



# Premier trimestre de 2014

## Rapport de gestion

Le 15 mai 2014

# TABLE DES MATIÈRES

1.	<b>Points saillants .....</b>	1
2.	<b>Introduction et principales hypothèses.....</b>	3
3.	<b>Aperçu général .....</b>	5
4.	<b>Résultats des activités – Comparaison des premiers trimestres de 2014 et de 2013 .....</b>	7
5.	<b>PARC AÉRIEN.....</b>	19
6.	<b>Gestion financière et gestion du capital.....</b>	21
6.1.	<b>Liquidité.....</b>	21
6.2.	<b>Situation financière.....</b>	21
6.3.	<b>Dette nette ajustée .....</b>	22
6.4.	<b>Fonds de roulement .....</b>	23
6.5.	<b>Flux de trésorerie consolidés.....</b>	24
6.6.	<b>Dépenses d'investissement et contrats de financement connexes.....</b>	25
6.7.	<b>Obligations de capitalisation des régimes de retraite.....</b>	26
6.8.	<b>Obligations contractuelles.....</b>	27
6.9.	<b>Capital social .....</b>	28
7.	<b>Résultats financiers trimestriels .....</b>	29
8.	<b>Instruments financiers et gestion du risque.....</b>	31
9.	<b>Estimations comptables critiques .....</b>	32
10.	<b>Méthodes comptables .....</b>	32
11.	<b>Arrangements hors bilan .....</b>	32
12.	<b>Transactions entre parties liées .....</b>	32
13.	<b>Facteurs de risque .....</b>	32
14.	<b>Contrôles et procédures .....</b>	33
15.	<b>Mesures financières hors PCGR.....</b>	34
16.	<b>Glossaire.....</b>	37

## 1. POINTS SAILLANTS

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Premiers trimestres		
	2014	2013	Variation (\$)
<b>Mesure de performance financière</b>			
Produits d'exploitation	3 065	2 952	113
Perte d'exploitation	(62)	(106)	44
Charges autres que d'exploitation	(279)	(154)	(125)
Perte nette	(341)	(260)	(81)
Perte nette ajustée <sup>1)</sup>	(132)	(143)	11
Marge d'exploitation (en %)	(2,0) %	(3,6) %	1,6 pt
BAIALA <sup>2)</sup>	147	145	2
Marge BAIALA (en %) <sup>2)</sup>	4,8 %	4,9 %	(0,1) pt
Liquidités non soumises à restrictions <sup>3)</sup>	2 515	2 092	423
Flux de trésorerie disponibles <sup>4)</sup>	34	147	(113)
Dette nette ajustée <sup>5)</sup>	4 426	3 987	439
Rendement du capital investi (en %) <sup>6)</sup>	10,7 %	8,0 %	2,7 pts
Perte diluée par action	(1,20) \$	(0,95) \$	(0,25) \$
Perte nette ajustée par action – diluée <sup>1)</sup>	(0,46) \$	(0,52) \$	0,06 \$
<b>Statistiques d'exploitation<sup>7)</sup></b>			<b>Variation (%)</b>
Passagers-milles payants (en millions) (« PMP »)	13 466	13 087	2,9
Sièges-milles offerts (en millions) (« SMO »)	16 774	16 164	3,8
Coefficient d'occupation (en %)	80,3 %	81,0 %	(0,7) pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	19,1	19,0	0,4
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	15,3	15,4	(0,5)
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	18,3	18,3	-
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	18,6	18,9	(1,5)
CESMO ajustées (en cents) <sup>8)</sup>	12,2	12,5	(2,5)
Effectif moyen (en milliers d'ETP) <sup>9)</sup>	24,3	24,5	(0,8)
Avions en service à la clôture de la période	353	350	0,9
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)	9,8	10,1	(2,1)
Fréquences des appareils (en milliers)	131	134	(2,2)
Longueur moyenne des étapes (en milles)	832	826	0,7
Coût économique du litre de carburant (en cents) <sup>10)</sup>	94,7	92,4	2,4
Consommation de carburant (en millions de litres)	973	953	2,1
Produits – passagers payants (en millions) <sup>11)</sup>	8,7	8,5	3,2

- 1) *Le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) et le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) par action – dilué ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.*
- 2) *Le BAIJALA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et la location d'appareils) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.*
- 3) *Les liquidités non soumises à restrictions s'entendent de la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court terme et des fonds disponibles aux termes des facilités de crédit renouvelables d'Air Canada. Au 31 mars 2014, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 2 390 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 125 M\$. Au 31 mars 2013, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 2 056 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 36 M\$.*
- 4) *Les flux de trésorerie disponibles (à savoir les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles) ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 6.5 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.*
- 5) *La dette nette ajustée (à savoir le total de la dette moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme, plus les contrats de location simple immobilisés) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 6.3 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.*
- 6) *Le rendement du capital investi n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.*
- 7) *Les statistiques d'exploitation (à l'exception de l'effectif moyen en ETP) tiennent compte des transporteurs tiers (comme Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz ») et Sky Regional Airlines Inc. (« Sky Regional »)) exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.*
- 8) *Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.*
- 9) *Rend compte des équivalents temps plein (« ETP ») à Air Canada, à l'exclusion des ETP chez des transporteurs tiers (comme Jazz et Sky Regional) exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.*
- 10) *Compte tenu des frais de transport. Le coût économique du litre de carburant n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 4, Résultats des activités, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.*
- 11) *Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol conformément à la définition établie par l'ATA.*

## 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 (« Vacances Air Canada ») et Air Canada rouge S.E.C. (« Air Canada rouge »). Ce rapport de gestion fournit une présentation et une analyse des résultats financiers d'Air Canada pour le premier trimestre de 2014, selon le point de vue de la direction. Ce rapport doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés résumés intermédiaires non audités du premier trimestre de 2014 et les notes complémentaires d'Air Canada ainsi que les états financiers consolidés audités annuels de 2013 et les notes complémentaires d'Air Canada, outre son rapport de gestion annuel de 2013 daté du 12 février 2014. Sauf indication contraire, toute l'information financière est conforme aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada tels qu'ils sont énoncés dans le *Manuel de CPA Canada – Comptabilité* (le « Manuel de CPA »), qui intègre les Normes internationales d'information financière (« IFRS ») publiées par l'International Accounting Standards Board (l'« IASB »).

Sauf indication contraire, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens. La rubrique 16, *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 mai 2014. Certains chiffres comparatifs ont été reclassés afin de les rendre conformes à la présentation des états financiers adoptée pour l'exercice considéré. Le présent rapport de gestion comprend des énoncés prospectifs. Il y a lieu de se reporter à la *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs* ci-après pour une analyse des risques, incertitudes et hypothèses liés à ces énoncés. Pour une description des risques visant Air Canada, il y a lieu de se reporter à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2013 d'Air Canada daté du 12 février 2014. Le 15 mai 2014, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du premier trimestre de 2014. Ce communiqué peut être consulté sur le site Web d'Air Canada au [aircanada.com](http://aircanada.com) ainsi que sur le site de SEDAR au [sedar.com](http://sedar.com). Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa notice annuelle, il y a lieu de consulter le site de SEDAR au [sedar.com](http://sedar.com).

### MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

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

Comme, de par leur nature, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, dont celles décrites dans le présent rapport, ils sont soumis à de grands risques et incertitudes. Les énoncés prospectifs ne sont donc pas entièrement assurés en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise le secteur. À terme, les résultats réels peuvent donc différer sensiblement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs du fait de l'action de divers facteurs, dont l'état du secteur, du marché, du crédit et de la conjoncture en général, la capacité de réduire les charges d'exploitation et d'obtenir du financement, les cours de l'énergie, les taux de change et d'intérêt, la concurrence, les relations de travail, les questions de retraite, les conflits armés, les attentats terroristes, les épidémies, les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs d'origine humaine), les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, l'évolution de la demande en fonction du caractère saisonnier du secteur, les questions d'approvisionnement, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, les litiges actuels et éventuels avec des tiers ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le présent rapport de gestion, notamment à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion annuel de 2013 d'Air Canada daté du 12 février 2014. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent rapport de gestion représentent les attentes d'Air Canada en date du 14 mai 2014 (ou à la date à laquelle ils sont censés avoir été formulés) et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements qui pourraient se produire par la suite ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

## **PRINCIPALES HYPOTHÈSES**

Air Canada a formulé des hypothèses pour l'élaboration et la formulation de ces énoncés prospectifs. Dans le cadre de ses hypothèses, elle a présumé que la croissance du PIB du Canada sera de l'ordre de 2,0 % à 3,0 % pour 2014. Air Canada a également présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,10 \$ CA pour 1,00 \$ US au deuxième trimestre et pour l'ensemble de 2014, et que le cours du carburéacteur s'établirait en moyenne à 0,91 \$ le litre pour le deuxième trimestre et à 0,92 \$ le litre pour l'ensemble de 2014.

### 3. APERÇU GÉNÉRAL

Au premier trimestre de 2014, Air Canada a dégagé un BAIALA de 147 M\$, en regard de 145 M\$ au premier trimestre de 2013. La perte nette ajustée de 132 M\$ rend compte de l'amélioration de 11 M\$ par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 15, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard. Air Canada a annoncé une perte nette établie selon les PCGR de 341 M\$, soit une perte diluée de 1,20 \$ par action, contre une perte nette de 260 M\$, soit une perte diluée de 0,95 \$ par action, au premier trimestre de 2013.

En avril 2014, Air Canada a réalisé un placement privé de billets non garantis de premier rang à 7,75 % échéant en 2021 d'un capital de 400 M\$ US (les « billets »). Air Canada a tiré un produit net d'environ 432 M\$ de la vente des billets, produit qu'elle affectera aux besoins généraux de l'entreprise.

#### Stratégie

Air Canada continue de progresser dans la réalisation de ses initiatives stratégiques afin d'accroître les revenus et de réduire ses charges en vue d'assurer sa rentabilité durable. La stratégie commerciale d'Air Canada et ses priorités clés reposent sur les éléments qui suivent :

- exploiter les possibilités génératrices de produits et les initiatives de transformation des coûts en vue d'accroître sa compétitivité;
- stimuler l'expansion internationale et accroître le trafic de correspondance par le truchement de ses points d'accès internationaux;
- nouer un lien de confiance avec la clientèle en focalisant sur les passagers et produits de haut rapport;
- favoriser l'évolution positive de la culture d'entreprise.

Il y a lieu de se reporter au rapport de gestion de 2013 d'Air Canada daté du 12 février 2014 pour un complément d'information sur la stratégie commerciale d'Air Canada.

#### Sommaire financier du premier trimestre de 2014

Le texte qui suit est un sommaire des résultats des activités et de la situation financière d'Air Canada pour le premier trimestre de 2014 en regard du premier trimestre de 2013.

- Les produits d'exploitation se sont établis à 3 065 M\$, en hausse de 113 M\$ (+4 %) par rapport à ceux du premier trimestre de 2013.
- Les produits passages se sont élevés à 2 608 M\$, en hausse de 81 M\$ (+3,2 %) par rapport à ceux du premier trimestre de 2013, en raison de l'accroissement de 2,9 % du trafic et de l'amélioration de 0,4 % du rendement unitaire.
- La capacité exprimée en SMO a crû de 3,8 % en regard du premier trimestre de 2013, croissance qui correspond à celle de 3,5 % à 4,5 % qu'indiquait Air Canada dans son communiqué de presse du 3 avril 2014.
- Le fléchissement de 0,5 % des PPSMO par rapport au premier trimestre de 2013 est attribuable à la baisse de 0,7 point de pourcentage du coefficient d'occupation, partiellement contrebalancée par la hausse de 0,4 % du rendement unitaire.
- Les CESMO ajustées ont diminué de 2,5 % par rapport au premier trimestre de 2013, baisse qui concorde avec la partie supérieure de la fourchette de 2,0 % à 2,5 % que projetait Air Canada dans son communiqué de presse du 3 avril 2014. Se reporter à la rubrique 15, *Mesures financières hors PCGR*, pour un complément d'information à cet égard.
- La perte d'exploitation s'est chiffrée à 62 M\$, alors qu'elle s'était élevée à 106 M\$ au premier trimestre de 2013, une amélioration de 44 M\$.
- La perte nette s'est élevée à 341 M\$, soit une perte diluée de 1,20 \$ par action, contre une perte nette de 260 M\$, soit une perte diluée de 0,95 \$ par action, au premier trimestre de 2013. La perte nette du premier trimestre de 2014 tient

compte d'une perte de change de 161 M\$ en raison de la dépréciation du dollar canadien.

