	188
Résultat avant impôts ajusté	952 \$	1 165 \$	(213) \$
Compte tenu des éléments suivants :			
Charge d'intérêts	331	311	20
Intérêts implicites sur les contrats de location simple ⁵⁾	274	266	8
Résultat avant impôts ajusté avant les intérêts	1 557 \$	1 742 \$	(185) \$
Capital investi :			
Moyenne de la dette à long terme et des obligations découlant des contrats de location-financement	6 386	6 369	17
Moyenne des capitaux propres attribuables aux actionnaires	2 065	1 249	816
Contrats de location simple immobilisés ⁶⁾	3 913	3 801	112
Capital investi	12 364 \$	11 419 \$	945 \$
Rendement du capital investi (en %)	12,6	15,3	(2,7) pt

1) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2018 et a retraité les chiffres de 2017.

2) Les éléments particuliers pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2017 comprenaient une provision de 30 M\$ au titre des enquêtes sur le fret.

3) Le profit aux modifications et règlements de dettes de 9 M\$ pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2018 comprenait un profit de 11 M\$ lié à la refixation de prix de la facilité de billets garantis prioritaires de 1,1 G\$ US et une perte de 2 M\$ relative au remboursement anticipé d'un instrument d'emprunt à taux fixe.

Le profit aux modifications et règlements de dettes de 21 M\$ pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2017 comprenait un profit de 27 M\$ lié à la refixation de prix de la facilité de billets garantis prioritaires de 1,1 G\$ US, une perte de 3 M\$ relative à l'exercice anticipé d'une option d'achat visant un appareil A330 d'Airbus et une perte de 2 M\$ relative au remboursement anticipé de l'instrument d'emprunt à taux fixe visant quatre appareils E190 d'Embraer.

4) En 2018, Air Canada a procédé à la cession de 25 appareils E190 d'Embraer et a comptabilisé une perte à la vente totalisant 188 M\$.

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 559 M\$ pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2018 et 543 M\$ pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2017 (compte tenu des coûts de location avions liés aux activités des transporteurs régionaux).

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. 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 peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres sociétés aériennes moins pertinente. Se reporter à la rubrique 9.3, *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.

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 exprimant le montant de trésorerie que la société 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 9.5, *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.

21. GLOSSAIRE

AIMTA – Association internationale des machinistes et des travailleurs de l’aérospatiale.

Air Georgian – Air Georgian Limited.

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

BAIIALA – Bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et location avions. Ces unités de mesure financière ne sont pas reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d’information. Air Canada retransche les éléments particuliers du calcul du BAIIALA.

Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) – Bénéfice net (perte nette) consolidé(e) d’Air Canada ajusté(e) en vue d’en exclure l’incidence après impôts des profits ou pertes de change, du produit (coût) financier net au titre des avantages du personnel, du profit ou de la perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit ou de la perte à la cession-bail d’actifs, du profit ou de la perte aux modifications et règlements de dettes, du profit ou de la perte à la cession d’actifs ainsi que des éléments particuliers. Se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d’information à cet égard.

Boeing – The Boeing Company.

Bombardier – Bombardier Inc.

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

CALDA – Canadian Airline Dispatchers Association.

CESMO – Charges d’exploitation par SMO.

CESMO ajustées – Charges d’exploitation par SMO ajustées afin d’en exclure l’effet attribuable à la charge de carburant aviation, aux coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et aux éléments particuliers. Se reporter à la rubrique 20, *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 montant ou de leur incidence sur les états financiers, en vue de permettre aux lecteurs de comprendre parfaitement la performance financière de la Société.

EVAS – Exploits Valley Air Services Limited.

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 9.5 et 20 du présent rapport de gestion pour un complément d’information à cet égard.

Jazz – Jazz Aviation S.E.C.

Longueur d'étape moyenne – Nombre moyen de milles par siège au départ qui correspond au total des sièges-milles offerts (SMO) divisé par le total des sièges routés.

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.

Passagers payants transportés – Renvoie à la définition établie par l'Association du Transport Aérien International (« IATA »). Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol plutôt qu'en fonction du voyage/de l'itinéraire ou du segment de trajet.

Perte (profit) aux modifications et règlements de dettes – Profit ou perte liés aux modifications et règlements de dettes qui, de l'avis de la direction, doivent être présentés séparément du fait de leur montant ou de leur incidence afin de permettre au lecteur de mieux comprendre la performance financière de la Société.

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

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

Produits passages et fret transatlantiques – Produits tirés de vols transatlantiques dont les points d'origine et de destination se trouvent surtout en Europe, en Inde, au Moyen-Orient et en Afrique du Nord.

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

Produits passages par siège-mille offert (PPSMO) – Moyenne des produits passages par siège-mille offert.

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 9.3 et 20 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Rendement du capital investi – Mesure de la rentabilité du capital qu'utilise une société pour générer des rendements. Se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Rendement unitaire – Moyenne des produits passages par passager-mille payant.

Résultat avant impôts ajusté – Résultat consolidé d'Air Canada avant impôts sur le résultat et ajusté en vue d'en exclure l'incidence des profits ou pertes de change, du produit (coût) financier net au titre des avantages du personnel, du profit ou de la perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit ou de la perte à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte aux modifications et règlements de dettes, du profit ou de la perte à la cession d'actifs ainsi que des éléments particuliers. Se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

SCFP – Syndicat canadien de la fonction publique.

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

Sièges routés – 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.

Toronto-Pearson – Aéroport international Lester B. Pearson.

Unifor – Syndicat canadien établi en 2013 regroupant les Travailleurs canadiens de l'automobile (TCA) et le Syndicat canadien des communications, de l'énergie et du papier (SCEP).