




Rapport annuel 2016

 **AIR CANADA**

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

# 01 Points saillants

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2016	2015	Variation (\$)	2016	2015	Variation (\$)
<b>Mesures de performance financière</b>						
Produits d'exploitation	3 425	3 182	243	14 677	13 868	809
Bénéfice d'exploitation	18	158	(140)	1 345	1 496	(151)
Charges autres que d'exploitation	(196)	(274)	78	(468)	(1 188)	720
Bénéfice net (perte nette)	(179)	(116)	(63)	876	308	568
Bénéfice net ajusté <sup>1)</sup>	38	116	(78)	1 147	1 222	(75)
Marge d'exploitation (en %)	0,5 %	5,0 %	(4,5) pt	9,2 %	10,8 %	(1,6) pt
BAILALA (compte non tenu des éléments particuliers) <sup>1)</sup>	455	456	(1)	2 768	2 542	226
Marge BAILALA (compte non tenu des éléments particuliers) (en %) <sup>1)</sup>	13,3 %	14,3 %	(1,0) pt	18,9 %	18,3 %	0,6 pt
Liquidités non soumises à restrictions <sup>2)</sup>	3 388	2 968	420	3 388	2 968	420
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	351	251	100	2 421	2 025	396
Flux de trésorerie disponibles <sup>1)</sup>	121	(363)	484	(149)	210	(359)
Dettes nettes ajustées <sup>1)</sup>	7 090	6 291	799	7 090	6 291	799
Rendement du capital investi (en %) <sup>1)</sup>	14,7 %	18,3 %	(3,6) pt	14,7 %	18,3 %	(3,6) pt
Ratio de levier financier <sup>1)</sup>	2,6	2,5	0,1	2,6	2,5	0,1
Résultat par action – dilué	(0,66) \$	(0,41) \$	(0,25) \$	3,10 \$	1,03 \$	2,07 \$
Résultat ajusté par action – dilué <sup>1)</sup>	0,14 \$	0,40 \$	(0,26) \$	4,06 \$	4,18 \$	(0,12) \$
<b>Statistiques d'exploitation<sup>3)</sup></b>						
			Variation (%)			Variation (%)
Passagers-milles payants (en millions) (« PMP »)	17 643	15 301	15,3	76 481	67 545	13,2
Sièges-milles offerts (en millions) (« SMO »)	22 091	18 869	17,1	92 726	80 871	14,7
Coefficient d'occupation (en %)	79,9 %	81,1 %	(1,2) pt	82,5 %	83,5 %	(1,0) pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	16,9	18,2	(7,2)	16,8	18,0	(6,6)
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	13,5	14,7	(8,6)	13,9	15,1	(7,7)
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	15,5	16,9	(8,1)	15,8	17,1	(7,7)
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	15,4	16,0	(3,8)	14,4	15,3	(6,0)
CESMO ajustées (en cents) <sup>1)</sup>	11,4	12,2	(6,1)	10,9	11,3	(2,9)
Effectif moyen (en milliers d'ETP) <sup>4)</sup>	26,2	25,1	4,4	26,1	24,9	4,9
Avions en service à la clôture de la période	381	370	3,0	381	370	3,0
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)	9,5	9,4	1,4	10,2	10,0	1,6
Sièges répartis (en milliers)	13 873	12 623	9,9	57 135	52 359	9,1
Fréquences des appareils (en milliers)	137	136	0,3	566	567	(0,3)
Longueur d'étape moyenne (en milles) <sup>5)</sup>	1 592	1 495	6,5	1 623	1 545	5,1
Coût économique du litre de carburant (en cents)	59,4	58,6	1,4	53,9	63,0	(14,5)
Consommation de carburant (en millions de litres)	1 160	1 035	12,1	4 837	4 478	8,0
Produits – passagers payants (en milliers) <sup>6)</sup>	10 719	9 686	10,7	44 849	41 126	9,1

1) Le bénéfice net ajusté, le BAILALA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et la location d'appareils) (compte non tenu des éléments particuliers), la marge BAILALA (compte non tenu des éléments particuliers), le ratio de levier financier, les flux de trésorerie disponibles, le rendement du capital investi et les CESMO ajustées ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR et la dette nette ajustée est une mesure complémentaire aux PCGR. Se reporter aux rubriques 9 et 19 du rapport de gestion d'Air Canada pour la description des mesures financières hors PCGR et mesures complémentaires aux PCGR d'Air Canada. Les éléments particuliers mentionnés dans le tableau ci-dessus sont exclus de tous les calculs du BAILALA présentés par Air Canada. Se reporter aux rubriques 6 et 7 du rapport de gestion d'Air Canada pour de plus amples renseignements sur les éléments particuliers.

2) Les liquidités non soumises à restrictions s'entendent de la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court terme et des fonds disponibles aux termes des facilités de crédit renouvelables d'Air Canada. Au 31 décembre 2016, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 2 979 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 409 M\$. Au 31 décembre 2015, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 2 672 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 296 M\$.

3) À l'exception de l'effectif moyen en ETP, les statistiques d'exploitation dans ce tableau tiennent compte des transporteurs tiers (comme Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz »), Sky Regional Airlines Inc. (« Sky Regional »), Air Georgian Limited (« Air Georgian ») et Exploits Valley Air Services Ltd. (« EVAS »)) exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.

4) Rend compte des équivalents temps plein (« ETP ») à Air Canada, à l'exclusion des ETP chez des transporteurs tiers (comme Jazz, Sky Regional, Air Georgian et EVAS) exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.

5) La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles divisé par le total de sièges répartis.

6) Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol (non en fonction de l'itinéraire ou du segment de trajet), conformément à la définition établie par l'IATA.



# Table des matières

Message du président et chef de la direction

4

## Rapport de gestion

1. Points saillants	2
2. Introduction et principales hypothèses	8
3. À propos d'Air Canada	9
4. Stratégie	10
5. Aperçu général	18
6. Résultats des activités – Comparaison des exercices 2016 et 2015	21
7. Résultats des activités – Comparaison des quatrièmes trimestres de 2016 et de 2015	29
8. Parc aérien	38
9. Gestion financière et gestion du capital	40
9.1 Liquidité	40
9.2 Situation financière	41
9.3 Dette nette ajustée	42
9.4 Fonds de roulement	43
9.5 Flux de trésorerie consolidés	43
9.6 Dépenses d'investissement et contrats de financement connexes	44
9.7 Obligations de capitalisation des régimes de retraite	45
9.8 Obligations contractuelles	46
9.9 Capital social	47
10. Résultats financiers trimestriels	48
11. Principales informations annuelles	50
12. Instruments financiers et gestion du risque	50
13. Jugements et estimations comptables critiques	52
14. Méthodes comptables	55
15. Arrangements hors bilan	56
16. Transactions entre parties liées	56
17. Facteurs de risque	56
18. Contrôles et procédures	69
19. Mesures financières hors PCGR	70
20. Glossaire	73

## États financiers consolidés et notes complémentaires

États financiers consolidés et notes complémentaires	75
Responsabilité de la direction à l'égard de l'information financière	76
Rapport de l'auditeur indépendant	77
État consolidé de la situation financière	78
Compte consolidé de résultat	79
État consolidé du résultat global	80
État consolidé des variations des capitaux propres	80
Tableau consolidé des flux de trésorerie	81
1. Informations générales	82
2. Base d'établissement et principales méthodes comptables	82
3. Estimations et jugements comptables critiques	91
4. Immobilisations corporelles	93
5. Immobilisations incorporelles	94
6. Goodwill	95
7. Dette à long terme et contrats de location-financement	96
8. Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	98
9. Provisions pour autres passifs	106
10. Impôts sur le résultat	107
11. Capital social	108
12. Rémunération fondée sur des actions	110
13. Résultat par action	112
14. Engagements	113
15. Instruments financiers et gestion du risque	114
16. Éventualités, garanties et indemnités	121
17. Informations concernant le capital	123
18. Informations d'ordre géographique	124
19. Charges liées aux transporteurs régionaux	124
20. Éléments particuliers	125
21. Cession-bail	125
22. Transactions entre parties liées	125

Dirigeants 126

Conseil d'administration 127





## Message du président et chef de la direction

Les résultats exceptionnels obtenus en 2016 s'inscrivent dans le cadre de la transformation d'Air Canada en société aérienne bien positionnée en vue d'une rentabilité durable à long terme. Nous avons dégagé des résultats sans précédent en ce qui concerne plusieurs mesures clés, notamment les produits passages et les produits d'exploitation, le BAIIALA, les liquidités et les passagers transportés. En outre, le cours de notre action a obtenu un rendement supérieur à celui des principaux indices boursiers et des titres des compagnies aériennes nord-américaines comparables.

Le BAIIALA s'est établi à 2,8 G\$ en 2016, chiffre sans précédent, en hausse par rapport au BAIIALA record de 2,5 G\$ publié pour l'exercice précédent. En 2016, Air Canada a inscrit un bénéfice d'exploitation de 1,3 G\$, un bénéfice net de 876 M\$ et un bénéfice net ajusté de 1,1 G\$, soit un bénéfice net ajusté dilué de 4,06 \$ par action.

Ces résultats, dégagés malgré un contexte géopolitique difficile, l'intensification de la concurrence et la hausse des cours du carburant vers la fin de 2016, montrent notre capacité de respecter notre engagement envers les actionnaires. Nous avons atteint les principaux objectifs financiers pour 2016 exposés lors de la Journée des Investisseurs de 2015, notamment une marge BAIIALA annuelle de 15 % à 18 % (le chiffre réel obtenu est 18,9 %) et un rendement du capital investi de 13 % à 16 % (le chiffre réel obtenu est 14,7 %).