- Le BAIHALA s'est établi à 147 M\$ contre un BAIHALA de 145 M\$ au premier trimestre de 2013, en hausse de 2 M\$. Se reporter à la rubrique 15, *Mesures financières hors PCGR*, pour un complément d'information à cet égard. Air Canada estime que le BAIHALA du premier trimestre de 2014 a subi une incidence défavorable de 15 M\$ imputable aux conditions météorologiques particulièrement mauvaises. Le BAIHALA de 147 M\$ au premier trimestre de 2014 correspond à celui que projetait Air Canada dans son communiqué de presse du 3 avril 2014, puisque la Société prévoyait que le BAIHALA du premier trimestre de 2014 serait en phase avec celui de la période correspondante de l'exercice précédent.
- La perte nette ajustée s'est chiffrée à 132 M\$, soit une perte nette ajustée diluée de 0,46 \$ par action, contre une perte nette ajustée de 143 M\$, soit une perte nette ajustée diluée de 0,52 \$ par action, au premier trimestre de 2013, soit une amélioration de 11 M\$, ou un montant dilué de 0,06 \$ par action. Se reporter à la rubrique 15, *Mesures financières hors PCGR*, pour un complément d'information à cet égard.
- Les flux de trésorerie disponibles se sont établis à 34 M\$, en baisse de 113 M\$ par rapport au premier trimestre de 2013. Les flux de trésorerie disponibles (à savoir les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles) ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 6.5, *Flux de trésorerie consolidés*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- La dette nette ajustée se chiffrait à 4 426 M\$ au 31 mars 2014, en hausse de 75 M\$ par rapport au 31 décembre 2013. Le ratio dette nette ajustée-BAIHALA s'est chiffré à 3,1 au 31 mars 2014 alors qu'il était de 3,0 au 31 décembre 2013. Air Canada utilise ce ratio pour gérer son risque lié au levier financier et entend le maintenir en dessous de 3,5. La dette nette ajustée (à savoir le total de la dette moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme, plus les contrats de location simple immobilisés) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 6.3, *Dette nette ajustée*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- Les liquidités non soumises à restrictions (à savoir la trésorerie, les placements à court terme et les marges de crédit non utilisées) s'élevaient à 2 515 M\$ au 31 mars 2014 (2 092 M\$ au 31 mars 2013). Les liquidités non soumises à restrictions s'entendent de la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court terme et des fonds disponibles aux termes des facilités de crédit renouvelables d'Air Canada. Au 31 mars 2014, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 2 390 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 125 M\$. Au 31 mars 2013, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 2 056 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 36 M\$. En ce qui concerne la gestion du risque de liquidité, le principal objectif d'Air Canada est de maintenir un niveau de liquidités non soumises à restrictions d'au moins 1,7 G\$.
- Le rendement du capital investi au 31 mars 2014 s'est établi à 10,7 %, contre 8,0 % au 31 mars 2013. L'objectif d'Air Canada est d'atteindre un rendement du capital investi durable de 10 % à 13 % d'ici 2015. Se reporter à la rubrique 15, *Mesures financières hors PCGR*, pour un complément d'information à cet égard.

## 4. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS – COMPARAISON DES PREMIERS TRIMESTRES DE 2014 ET DE 2013

Le tableau et l'analyse ci-après comparent les résultats d'Air Canada pour les premiers trimestres de 2014 et de 2013.

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Premiers trimestres		Variation	
	2014	2013	\$	%
<b>Produits d'exploitation</b>				
Passages	2 608 \$	2 527 \$	81 \$	3
Fret	119	111	8	7
Autres	338	314	24	8
<b>Total des produits</b>	<b>3 065</b>	<b>2 952</b>	<b>113</b>	<b>4</b>
<b>Charges d'exploitation</b>				
Carburant avions	918	870	48	6
Salaires et charges sociales	569	564	5	1
Contrats d'achat de capacité	281	272	9	3
Redevances aéroportuaires et de navigation	247	232	15	6
Maintenance avions	181	175	6	3
Frais de vente et de distribution	175	164	11	7
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	130	170	(40)	(24)
Locations avions	79	81	(2)	(2)
Restauration et fournitures connexes	70	66	4	6
Communications et technologies de l'information	53	49	4	8
Autres	424	415	9	2
<b>Total des charges d'exploitation</b>	<b>3 127</b>	<b>3 058</b>	<b>69</b>	<b>2</b>
<b>Perte d'exploitation</b>	<b>(62)</b>	<b>(106)</b>	<b>44</b>	
<b>Produits (charges) autres que d'exploitation</b>				
Perte de change	(161)	(40)	(121)	
Produits d'intérêts	9	7	2	
Charges d'intérêts	(77)	(73)	(4)	
Intérêts incorporés	5	8	(3)	
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(34)	(52)	18	
Perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(15)	(2)	(13)	
Autres	(6)	(2)	(4)	
<b>Total des charges autres que d'exploitation</b>	<b>(279)</b>	<b>(154)</b>	<b>(125)</b>	
<b>Perte avant impôts sur le résultat</b>	<b>(341)</b>	<b>(260)</b>	<b>(81)</b>	
Impôts sur le résultat	-	-	-	
<b>Perte nette</b>	<b>(341) \$</b>	<b>(260) \$</b>	<b>(81) \$</b>	
<b>Perte par action – de base et diluée</b>	<b>(1,20) \$</b>	<b>(0,95) \$</b>	<b>(0,25) \$</b>	
<b>BAIIALA<sup>1)</sup></b>	<b>147 \$</b>	<b>145 \$</b>	<b>2 \$</b>	
<b>Perte nette ajustée<sup>2)</sup></b>	<b>(132) \$</b>	<b>(143) \$</b>	<b>11 \$</b>	
<b>Perte nette ajustée par action – diluée<sup>2)</sup></b>	<b>(0,46) \$</b>	<b>(0,52) \$</b>	<b>0,06 \$</b>	

1) Le BAIIALA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et la location d'appareils) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

2) Le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) et le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) par action – dilué ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

## Augmentation de 3,2 % des produits passages réseau par rapport au premier trimestre de 2013

Au premier trimestre de 2014, en raison du relèvement de 3,8 % de la capacité, les produits passages réseau se sont élevés à 2 608 M\$, en hausse de 81 M\$ (+3,2 %) par rapport aux produits passages réseau de 2 527 M\$ au premier trimestre de 2013. L'accroissement des produits passages réseau du premier trimestre en glissement annuel est attribuable principalement à l'augmentation de 2,9 % du trafic, en raison de la croissance sur tous les marchés.

Au premier trimestre de 2014, les produits tirés de la cabine de haut rapport pour l'ensemble du réseau ont crû de 37 M\$ (+7,0 %) en raison de la hausse de 4,5 % du rendement unitaire et de l'augmentation de 2,4 % du trafic.

Le tableau ci-après présente les produits passages par région pour les premiers trimestres de 2014 et de 2013.

Produits passages	Premier trimestre 2014 (en M\$)	Premier trimestre 2013 (en M\$)	Variation (en M\$)	Variation (en %)
Lignes intérieures	943	958	(15)	(1,5)
Lignes transfrontalières	621	587	34	5,7
Lignes transatlantiques	406	375	31	8,3
Lignes transpacifiques	371	367	4	1,2
Autres	267	240	27	11,0
<b>Réseau</b>	<b>2 608</b>	<b>2 527</b>	<b>81</b>	<b>3,2</b>

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le premier trimestre de 2014, par rapport au premier trimestre de 2013, en ce qui concerne les produits passages et les autres statistiques d'exploitation.

Premier trimestre 2014 par rapport au premier trimestre 2013	Produits passages Variation (en %)	Capacité (SMO) Variation (en %)	Trafic (PMP) Variation (en %)	Coefficient d'occupation Variation (en pts)	Rendement unitaire Variation (en %)	PPSMO Variation (en %)
Lignes intérieures	(1,5)	3,9	1,7	(1,8)	(3,5)	(5,5)
Lignes transfrontalières	5,7	1,9	5,7	2,9	0,3	4,0
Lignes transatlantiques	8,3	7,6	1,2	(4,5)	7,1	0,7
Lignes transpacifiques	1,2	4,6	3,2	(1,1)	(1,6)	(2,8)
Autres	11,0	(1,0)	3,1	3,3	8,5	12,9
<b>Réseau</b>	<b>3,2</b>	<b>3,8</b>	<b>2,9</b>	<b>(0,7)</b>	<b>0,4</b>	<b>(0,5)</b>

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le premier trimestre de 2014 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation à l'échelle du réseau.

Réseau	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T1 2013	T2 2013	T3 2013	T4 2013	T1 2014
Produits passages	0,1	3,2	4,9	1,9	3,2
Capacité (SMO)	(1,1)	2,2	3,0	3,5	3,8
Trafic (PMP)	1,1	1,6	2,9	2,5	2,9
Coefficient d'occupation (variation en pts)	1,8	(0,5)	(0,1)	(0,9)	(0,7)
Rendement unitaire	(1,1)	1,5	2,0	(0,6)	0,4
PPSMO	1,1	0,9	1,8	(1,7)	(0,5)

Au premier trimestre de 2014, la capacité réseau d'Air Canada a augmenté de 3,8 % en regard du premier trimestre de 2013, tous les marchés affichant un relèvement de la capacité, à l'exception des autres lignes.

La variation des produits passages réseau par rapport au premier trimestre de 2013 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La progression de 2,9 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic pour l'ensemble des marchés.
- La hausse de 0,4 % du rendement unitaire, qui traduit la croissance du rendement unitaire sur les marchés transfrontaliers et transatlantiques ainsi que les autres lignes. L'incidence favorable du change de 38 M\$ a également contribué à la progression du rendement unitaire au premier trimestre de 2014.

La régression de 0,5 % des PPSMO est venue principalement du glissement de 0,7 point de pourcentage du coefficient d'occupation, en partie compensé par l'amélioration de 0,4 % du rendement unitaire. Au chapitre des PPSMO, les marchés transfrontaliers et transatlantiques ainsi que les autres lignes ont affiché une augmentation.

### Baisse de 1,5 % des produits passages intérieurs par rapport au premier trimestre de 2013

Au premier trimestre de 2014, en raison de la croissance de 3,9 % de la capacité, les produits passages intérieurs se sont chiffrés à 943 M\$, en baisse de 15 M\$ (-1,5 %) par rapport au premier trimestre de 2013. La contraction des produits passages intérieurs est attribuable au fléchissement de 3,5 % du rendement unitaire, en partie annulé par la progression de 1,7 % du trafic.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le premier trimestre de 2014 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les lignes intérieures.

Lignes intérieures	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T1 2013	T2 2013	T3 2013	T4 2013	T1 2014
Produits passages	1,5	3,1	2,1	(1,1)	(1,5)
Capacité (SMO)	(0,6)	3,1	2,3	3,2	3,9
Trafic (PMP)	1,8	3,0	1,7	2,6	1,7
Coefficient d'occupation (variation en pts)	2,0	(0,0)	(0,5)	(0,4)	(1,8)
Rendement unitaire	(0,1)	0,1	0,5	(3,6)	(3,5)
PPSMO	2,3	-	-	(4,1)	(5,5)

Au premier trimestre de 2014, la croissance de 3,9 % de la capacité des lignes intérieures a traduit principalement le relèvement de la capacité sur les lignes transcontinentales reliant Toronto, Montréal et Ottawa aux principales villes de l'Ouest canadien, ainsi que les services dans l'Ouest canadien et dans les Maritimes.

La variation des produits passages intérieurs par rapport au premier trimestre de 2013 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La croissance de 1,7 % du trafic qui traduit la progression du trafic sur les lignes transcontinentales reliant Toronto, Montréal et Ottawa aux principales villes de l'Ouest canadien, ainsi que les services dans l'Ouest canadien et dans les Maritimes. La croissance du trafic au premier trimestre de 2014 rend compte également du trafic de correspondance supplémentaire vers des destinations internationales.
- Le recul de 3,5 % du rendement unitaire qui rend compte des baisses de rendement sur l'ensemble des principales lignes intérieures, du fait de l'accroissement de la capacité à l'échelle de l'industrie, de la concurrence significative au chapitre de la tarification et des initiatives commerciales sur le marché à l'égard des circuits de distribution.

Les PPSMO liés aux lignes intérieures ont régressé de 5,5 % par rapport au premier trimestre de 2013 en raison du recul de 1,8 point de pourcentage du coefficient d'occupation et de la baisse du rendement unitaire.

## Augmentation de 5,7 % des produits passages transfrontaliers par rapport au premier trimestre de 2013

Au premier trimestre de 2014, en raison d'une amplification de 1,9 % de la capacité, les produits passages transfrontaliers se sont établis à 621 M\$, en hausse de 34 M\$ (+5,7 %) par rapport au premier trimestre de 2013. La hausse des produits passages transfrontaliers est imputable à l'augmentation de 5,7 % du trafic et, dans une moindre mesure, à la progression de 0,3 % du rendement unitaire.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le premier trimestre de 2014 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les lignes transfrontalières.