Lorsque nous avons publié nos résultats de 2016, nous avons également annoncé que nous étions toujours dans la bonne voie pour réduire les CESMO de 21 %, compte non tenu de l'incidence du change et des prix du carburant, d'ici la fin de 2018 en regard de 2012, et pour atteindre notre cible de 2,2 au chapitre du ratio de levier financier d'ici 2018 (le ratio s'établissait à 2,6 à la clôture de l'exercice).

Notre performance en matière de chiffre d'affaires a été particulièrement solide. Les produits ont totalisé 14,7 G\$, un record qui constitue une hausse de 6 %, ou de 809 M\$, en regard de 2015, la croissance de notre chiffre d'affaires étant sensiblement supérieure à celle des compagnies aériennes nord-américaines comparables. Le rendement unitaire a fléchi de 6,6 %, une tranche de 2,8 points de pourcentage de la baisse découle de l'accroissement de 5,1 % de la longueur d'étape moyenne, ce qui cadre avec notre plan stratégique et l'expansion de notre réseau long-courrier à l'échelle internationale. Il s'agit de la septième année d'affilée pour laquelle le total des produits affiche une croissance. Nos produits des activités ordinaires présentent désormais une hausse de plus de 50 % par rapport à 2009. Facteur tout aussi crucial, les produits passages réseau et le trafic ont augmenté sur l'ensemble de nos marchés, preuve du dynamisme de nos activités d'exploitation à l'échelle mondiale.

Les coûts unitaires d'Air Canada, soit les charges d'exploitation par siège-mille offert (CESMO) ont reculé de 6,0 % en 2016. Les CESMO ajustées, qui ne tiennent pas compte de la charge de carburant, des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada ni des éléments particuliers, ont diminué de 2,9 % par rapport à 2015. L'amélioration de nos CESMO ajustées a surpassé celle des compagnies aériennes nord-américaines comparables. Dans l'ensemble, le total des charges d'exploitation s'est établi à 13,3 G\$, en hausse de 960 M\$ ou de 8 % du fait du relèvement de la capacité de 14,7 %.

À la clôture de l'exercice, les liquidités non soumises à restrictions s'élevaient à 3,4 G\$. Notre dette nette ajustée se chiffrait à 7,1 G\$ à la clôture de l'exercice, en hausse de 799 M\$. Toutefois, le ratio de levier financier de la Société n'a essentiellement pas varié d'un exercice à l'autre, malgré l'investissement de près de 3 G\$ en immobilisations au cours de l'exercice, qui avait trait principalement au renouvellement du parc aérien en cours. En 2016, Air Canada a réalisé une opération de refinancement de 1,25 G\$ qui, entre autres avantages, devrait engendrer des économies d'environ 60 M\$ au titre des charges d'intérêts annualisées. Nous avons pu également libérer quelque 650 M\$ à l'égard des biens donnés en garantie, d'après les calculs effectués à la clôture.

Nous avons transporté près de 45 millions de passagers, chiffre record, et maintenu un coefficient d'occupation moyen de 82,5 %. Il s'agit d'une augmentation de presque 4 millions de passagers par rapport à l'exercice précédent et d'une hausse de 43 % en regard de 2009, année où nous avons entamé notre initiative de transformation. La qualité de notre service a été reconnue par plusieurs récompenses décernées au sein de l'industrie. Air Canada a notamment été nommée meilleur transporteur aérien international en Amérique du Nord par les lecteurs du réputé magazine américain *Business Traveler*. Selon Brand Finance, firme britannique d'évaluation de marques, la marque d'Air Canada était celle affichant la croissance la plus rapide parmi les marques canadiennes ayant le plus de valeur. En outre, Air Canada est toujours le seul transporteur aérien exploitant un réseau international en Amérique du Nord auquel Skytrax confère quatre étoiles.

La transformation fructueuse de notre entreprise est le fruit d'efforts considérables et d'une stratégie concertée axée sur nos quatre priorités essentielles. Nous savons que pour assurer notre croissance efficace, rester concurrentiels et demeurer rentables, nous devons poursuivre notre transformation conformément à ces quatre priorités essentielles, tout en faisant preuve de flexibilité.

La pierre d'assise en matière de priorité financière est l'accroissement du chiffre d'affaires conjugué à la maîtrise des coûts, car ces deux vecteurs assurent la stabilité qui permet de réaliser les autres priorités. Air Canada demeure focalisée sur le maintien et l'amplification des marges par le truchement de la compression des coûts unitaires, tout en continuant d'accroître et de rehausser qualitativement le chiffre d'affaires. Ainsi, en 2016, notre marge BAIIALA s'est établie à 18,9 %, soit une hausse de 0,6 point de pourcentage,

et a donc dépassé notre cible de 2016, qui consiste en une fourchette de l'ordre de 15 % à 18 %.

Notre programme de renouvellement du parc aérien est une composante cruciale de cette priorité. En 2016 et au début de 2017, la Société a pris livraison de douze appareils 787 Dreamliner de Boeing, pour un total de 24. Ces avions sont beaucoup plus efficaces que les appareils 767-300 de Boeing qu'ils remplacent, en particulier en matière de carburant et de maintenance. Six autres appareils 787 feront leur entrée dans le parc aérien en 2017, lequel en comptera 37 au total d'ici les deux prochaines années. Au cours de 2017, le premier des 61 appareils 737 MAX de Boeing sera livré.

Toujours en 2016, Air Canada a pris une autre mesure visant le renouvellement de son parc aérien, puisqu'elle a finalisé une entente pour une commande ferme de 45 appareils C Series de Bombardier.

La fiabilité accrue des nouveaux appareils a permis de surcroît à Air Canada d'utiliser son parc aérien avec davantage d'efficacité, puisqu'elle les exploite en moyenne 10,2 heures par jour, soit un gain en efficacité de plus de 10 % en regard de 2009.

Outre les nouveaux appareils, nous avons également modifié le parc actuel afin de donner aux avions une configuration plus concurrentielle. En 2016, nous avons intégré deux nouveaux appareils 777 de Boeing à densité accrue. De plus, nous avons instauré une nouvelle classe Économique Privilège dans l'ensemble de notre flotte principale de gros-porteurs. Air Canada est la première société aérienne en Amérique du Nord à installer cette cabine séparée sur mesure qui cible ce segment distinct de voyageurs désireux de vivre une expérience améliorée.

Ces initiatives sont appuyées par plusieurs produits et services destinés à générer d'autres produits, notamment la connexion Wi-Fi à bord, qui est désormais présente dans l'ensemble de la flotte principale d'appareils monocouloirs. Un autre programme lancé récemment donne aux clients la possibilité d'obtenir un surclassement de dernière minute en faisant une offre en ligne et contribue ainsi à maximiser les produits tirés de la cabine à haut rapport. Nous sommes par ailleurs en train d'étudier d'autres projets de marchandisage à bord visant à stimuler les produits accessoires.

L'agrandissement et le renouvellement de la flotte de gros-porteurs sont cruciaux pour notre deuxième priorité, soit l'expansion internationale. En 2016, Air Canada et Air Canada Rouge ont lancé 15 nouvelles lignes internationales, notamment le premier service régulier vers l'Afrique. Une proportion de 90 % de la croissance de la Société est attribuable aux marchés internationaux, tendance que nous estimons pouvoir exploiter de façon rentable grâce à notre parc mis à niveau et à Air Canada Rouge, notre transporteur loisirs à faibles coûts. La diversification géographique du réseau présente en outre l'avantage d'atténuer le risque de dépendance excessive à l'égard d'un seul marché ou de concentration des marchés.



Notre capacité accrue d'attirer le trafic de correspondance issu de la sixième liberté de l'air joue un rôle clé dans les services internationaux. Air Canada exploite une proportion grandissante des flux de passagers à l'échelle mondiale, en transportant des voyageurs internationaux en correspondance par le truchement de ses principaux aéroports-pivots que sont Toronto, Montréal, Vancouver et Calgary. L'une des cibles de cette initiative est le marché américain, sensiblement plus grand que le marché canadien, mais très accessible à partir de nos principaux aéroports-pivots, qui servent de point d'accès pour bon nombre de nos marchés internationaux. Nous avons constaté une forte augmentation du trafic de correspondance en 2016 et nous continuons d'accroître notre présence transfrontalière (Canada-États-Unis) afin de servir le trafic (provenance et destination) en croissance tout en attirant une part accrue du trafic de correspondance. Nous investissons énormément dans l'aéroport Pearson Toronto et d'autres aéroports, en plus de travailler en étroite collaboration avec les autorités locales afin de rationaliser les processus de correspondance passagers et bagages et de faire du Canada un point de correspondance de classe mondiale pour les voyageurs internationaux.

Au soutien de notre stratégie internationale, nous maintenons un solide réseau d'accords et de partenariats, principalement par le truchement du réseau Star Alliance, qui compte 28 membres, et de notre coentreprise transatlantique avec United Airlines et le groupe Lufthansa. Air Canada est désormais partie à 34 accords d'exploitation à code multiple avec d'autres transporteurs, dont 24 sont des membres du réseau Star Alliance. En janvier 2017, nous avons conclu une entente de collaboration avec Cathay Pacific afin d'offrir à nos clients des correspondances en exploitation à code multiple pour leur permettre de poursuivre leur voyage en Asie du Sud-Est. À la suite d'un protocole d'entente avec Virgin Australia, et sous réserve de l'obtention des approbations gouvernementales, nous accroîtrons les services vers l'Australie et la Nouvelle-Zélande.

L'accent que nous mettons sur le marché mondial nous amène à livrer concurrence avec les meilleures compagnies aériennes de la planète. Consciente qu'elle doit égaler ou dépasser leurs normes élevées, Air Canada s'efforce de nouer un lien de confiance avec la clientèle grâce à ses produits et services, autre priorité essentielle.

À cette fin, nous avons investi massivement dans l'acquisition de nouveaux appareils, le réaménagement des cabines, l'amélioration des services de restauration, la construction et la rénovation de zones d'enregistrement prioritaire et de salons Feuille d'érable dans les aéroports, outre le renforcement de la formation et du soutien aux employés, en créant notamment une nouvelle catégorie d'agents d'accueil de la clientèle à forte valeur dans les aéroports. Nous avons également mis à profit les plus récentes technologies pour permettre aux clients de mieux interagir avec nous au moyen de leur outil informatique préféré, et nous avons accru notre présence sur les réseaux sociaux afin d'offrir de l'aide et des solutions en temps réel.

Autre priorité essentielle, indissociable du lien de confiance avec la clientèle, l'évolution de la culture d'entreprise. Le dynamisme renouvelé et le regain d'enthousiasme sont palpables à tous les échelons. Les employés font preuve d'un excellent sens de l'initiative, savent s'adapter aux circonstances et acceptent la responsabilité des résultats, facteurs qui

fortifient l'énergie et l'esprit d'équipe pour atteindre des normes élevées. Les sondages en interne montrent une amélioration notable de la mobilisation du personnel, en partie du fait de l'engagement des cadres supérieurs à l'égard de la transparence et de l'accessibilité accrues. La création de 1 500 postes en 2016 a également stimulé la mobilisation du personnel, puisqu'elle signale un sentiment d'optimisme à propos de l'avenir, durant une période où fort peu d'employeurs canadiens embauchent.

Au début de 2016, Air Canada a conclu une convention collective de 12 ans avec le syndicat représentant ses régulateurs de vol. Il s'agit de la dernière des sept conventions collectives de longue durée conclues au cours des 18 derniers mois avec les principaux syndicats représentant des groupes de salariés de la Société. Outre qu'elles soulignent l'apport important des employés, ces conventions sans précédent attestent l'évolution de la culture d'entreprise au sein d'Air Canada. Ces conventions nous donnent la prévisibilité des coûts et la stabilité pour investir avec confiance et continuer notre transformation en chef de file à l'échelle mondiale.

Tout au long de 2016, la vigueur de nos initiatives de transformation en matière de culture d'entreprise a été soulignée par divers organismes. Nous avons entre autres été nommés l'un des 100 meilleurs employeurs du Canada pour la quatrième année de suite, ainsi que l'un des 50 lieux de travail les plus engagés et l'un des employeurs les plus favorables à la diversité au Canada.

Alors qu'Air Canada entame sa 80e année d'existence en 2017, nous sommes très fiers de notre vitalité et de notre lucidité en ce qui a trait à nos objectifs. Les faits marquants et réalisations de 2016 viennent confirmer le bien-fondé et l'efficacité de notre stratégie, qui puise à même les quatre composantes essentielles de la rentabilité durable à long terme. Nous demeurons toutefois attentifs à l'évolution de la conjoncture et nous tenons prêts à réagir avec souplesse aux nouvelles circonstances et possibilités.

En conclusion, j'aimerais remercier notre conseil d'administration pour sa contribution continue au service de la Société et de ses actionnaires. En particulier, je voudrais rendre hommage au leadership fort et visionnaire de David Richardson, qui prend sa retraite cette année après avoir exercé les fonctions d'administrateur indépendant d'Air Canada depuis septembre 2004 et de président du conseil d'administration depuis janvier 2008. Les conseils fournis par David et l'appui indéfectible et courageux qu'il a apporté à la direction ont été essentiels à la réussite de la stratégie de transformation d'Air Canada.

Je tiens aussi à remercier pour leur dévouement, leur professionnalisme et leur engagement à veiller sur nos clients ceux qui acheminent les passagers à destination en toute sécurité chaque jour : les 30 000 membres de l'équipe Air Canada. Je souhaite également remercier nos actionnaires, clients, partenaires et autres parties prenantes de leur fidélité et de leur soutien continus.



**Calin Rovinescu**  
Président et chef de la direction



2016

Rapport de gestion



## 02 Introduction et principales hypothèses

Aux fins du présent rapport de gestion, « Société » renvoie, selon le contexte, à Air Canada et à une ou plusieurs de ses filiales, notamment ses filiales actives lui appartenant en propre, soit Société en commandite Touram Limitée faisant affaire sous la dénomination commerciale « Vacances Air Canada<sup>MD</sup> » (« Vacances Air Canada ») et Air Canada Rouge S.E.C. faisant affaire sous le nom de marque « Air Canada Rouge<sup>MD</sup> » (« Air Canada Rouge »). Ce rapport de gestion fournit une présentation et une analyse des résultats financiers d'Air Canada pour le quatrième trimestre de 2016 et l'exercice 2016, selon le point de vue de la direction. Ce rapport doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés audités annuels de 2016 et les notes complémentaires d'Air Canada. 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 20, *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 16 février 2017. Certains chiffres comparatifs ont été reclassés afin de les rendre conformes à la présentation des états financiers adoptée pour l'exercice considéré.

Le présent rapport de gestion comprend des énoncés prospectifs. Il y a lieu de se reporter à la *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs* ci-après pour une analyse des risques, incertitudes et hypothèses liés à ces énoncés. Pour une description des risques visant Air Canada, il y a lieu de se reporter à la rubrique 17, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion. Le 17 février 2017, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du quatrième trimestre de 2016 et de l'exercice 2016. Ce communiqué peut être consulté sur le site Web d'Air Canada au [www.aircanada.com](http://www.aircanada.com) ainsi que sur le site de SEDAR au [www.sedar.com](http://www.sedar.com). Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa notice annuelle, il y a lieu de consulter le site de SEDAR au [www.sedar.com](http://www.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. Les résultats réels peuvent donc différer sensiblement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs du fait de divers facteurs, notamment la capacité d'Air Canada de dégager ou de maintenir une rentabilité nette positive ou de réaliser ses initiatives et ses objectifs, les taux de change, l'état du secteur, du marché, du crédit, de la conjoncture économique et du contexte géopolitique, les cours de l'énergie, la concurrence, la capacité d'Air Canada de mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes ou de réduire les charges d'exploitation, sa dépendance à l'égard des technologies, les risques liés à la cybersécurité, sa capacité de rembourser ses dettes et d'obtenir du financement, les conflits armés, les attentats terroristes, les épidémies, sa dépendance envers les fournisseurs clés, notamment les transporteurs régionaux et Aéroplan, les pertes par sinistres, les relations de travail et les coûts connexes, sa capacité de préserver et de faire croître sa marque, les questions de retraite, les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs d'origine humaine), les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, sa dépendance envers ses partenaires Star Alliance, les interruptions de services, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, outre sa capacité de recruter et de conserver du personnel qualifié, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le présent rapport de gestion, notamment à la rubrique 17, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent rapport de gestion représentent les attentes d'Air Canada en date du 16 février 2017 (ou à la date à laquelle ils sont censés avoir été formulés) et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements qui pourraient se produire par la suite ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.



## Principales hypothèses

Air Canada a formulé des hypothèses pour l'élaboration et la formulation de ces énoncés prospectifs. Dans le cadre de ses hypothèses, elle a présumé que la croissance du PIB du Canada sera modeste pour 2017 et 2018. Air Canada a présumé également que se poursuivra la corrélation entre le cours du carburéacteur et la valeur du dollar canadien, toute augmentation ou diminution du coût du carburant continuant d'être associée, dans une certaine mesure, à une augmentation ou diminution de la valeur du dollar canadien. Air Canada a également présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,32 \$ CA pour 1,00 \$ US au premier trimestre de 2017 et à 1,31 \$ CA pour 1,00 \$ US pour l'ensemble de 2017, et que le cours du carburéacteur (compte tenu de l'incidence des couvertures à l'égard du carburant) s'établirait en moyenne à 0,65 \$ CA le litre pour le premier trimestre de 2017 et à 0,66 \$ CA le litre pour l'ensemble de 2017.

## Propriété intellectuelle

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

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

## 03 À propos d'Air Canada

Que ce soit sur les marchés intérieur et transfrontalier (Canada-États-Unis) ou encore à l'échelle internationale, Air Canada est le plus important transporteur aérien du Canada ainsi que le plus grand fournisseur de services passagers réguliers au départ et à destination du Canada. En 2016, conjointement avec Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz ») et d'autres transporteurs régionaux exploitant des vols pour son compte et en vertu de contrats d'achat de capacité, Air Canada a assuré en moyenne 1 570 vols réguliers quotidiens vers 206 destinations directes sur les six continents, dont 64 villes canadiennes, 55 destinations aux États-Unis et un total de 87 villes d'Europe, du Moyen-Orient, de l'Asie, de l'Australie, des Antilles, du Mexique et de l'Amérique du Sud. En 2016, Air Canada a transporté environ 44,8 millions de passagers, soit une hausse de près de 9,1 % par rapport à 2015.

Au 31 décembre 2016, le parc aérien principal d'Air Canada comprenait 168 appareils, dont 75 moyens-porteurs d'Airbus, 68 gros-porteurs de Boeing et d'Airbus et 25 appareils de transport régional à réaction 190 d'Embraer, alors qu'Air Canada Rouge a exploité un parc aérien composé de 45 appareils, dont 20 appareils A319 d'Airbus, cinq appareils A321 d'Airbus et 20 appareils 767-300 de Boeing, le parc aérien totalisant 213 appareils.