Lignes transfrontalières	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T1 2013	T2 2013	T3 2013	T4 2013	T1 2014
Produits passages	(2,6)	(0,3)	4,7	8,1	5,7
Capacité (SMO)	0,4	(0,8)	(1,6)	1,6	1,9
Trafic (PMP)	1,0	1,6	0,5	4,0	5,7
Coefficient d'occupation (variation en pts)	0,4	1,9	1,7	1,8	2,9
Rendement unitaire	(5,5)	(1,7)	4,7	4,2	0,3
PPSMO	(4,9)	0,7	7,0	6,6	4,0

Au premier trimestre de 2014, la croissance de 1,9 % de la capacité sur le marché transfrontalier a rendu compte de la progression de la capacité sur certaines lignes à grande distance aux États-Unis, comme le service vers San Francisco et Los Angeles, ainsi que les lignes vers la Floride et Las Vegas. Ce relèvement a été largement contrebalancé par la contraction de la capacité sur les lignes à courte distance aux États-Unis, comme le service vers New York, Washington D.C. et Boston, et sur certaines lignes à grande distance, comme Hawaï.

La variation des produits passages transfrontaliers par rapport au premier trimestre de 2013 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La progression de 5,7 % du trafic qui rend compte de la croissance du trafic sur l'ensemble des principales lignes transfrontalières avec les États-Unis, à l'exception des lignes sur Hawaï, où la capacité a fléchi en glissement annuel. Conformément à l'objectif de la compagnie aérienne d'accroître le trafic de correspondance mondial entre lignes internationales par le truchement de l'aéroport international Toronto Pearson, les flux de passagers en provenance des États-Unis entre lignes internationales ont augmenté proportionnellement au premier trimestre de 2014.
- L'amélioration de 0,3 % du rendement unitaire, qui s'explique par la hausse des tarifs moyens et l'incidence favorable du change de 10 M\$. Le rendement unitaire a augmenté malgré l'incidence de la proportion accrue de vols long-courriers et de l'amplification du trafic de correspondance entre lignes internationales par rapport au premier trimestre de 2013.

L'augmentation de 4,0 % des PPSMO s'explique essentiellement par la progression de 2,9 points de pourcentage du coefficient d'occupation. La plupart des principaux services transfrontaliers avec les États-Unis ont affiché une progression des PPSMO.

## Augmentation de 8,3 % des produits passages transatlantiques par rapport au premier trimestre de 2013

Au premier trimestre de 2014, en raison de l'accroissement de 7,6 % de la capacité, les produits passages transatlantiques se sont établis à 406 M\$, en hausse de 31 M\$ (+8,3 %) par rapport au premier trimestre de 2013. L'augmentation des produits passages transatlantiques est attribuable à la croissance de 7,1 % du rendement unitaire ainsi qu'à l'amélioration de 1,2 % du trafic.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le premier trimestre de 2014 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les lignes transatlantiques.

Lignes transatlantiques	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T1 2013	T2 2013	T3 2013	T4 2013	T1 2014
Produits passages	1,9	8,8	11,0	2,7	8,3
Capacité (SMO)	(2,9)	2,5	2,1	5,9	7,6
Trafic (PMP)	2,2	0,9	3,1	1,7	1,2
Coefficient d'occupation (variation en pts)	3,8	(1,3)	0,8	(3,1)	(4,5)
Rendement unitaire	0,8	7,7	7,6	0,7	7,1
PPSMO	6,1	6,0	8,6	(3,2)	0,7

Au premier trimestre de 2014, la capacité sur les lignes transatlantiques a progressé de 7,6 %, l'ensemble des principales lignes transatlantiques affichant un relèvement de la capacité, à l'exception de celles à destination de la Scandinavie et de la Belgique.

La variation des produits passages transatlantiques par rapport au premier trimestre de 2013 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'accroissement de 7,1 % du rendement unitaire s'explique par la hausse des tarifs moyens et la proportion accrue du trafic à rendement plus élevé dans toutes les classes, notamment en classe Économique Privilège sur les lignes Montréal-Paris et Vancouver-Londres. Toutes les principales lignes transatlantiques ont affiché une progression du rendement unitaire. L'incidence favorable du change de 14 M\$ a également joué un rôle dans l'amélioration du rendement unitaire en glissement annuel.
- L'amplification de 1,2 % du trafic, du fait de la progression du trafic sur la plupart des principales lignes transatlantiques. Le fait que le congé pascal et la semaine de relâche en Europe ont eu lieu en avril a eu une incidence défavorable sur de nombreuses lignes transatlantiques, en particulier sur les services à destination du Royaume-Uni et de l'Allemagne.

La progression de 0,7 % des PPSMO tient à l'amélioration du rendement unitaire, largement contrebalancée par la régression de 4,5 points de pourcentage du coefficient d'occupation.

## **Augmentation de 1,2 % des produits passages transpacifiques par rapport au premier trimestre de 2013**

Au premier trimestre de 2014, en raison de l'accroissement de 4,6 % de la capacité, les produits passages transpacifiques se sont établis à 371 M\$, en hausse de 4 M\$ (+1,2 %) par rapport au premier trimestre de 2013. La hausse des produits passages transpacifiques s'explique par l'accroissement de 3,2 % du trafic, en partie contrebalancé par le fléchissement de 1,6 % du rendement unitaire.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le premier trimestre de 2014 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les lignes transpacifiques.

<b>Lignes transpacifiques</b>	<b>Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)</b>				
	<b>T1 2013</b>	<b>T2 2013</b>	<b>T3 2013</b>	<b>T4 2013</b>	<b>T1 2014</b>
Produits passages	9,2	3,7	3,8	(3,2)	1,2
Capacité (SMO)	4,0	5,7	12,1	4,4	4,6
Trafic (PMP)	5,4	2,3	8,5	0,7	3,2
Coefficient d'occupation (variation en pts)	1,2	(2,9)	(2,9)	(3,0)	(1,1)
Rendement unitaire	4,0	1,1	(4,8)	(4,0)	(1,6)
PPSMO	5,5	(2,3)	(7,9)	(7,4)	(2,8)

Au premier trimestre de 2014, le relèvement de 4,6 % de la capacité sur les lignes transpacifiques traduit l'amplification de la capacité des lignes sur l'ensemble des principales lignes transpacifiques, à l'exception de l'Australie.

La variation des produits passages transpacifiques par rapport au premier trimestre de 2013 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'amplification de 3,2 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur l'ensemble des principales lignes transpacifiques, à l'exception de l'Australie, où la capacité a diminué en glissement annuel, et des services vers la Corée, qui se sont ressentis défavorablement de l'accroissement de la capacité à destination de l'Amérique du Nord à l'échelle de l'industrie.
- Le recul de 1,6 % du rendement unitaire, qui traduit la baisse du rendement sur les lignes vers le Japon et Hong Kong. Le service d'Air Canada sur le Japon s'est ressenti défavorablement de l'accroissement de la capacité à l'échelle de l'industrie sur le marché transpacifique, de la concurrence intense au chapitre de la tarification et de la dépréciation du yen par rapport au premier trimestre de 2013. L'accroissement sensible de la capacité à l'échelle de l'industrie et la proportion accrue du trafic à rendement plus faible ont comprimé les rendements unitaires des lignes à destination de Hong Kong. Une incidence favorable nette du change de 5 M\$ a partiellement contrebalancé le repli du rendement unitaire au premier trimestre de 2014.

La baisse de 2,8 % des PPSMO est venue du repli de 1,6 % du rendement unitaire et du recul de 1,1 point de pourcentage du coefficient d'occupation.

### Augmentation de 11,0 % des autres produits passagers par rapport au premier trimestre de 2013

Au premier trimestre de 2014, en raison de la réduction de 1,0 % de la capacité, les produits passagers de 267 M\$ tirés des « autres lignes » (Antilles, Mexique, ainsi qu'Amérique centrale et Amérique du Sud) ont crû de 27 M\$ (+11,0 %) par rapport au premier trimestre de 2013, du fait principalement de la croissance de 8,5 % du rendement unitaire et de la hausse de 3,1 % du trafic.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le premier trimestre de 2014 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passagers et les statistiques d'exploitation pour les « autres lignes ».

Autres lignes	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T1 2013	T2 2013	T3 2013	T4 2013	T1 2014
Produits passagers	(12,0)	(5,1)	0,6	11,5	11,0
Capacité (SMO)	(8,5)	(4,8)	(3,9)	0,6	(1,0)
Trafic (PMP)	(7,8)	(3,2)	(3,7)	5,0	3,1
Coefficient d'occupation (variation en pts)	0,6	1,3	0,1	3,4	3,3
Rendement unitaire	(4,7)	(2,6)	4,1	6,5	8,5
PPSMO	(4,0)	(1,0)	4,2	11,1	12,9

Au premier trimestre de 2014, la diminution de 1,0 % de la capacité des services vers l'Amérique du Sud a largement contrebalancé la croissance de la capacité sur les lignes vers les destinations soleil.

La variation des autres produits passagers par rapport au premier trimestre de 2013 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'amélioration globale de 8,5 % du rendement unitaire, qui reflète la majoration des tarifs sur les lignes vers les destinations soleil et les lignes vers l'Amérique du Sud. Une incidence favorable du change de 4 M\$ a également contribué à l'amélioration du rendement unitaire en glissement annuel.
- L'augmentation globale de 3,1 % du trafic, qui rend compte de la forte demande passagers sur les lignes vers les destinations soleil et les lignes vers l'Amérique du Sud.

La hausse globale de 12,9 % des PPSMO s'explique principalement par la croissance du rendement unitaire et la progression de 3,3 points de pourcentage du coefficient d'occupation. Toutes les principales autres lignes ont affiché une amélioration des PPSMO.

### Augmentation de 7,0 % des produits fret par rapport au premier trimestre de 2013

Au premier trimestre de 2014, les produits de 119 M\$ tirés du transport de fret ont progressé de 8 M\$ (+7,0 %) par rapport au premier trimestre de 2013, en raison de la croissance de 6,4 % du trafic et de la hausse de 0,5 % du rendement unitaire.

Le tableau ci-après présente les produits fret par région aux premiers trimestres de 2014 et de 2013.

Produits frets	Premier trimestre 2014 (en M\$)	Premier trimestre 2013 (en M\$)	Variation (en M\$)
Lignes intérieures	14	14	-
Lignes transfrontalières	5	4	1
Lignes transatlantiques	47	41	6
Lignes transpacifiques	43	41	2
Autres	10	11	(1)
<b>Réseau</b>	<b>119</b>	<b>111</b>	<b>8</b>

Le tableau ci-après présente la variation en pourcentage et en glissement annuel pour le premier trimestre de 2014 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits fret et les statistiques d'exploitation.

Réseau	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T1 2013	T2 2013	T3 2013	T4 2013	T1 2014
Produits fret	(8,8)	(6,5)	1,7	1,6	7,0
Capacité (en TME)	(2,4)	3,5	1,2	3,5	4,1
Produits par TME	(6,5)	(9,7)	1,1	(2,2)	2,8
Trafic (en TMP)	(5,1)	(0,2)	2,9	4,3	6,4
Rendement unitaire par TMP	(3,8)	(6,3)	(0,6)	(2,9)	0,5

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel des produits fret et des statistiques d'exploitation pour le premier trimestre de 2014 par rapport à la période correspondante de 2013.

Premier trimestre 2014 par rapport au premier trimestre 2013	Produits frets Variation (en %)	Capacité (TME) Variation (en %)	Produits / TME Variation (en %)	Trafic (TMP) Variation (en %)	Rendement unitaire / TMP Variation (en %)
Lignes intérieures	(1,0)	16,3	(14,9)	13,4	(12,7)
Lignes transfrontalières	9,6	8,9	0,6	8,4	1,1
Lignes transatlantiques	13,4	6,7	6,3	16,1	(2,3)
Lignes transpacifiques	7,0	-	7,0	1,8	5,1
Autres	(7,6)	(6,6)	(1,0)	(13,4)	6,7
<b>Réseau</b>	<b>7,0</b>	<b>4,1</b>	<b>2,8</b>	<b>6,4</b>	<b>0,5</b>

La variation des produits fret par rapport au premier trimestre de 2013 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'amplification de 6,4 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur tous les marchés, à l'exception des autres lignes où la capacité a diminué en glissement annuel.
- La hausse de 0,5 % du rendement unitaire, qui rend compte des augmentations du rendement sur toutes les lignes, à l'exception des lignes intérieures et des lignes transatlantiques. L'incidence favorable de la dépréciation du dollar canadien sur les produits frets libellés en devises a été largement contrebalancée par l'effet négatif de l'accroissement de la capacité à l'échelle de l'industrie sur tous les marchés.

### Hausse de 8 % des autres produits par rapport au premier trimestre de 2013

Les autres produits comprennent principalement les produits tirés de la vente de la portion terrestre de forfaits voyages, de la fourniture de services d'escale et d'autres services connexes au transport aérien. Sont aussi compris dans les autres produits les produits tirés de la location ou de la sous-location d'appareils à des tiers. Au premier trimestre de 2014, les autres produits se sont chiffrés à 338 M\$, en hausse de 24 M\$ (+8 %) par rapport au premier trimestre de 2013, en raison principalement de l'augmentation des produits tirés de la portion terrestre de forfaits voyages à Vacances Air Canada, du fait de la hausse des volumes passagers. Cette hausse a été en partie contrebalancée par la baisse des produits tirés de la sous-location d'appareils, laquelle est en partie imputable à l'expiration de certains contrats de sous-location visant des appareils A340 d'Airbus, en regard du premier trimestre de 2013.

## Baisse de 1,5 % des CESMO et baisse de 2,5 % des CESMO ajustées par rapport au premier trimestre de 2013

Le tableau ci-après compare les CESMO d'Air Canada pour le premier trimestre de 2014 à celles du premier trimestre de 2013.

(en cents par SMO)	Premiers trimestres		Variation	
	2014	2013	cents	%
Carburant avions	5,47	5,38	0,09	1,7
Salaires	2,51	2,54	(0,03)	(1,2)
Charges sociales	0,88	0,95	(0,07)	(7,4)
Contrats d'achat de capacité	1,68	1,68	-	-
Redevances aéroportuaires et de navigation	1,47	1,43	0,04	2,8
Maintenance avions	1,08	1,08	-	-
Frais de vente et de distribution	1,04	1,02	0,02	2,0
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	0,78	1,05	(0,27)	(25,7)
Locations avions	0,47	0,50	(0,03)	(6,0)
Restauration et fournitures connexes	0,42	0,41	0,01	2,4
Communications et technologies de l'information	0,32	0,30	0,02	6,7
Autres	2,52	2,57	(0,06)	(2,3)
<b>CESMO</b>	<b>18,64</b>	<b>18,92</b>	<b>(0,28)</b>	<b>(1,5)</b>
<b>Retrancher :</b>				
Charge de carburant, coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et éléments exceptionnels <sup>1)</sup>	(6,49)	(6,46)	(0,03)	(0,5)
<b>CESMO ajustées<sup>2)</sup></b>	<b>12,15</b>	<b>12,46</b>	<b>(0,31)</b>	<b>(2,5)</b>

1) Au premier trimestre de 2013, Air Canada a comptabilisé une perte de valeur de 24 M\$ relativement à certains appareils A340-300 d'Airbus.

2) Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

## Hausse de 2 % des charges d'exploitation par rapport au premier trimestre de 2013

Au premier trimestre de 2014, Air Canada a inscrit des charges d'exploitation de 3 127 M\$, soit une hausse de 69 M\$ (+2 %) par rapport au premier trimestre de 2013, du fait de l'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation libellées en devises (principalement en dollars américains), par rapport au premier trimestre de 2013, incidence qui a accru les charges d'exploitation de 130 M\$ environ au premier trimestre de 2013. Pour un complément d'information sur la stratégie de gestion du risque de change d'Air Canada, il y a lieu de se reporter à la rubrique 8, *Instruments financiers et gestion du risque*. Ces hausses ont été largement contrebalancées par l'incidence favorable de la baisse des prix du carburéacteur, laquelle a comprimé les charges d'exploitation de 41 M\$ au premier trimestre de 2014. En outre, la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur a diminué de 40 M\$ en regard du trimestre correspondant de 2013.

## Hausse de 6 % de la charge de carburant par rapport au premier trimestre de 2013

Au premier trimestre de 2014, la charge de carburant s'est chiffrée à 918 M\$, en hausse de 48 M\$ (+6 %) par rapport au premier trimestre de 2013. Cette hausse en glissement annuel s'explique par l'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain en regard du premier trimestre de 2013, responsable d'une augmentation de 71 M\$, et par l'accroissement du volume de litres de carburant consommé, qui a donné lieu à une majoration de 18 M\$. Ces hausses ont été en partie annulées par l'incidence de la baisse de 5 % en glissement annuel des prix du carburéacteur, responsable d'une baisse de 41 M\$ de la charge de carburant au premier trimestre de 2014.

Le tableau ci-après présente le coût du litre de carburant et le coût économique du litre de carburant pour Air Canada pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Premiers trimestres		Variation	
	2014	2013	\$	%
<b>Charge de carburant selon les PCGR</b>	<b>918 \$</b>	<b>870 \$</b>	<b>48 \$</b>	<b>6</b>
Ajouter : Montant net des décaissements au comptant relativement à des dérivés liés au carburant <sup>1)</sup>	3	11	(8)	(73)
<b>Coût économique du carburant – hors PCGR<sup>2)</sup></b>	<b>921 \$</b>	<b>881 \$</b>	<b>40 \$</b>	<b>5</b>
Consommation de carburant (en milliers de litres)	973 021	953 282	19 739	2,1
Prix du litre de carburant (en cents) – selon les PCGR	94,3	91,3	3,1	3,4
Coût économique du litre de carburant (en cents) – hors PCGR <sup>2)</sup>	94,7	92,4	2,2	2,4

1) Comprend le montant net des règlements au comptant relatifs à des dérivés liés au carburant venus à échéance et les primes liées à ces dérivés.

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

### Salaires et charges sociales de 569 M\$ au premier trimestre de 2014, en hausse de 5 M\$ (+1 %) par rapport au premier trimestre de 2013

Au premier trimestre de 2014, les salaires totalisent 421 M\$, en hausse de 11 M\$ (+3 %) par rapport au premier trimestre de 2013, du fait en grande partie de l'augmentation du salaire moyen par rapport au trimestre correspondant de 2013.

Au premier trimestre de 2014, les charges sociales se sont chiffrées à 148 M\$, en baisse de 6 M\$ (-4 %) par rapport au premier trimestre de 2013, en raison essentiellement de la hausse des taux d'actualisation, facteur qui comprime le coût des services rendus au cours de la période et des autres avantages sociaux.

### Augmentation de 3 % des frais d'achat de capacité par rapport au premier trimestre de 2013

Au premier trimestre de 2014, les frais d'achat de capacité se sont chiffrés à 281 M\$, soit une hausse de 9 M\$ (+3 %) par rapport au premier trimestre de 2013, en raison principalement de la progression du temps bloc à bloc lié aux vols exploités par Sky Regional aux termes de son contrat d'achat de capacité conclu avec Air Canada, de l'incidence défavorable du change et de la majoration des tarifs au titre du CAC de Jazz. Ces hausses ont été contrebalancées en partie par le recul du temps bloc à bloc lié aux vols exploités par Jazz aux termes du CAC de Jazz.

### Augmentation de 6 % des redevances aéroportuaires et de navigation par rapport au premier trimestre de 2013

Au premier trimestre de 2014, les redevances aéroportuaires et de navigation se sont chiffrées à 247 M\$, en hausse de 15 M\$ (+ 6 %) par rapport au premier trimestre de 2013, du fait en grande partie de l'ajout de cinq appareils 777 de Boeing au parc aérien en exploitation d'Air Canada, de l'incidence défavorable du change et de la majoration des tarifs dans certains emplacements.

### Hausse de 3 % des charges de maintenance avions par rapport au premier trimestre de 2013

Au premier trimestre de 2014, les charges de maintenance avions se sont chiffrées à 181 M\$, en hausse de 6 M\$ (+3 %) par rapport au premier trimestre de 2013, en raison principalement de l'incidence des ajustements de régularisation favorables de 15 M\$ qu'avait inscrits Air Canada en 2013 alors qu'aucun ajustement de la sorte n'a été comptabilisé au premier trimestre de 2014. L'incidence défavorable du change de 13 M\$ a également joué un rôle dans l'augmentation des charges de maintenance avions en glissement annuel. Ces hausses ont été largement contrebalancées par l'incidence de la baisse du volume des activités d'entretien moteurs et de maintenance des cellules, du fait principalement du calendrier des activités de maintenance prévues en regard du trimestre correspondant de 2013.

### Augmentation de 7 % des frais de vente et de distribution par rapport au premier trimestre de 2013

Au premier trimestre de 2014, les frais de vente et de distribution se sont chiffrés à 175 M\$, en hausse de 11 M\$ (+7 %) par rapport au premier trimestre de 2013, du fait de la croissance de 3,2 % des produits passagers. L'augmentation des frais de vente et de distribution s'explique par la hausse des frais de transaction versés aux fournisseurs du système

mondial de distribution, imputable à l'amplification du volume de transactions qui découle notamment des initiatives commerciales mises en place au premier trimestre de 2014. La hausse des frais de traitement par carte de crédit, laquelle concordait avec la croissance des ventes et des produits, et l'incidence défavorable du change ont également joué un rôle dans la hausse des frais de vente et de distribution en glissement annuel. Ces hausses ont été en partie contrebalancées par la diminution des frais liés aux commissions par rapport au premier trimestre de 2013.

**Baisse de 24 % de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur par rapport au premier trimestre de 2013**

Au premier trimestre de 2014, la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur s'est chiffrée à 130 M\$, en baisse de 40 M\$ (-24 %) par rapport au premier trimestre de 2013. Au premier trimestre de 2013, Air Canada avait comptabilisé une perte de valeur de 24 M\$ ayant trait à certains appareils A340-300. Aucune perte de valeur de la sorte n'a été comptabilisée au premier trimestre de 2014. En outre, la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur a fléchi du fait que certaines activités d'entretien moteurs et de maintenance des cellules sont désormais entièrement amorties, ainsi qu'en raison de la cession d'appareils CRJ-100 (antérieurement exploités par Jazz) et d'appareils A340-300 d'Airbus (aucun n'étant exploité par Air Canada), outre la contraction de la dotation aux amortissements relativement aux programmes de reconditionnement de cabine de la compagnie aérienne. Ces baisses ont été en partie compensées par l'incidence de l'ajout de cinq appareils 777 de Boeing.

**Baisse de 2 % des coûts de location avions par rapport au premier trimestre de 2013**

Au premier trimestre de 2014, les coûts de location avions se sont élevés à 79 M\$, en baisse de 2 M\$ (-2 %) par rapport au premier trimestre de 2013. La baisse des coûts de location avions imputable à des tarifs plus favorables au renouvellement de contrats de location a été largement annulée par l'incidence défavorable du change de 7 M\$.

**Augmentation de 2 % des autres charges d'exploitation par rapport au premier trimestre de 2013**

Au premier trimestre de 2014, les autres charges d'exploitation se sont chiffrées à 424 M\$, en hausse de 9 M\$ (+2 %) par rapport au premier trimestre de 2013, du fait essentiellement de l'augmentation des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, en raison de la majoration des tarifs (du fait notamment de l'incidence défavorable du change) et de l'accroissement des volumes passagers. Cette hausse a été largement contrebalancée par le fléchissement des frais et services divers et d'autres réductions de coûts, notamment la baisse des frais liés à la location de moteurs et d'équipement durable. En outre, des coûts de démarrage exceptionnels liés au transfert d'appareils 175 d'Embraer à Sky Regional avaient été engagés au premier trimestre de 2013 alors qu'aucun coût analogue n'a été comptabilisé au premier trimestre de 2014.

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

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres		Variation	
	2014	2013	\$	%
Portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada	170 \$	150 \$	20 \$	13
Services d'escale	52	46	6	13
Location et entretien d'immeubles	38	33	5	15
Frais d'équipages	32	30	2	7
Frais et services divers	26	34	(8)	(24)
Autres frais résiduels	106	122	(16)	(13)
<b>Autres charges d'exploitation</b>	<b>424 \$</b>	<b>415 \$</b>	<b>9 \$</b>	<b>2</b>

**Charges autres que d'exploitation de 279 M\$ au premier trimestre de 2014 contre 154 M\$ au premier trimestre de 2013**

Le tableau ci-après fournit une ventilation des charges autres que d'exploitation pour les périodes indiquées :

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres		Variation \$
	2014	2013	
Perte de change	(161) \$	(40) \$	(121) \$
Produits d'intérêts	9	7	2
Charges d'intérêts	(77)	(73)	(4)
Intérêts incorporés	5	8	(3)
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(34)	(52)	18
Perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(15)	(2)	(13)
Autres	(6)	(2)	(4)
<b>Total des charges autres que d'exploitation</b>	<b>(279) \$</b>	<b>(154) \$</b>	<b>(125) \$</b>

La variation des charges autres que d'exploitation par rapport au premier trimestre de 2013 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La perte de change, imputable principalement à la dette à long terme libellée en dollars américains, qui s'est chiffrée à 161 M\$ au premier trimestre de 2014, contre une perte de change de 40 M\$ au premier trimestre de 2013. La perte de change du premier trimestre de 2014 est surtout attribuable à la dépréciation du dollar canadien au 31 mars 2014, comparativement au 31 décembre 2013. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 31 mars 2014 était de 1,1055 \$ CA, tandis qu'il était de 1,0636 \$ CA le 31 décembre 2013. La perte de change au premier trimestre de 2014 tient compte d'une perte de 21 M\$ liée aux variations des taux de change au Venezuela applicables aux fonds détenus dans la monnaie locale. Au 31 mars 2014, Air Canada détenait un montant en trésorerie de 27 M\$ au Venezuela; la Société s'emploie à rapatrier ces fonds.
- La baisse de 18 M\$ du coût financier net au titre des avantages du personnel, attribuable principalement à l'incidence de la réduction du passif au titre des régimes de retraite.
- Les pertes liées aux ajustements de juste valeur des instruments financiers, qui se sont chiffrées à 15 M\$ au premier trimestre de 2014, contre des pertes de 2 M\$ au premier trimestre de 2013. Se reporter à la rubrique 8, *Instruments financiers et gestion du risque*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

## 5. PARC AÉRIEN

### Parc aérien principal et Air Canada rouge

Le tableau qui suit présente le nombre d'appareils composant le parc en exploitation d'Air Canada au 31 mars 2014 et au 31 décembre 2013, ainsi que le parc en exploitation projeté d'Air Canada, y compris les appareils qu'Air Canada rouge exploite actuellement ou prévoit exploiter, aux 31 décembre 2014, 2015 et 2016.