L'initiative continue de renouvellement et d'agrandissement du parc aérien de gros-porteurs demeure un élément clé de la stratégie d'Air Canada en vue d'étendre de manière rentable son réseau international et de devenir un chef de file mondial. En 2016, Air Canada a pris livraison de neuf appareils 787 de Boeing et, depuis le 31 décembre 2016, elle a pris livraison de trois appareils 787 de Boeing (pour un total de 24 appareils sur 37 appareils 787 de Boeing commandés). Ces appareils, du fait de leurs charges d'exploitation inférieures, de leur capacité intermédiaire et des distances supérieures qu'ils peuvent parcourir, créent de nouvelles occasions de croissance rentable pour Air Canada et lui permettent d'exploiter plus efficacement des lignes auparavant desservies par des appareils 767 de Boeing, en plus de desservir de nouvelles destinations internationales. Air Canada a de plus procédé à la commande ferme de 61 appareils 737 MAX de Boeing en vue de remplacer le parc principal actuel de moyens-porteurs d'Airbus. Les livraisons des appareils 737 MAX de Boeing commenceront à la fin de 2017, avec deux appareils, la livraison du reste des appareils faisant l'objet d'une commande ferme s'échelonnant de 2018 à 2021. Par ailleurs, Air Canada a procédé à la commande ferme de 45 appareils C Series CS300 de Bombardier. Les 25 premiers appareils livrés devraient remplacer les appareils E190 d'Embraer du parc aérien principal actuel d'Air Canada alors que les autres appareils seront affectés au soutien de la croissance des points d'accès et du réseau de la compagnie aérienne. Les livraisons commenceront à la fin 2019 et se poursuivront jusqu'en 2022.

Créé en 2012 en vue d'améliorer la rentabilité et la position concurrentielle sur le marché des voyages d'agrément, le Groupe voyage d'agrément d'Air Canada est l'aboutissement d'une stratégie coordonnée visant à tirer parti des forces d'Air Canada, d'Air Canada Rouge, transporteur loisirs à faibles coûts de la compagnie aérienne, et de Vacances Air Canada. Grâce à Air Canada Rouge, Air Canada exploite les possibilités que recèlent les nouveaux marchés internationaux des voyages d'agrément du fait de la structure de coûts plus concurrentielle d'Air Canada Rouge. L'un des principaux voyageurs au Canada, Vacances Air Canada élabore, commercialise et distribue des forfaits vacances. Vacances Air Canada exerce ses activités dans le secteur des voyages d'agrément à l'étranger (Antilles, Mexique, États-Unis, Europe, Amérique centrale et Amérique du Sud, Pacifique-Sud, Australie et Asie) et offre en outre des forfaits croisières en Amérique du Nord, en Europe et dans les Antilles.



Air Canada donne plus d'envergure à son réseau intérieur et transfrontalier au moyen de contrats d'achat de capacité (« CAC ») conclus avec des transporteurs régionaux, soit Jazz, Sky Regional Airlines (« Sky Regional »), Air Georgian Limited (« Air Georgian ») et Exploits Valley Services Limited (« EVAS »), qui tous exploitent des vols pour le compte d'Air Canada. Ces transporteurs font partie intégrante de la stratégie en matière de réseau à l'échelle internationale de la compagnie aérienne, car ils procurent un précieux trafic d'apport au réseau d'Air Canada et à celui d'Air Canada Rouge. Au 31 décembre 2016, le parc aérien d'Air Canada Express comprenait 43 avions de transport régional à réaction de Bombardier, 89 appareils à turbopropulseurs Dash-8 de Bombardier et 20 appareils 175 d'Embraer pour un total de 152 appareils. En outre, Air Georgian et EVAS exploitent au total 16 appareils 1900 de Beech, à 18 places, pour le compte d'Air Canada.

Air Canada est membre fondateur du réseau Star Alliance<sup>MD</sup>. Grâce à ce réseau de 28 compagnies aériennes, Air Canada propose à sa clientèle environ 1 300 destinations dans 190 pays, ainsi que la réciprocité des programmes de fidélisation, outre l'accès aux salons et autres installations communes dans les aéroports.

Air Canada fidélise sa clientèle grâce à Air Canada Altitude<sup>MD</sup>, son programme de fidélisation, et à sa relation avec le programme de fidélisation Aéroplan<sup>MD</sup> qu'exploite Aimia Canada Inc. (anciennement « Aéroplan Canada Inc. » et appelée « Aéroplan » dans le présent rapport de gestion). Air Canada Altitude<sup>MD</sup> récompense les membres d'Aéroplan<sup>MD</sup> au moyen d'une gamme d'avantages et de privilèges de voyage en fonction de leurs déplacements, notamment l'enregistrement prioritaire, une franchise de bagages enregistrés supplémentaires et les surclassements en Classe affaires, outre la possibilité d'amasser des milles Aéroplan<sup>MD</sup> chaque fois qu'ils voyagent à bord d'Air Canada et des 27 autres compagnies aériennes membres du réseau Star Alliance<sup>MD</sup>. Aéroplan est aussi le plus grand client d'Air Canada du fait des places qu'elle achète sur les vols de la compagnie aérienne qu'elle destine aux membres d'Aéroplan<sup>MD</sup> qui choisissent d'échanger leurs milles Aéroplan<sup>MD</sup> contre des primes-voyages sur Air Canada. Les membres d'Aéroplan<sup>MD</sup> jouissent également de la possibilité de racheter leurs milles Aéroplan<sup>MD</sup> en voyageant avec les compagnies aériennes membres du réseau Star Alliance<sup>MD</sup>.

Air Canada tire une part de son chiffre d'affaires de sa division Fret, en exploitation sous la dénomination Air Canada Cargo, qui est le plus important fournisseur de services de fret aérien du Canada en fonction de la capacité d'emport de fret. Air Canada Cargo assure des services de transport de fret directs vers plus de 150 destinations au Canada, aux États-Unis et d'autres pays et dispose de représentants commerciaux dans plus de 50 pays. Les services de transport de fret aérien sont assurés sur l'ensemble du réseau d'Air Canada.

## 04 Stratégie

Air Canada a pour principal objectif de figurer parmi les meilleures compagnies aériennes du monde, d'améliorer sans cesse l'expérience client et l'engagement des effectifs ainsi que de créer de la valeur pour ses actionnaires. Air Canada entend atteindre son principal objectif, qui est de devenir un chef de file mondial, en se focalisant sur les quatre stratégies fondamentales suivantes :

- établir et mettre en œuvre des initiatives de compression des coûts et d'accroissement du chiffre d'affaires;
- explorer et mettre en œuvre des occasions rentables d'expansion internationale et tirer parti des caractéristiques concurrentielles afin de stimuler les marges comme il se doit, en grande partie au moyen de l'accroissement du trafic de correspondance par le truchement des points d'accès internationaux existants et nouveaux ainsi qu'en prenant de l'expansion et en livrant concurrence efficacement sur le marché des voyages d'agrément à destination et au départ du Canada;
- nouer un lien de confiance avec la clientèle en améliorant constamment l'expérience voyage et en offrant en tout temps un service à la clientèle de qualité supérieure, tout en se focalisant davantage sur les passagers et produits de la cabine de haut rapport et de Classe affaires;
- favoriser l'évolution positive de la culture d'entreprise par le truchement de programmes d'engagement des effectifs, notamment en investissant de façon significative dans la formation et d'autres outils qui permettent d'offrir une expérience client exceptionnelle tout en favorisant la collaboration accrue afin que chacun comprenne comment la compagnie aérienne et ses employés dynamiques peuvent travailler de concert dans un cadre humain et enrichissant.

### Croissance du chiffre d'affaires et transformation des coûts

Le rehaussement des marges au moyen de la mise en œuvre d'initiatives durables en matière de transformation de coûts et de solutions rentables au chapitre de la génération des revenus demeure une priorité essentielle d'Air Canada. Air Canada continue de chercher et de mettre en œuvre des mesures afin de réduire énergiquement les coûts unitaires et de stimuler les marges, au moyen notamment de la modernisation du parc aérien et de l'accroissement de la productivité de celui-ci. De surcroît, Air Canada s'efforce d'améliorer sa capacité d'accroître ses produits passages et accessoires.

#### Principales réalisations en 2016

- Comptabilisation d'une marge BAIIALA (compte non tenu des éléments particuliers) de 18,9 %, en hausse de 0,6 point de pourcentage en regard de 2015, soit une amélioration par rapport à la marge BAIIALA pour 2016 de 15 % à 18 % que projetait Air Canada dans son communiqué de presse du



7 novembre 2016. L'amélioration de la performance d'Air Canada au chapitre de la marge BAIIALA est attribuable principalement à un contexte de génération de produits en décembre plus solide que prévu.

- Diminution de 6,0 % des CESMO par rapport à 2015. Diminution de 2,9 % des CESMO ajustées par rapport à 2015. Si le taux de change entre les dollars américain et canadien était demeuré aux niveaux de 2015, les CESMO ajustées auraient reculé de 3,8 % en regard de 2015.
- Poursuite de l'expansion fructueuse d'Air Canada Rouge, transporteur loisirs à faibles coûts de la compagnie aérienne, dont les charges d'exploitation sont considérablement moindres. Selon les estimations, le parc aérien d'Air Canada Rouge génère des CESMO de 25 % inférieures à celles que génèrent les mêmes appareils au sein du parc aérien principal.
- Intégration de neuf autres appareils 787 de Boeing au parc aérien principal, permettant ainsi à la compagnie aérienne d'exploiter plus efficacement les lignes antérieurement desservies par des appareils 767 de Boeing et de desservir de nouvelles destinations internationales.
- Intégration de deux appareils 777 de Boeing à densité accrue au parc aérien principal, lesquels sont affectés sur des marchés choisis où la demande à l'égard du voyage en classe économique est plus forte.
- Conversion en une configuration plus rentable et concurrentielle de 12 appareils 777-300ER et de 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 à la norme ultramoderne qu'établit le nouvel appareil 787 de Boeing.
- Conclusion d'un contrat d'achat avec Bombardier Inc. (« Bombardier »), y compris la commande ferme de 45 appareils C Series CS300 de Bombardier et des options visant 30 appareils C Series CS300 de Bombardier supplémentaires. Air Canada a estimé que les économies projetées à l'égard du carburant consommé et de la maintenance (calculées par siège) sont supérieures à 15 %, facteur qui entraînera une réduction estimative des CESMO d'environ 10 % en regard de l'actuel parc d'appareils à remplacer.
- Réalisation d'un placement privé de billets garantis prioritaires et conclusion d'une nouvelle facilité de crédit dans le cadre de l'opération de refinancement de 1,25 G\$ CA entraînant l'amélioration de la situation financière, la réduction du coût moyen pondéré de l'endettement, le report de l'échéance des titres d'emprunt prioritaires, des économies au chapitre de la charge d'intérêts annualisée, la mainlevée à l'égard de biens donnés en nantissement et, de manière générale, la capacité et la flexibilité accrues d'Air Canada en vue de lui permettre de mener à bien ses initiatives stratégiques.

Air Canada prend des mesures concrètes en vue de faire progresser sa stratégie visant à obtenir une création de valeur et une rentabilité durables au moyen de l'exécution d'initiatives stratégiques en cours et nouvelles, notamment ce qui suit.

### *Air Canada Rouge*

L'expansion stratégique d'Air Canada Rouge, en parallèle avec l'expansion du parc aérien d'Air Canada, se poursuit. Depuis le vol inaugural du transporteur loisirs en juillet 2013, ses appareils ont été affectés à un nombre croissant de destinations des Antilles, ainsi qu'à des destinations loisirs choisies aux États-Unis et au Canada, outre les marchés des voyages d'agrément internationaux caractérisés par une demande hautement variable qui réagissent bien à une capacité sans escale assortie de tarifs moindres. Air Canada Rouge offre des tarifs concurrentiels tout en tirant parti des forces d'Air Canada, notamment sa marque, son réseau étendu d'options de correspondance rehaussées, son expertise opérationnelle et ses programmes de fidélisation de premier plan. Air Canada Rouge peut exploiter au plus 50 appareils (soit 25 moyens-porteurs et 25 appareils 767 de Boeing). Au 31 décembre 2016, Air Canada Rouge exploitait 45 appareils et elle prévoit que son parc aérien comptera un total de 50 appareils d'ici l'été 2018.

Air Canada Rouge est exploitée selon une structure de coûts à long terme analogue à celle de ses concurrents sur le marché des voyages d'agrément, ce qui lui permet de comprimer efficacement ses CESMO sur les lignes d'agrément grâce à la densité de sièges accrue, aux taux de rémunération réduits, aux normes de travail plus efficaces, outre la diminution des coûts indirects. Ces facteurs se traduisent par de nouvelles possibilités de croissance rentable sur les marchés des voyages d'agrément internationaux.

### *Initiatives d'amélioration du parc aérien*

#### **Intégration continue d'appareils 787 de Boeing écoénergétiques**

En date du présent rapport de gestion, Air Canada a pris livraison de 24 appareils 787 Dreamliner de Boeing (dans le cadre de la commande de 37 appareils 787 Dreamliner de Boeing, à savoir huit appareils 787-8 de Boeing et 29 appareils 787-9 de Boeing). Air Canada prévoit prendre livraison des 13 appareils 787-9 de Boeing faisant l'objet d'une commande ferme restants d'ici la fin de 2019.



### Reconfiguration des appareils A330-300 d'Airbus

Après la conversion, en 2016, en une configuration plus rentable et concurrentielle, de 12 appareils 777-300ER et de six appareils 777-200LR de Boeing, Air Canada a entamé également la reconfiguration de son parc composé de huit appareils A330-300 d'Airbus afin d'être plus concurrentielle et d'offrir à ses clients la nouvelle option que constitue la classe Économique Privilège. La conversion des appareils A330 d'Airbus a commencé au quatrième trimestre de 2016 et devrait être achevée au premier trimestre de 2017.

### Programme de renouvellement du parc de moyens-porteurs

En 2014, Air Canada a conclu des ententes avec The Boeing Company (« Boeing ») visant l'acquisition d'au plus 109 appareils moyens-porteurs 737 MAX de Boeing (commande ferme de 61 appareils, options d'achat à l'égard de 18 appareils et certains droits visant l'achat d'au plus 30 autres appareils) qui remplaceront l'actuel parc principal composé de moyens-porteurs d'Airbus. Les livraisons commenceront à la fin de 2017, avec deux appareils, la livraison du reste des appareils faisant l'objet d'une commande ferme s'échelonnant de 2018 à 2021. Air Canada estime que les économies projetées à l'égard du carburant consommé et de la maintenance, calculées par siège, sont supérieures à 20 %, facteur qui entraînera une réduction des CESMO d'environ 10 % en regard de l'actuel parc de moyens-porteurs de la compagnie aérienne.

En juin 2016, Air Canada et Bombardier Inc. ont finalisé le contrat d'achat visant l'acquisition d'au plus 75 appareils C Series CS300 de Bombardier (commande ferme de 45 appareils et options d'achat visant 30 appareils supplémentaires). Les livraisons s'échelonnent de fin 2019 à 2022. Les 25 premiers appareils livrés devraient remplacer les appareils E190 d'Embraer du parc aérien principal actuel d'Air Canada alors que les autres appareils seront affectés au soutien de la croissance des points d'accès et du réseau de la compagnie aérienne. L'intégration des appareils C Series dans le parc aérien d'Air Canada devrait engendrer d'importantes économies.

### Initiatives d'optimisation du chiffre d'affaires et de compression des coûts

Air Canada s'est engagée à favoriser à la grandeur de son entreprise une culture axée sur la transformation continue des coûts et l'optimisation du chiffre d'affaires. À cette fin, Air Canada met en œuvre toujours plus d'initiatives au moyen de l'accroissement de la productivité, de la refonte des processus et d'autres mesures. Il peut s'agir notamment de revoir les processus administratifs et opérationnels, dont ceux liés à la chaîne d'approvisionnement et à la maintenance, d'accroître la productivité des effectifs et l'utilisation des actifs et de promouvoir des politiques en milieu de travail visant à stimuler le chiffre d'affaires et à comprimer les coûts. En 2017, Air Canada vise à accroître ses produits accessoires par passager au moyen de tarifs de marque et d'autres services à la carte, comme ceux ayant trait aux bagages, aux modifications de billets, à la sélection de sièges, aux places *Préférence* et aux surclassements. Air Canada génère également des revenus tirés de ses produits en cabine, notamment la nourriture, les boissons, les emplettes hors taxes et la connexion Wi-Fi. Afin de mieux rentabiliser ses produits et services accessoires et d'accroître les revenus connexes, Air Canada continue d'affiner ses outils de marchandisage, qui lui permettent de personnaliser, de différencier et de combiner ses produits. En outre, Air Canada continue de mettre en œuvre des initiatives de ventes et de distribution en vue d'accroître le chiffre d'affaires et de réduire les coûts globaux.

## Expansion internationale

Air Canada se concentre toujours sur la détermination de nouvelles occasions de croissance internationale en vue de dégager un chiffre d'affaires accru et de diversifier son réseau, ce qui atténue également son profil de risques. Cette stratégie est axée en partie sur l'élaboration de synergies additionnelles grâce aux alliances avec des transporteurs étrangers. À l'instar de 2016, plus de 90 % de la croissance prévue de la capacité de la compagnie aérienne pour 2017 vise les marchés internationaux. L'accent mis sur l'expansion internationale s'accompagne d'une compression des coûts, principalement par l'intégration de nouveaux appareils 787 de Boeing, l'accroissement du nombre de places sur les appareils 777 de Boeing et A330 d'Airbus et l'augmentation du nombre de vols qu'exploite Air Canada Rouge.

### Principaux faits nouveaux en 2016

- Lancement des lignes sans escale Vancouver–Brisbane et Vancouver–Delhi, Toronto–Séoul, et Montréal–Lyon.
- Lancement du service saisonnier sans escale d'Air Canada Rouge au départ de Montréal à destination de Casablanca, au départ de Toronto à destination de Glasgow, Gatwick, Budapest, Prague et Varsovie ainsi qu'au départ de Vancouver à destination de Dublin.
- Lancement de 12 lignes transfrontalières vers les États-Unis, notamment Toronto–Washington-Dulles; Toronto–Jacksonville (Floride); Toronto–Portland (Oregon); Toronto–Salt Lake City; Toronto–Palm Springs; Vancouver–San Jose; Vancouver–San Diego; Vancouver–Chicago; Montréal–Philadelphie; Montréal–Denver; Montréal–Houston; ainsi que Calgary–San Francisco. En plus de consolider le positionnement d'Air Canada au sein du marché transfrontalier Canada–États-Unis, ces nouvelles lignes permettent de canaliser le trafic au départ et à destination des réseaux intérieurs et internationaux d'Air Canada par le truchement de ses principaux aéroports-pivots.