	Réel			Projeté					
	31 décembre 2013	Modifications apportées pour le premier trimestre de 2014	31 mars 2014	Modifications apportées pour 2014	31 décembre 2014	Modifications apportées pour 2015	31 décembre 2015	Modifications apportées pour 2016	31 décembre 2016
<b>Parc aérien principal</b>									
787-8 de Boeing	-	-	-	6	6	4	10	3	13
787-9 de Boeing	-	-	-	-	-	2	2	5	7
777-300 de Boeing	16	1	17	1	17	-	17	-	17
777-200 de Boeing	6	-	6	-	6	-	6	-	6
767-300 de Boeing	27	(2)	25	(6)	21	(4)	17	(4)	13
737 MAX de Boeing	-	-	-	-	-	-	-	-	-
A330-300 d'Airbus	8	-	8	-	8	-	8	-	8
A321 d'Airbus <sup>1)</sup>	10	-	10	-	10	5	15	-	15
A320 d'Airbus <sup>1)</sup>	41	-	41	-	41	5	46	-	46
A319 d'Airbus	30	(5)	25	(17)	13	(5)	8	-	8
190 d'EMBRAER	45	-	45	-	45	(20)	25	-	25
<b>Total – parc aérien principal</b>	<b>183</b>	<b>(6)</b>	<b>177</b>	<b>(16)</b>	<b>167</b>	<b>(13)</b>	<b>154</b>	<b>4</b>	<b>158</b>
<b>Air Canada rouge</b>									
767-300 de Boeing	2	2	4	6	8	4	12	2	14
A319 d'Airbus	8	5	13	17	25	5	30	-	30
<b>Total – Air Canada rouge</b>	<b>10</b>	<b>7</b>	<b>17</b>	<b>23</b>	<b>33</b>	<b>9</b>	<b>42</b>	<b>2</b>	<b>44</b>
<b>Total parc aérien principal et Air Canada rouge</b>	<b>193</b>	<b>1</b>	<b>194</b>	<b>7</b>	<b>200</b>	<b>(4)</b>	<b>196</b>	<b>6</b>	<b>202</b>

1) En 2015, Air Canada compte remplacer 20 appareils 190 d'Embraer par 10 moyens-porteurs loués plus gros. En date du présent rapport de gestion, le type d'appareil de remplacement n'a pas encore été déterminé; uniquement à des fins d'illustration, Air Canada suppose qu'il s'agira de cinq appareils A320 d'Airbus et de cinq appareils A321 d'Airbus.

Le 31 mars 2014, la Société a conclu une entente avec The Boeing Company (« Boeing ») visant l'achat d'appareils 737 MAX de Boeing afin de remplacer ses appareils moyens-porteurs. Se reporter à la rubrique 6.6 du présent rapport de gestion pour obtenir un complément d'information. Le renouvellement du parc de moyens-porteurs au moyen d'appareils davantage écoénergétiques est une composante clé du programme de transformation des coûts que met en oeuvre la compagnie aérienne. Dans le cadre de la commande visant les appareils 737 MAX de Boeing, Boeing achètera 20 des 45 appareils 190 d'Embraer faisant partie du parc de la compagnie aérienne. Les appareils 190 d'Embraer qui sont retirés du parc aérien seront initialement remplacés par des appareils moyens-porteurs loués plus gros, jusqu'à ce que la compagnie aérienne prenne livraison des appareils 737 MAX de Boeing. Air Canada a également évalué ses options relativement aux 25 appareils 190 d'Embraer restants et, après une analyse exhaustive, elle a décidé de continuer à les exploiter à l'intérieur de son parc principal de moyens-porteurs.

## Air Canada Express

Le tableau qui suit présente, au 31 mars 2014, le nombre d'appareils qu'exploitent Jazz, Sky Regional et d'autres compagnies aériennes, pour le compte d'Air Canada, sous la bannière Air Canada Express, aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.

	Au 31 mars 2014			
	Jazz	Sky Regional	Autres	Total
175 d'EMBRAER	-	15	-	15
CRJ-200	25	-	-	25
CRJ-705	16	-	-	16
Dash 8-100	34	-	-	34
Dash 8-300	26	-	-	26
Dash 8-400	21	5	-	26
Beech 1900	-	-	17	17
<b>Total</b>	<b>122</b>	<b>20</b>	<b>17</b>	<b>159</b>

Le tableau qui suit présente, au 31 décembre 2014, le nombre d'appareils que, selon les prévisions, devraient exploiter Jazz, Sky Regional et d'autres compagnies aériennes, pour le compte d'Air Canada, sous la bannière Air Canada Express, aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.

	Projeté - 31 décembre 2014			
	Jazz	Sky Regional	Autres	Total
175 d'EMBRAER	-	15	-	15
CRJ-100	-	-	5	5
CRJ-200	25	-	-	25
CRJ-705	16	-	-	16
Dash 8-100	34	-	-	34
Dash 8-300	26	-	-	26
Dash 8-400	21	5	-	26
Beech 1900	-	-	17	17
<b>Total</b>	<b>122</b>	<b>20</b>	<b>22</b>	<b>164</b>

## 6. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL

### 6.1. Liquidité

Air Canada gère ses besoins de liquidité grâce à diverses stratégies, notamment en s'efforçant d'améliorer les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, en concluant 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 (y compris les obligations de capitalisation des régimes de retraite) et aux clauses restrictives des ententes concernant les cartes de crédit et autres ententes. Il y a lieu de se reporter aux rubriques 6.6, 6.7 et 6.8 du présent rapport de gestion pour des renseignements sur les engagements d'immobilisations, les obligations de capitalisation des régimes de retraite et les obligations contractuelles d'Air Canada. Au 31 mars 2014, les liquidités non soumises à restrictions s'élevaient à 2 515 M\$ et se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 2 390 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 125 M\$, en regard de liquidités non soumises à restrictions de 2 092 M\$ (constituées de trésorerie et de placements à court terme de 2 056 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 36 M\$). En ce qui concerne la gestion du risque de liquidité, le principal objectif d'Air Canada est de maintenir un niveau de liquidités non soumises à restrictions d'au moins 1,7 G\$.

### 6.2. Situation financière

Le tableau ci-après présente l'état résumé consolidé de la situation financière d'Air Canada au 31 mars 2014 et au 31 décembre 2013.

(en millions de dollars canadiens)	31 mars 2014	31 décembre 2013	Variation (en \$)
<b>Actif</b>			
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	2 390 \$	2 208 \$	182 \$
Autres actifs courants	1 201	1 080	121
Actif courant	3 591	3 288	303
Immobilisations corporelles	5 264	5 073	191
Immobilisations incorporelles	302	304	(2)
Goodwill	311	311	-
Dépôts et autres actifs	496	494	2
<b>Total de l'actif</b>	<b>9 964 \$</b>	<b>9 470 \$</b>	<b>494 \$</b>
<b>Passif</b>			
Passif courant	3 776 \$	3 190 \$	586 \$
Dette à long terme et contrats de location-financement	4 191	3 959	232
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	2 877	2 687	190
Provisions liées à la maintenance	693	656	37
Autres passifs non courants	374	375	(1)
<b>Total du passif</b>	<b>11 911</b>	<b>10 867</b>	<b>1 044</b>
<b>Total des capitaux propres</b>	<b>(1 947)</b>	<b>(1 397)</b>	<b>(550)</b>
<b>Total du passif et des capitaux propres</b>	<b>9 964 \$</b>	<b>9 470 \$</b>	<b>494 \$</b>

Dans le présent rapport de gestion, les mouvements des actifs courants et passifs courants sont décrits à la rubrique 6.4 alors que la dette à long terme et les contrats de location-financement sont examinés aux rubriques 6.3, 6.5 et 6.8.

Au 31 mars 2014, les immobilisations corporelles se chiffraient à 5 264 M\$, soit 191 M\$ de plus qu'au 31 décembre 2013. L'augmentation des immobilisations corporelles résulte surtout des achats d'immobilisations corporelles de 303 M\$ au premier trimestre de 2014, largement compensés par l'effet de la dotation aux amortissements de 117 M\$. Les achats d'immobilisations corporelles comprenaient des achats d'équipement de vol de 132 M\$, montant qui visait un appareil 777-300ER de Boeing, livré en février 2014, des dépôts sur acquisitions et des immobilisations en développement de 127 M\$, ainsi que des charges de maintenance immobilisées de 17 M\$.

Au 31 mars 2014, le passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel a augmenté de 190 M\$ par rapport au 31 décembre 2013, principalement en raison de la baisse du taux d'actualisation employé pour calculer le passif, largement contrebalancée par des gains actuariels sur la valeur de marché des actifs du régime, qui a donné lieu à une perte nette de 203 M\$ imputée aux autres éléments du résultat global au premier trimestre de 2014. Au 31 mars 2014, une tranche de 70 % du passif des régimes de retraite est assortie de produits de placement à revenu fixe afin d'atténuer une tranche significative du risque de taux d'intérêt (taux d'actualisation). Des cotisations de 107 M\$ ont été versées au titre de la capitalisation des régimes de retraite au premier trimestre de 2014. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 9.7, *Obligations de capitalisation des régimes de retraite*, du rapport de gestion de 2013 d'Air Canada daté du 12 février 2014 pour un complément d'information sur les obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada.

### 6.3. Dette nette ajustée

Le tableau ci-après présente les soldes de la dette nette ajustée d'Air Canada au 31 mars 2014 et au 31 décembre 2013.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	31 mars 2014	31 décembre 2013	Variation (en \$)
Total de la dette à long terme et des contrats de location-financement	4 191 \$	3 959 \$	232 \$
Partie courante de la dette à long terme et des contrats de location-financement	413	374	39
Total de la dette à long terme et des contrats de location-financement, y compris la partie courante	4 604	4 333	271
Moins trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	(2 390)	(2 208)	(182)
<b>Dette nette</b>	<b>2 214 \$</b>	<b>2 125 \$</b>	<b>89 \$</b>
Contrats de location simple immobilisés <sup>1)</sup>	2 212	2 226	(14)
<b>Dette nette ajustée</b>	<b>4 426 \$</b>	<b>4 351 \$</b>	<b>75 \$</b>
<b>BAIIALA (à l'exclusion des modifications du régime d'avantages du personnel) (12 derniers mois)</b>	<b>1 435 \$</b>	<b>1 433 \$</b>	<b>2 \$</b>
<b>Ratio dette nette ajustée-BAIIALA</b>	<b>3,1</b>	<b>3,0</b>	<b>0,1</b>

1) La dette nette ajustée est une mesure financière hors PCGR utilisée par Air Canada qui pourrait ne pas être comparable aux mesures présentées par d'autres sociétés ouvertes. La dette nette ajustée est un élément clé du capital géré par Air Canada et permet à la direction d'évaluer la dette nette de la Société. Air Canada inclut les contrats de location simple immobilisés, car c'est là un moyen courant dans le secteur d'attribuer une valeur aux obligations au titre de contrats de location simple. La pratique courante dans le secteur consiste à multiplier par 7,0 les frais annualisés de location d'appareils. Cette définition du contrat de location simple immobilisé est propre à Air Canada et pourrait ne pas être comparable à des mesures analogues présentées par d'autres sociétés ouvertes. Les loyers d'avions se sont élevés à 316 M\$ pour la période de 12 mois close le 31 mars 2014 et à 318 M\$ pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2013.