- Conclusion d'une nouvelle entente de partage de codes avec EVA Air au soutien des services vers Narita et Incheon et avec Avianca Brasil au soutien de la ligne vers São Paulo. Air Canada a également remis en œuvre le partage de codes avec Thai Airways.
- Accroissement significatif du trafic de correspondance issu de la sixième liberté de l'air (entre lignes internationales, y compris les lignes transfrontalières avec les États-Unis) dans les aéroports-pivots canadiens en regard de 2015.

En 2017, Air Canada entend lancer des lignes internationales supplémentaires, notamment :

- un service sans escale toute l'année au départ de Toronto à destination de Mumbai, ainsi qu'au départ de Vancouver à destination de Taipei;
- une ligne sans escale saisonnière d'Air Canada Rouge entre Montréal, d'une part, et Alger et Marseille, d'autre part, ainsi qu'entre Vancouver et Nagoya, outre Toronto et Berlin;
- des vols quotidiens sans escale 12 mois sur 12 au départ de Montréal à destination de Shanghai, afin d'approfondir les solides liens de la compagnie aérienne avec la Chine;
- une ligne sans escale saisonnière d'Air Canada entre Montréal et Tel-Aviv.

En outre, Air Canada compte également convertir en service offert toute l'année la ligne saisonnière d'Air Canada Rouge au départ de Montréal vers Casablanca. La compagnie aérienne prévoit de plus lancer six nouveaux services sans escale vers les États-Unis en mai 2017. Trois de ces nouvelles lignes, celles au départ de Toronto à destination de San Antonio, de Memphis et de Savannah, ajoutent de nouvelles destinations au réseau américain de la compagnie aérienne, alors que le lancement des lignes Montréal-Dallas-Fort Worth et Vancouver-Denver, ainsi que la conversion de la ligne Vancouver-Phoenix en service offert toute l'année, accroîtront l'offre de produits transfrontaliers d'Air Canada.

Air Canada possède des outils et des procédés de plus en plus avancés, ainsi que d'autres caractéristiques concurrentielles lui permettant d'exploiter fructueusement des occasions en matière de services internationaux. La Société est en mesure d'accroître de manière appréciable le trafic entre lignes internationales par le truchement des points d'accès internationaux stratégiques que sont Toronto, Vancouver, Montréal et Calgary. Elle amplifie de plus le pouvoir d'attraction de son réseau du fait de son appartenance au réseau Star Alliance<sup>MD</sup>, de sa coentreprise transatlantique assortie d'une structure de partage des revenus avec United Air Lines Inc. (« United Airlines ») et Deutsche Lufthansa AG (« Lufthansa »), appelée A++, et de nombreux accords de partage de codes de vol et d'ententes intertransporteurs. En outre, Air Canada a accès au vaste portefeuille de droits de route du Canada, et le profil démographique multiethnique du Canada donne à la compagnie aérienne des possibilités accrues de répondre de manière rentable à la demande à l'égard des voyages internationaux. Ces facteurs, conjugués à sa marque renommée et à ses produits et services à la pointe de l'industrie aérienne, permettent à Air Canada de miser sur son réseau et d'obtenir les marges supérieures dont sont d'ordinaire assortis les marchés internationaux.

Pour 2017, Air Canada entend accroître de manière sélective et rentable ses lignes internationales en misant sur ses nouveaux appareils et sa structure de coûts optimisée ainsi qu'en exploitant les caractéristiques concurrentielles suivantes :

- Sa marque réputée et sa qualité de chef de file en ce qui a trait aux lignes transatlantiques et transpacifiques au départ et à destination du Canada, ainsi qu'au départ et à destination de l'Amérique du Nord et de l'Amérique du Sud en passant par le Canada.
- Son réseau mondial élargi et en expansion, lequel est rehaussé par l'affiliation de la compagnie aérienne au réseau Star Alliance, la conclusion de nombreux accords de partage des codes de vol et la participation dans la coentreprise transatlantique A++.
- Un parc aérien doté d'une composition flexible, formé d'appareils faisant l'objet de contrats de location assortis de dates d'expiration échelonnées sur les prochaines années et d'appareils détenus en propriété et libres de charges, lesquels appareils peuvent être, de façon temporaire ou permanente, retirés du parc aérien, facteur qui permet à la compagnie aérienne de redéployer ou de gérer la capacité pour que celle-ci soit appariée à la demande.
- Air Canada Altitude<sup>MD</sup>, programme de fidélisation d'Air Canada, qui récompense les grands voyageurs en leur offrant une gamme de privilèges exclusifs, y compris ceux découlant du partenariat d'Air Canada avec le programme Aéroplan<sup>MD</sup>, qui confère à tous les clients la possibilité d'accumuler et d'échanger des milles Aéroplan grâce au meilleur programme de fidélisation du Canada.
- Ses produits et services concurrentiels, notamment les fauteuils-lits de la Classe affaires internationale, le service Concierge et les salons Feuille d'érable<sup>MD</sup>.
- Ses aéroports-pivots jouissant d'une situation géographique avantageuse (Toronto, Montréal, Vancouver et Calgary) et dotés d'excellentes installations de transit, facteur qui met en relief l'expérience voyage optimale qu'offre Air Canada aux passagers au départ ou en direction des États-Unis et au départ ou à destination de l'Asie et de l'Europe.
- Des plages horaires favorables dans les aéroports achalandés, notamment Beijing, Shanghai, Hong Kong, Tokyo Narita, Tokyo Haneda, Paris Charles-de-Gaulle, Francfort, Londres Heathrow, New York LaGuardia, et Washington Ronald Reagan National Airport.



La compagnie aérienne estime être en mesure d'accroître le trafic issu de la sixième liberté de l'air, en particulier en provenance des États-Unis, au cours des prochaines années en raison de ses produits et services primés, de ses aéroports-pivots canadiens à la situation géographique avantageuse, de son vaste réseau et d'autres caractéristiques concurrentielles. L'aéroport international Toronto Pearson (« Toronto Pearson ») présente un avantage stratégique en raison de sa proximité avec des marchés importants et très peuplés aux États-Unis et dessert un grand nombre de voyageurs d'affaires et d'agrément au départ et à destination de Toronto. En outre, les activités d'Air Canada et de ses partenaires Star Alliance sont regroupées dans une même aérogare. Qui plus est, Toronto Pearson possède des installations de transit qui permettent aux passagers, et à leurs bagages, de traverser aisément les services de douanes et d'immigration du Canada et des États-Unis. Depuis plusieurs années, Air Canada travaille en étroite collaboration avec la GTAA afin que Toronto Pearson devienne un aéroport de premier plan en Amérique du Nord, pour ainsi accroître la part du marché mondial du trafic issu de la sixième liberté de l'air. Air Canada entend favoriser la transformation de son aéroport-pivot à Vancouver en un point d'accès de premier plan pour les marchés de l'Asie-Pacifique et elle compte mettre de l'avant Montréal comme plaque tournante transatlantique complémentaire et concurrentielle. Étant donné les nouveaux services lancés entre Vancouver et diverses villes nord-américaines, Air Canada s'apprête à exploiter des vols entre l'Amérique du Nord et l'Asie-Pacifique assortis des temps de déplacement les plus courts, pour ainsi offrir une meilleure expérience voyage. La plaque tournante de la compagnie aérienne à Montréal permet non seulement de relier l'Amérique du Nord aux marchés clés de la France, mais positionne aussi cet aéroport comme point d'accès transatlantique de premier plan. À Calgary, Air Canada a relocalisé ses activités internationales et transfrontalières dans une nouvelle aérogare à la fine pointe qui offre désormais un processus de correspondance comparable à celui des autres aéroports-pivots d'Air Canada. Au vu des améliorations apportées à Toronto, à Vancouver, à Montréal et à Calgary, la compagnie aérienne est en mesure d'agrandir son réseau à partir des États-Unis afin d'accroître les flux de passagers en correspondance vers ses vols internationaux.

La conclusion d'alliances commerciales avec des transporteurs internationaux de premier plan est un autre élément primordial de la stratégie commerciale d'Air Canada. Ces ententes commerciales procurent à la Société une façon efficace de tirer parti de l'expansion et d'élargir les services offerts sur son réseau. Air Canada étend sa portée mondiale au moyen de son affiliation au réseau Star Alliance, qui comprend 28 membres, et accroît également son réseau grâce à la coentreprise transatlantique de partage des revenus qu'elle a constituée avec United Airlines et le groupe Lufthansa, appelée A++. En coordonnant tarification, horaires et ventes (dans le cadre de cette coentreprise), Air Canada est en mesure de mieux servir sa clientèle en lui proposant un plus grand nombre d'options de voyages tout en réduisant le temps de vol. La Société peut également accroître sa masse critique et étendre son réseau par l'entremise de nombreux accords de partage de codes de vol et d'ententes intertransporteurs.

Sous réserve d'entente sur les modalités et des approbations nécessaires de la part des organismes compétents en matière de concurrence, Air Canada et Air China entendent créer une coentreprise globale de partage des revenus à l'égard de l'ensemble de leurs vols entre la Chine et le Canada.