Au 31 mars 2014, la dette à long terme, y compris la partie courante, et les contrats de location-financement se chiffraient à 4 604 M\$, en hausse de 271 M\$ par rapport au 31 décembre 2013. En outre, Air Canada a pris livraison du cinquième et dernier appareil 777-300ER de Boeing qui a été financé au moyen du placement privé de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel mentionné à la rubrique 6.8 du rapport de gestion de 2013 d'Air Canada daté du 12 février 2014. L'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien, au 31 mars 2014 par rapport au 31 décembre 2013, sur la dette d'Air Canada libellée en devises (principalement en dollars américains), incidence qui s'est traduite par une augmentation de 155 M\$, a également joué un rôle dans l'augmentation de la dette à long terme et des contrats de location-financement.

Au 31 mars 2014, la dette nette ajustée s'établit à 4 426 M\$, en hausse de 75 M\$ par rapport au 31 décembre 2013, du fait principalement de l'augmentation des soldes de la dette à long terme et des contrats de location-financement, en partie contrebalancée par la hausse des soldes de trésorerie.

Au 31 mars 2014, le ratio dette nette ajustée-BAIHALA s'est établi à 3,1 alors qu'il était de 3,0 au 31 décembre 2013. Ce ratio permet à Air Canada de gérer le risque lié au levier financier en vue de maintenir ce ratio en deçà de 3,5.

Au 31 mars 2014, le coût moyen pondéré du capital (« CMPC ») d'Air Canada s'établissait à environ 8,8 %. Le CMPC est une mesure établie par la direction, qui correspond au coût du capital, estimé à 22 %, et au coût moyen des emprunts et des contrats de location-financement, estimé à 6 %.

#### **Financement non garanti**

En avril 2014, Air Canada a réalisé un placement privé de billets non garantis de premier rang à 7,75 % échéant en 2021 d'un capital de 400 M\$ US (les « billets »). Air Canada a tiré un produit net d'environ 432 M\$ de la vente des billets, produit qu'elle affectera aux besoins généraux de l'entreprise. Les billets ont été vendus au pair et sont assortis d'intérêts payables deux fois par année. Les billets constituent des obligations non garanties de premier rang d'Air Canada et sont garantis à titre d'obligations de premier rang sans nantissement par l'une des filiales d'Air Canada.

#### **6.4. Fonds de roulement**

Le tableau ci-après fournit un complément d'information sur les soldes de fonds de roulement d'Air Canada au 31 mars 2014 et au 31 décembre 2013.

(en millions de dollars canadiens)	31 mars 2014	31 décembre 2013	Variation (en \$)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	2 390 \$	2 208 \$	182 \$
Créances clients	756	589	167
Autres actifs courants	445	491	(46)
Dettes fournisseurs et charges à payer	(1 239)	(1 129)	(110)
Produits passages perçus d'avance	(2 124)	(1 687)	(437)
Partie courante de la dette à long terme et des contrats de location-financement	(413)	(374)	(39)
<b>Fonds de roulement, montant net</b>	<b>(185) \$</b>	<b>98 \$</b>	<b>(283) \$</b>

Le montant net du fonds de roulement négatif de 185 M\$ au 31 mars 2014 représente une détérioration de 283 M\$ par rapport au 31 décembre 2013. Cette régression s'explique en grande partie par l'incidence des dépenses d'investissement de 310 M\$ (ou 152 M\$, déduction faite du montant de financement prélevé à la livraison de l'appareil 777-300ER de Boeing durant le premier trimestre de 2014), les cotisations de 107 M\$ au titre de la capitalisation des régimes de retraite, outre l'effet des résultats d'exploitation au premier trimestre de 2014. L'accroissement des créances clients et des produits passages perçus d'avance s'explique par la croissance saisonnière de la demande à l'orée des deuxième et troisième trimestres pour Air Canada.

## 6.5. 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)	Premiers trimestres		
	2014	2013	Variation (en \$)
<b>Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation</b>	<b>344 \$</b>	<b>261 \$</b>	<b>83 \$</b>
Produits des emprunts	197	13	184
Réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement	(81)	(96)	15
<b>Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement</b>	<b>116</b>	<b>(83)</b>	<b>199</b>
Placements à court terme	(30)	17	(47)
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(310)	(114)	(196)
Produit de la vente d'actifs	2	4	(2)
Autres	3	10	(7)
<b>Flux de trésorerie nets liés aux activités d'investissement</b>	<b>(335)</b>	<b>(83)</b>	<b>(252)</b>
<b>Augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b>	<b>125</b>	<b>95</b>	<b>30</b>
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	750	754	(4)
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période</b>	<b>875 \$</b>	<b>849 \$</b>	<b>26 \$</b>

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

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres		
	2014	2013	Variation (en \$)
<b>Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation</b>	<b>344 \$</b>	<b>261 \$</b>	<b>83 \$</b>
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(310)	(114)	(196)
<b>Flux de trésorerie disponibles<sup>1)</sup></b>	<b>34 \$</b>	<b>147 \$</b>	<b>(113) \$</b>

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

### Flux de trésorerie disponibles

Les flux de trésorerie disponibles ont diminué de 113 M\$ au premier trimestre de 2014, en regard du premier trimestre de 2013. Alors que les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation se sont améliorés en glissement annuel, en parallèle avec la progression des flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation, les flux de trésorerie disponibles se sont ressentis de l'ajout du cinquième et dernier appareil 777-300ER de Boeing, livré en février 2014. Cet appareil a été financé au moyen du produit tiré du placement privé de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, lequel est décrit en détail à la rubrique 6.6 du rapport de gestion de 2013 d'Air Canada daté du 12 février 2014.

### Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement

Le produit tiré des emprunts s'est chiffré à 197 M\$ au premier trimestre de 2014. Air Canada a tiré un produit de 158 M\$, soit la tranche du produit tiré du placement privé de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel à la livraison en février 2014 du dernier des cinq appareils 777-300ER de Boeing. La réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement s'élevait à 81 M\$ au premier trimestre de 2014.

## 6.6. Dépenses d'investissement et contrats de financement connexes

### Appareils et financement connexe

Au 31 décembre 2013, Air Canada avait en cours des engagements auprès de Boeing visant l'acquisition de 37 appareils 787. Les six premiers appareils devraient être livrés en 2014 et les 31 autres, entre 2015 et 2019. Air Canada détient aussi des options d'achat visant 13 appareils 787 de Boeing (qui lui permettent d'acheter des appareils selon des prix et des modalités de livraison établis au préalable) ainsi que des droits d'achat visant 10 appareils 787 de Boeing (qui lui permettent d'acheter des appareils selon les prix courants à la date concernée). En outre, Air Canada détient des droits d'achat visant 13 appareils 777 de Boeing (qui lui permettent d'acheter des appareils selon des prix établis au préalable). En février 2014, Air Canada a pris livraison du dernier des cinq appareils 777-300ER de Boeing qu'elle a achetés. Ces appareils ont été financés au moyen du produit tiré du placement privé de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel décrit plus amplement à la rubrique 6.6 du rapport de gestion de 2013 d'Air Canada daté du 12 février 2014.

Au premier trimestre de 2014, Air Canada a conclu une entente avec Boeing visant l'achat d'appareils 737 MAX de Boeing. L'entente porte sur des commandes fermes de 33 appareils 737 MAX 8 et de 28 appareils 737 MAX 9, assorties du droit de substituer entre eux ces modèles ainsi que d'en remplacer par des appareils 737 MAX 7 de Boeing. L'entente prévoit aussi des options d'achat visant 18 appareils et certains droits d'achat visant 30 appareils supplémentaires. La livraison des deux premiers appareils est prévue pour 2017 et le calendrier de livraison des autres appareils s'échelonne entre 2018 et 2021, les parties se réservant le droit de reporter ou de devancer les livraisons.

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

Sous réserve de certaines conditions, Air Canada a des engagements de financement relativement à 31 des 37 appareils 787 de Boeing faisant l'objet de commandes fermes. Ces engagements comprennent les engagements finaux de l'Export-Import Bank of the United States (« EXIM »), conditionnels à la finalisation de la documentation et au respect d'autres conditions, relativement au financement de cinq appareils 787 de Boeing dont la livraison est prévue pour 2014, ainsi que des engagements de financement préliminaires d'EXIM relativement à deux appareils 787 de Boeing dont la livraison est prévue pour 2015.

Les modalités de financement pour les 24 engagements de financement restants des 31 relatifs aux appareils 787 de Boeing sont les suivantes. Dans le cas de 22 appareils 787, les modalités de financement visent 80 % du prix à la livraison. L'emprunt est remboursable par versements répartis de façon linéaire sur 12 ans. Dans le cas des deux autres appareils 787 de Boeing, l'engagement porte sur le financement, à hauteur de 90 %, des dépenses d'investissement. Son échéance est de 15 ans, et les modalités de remboursement sont assimilables à celles d'un emprunt hypothécaire avec versements égaux de capital et d'intérêts échelonnés jusqu'à l'échéance.

Par suite d'ententes finalisées au premier trimestre de 2014, certains engagements de financement relatifs aux appareils 787 de Boeing et(ou)aux appareils 737 MAX de Boeing seront réduits; les détails de ces réductions ne sont toutefois pas encore déterminés. Compte tenu de la réduction du financement, le total des engagements de financement relatifs à ces appareils sera d'au moins 4,8 G\$.

En vue d'améliorer les paramètres économiques associés au parc actuel d'appareils long-courrier 777 de Boeing de la compagnie aérienne et de fournir aux clients un produit homogène pour ses nouveaux 787 Dreamliners de Boeing, Air Canada prévoit reconfigurer en version haute densité 12 appareils 777-300ER et six appareils 777-200LR de Boeing. Il s'agit d'ajouter une classe Économique Privilège et de remettre à neuf la Classe affaires internationale pour qu'elle corresponde aux normes de l'appareil 787 de Boeing. Destinée à comprimer les coûts unitaires, cette reconfiguration vise à permettre à Air Canada d'être plus concurrentielle tout en offrant un produit harmonisé pour l'ensemble de son parc international de gros-porteurs 777 de Boeing. Le projet de reconfiguration devrait débuter à la fin de 2015 et être achevé au deuxième semestre de 2016. Les dépenses d'investissement liées à ce programme de reconfiguration sont incluses dans le tableau ci-après.

## Engagements d'immobilisations

Comme indiqué dans le tableau ci-après, le coût global estimatif des futurs appareils 787 et 737 MAX de Boeing en commande ferme et des autres immobilisations faisant l'objet d'un engagement était, au 31 mars 2014, d'environ 8 474 M\$.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2014	2015	2016	2017	2018	Par la suite	Total
Dépenses projetées et faisant l'objet d'un engagement	884 \$	985 \$	1 353 \$	1 704 \$	1 431 \$	2 177 \$	8 474 \$
Dépenses projetées, planifiées, mais ne faisant pas l'objet d'un engagement	12	249	211	248	286	non disponible	non disponible
Activités de maintenance immobilisées projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement <sup>1)</sup>	161	149	123	123	123	non disponible	non disponible
<b>Total des dépenses projetées<sup>2)</sup></b>	<b>1 057</b>	<b>1 383</b>	<b>1 687</b>	<b>2 075</b>	<b>1 840</b>	<b>non disponible</b>	<b>non disponible</b>

1) Le tableau ci-dessus rend compte de certaines activités de maintenance, immobilisées selon les IFRS. Les montants au titre des activités de maintenance immobilisées futures pour 2016 et par la suite ne sont pas encore déterminables; toutefois, ils sont estimés à 123 M\$ par année.

2) Les montants en dollars américains ont été convertis au cours du change de clôture en vigueur le 31 mars 2014, soit 1 \$ US pour 1,1055 \$ CA. Le coût global estimatif des appareils se base sur les prix de livraison, lesquels comprennent les augmentations estimatives ainsi que, le cas échéant, les intérêts pour report de livraison calculés sur le TIOL à 90 jours pour le dollar américain au 31 mars 2014.

## 6.7. Obligations de capitalisation des régimes de retraite

L'information sur les obligations de capitalisation des régimes de retraite est présentée à la rubrique 9.7, *Obligations de capitalisation des régimes de retraite*, du rapport de gestion de 2013 d'Air Canada daté du 12 février 2014.

## 6.8. Obligations contractuelles

Le tableau ci-après présente les obligations de paiement d'intérêts et de capital à l'égard de la dette à long terme et les contrats de location-financement d'Air Canada, au 31 mars 2014.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2014	2015	2016	2017	2018	Par la suite	Total
<u>Capital</u>							
Obligations liées à la dette à long terme	266 \$	375 \$	558 \$	452 \$	436 \$	2 263 \$	4 350 \$
Obligations liées aux contrats de location-financement	48	63	27	28	30	125	322
<b>Total des obligations liées au capital</b>	<b>314</b>	<b>438</b>	<b>585</b>	<b>480</b>	<b>466</b>	<b>2 388</b>	<b>4 671</b>
<u>Intérêts</u>							
Obligations liées à la dette à long terme	184	230	189	196	146	200	1 145
Obligations liées aux contrats de location-financement	23	24	19	17	14	37	134
<b>Total des obligations liées aux intérêts</b>	<b>207</b>	<b>254</b>	<b>208</b>	<b>213</b>	<b>160</b>	<b>237</b>	<b>1 279</b>
<b>Total des obligations de paiement liées à la dette à long terme et aux contrats de location-financement</b>	<b>521 \$</b>	<b>692 \$</b>	<b>793 \$</b>	<b>693 \$</b>	<b>626 \$</b>	<b>2 625 \$</b>	<b>5 950 \$</b>
<b>Obligations liées aux contrats de location simple</b>	<b>282 \$</b>	<b>323 \$</b>	<b>269 \$</b>	<b>239 \$</b>	<b>206 \$</b>	<b>442 \$</b>	<b>1 761 \$</b>
<b>Dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements</b>	<b>884 \$</b>	<b>985 \$</b>	<b>1 353 \$</b>	<b>1 704 \$</b>	<b>1 431 \$</b>	<b>2 117 \$</b>	<b>8 474 \$</b>
<b>Total des obligations contractuelles</b>	<b>1 687 \$</b>	<b>2 000 \$</b>	<b>2 414 \$</b>	<b>2 636 \$</b>	<b>2 264 \$</b>	<b>5 184 \$</b>	<b>16 185 \$</b>

- 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 autres passifs non courants en raison surtout de l'incertitude entourant le calendrier des flux de trésorerie et des éléments hors trésorerie.
- 2) Le tableau ci-dessus ne tient pas compte de l'engagement non annulable minimal futur aux termes du CAC de Jazz de 801 M\$ pour 2014, ni de l'engagement non annulable minimal futur aux termes de contrats d'achat de capacité avec d'autres transporteurs régionaux de 109 M\$ en 2014 ou encore de l'engagement annuel minimal visant l'achat de milles Aéroplan<sup>MD</sup> de la part d'Aéroplan de 218 M\$ pour 2014. Les engagements pour 2015 et par la suite ne sont pas encore arrêtés.

## 6.9. 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 :

	Nombre d'actions		
	30 avril 2014	31 mars 2014	31 décembre 2013
<b>Actions émises et en circulation</b>			
Actions à droit de vote variable de catégorie A	38 868 505	38 950 109	26 577 512
Actions à droit de vote de catégorie B	247 029 423	246 930 230	257 954 927
<b>Total des actions émises et en circulation</b>	<b>285 897 928</b>	<b>285 880 339</b>	<b>284 532 439</b>
<b>Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises</b>			
Actions détenues en fiducie dans le cadre des programmes de primes aux employés	-	-	1 337 377
Options sur actions	11 188 442	10 047 321	10 079 694
<b>Total des actions pouvant être émises</b>	<b>11 188 442</b>	<b>10 047 321</b>	<b>11 417 071</b>
<b>Total des actions en circulation et pouvant être émises</b>	<b>297 086 370</b>	<b>295 927 660</b>	<b>295 949 510</b>

### Résultat par action

Le tableau qui suit fait état des données relatives aux actions utilisées dans le calcul du résultat par action - de base et le résultat par action – dilué :

	Premiers trimestres	
	2014	2013
<b>Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – de base</b>	<b>285</b>	<b>274</b>
Effet dilutif	8	8
rajouter effet antidilutif	(8)	(8)
<b>Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – dilué</b>	<b>285</b>	<b>274</b>

## 7. RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	2012			2013				2014
	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1
<b>Produits d'exploitation</b>	<b>2 988 \$</b>	<b>3 326 \$</b>	<b>2 839 \$</b>	<b>2 952 \$</b>	<b>3 057 \$</b>	<b>3 479 \$</b>	<b>2 894 \$</b>	<b>3 065 \$</b>
Carburant avions	888	963	821	870	831	1 002	831	918
Coûts de propriété (LAA) <sup>1)2)</sup>	249	255	236	251	211	210	224	209
Autres charges d'exploitation <sup>3)</sup>	1 788	1 685	1 735	1 937	1 841	1 851	1 704	2 000
<b>Charges d'exploitation</b>	<b>2 925</b>	<b>2 903</b>	<b>2 792</b>	<b>3 058</b>	<b>2 883</b>	<b>3 063</b>	<b>2 759</b>	<b>3 127</b>
<b>Bénéfice (perte) d'exploitation</b>	<b>63</b>	<b>423</b>	<b>47</b>	<b>(106)</b>	<b>174</b>	<b>416</b>	<b>135</b>	<b>(62)</b>
<b>Total des produits (charges) autres que d'exploitation<sup>4)</sup></b>	<b>(223)</b>	<b>(64)</b>	<b>(107)</b>	<b>(154)</b>	<b>(197)</b>	<b>(125)</b>	<b>(141)</b>	<b>(279)</b>
Impôts sur le résultat	(1)	-	-	-	-	8	-	-
<b>Bénéfice net (perte nette)</b>	<b>(161) \$</b>	<b>359 \$</b>	<b>(60) \$</b>	<b>(260) \$</b>	<b>(23) \$</b>	<b>299 \$</b>	<b>(6) \$</b>	<b>(341) \$</b>
<b>Résultat dilué par action</b>	<b>(0,59) \$</b>	<b>1,28 \$</b>	<b>(0,22) \$</b>	<b>(0,95) \$</b>	<b>(0,09) \$</b>	<b>1,05 \$</b>	<b>(0,02) \$</b>	<b>(1,20) \$</b>
<b>BAIHALA à l'exclusion des modifications du régime d'avantages du personnel<sup>5) 6)</sup></b>	<b>312 \$</b>	<b>551 \$</b>	<b>283 \$</b>	<b>145 \$</b>	<b>385 \$</b>	<b>626 \$</b>	<b>277 \$</b>	<b>147 \$</b>
<b>BAIHALA<sup>5)</sup></b>	<b>312 \$</b>	<b>678 \$</b>	<b>283 \$</b>	<b>145 \$</b>	<b>385 \$</b>	<b>626 \$</b>	<b>359 \$</b>	<b>147 \$</b>
<b>Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée)<sup>6)</sup></b>	<b>(7) \$</b>	<b>229 \$</b>	<b>(5) \$</b>	<b>(143) \$</b>	<b>115 \$</b>	<b>365 \$</b>	<b>3 \$</b>	<b>(132) \$</b>
<b>Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) dilué par action<sup>6)</sup></b>	<b>(0,02) \$</b>	<b>0,82 \$</b>	<b>(0,02) \$</b>	<b>(0,52) \$</b>	<b>0,41 \$</b>	<b>1,29 \$</b>	<b>0,01 \$</b>	<b>(0,46) \$</b>

1) LAA s'entend de la combinaison de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeurs et des coûts de location d'appareils.

2) Au premier trimestre de 2013, Air Canada a comptabilisé une perte de valeur de 24 M\$ relativement à certains appareils A340-300 d'Airbus.

3) Au quatrième trimestre de 2013, Air Canada a inscrit une diminution des charges d'exploitation de 82 M\$ au titre des modifications apportées aux modalités liées à la retraite anticipée aux termes des régimes de retraite à prestations définies. Au troisième trimestre de 2012, Air Canada a inscrit une diminution des charges d'exploitation de 127 M\$ au titre des modifications apportées aux clauses de la convention collective conclue avec l'APAC relativement à l'âge du départ à la retraite.

4) Au troisième trimestre de 2013, Air Canada a inscrit une charge d'intérêts de 95 M\$ relativement au rachat de ses billets garantis de premier rang devant échoir en 2015 et en 2016.

5) Le BAIHALA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et la location d'appareils) n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

6) Le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) et le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) par action – dilué ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

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

	2012			2013				2014
	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1
Passagers-milles payants (en millions)	13 868	16 258	12 574	13 087	14 093	16 726	12 882	13 466
Sièges-milles offerts (en millions)	16 606	18 835	15 484	16 164	16 972	19 404	16 033	16 774
Coefficient d'occupation (en %)	83,5	86,3	81,2	81,0	83,0	86,2	80,3	80,3
PPSMO (en cents)	15,9	15,9	16,0	15,4	16,0	16,2	15,7	15,3
CESMO (à l'exclusion des modifications du régime d'avantages du personnel) (en cents) <sup>1)</sup>	17,6	16,1	18,0	18,9	17,0	15,8	17,7	18,6
CESMO ajustées (en cents) <sup>2)</sup>	11,9	10,7	12,4	12,5	11,7	10,4	12,1	12,2
Coût économique du litre de carburant (en cents) <sup>3)</sup>	90,8	87,7	88,1	92,4	85,7	89,6	88,4	94,7

- 1) Au quatrième trimestre de 2013, Air Canada a inscrit une diminution des charges d'exploitation de 82 M\$ au titre des modifications apportées aux modalités liées à la retraite anticipée aux termes des régimes de retraite à prestations définies. Au troisième trimestre de 2012, Air Canada a inscrit une diminution des charges d'exploitation de 127 M\$ au titre des modifications apportées aux clauses de la convention collective conclue avec l'APAC relativement à l'âge du départ à la retraite.
- 2) Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 15, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- 3) Compte tenu des frais de transport. Le coût économique du litre de carburant n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 4, Résultats des activités, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

## 8. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE

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

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

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres	
	2014	2013
Dérivés liés au carburant	(2) \$	(11) \$
Contrats à terme sur actions	(14)	9
Swaps de taux d'intérêt	1	-
<b>Perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur</b>	<b>(15) \$</b>	<b>(2) \$</b>

### 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 carburateur. Afin d'atténuer sa vulnérabilité aux prix du carburateur 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.

Au premier trimestre de 2014 :

- Air Canada a inscrit une perte de 2 M\$ au poste « Perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur » dans son compte consolidé de résultat au titre de dérivés liés au carburant (perte de 11 M\$ au premier trimestre de 2013).
- Air Canada a acheté des contrats d'options d'achat de pétrole brut et de raffinés et des écarts sur options d'achat visant une partie de l'exposition au risque lié au prix du carburant pour 2014 à l'égard desquels la prime au comptant s'élève à 10 M\$.
- Des contrats de dérivés liés au carburant ont été réglés en trésorerie à une juste valeur de 7 M\$, avec position favorable à Air Canada.

Au 31 mars 2014, environ 27 % des achats prévus de carburateur d'Air Canada pour le reste de 2014 sont couverts à un prix plafond moyen équivalent du West Texas Intermediate (« WTI ») de 103 \$ US le baril. Les contrats d'Air Canada destinés à couvrir les achats prévus de carburateur pour l'exercice 2014 comprennent des options d'achat assorties de volumes notionnels de 5 562 000 barils. La juste valeur du portefeuille de dérivés liés au carburant au 31 mars 2014 s'établissait à 21 M\$, avec position favorable à Air Canada (20 M\$, avec position favorable à Air Canada au 31 décembre 2013) et elle est comptabilisée dans les charges payées d'avance et autres actifs courants à l'état consolidé de la situation financière d'Air Canada.

### Risque de change

Afin de gérer l'exposition au dollar américain et à d'autres devises, Air Canada détient des réserves de trésorerie en dollars américains et conclut des contrats de dérivés de change. Ces dérivés et cette réserve de trésorerie en dollars américains servent à atténuer l'exposition visant les flux de trésorerie en raison de variations de change défavorables. Le profit tiré de ces activités de couverture est inscrit à titre de profit ou de perte de change dans les charges autres que d'exploitation au compte consolidé de résultat d'Air Canada (et non dans le résultat d'exploitation).

Au 31 mars 2014, Air Canada avait en cours des contrats d'options sur devises et des contrats de swaps, dont le règlement est prévu en 2014 et 2015, visant l'achat à l'échéance de 3 094 M\$ US à un taux moyen pondéré à l'échéance de 1,0551 \$ 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 et de ses livres sterling excédentaires contre des dollars américains. L'augmentation des dérivés de change en cours au 31 mars 2014 rend compte de l'important programme de dépenses d'investissement mis en place pour 2014 et d'une augmentation de la couverture ciblée, qui passe de 50 % à 60 % de l'exposition nette au dollar américain sur une période de 15 mois consécutifs. Au 31 mars 2014, compte tenu du notionnel des dérivés de change en

cours à cette date, environ 75 % des sorties nettes de trésorerie en dollars américains étaient couvertes pour le reste de 2014 et environ 53 % le sont pour 2015.