Air Canada compte 33 partenaires en partage de codes dont 24 sont des membres du réseau Star Alliance. Air Canada a conclu des accords de partage de codes avec plusieurs transporteurs qui ne sont pas membres de Star Alliance, dont Aer Lingus, Central Mountain Air, Etihad, Eurowings, Germanwings, GOL Linhas Aéreas Inteligentes, Jet Airways, Middle East Airlines et SriLankan. En 2016, Air Canada a conclu des accords de partage de codes avec EVA Air au soutien de ses services vers Narita et Incheon et avec Avianca Brasil au soutien du service sur São Paulo. Air Canada a également remis en œuvre le partage de codes avec Thai Airways. En outre, en vue de favoriser son expansion internationale, Air Canada a agrandi la portée des accords de partage de codes en vigueur avec les compagnies aériennes suivantes : Singapore Airlines, avec l'ajout du code de commercialisation d'Air Canada à destination de Singapour via Narita et Incheon; Asiana Airlines, avec l'ajout du code de commercialisation d'Air Canada à destination de Busan via Incheon et du code d'Asiana sur la nouvelle ligne d'Air Canada reliant Toronto et Incheon; Avianca/Taca Peru, avec l'ajout du code de commercialisation d'Air Canada pour les destinations au-delà de Lima vers Cusco, Trujillo, Piura, Arequipa et Juliaca; et, enfin, Air India, avec l'ajout du code de commercialisation d'Air Canada à destination de Kochi au départ de Delhi et de Mumbai, ainsi que des ajustements d'horaires pour le code en vigueur actuellement à l'égard du réseau intérieur d'Air India en vue d'assurer la correspondance avec la ligne sur Delhi d'Air Canada. Au soutien de sa croissance sur le marché transatlantique, Air Canada a élargi son partage de codes avec ses partenaires A++, soit United Airlines, Lufthansa, Swiss International Air Lines AG, Brussels Airlines SA/NV, et Austrian Airlines AG. L'élargissement du partage de codes comprend l'ajout des codes de Lufthansa et(ou) ceux de United Airlines sur les lignes Vancouver-Dublin, Toronto-Budapest, Toronto-Glasgow, Toronto-Prague, Toronto-Varsovie, Montréal-Lyon, Montréal-Casablanca et Toronto-Gatwick, Montréal-Marseille et Toronto-Berlin, Vancouver-Gatwick et Vancouver-Francfort. Les transporteurs du groupe Lufthansa, Swiss International Air Lines, Austrian Airlines et Brussels Airlines, ont également élargi le partage de codes avec Air Canada sur plusieurs services transatlantiques et intérieurs. Air Canada évalue actuellement de nouveaux partenariats stratégiques en 2017 au soutien de son plan d'affaires et de sa stratégie en matière de croissance internationale.

En décembre 2016, Air Canada a conclu avec Cathay Pacific une entente stratégique de collaboration qui améliorera les services pour les clients qui transitent par Hong Kong pour se rendre en Asie du Sud-Est, notamment aux Philippines, en Malaisie, au Vietnam et en Thaïlande. Air Canada propose des services à code multiple pour huit villes de plus en Asie du Sud-Est avec des vols exploités



par Cathay Pacific et Cathay Dragon qui feront correspondance avec ses deux vols quotidiens au départ de Toronto et de Vancouver et à destination de Hong Kong. Air Canada a ajouté son code aux vols de Cathay Pacific et de Cathay Dragon pour Manille, Cebu, Kuala Lumpur, Ho Chi Minh-Ville, Hanoi, Bangkok, Phuket et Chiang Mai. Air Canada a également signé un protocole d'entente en vue d'établir avec Virgin Australia une collaboration stratégique visant à faciliter les déplacements des Canadiens partout en Australie et en Nouvelle-Zélande, et à fournir davantage d'options aux Australiens voyageant au Canada. La première étape de l'entente d'exploitation à code multiple devrait être mise en œuvre au début de 2017; les clients d'Air Canada seront alors en mesure de voyager dans plusieurs villes en Australie et en Nouvelle-Zélande, jusqu'à concurrence de 10, au moyen d'un seul billet, à bord de vols assurés par Virgin Australia ayant une correspondance avec le service quotidien à destination de Sydney et de Brisbane assuré toute l'année par Air Canada. Sous réserve de l'obtention des autorisations réglementaires requises, Air Canada apposera son code sur les vols de Virgin Australia à destination des villes suivantes : Adélaïde, Canberra, Cairns, Melbourne et Perth, ainsi que Christchurch et Auckland, en Nouvelle-Zélande. Les clients pourront également voyager à bord de vols de Virgin Australia de Sydney à Brisbane, de Sydney à la Gold Coast, et de Sydney à Wellington, en Nouvelle-Zélande.

## Lien de confiance avec la clientèle

Offrir une expérience client de qualité toujours supérieure et accroître la clientèle liée à la cabine à haut rapport sont des éléments clés de la stratégie commerciale d'Air Canada. La Société s'efforce constamment de rehausser la satisfaction et la fidélisation de ses clients et de les inciter à recommander ses services. La compagnie aérienne sait que la pérennité de sa réussite repose sur sa faculté de toujours offrir des produits novateurs assortis d'une valeur supérieure, de fournir un service à la clientèle de la plus haute qualité et d'anticiper l'évolution des besoins des clients.

Air Canada est le seul transporteur exploitant un réseau international en Amérique du Nord auquel Skytrax confère quatre étoiles, et elle fait donc partie du petit groupe choisi des compagnies aériennes à l'échelle mondiale à avoir reçu cette distinction. En outre, en 2016, d'après le rapport sur les marques canadiennes publié par Brand Finance, firme indépendante d'évaluation de marques, la marque Air Canada a vu sa valeur croître de 88 % pour s'établir à 1,8 G\$, ce qui en fait l'une des 50 marques canadiennes ayant le plus de valeur. Air Canada a été citée par Brand Finance comme étant la marque canadienne connaissant la croissance la plus rapide parmi les plus grandes sociétés du Canada, ainsi que la seule société aérienne canadienne à se classer parmi les 50 premières marques.

À la fin 2016, Air Canada a été nommée meilleur transporteur aérien international en Amérique du Nord par le magazine *Business Traveler*, publication indépendante qui se veut le magazine préféré des voyageurs assidus. D'après *Business Traveler*, ses lecteurs désignent les meilleures compagnies aériennes en fonction de leur valeur supérieure et de leur service exceptionnel dans des régions précises du monde.

Conformément à son engagement de nouer un lien privilégié avec la clientèle, Air Canada estime crucial d'investir dans les produits et services. L'appareil 787 Dreamliner, avec ses cabines de conception nouvelle et son multimédia de bord de prochaine génération, a reçu un accueil enthousiaste, et Air Canada a intégré le produit international à trois cabines avec la configuration de sièges qu'offre le 787 à l'ensemble de ses 25 appareils 777 de Boeing. Outre son parc moderne, la compagnie aérienne offre des attributs pour renforcer encore davantage sa position de chef de file en tant que transporteur préféré des voyageurs d'affaires canadiens, comme son réseau mondial étendu, son service en Classe affaires internationale, ses salons Feuille d'érable, son service Concierge, ainsi que ses programmes de fidélisation Aéroplan et Altitude.

Air Canada Altitude est un programme visant à rehausser l'expérience voyage des voyageurs les plus assidus. Les participants au programme bénéficient de toute une gamme de privilèges, notamment le service prioritaire pour les voyages, les surclassements en Classe affaires et en classe Économique Privilège et la reconnaissance par tous les transporteurs du réseau Star Alliance. Nouveauté en 2017, Air Canada entend optimiser le programme en mettant en œuvre des exigences de dépenses minimales, en plus de rationaliser les avantages et les politiques afin de mieux tenir compte des besoins des clients, par exemple en prolongeant le statut Altitude pour les membres qui réduisent leurs déplacements du fait d'un congé parental.

Les participants au programme Altitude peuvent bénéficier également du partenariat d'Air Canada avec le programme Aéroplan, qui offre un vaste assortiment de façons d'accumuler et d'échanger des milles Aéroplan, entre autres des vols et des surclassements vers plus de 1 200 destinations de par le monde. En 2017, Air Canada continuera de collaborer avec Aéroplan afin de trouver de nouvelles façons d'accumuler des milles, outre des options supplémentaires pour l'échange de milles contre des récompenses auprès d'Air Canada.

En 2016, Air Canada a créé des zones d'enregistrement plus élégantes pour certains participants au programme Altitude et les clients de la Classe affaires, avec le lancement du service d'enregistrement de Classe affaires à l'aéroport Toronto Pearson et le lancement de nouveaux bureaux pour le service Concierge à Toronto Pearson et à Vancouver. Pour améliorer encore davantage l'expérience client des membres ayant le statut Altitude Super Élite 100 et des clients de la Classe affaires internationale, la compagnie aérienne a ajouté un service Concierge à Brisbane, à Rome et à Lyon, et elle prévoit inaugurer deux nouveaux bureaux pour le service Concierge en 2017, soit à Taïpei et à Mumbai. Un nouveau bureau pour le service Concierge, dont la conception est analogue à celui de Toronto Pearson, est en cours de construction à Montréal pour 2017, et des travaux similaires sont prévus à Calgary et à Ottawa. De plus, un service d'agents prioritaires a été lancé dans la plupart des aéroports-pivots canadiens, lequel consiste en un service hautement personnalisé offert à des points de service clés. Air Canada a également lancé une version améliorée des bornes libre-service d'enregistrement de bagages à Calgary, la mise à niveau étant prévue à Montréal, à Toronto et à Vancouver, et elle continue d'offrir la capacité de récupérer les cartes d'embarquement au moyen d'appareils mobiles, option en voie d'expansion pour un nombre croissant de destinations.