Le taux de change moyen pondéré du portefeuille de dérivés est favorable par rapport au taux de change de clôture au 31 mars 2014. Par ailleurs, les structures de couverture mises en place comportent diverses modalités d'évaluation du prix des options, par exemple des multiplicateurs et des barrières, et compte tenu de la volatilité hypothétique utilisée dans le calcul de la juste valeur, la juste valeur de ces contrats sur devises au 31 mars 2014 était de 14 M\$, avec position favorable aux contreparties (13 M\$, avec position favorable à la Société, au 31 décembre 2013). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couverture aux fins comptables et sont comptabilisés à la juste valeur. Au premier trimestre de 2014, une perte latente de 4 M\$ a été constatée dans le poste « Profit (perte) de change » relativement à ces dérivés au compte consolidé de résultat d'Air Canada (profit de 23 M\$ en 2013). Au premier trimestre de 2014, les contrats de dérivés de change réglés en trésorerie avaient une juste valeur nette de 23 M\$, avec position favorable à Air Canada (juste valeur de 12 M\$, avec position favorable à Air Canada en 2013).

Air Canada constitue également des réserves de trésorerie en dollars américains pouvant servir de couverture économique des fluctuations du dollar américain. Au 31 mars 2014, les soldes de trésorerie et de placements à court terme en dollars américains s'établissaient à 803 M\$ (726 M\$ US) (791 M\$ (743 M\$ US) au 31 décembre 2013). Au cours du premier trimestre de 2014, un profit latent de 29 M\$ (profit latent de 12 M\$ en 2013) a été comptabilisé au poste « Profit (perte) de change » du compte consolidé de résultat d'Air Canada pour tenir compte de la variation de la valeur de marché équivalente en dollars canadiens des soldes de trésorerie et de placements à court terme en dollars américains qui sont détenus.

## **9. ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES**

L'information sur les estimations comptables critiques d'Air Canada est présentée à la rubrique 13, *Estimations comptables critiques*, du rapport de gestion de 2013 d'Air Canada daté du 12 février 2014. Les estimations comptables critiques d'Air Canada n'ont fait l'objet d'aucune modification significative depuis lors.

## **10. MÉTHODES COMPTABLES**

Les méthodes comptables d'Air Canada sont telles que présentées dans les états financiers consolidés audités et notes complémentaires pour 2013. Les méthodes comptables d'Air Canada n'ont fait l'objet d'aucune modification significative depuis lors.

## **11. ARRANGEMENTS HORS BILAN**

L'information sur les arrangements hors bilan d'Air Canada est présentée à la rubrique 15, *Arrangements hors bilan*, du rapport de gestion de 2013 d'Air Canada daté du 12 février 2014. Les arrangements hors bilan n'ont fait l'objet d'aucune modification significative depuis lors.

## **12. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES**

Au 31 mars 2014, 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 de la haute direction clés dans le cadre normal de leurs contrats de travail ou conventions d'administrateur.

## **13. FACTEURS DE RISQUE**

Pour obtenir une description détaillée des facteurs de risque visant Air Canada, il y a lieu de se reporter à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2013 d'Air Canada daté du 12 février 2014. Air Canada n'a connaissance d'aucune modification significative visant les facteurs de risque la concernant par rapport à l'information présentée à cette date.

## 14. CONTRÔLES ET PROCÉDURES

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

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

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

Dans les documents déposés par la Société pour l'exercice 2013, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société ont attesté, conformément au *Règlement 52-109*, de l'adéquation de l'information financière communiquée, de la conception et de l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information financière de la Société, et de la conception et de l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

Dans les documents déposés par la Société pour le premier trimestre de 2014, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société ont attesté, conformément au *Règlement 52-109*, de l'adéquation de l'information financière communiquée, de la conception des contrôles et procédures de communication de l'information financière de la Société et de la conception des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

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

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

Au cours du trimestre clos le 31 mars 2014, 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.

## 15. MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR

### BAIHALA

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

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

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres		
	2014	2013	Variation (en \$)
Bénéfice (perte) d'exploitation selon les PCGR	(62) \$	(106) \$	44 \$
<b>Rajouter :</b>			
Locations avions	79	81	(2)
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	130	170	(40)
<b>BAIHALA</b>	<b>147 \$</b>	<b>145 \$</b>	<b>2 \$</b>

### CESMO ajustées

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

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

La charge de carburant 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 carburateur et le taux de change entre le dollar canadien et le dollar américain. Qui plus est, Air Canada engage des coûts relativement à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada que certaines compagnies aériennes qui n'exercent pas d'activités de voyagiste comparables n'engagent pas. En outre, ces coûts ne génèrent pas de SMO. Par conséquent, le fait d'exclure ces coûts des charges d'exploitation permet d'établir une comparaison plus pertinente d'une période à l'autre lorsque ces coûts peuvent varier.

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

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Premiers trimestres		
	2014	2013	Variation (en \$)
<b>Charges d'exploitation selon les PCGR</b>	<b>3 127 \$</b>	<b>3 058 \$</b>	<b>69 \$</b>
<b>Compte tenu des éléments suivants :</b>			
Carburant avions	(918)	(870)	(48)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada	(170)	(150)	(20)
Perte de valeur <sup>1)</sup>	-	(24)	24
<b>Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus</b>	<b>2 039 \$</b>	<b>2 014 \$</b>	<b>25 \$</b>
<b>SMO (en millions)</b>	<b>16 774</b>	<b>16 164</b>	<b>3,8 %</b>
<b>CESMO ajustées (en cents)</b>	<b>12,2 ¢</b>	<b>12,5 ¢</b>	<b>(2,5) %</b>

1) Au premier trimestre de 2013, Air Canada a comptabilisé une perte de valeur de 24 M\$, qui avait trait à certains appareils A340-300 d'Airbus.

#### Perte nette ajustée et perte nette ajustée par action – diluée

Air Canada se sert de la « perte nette ajustée » et de la « perte nette ajustée par action – diluée » pour mesurer le rendement de ses activités sans égard aux effets du change, du produit (coût) financier net du passif au titre des avantages du personnel, des ajustements à la valeur du marché à l'égard des instruments dérivés et autres instruments financiers comptabilisés à la juste valeur et des éléments exceptionnels. Ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers, n'ont pas de sens normalisé et elles peuvent ne pas être comparables à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Premiers trimestres		
	2014	2013	Variation (en \$)
<b>Perte nette de la période attribuable aux actionnaires</b>	<b>(342) \$</b>	<b>(261) \$</b>	<b>(81) \$</b>
<b>Compte tenu des éléments suivants :</b>			
Perte de valeur <sup>1)</sup>	-	24	(24)
(Profit) perte de change	161	40	121
Coût (produit) financier net au titre des avantages du personnel	34	52	(18)
Perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	15	2	13
<b>Perte nette ajustée</b>	<b>(132) \$</b>	<b>(143) \$</b>	<b>11 \$</b>
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé dans le calcul du résultat dilué par action (en millions)	285	274	11
<b>Perte nette ajustée par action – diluée</b>	<b>(0,46) \$</b>	<b>(0,52) \$</b>	<b>0,06 \$</b>

1) Au premier trimestre de 2013, Air Canada a comptabilisé une perte de valeur de 24 M\$, qui avait trait à certains appareils A340-300 d'Airbus.

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 :

	Premiers trimestres	
	2014	2013
<b>Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – de base</b>	<b>285</b>	<b>274</b>
Effet dilutif	8	8
rajouter effet antidilutif	(8)	(8)
<b>Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – dilué</b>	<b>285</b>	<b>274</b>

## Rendement du capital investi

Air Canada se sert du rendement du capital investi pour évaluer la rentabilité du capital qu'elle utilise. Le rendement se fonde sur le bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) (voir la définition plus haut), à l'exclusion des charges d'intérêts et des intérêts implicites aux termes des contrats de location simple. Le capital investi comprend la moyenne de la dette à long terme, la moyenne des obligations au titre des contrats de location-financement, la valeur des contrats de location simple immobilisés (calculée en multipliant par sept les coûts de location avions annualisés) et la capitalisation boursière moyenne d'Air Canada selon le nombre d'actions en circulation. Cette mesure n'est pas conforme aux PCGR pour la présentation d'états financiers, n'a pas de sens normalisé et elle peut ne pas être comparable à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	31 mars 2014	31 mars 2013	Variation (en \$)
<b>Bénéfice net (perte nette) pour la période attribuable aux actionnaires d'Air Canada (12 derniers mois)</b>	<b>(75) \$</b>	<b>(126) \$</b>	<b>51 \$</b>
Retrancher :			
Modifications du régime d'avantages du personnel <sup>1)</sup>	(82)	(127)	45
Perte de valeur <sup>2)</sup>	7	24	(17)
(Profit) perte de change	241	21	220
Charge d'intérêts <sup>3)</sup>	95	-	95
Coût financier net au titre des avantages du personnel	190	267	(77)
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(24)	15	(39)
<b>Bénéfice net ajusté (12 derniers mois)</b>	<b>352 \$</b>	<b>74 \$</b>	<b>278 \$</b>
Compte tenu des éléments suivants :			
Charges d'intérêts <sup>4)</sup>	306	297	9
Intérêts implicites sur les contrats de location simple <sup>5)</sup>	155	161	(6)
<b>Bénéfice net ajusté avant les intérêts (12 derniers mois)</b>	<b>813 \$</b>	<b>532 \$</b>	<b>281 \$</b>
Capital investi :			
Moyenne de la dette à long terme et des contrats de location-financement <sup>6)</sup>	4 172	3 907	265
Capitalisation boursière moyenne	1 234	439	795
Contrats de location simple immobilisés <sup>7)</sup>	2 212	2 303	(91)
<b>Capital investi</b>	<b>7 618 \$</b>	<b>6 649 \$</b>	<b>969</b>
<b>Rendement du capital investi (en %)</b>	<b>10,7 %</b>	<b>8,0 %</b>	<b>2,7 pts</b>

1) Au quatrième trimestre de 2013, Air Canada a inscrit une diminution des charges d'exploitation de 82 M\$ au titre des modifications apportées aux dispositions relatives à la retraite anticipée des régimes de retraite à prestations définies d'Air Canada. Au troisième trimestre de 2012, Air Canada a inscrit une diminution des charges d'exploitation de 127 M\$ au titre des modifications apportées aux clauses de la convention collective conclue avec l'APAC relativement à l'âge du départ à la retraite.

2) Au premier trimestre de 2013, Air Canada a comptabilisé une perte de valeur de 24 M\$, qui avait trait à certains appareils A340-300 d'Airbus.

3) Au troisième trimestre de 2013, Air Canada a inscrit une charge d'intérêts de 95 M\$ relativement au rachat de ses billets garantis de premier rang devant échoir en 2015 et en 2016.

4) La charge d'intérêts ne tient pas compte d'une charge d'intérêts non récurrente à l'égard du rachat des billets garantis prioritaires comptabilisée en 2013 comme il est décrit à la note 3) ci-dessus.

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) La moyenne de la dette à long terme et la moyenne des obligations au titre des contrats de location-financement comprennent la partie courante et la partie non courante.

7) Les contrats de location simple immobilisés sont calculés en multipliant par 7 les coûts de location avions des 12 derniers mois. Pour la période de 12 mois close le 31 mars 2014, les coûts de location avions totalisaient 316 M\$ (329 M\$ pour la période de 12 mois close le 31 mars 2013).

## 16. GLOSSAIRE

**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.

**BAIILA** – Bénéfice avant les intérêts, les impôts, la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et la location d'appareils. Cette unité de mesure financière n'est pas reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 15, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

**Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée)** – Bénéfice net (perte nette) consolidé d'Air Canada attribuable aux actionnaires d'Air Canada ajusté en vue d'en exclure l'incidence (dans la mesure où ces éléments sont compris dans le bénéfice (perte) net consolidé) des profits ou pertes de change, du produit (coût) financier net au titre des avantages du personnel, des ajustements à la valeur du marché à l'égard des instruments dérivés et autres instruments financiers comptabilisés à la juste valeur et des éléments exceptionnels. Se reporter à la rubrique 15, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

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

**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, aux coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et les éléments exceptionnels. Se reporter à la rubrique 15, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

**Coût moyen pondéré du capital (CMPC)** – Mesure du coût du capital qu'établit la direction en pondérant de façon proportionnelle chaque catégorie de capital et qui correspond au coût du capital, estimé à 20 %, et au coût moyen des emprunts et des contrats de location-financement, estimé à 6 %.

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

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

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

**Produits passages et fret transatlantiques** – Produits tirés de vols transatlantiques dont les points d'origine et de destination se trouvent surtout en Europe.

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

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

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

**Rendement du capital investi** – Mesure de la rentabilité du capital qu'utilise une société pour générer des rendements. Se reporter à la rubrique 15, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

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

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

**Tonne-mille effective (TME)** – Produit mathématique correspondant au tonnage multiplié par la distance de transport.

**Tonne-mille payante (TMP)** – Produit mathématique correspondant au poids (en tonnes) de la cargaison transportée multiplié par la distance de transport exprimée en milles.