Pour le confort et la commodité des clients de la cabine de haut rapport et de la Classe affaires, Air Canada offre 22 salons Feuille d'érable, notamment trois salons en Europe (Londres Heathrow, Paris Charles-de-Gaulle et Francfort), trois salons aux États-Unis (aéroport international de Los Angeles, aéroport LaGuardia de New York et aéroport international Newark Liberty) et 16 salons au Canada. En 2016, Air Canada a rénové plusieurs de ses salons internationaux (aéroport international de Calgary, aéroport international de Los Angeles, Montréal-Trudeau et aéroport Paris-Charles-de-Gaulle) et elle prévoit plusieurs autres mises à niveau en 2017. Air Canada prévoit également inaugurer un autre salon à l'aéroport international John G. Diefenbaker de Saskatoon.

Un autre programme, intitulé *Air Canada Affaires Plus*, vise à aider les entreprises de toutes tailles à faire des économies en matière de voyages d'affaires tout en recevant des récompenses et en bénéficiant d'offres spéciales. Les participants sont admissibles à des offres de réduction pour des vols et peuvent profiter de services exclusifs au titre de crédits eSurclassements, de l'accès aux salons Feuille d'érable et du choix de places *Préférence*. Le programme offre de plus un outil en ligne intuitif et facile permettant de réserver des vols et des voitures, de gérer et partager des itinéraires ainsi que de faire le suivi des dépenses de voyage et des primes accumulées.

Air Canada offre aux clients des États-Unis la capacité de récupérer les cartes d'embarquement au moyen d'appareils mobiles dans tous les aéroports américains. Elle offre également le pré-contrôle de la TSA, qui permet aux passagers admissibles de se soumettre à une vérification de sécurité pour les vols au départ d'aéroports américains où ce service est offert.

Air Canada offre les places *Préférence* dans tous les appareils du parc aérien et elle facilite la réservation d'une place *Préférence* lors de l'achat du billet ou avant l'embarquement, notamment par l'entremise de son site Web, des bornes libre-service à l'aéroport ou des appareils mobiles. La plupart des places *Préférence* sont situées à l'avant de l'appareil, ce qui permet aux passagers de débarquer plus rapidement une fois arrivés à destination.

Air Canada propose aux passagers une connexion Wi-Fi en vol sur les moyens-porteurs de la compagnie aérienne principale et elle prévoit le lancement de la connexion Wi-Fi sur les gros-porteurs de la compagnie aérienne principale, ainsi que sur les moyens-porteurs et les gros-porteurs d'Air Canada Rouge.

En vue de demeurer concurrentielle dans l'écosystème numérique, Air Canada a renforcé sa présence en ligne en 2016 afin d'offrir une expérience Web réactive aux internautes, tout en répondant à la demande accrue de la part des utilisateurs de tablettes et de portables. Les clients, peu importe l'appareil qu'ils utilisent ou la taille de l'écran, peuvent interagir facilement avec Air Canada et accéder à ses produits et services. En 2017, Air Canada améliorera encore davantage l'expérience numérique en offrant à ses clients la possibilité de trouver les tarifs les plus bas de la compagnie aérienne au cours d'une période de 270 jours sur son site Web. Les clients seront en mesure d'importer les réservations faites à l'aide d'appareils mobiles au moyen d'applications afin d'apporter des modifications à leur itinéraire sur le site Web d'Air Canada. Les clients pourront également recevoir des offres et des informations personnalisées durant l'expérience réservation en fonction de leurs préférences et antécédents d'achat.

En 2016, Air Canada a commencé à tirer parti de son nouveau système de gestion de la relation client qui lui permet de recueillir de précieuses informations sur les habitudes et préférences de voyage ainsi que d'offrir un service plus personnalisé et satisfaisant. Ce nouveau système procure à Air Canada un outil pour présenter plus efficacement sa gamme de produits et services en vue d'accroître le trafic, de stimuler le rendement unitaire et d'optimiser la fidélisation.

## Évolution de la culture d'entreprise

Une culture d'entreprise saine et dynamique constitue une caractéristique concurrentielle qui peut avoir un effet significatif sur la performance à long terme. L'une des composantes fondamentales de la stratégie commerciale d'Air Canada consiste en la transformation de sa culture d'entreprise afin que celle-ci repose sur le leadership et la responsabilisation. Air Canada favorise l'évolution positive de la culture d'entreprise en mettant de l'avant l'entrepreneuriat, l'engagement, l'autonomisation de l'employé et les primes de rendement. La Société entend favoriser au sein de son personnel la détermination, le partage des valeurs et les objectifs communs. Au moyen de multiples créneaux, elle communique régulièrement la raison d'être de ses initiatives stratégiques et l'importance de l'adaptation à l'évolution de la conjoncture du marché. Récemment, la Société a privilégié les rencontres de discussion ouverte avec les employés animées par des hauts dirigeants dans l'ensemble du réseau et par le truchement des médias sociaux. De plus, les quatre priorités clés de la Société sont rappelées à la moindre occasion, et ce, depuis leur adoption en 2009.

L'évolution de la culture d'Air Canada nécessite un processus continu d'amélioration, de perfectionnement et de responsabilisation, tous ces éléments devant viser à s'assurer que les employés se sentent importants et utiles. Les employés seront davantage enclins à soutenir une nouvelle culture d'entreprise s'ils prennent part activement au processus d'évolution. C'est pourquoi Air Canada incite les employés à faire part de leur rétroaction et suggestions, puisque ceux-ci sont les mieux placés pour repérer les améliorations et modifications propices à la réussite.

Le niveau de participation dans des programmes de récompense d'employés comme Brille a crû pour s'établir à près de 90 % à l'échelle de la Société. Le programme Brille offre diverses possibilités aux employés de souligner publiquement en ligne la contribution de collègues et de s'accorder des points les uns aux autres, points qui peuvent être échangés contre divers articles et cadeaux électroniques. Il s'agit d'un complément au programme de reconnaissance annuel Prix d'excellence d'Air Canada qui, depuis des années, permet de récompenser des employés reconnus par leurs collègues pour leur apport exceptionnel tant au travail qu'au sein de la collectivité.

Les résultats des sondages auprès des effectifs montrent encore une fois une amélioration marquée de l'engagement des employés et de la fierté que leur procure l'appartenance à Air Canada. Air Canada a accompli des progrès significatifs en 2016,





ce qui suggère une nette augmentation du niveau de confiance à l'égard de la situation financière de la Société et du fait que la culture d'entreprise progresse dans la bonne voie pour tous les groupes d'employés, outre que les effectifs s'estiment bien informés des changements ayant des répercussions sur leur travail. Un nombre toujours croissant d'employés constatent une amélioration du niveau de communication, ainsi que du travail d'équipe et de la collaboration entre services. Qui plus est, le sentiment d'appartenance croît. De fait, une plus forte proportion d'employés croient fermement qu'Air Canada est sur la bonne voie pour atteindre stabilité et durabilité. La perception des employés en ce qui concerne la haute direction s'est améliorée sensiblement depuis 2014, un plus grand nombre d'entre eux indiquant que les hauts dirigeants sont à l'écoute du personnel et attentifs à ses préoccupations. La tendance est particulièrement notable dans le cas des pilotes, des agents de bord et des spécialistes de la maintenance. Une très forte proportion d'employés ont confiance en leur aptitude à exécuter leurs tâches. Employés et gestionnaires constatent des améliorations dans leur capacité de fournir une orientation et du soutien, facteur attribué dans certains cas aux programmes de formation accrus, et l'enthousiasme est palpable à la perspective de suivre d'autres programmes de formation et de perfectionnement à l'avenir.

De plus, l'approche interfonctionnelle que préconise l'équipe de l'Excellence opérationnelle au sein d'Air Canada favorise l'engagement des employés tout en augmentant le niveau de satisfaction des clients. Air Canada a mis en place des initiatives pour s'assurer que tous les employés comprennent comment collaborer afin d'offrir une expérience client optimale. Ces initiatives comprennent le programme exhaustif visant l'expérience à bord pour les nouveaux employés, les pratiques de gestion intégrée, outre les programmes de perfectionnement visant à promouvoir les comportements et les valeurs liés au leadership d'Air Canada. Divers programmes, tous axés sur les principes de l'orientation du service à la clientèle, l'innovation et la promotion de l'importance de la fidélisation, visent les employés traitant directement avec les clients, les gestionnaires et les nouveaux cadres.

En 2016, des programmes essentiels de formation des employés en matière de service à la clientèle ont été lancés dans l'ensemble du réseau, notamment à l'aide de technologies d'apprentissage virtuel et de formations de type « équipes de course » afin d'améliorer les durées de rotation des appareils ainsi que la sécurité et l'efficacité des procédés. Air Canada offre désormais au personnel du service Concierge et au personnel de bord une formation en matière d'habileté interpersonnelle et de compétences techniques. En 2016, Air Canada a engagé plus de 1 000 nouveaux agents de bord, lesquels ont suivi une formation complémentaire novatrice sur le service à la clientèle. Cette formation sera proposée à 800 autres agents de bord en 2017. La compagnie aérienne poursuivra également son programme de formation pour les agents affectés à la cabine de haut rapport dans divers services, y compris les lignes internationales.

En 2016, Air Canada a été classée par *Achievers*, une entreprise de reconnaissance sociale des employés, parmi les 50 lieux de travail les plus engagés en Amérique du Nord en raison de sa détermination à l'égard de la mobilisation des employés. D'après *Achievers*, les 50 premières entreprises ont été sélectionnées pour les efforts qu'elles consentent à l'établissement de normes en matière de mobilisation des employés.

En 2016, Air Canada a également reçu les récompenses importantes qui suivent, lesquelles prouvent encore une fois l'évolution favorable de la culture d'entreprise au sein d'Air Canada :

- Nommée parmi les dix cultures d'entreprise les plus admirées au Canada par Waterstone Human Capital
- Nommée l'un des 100 meilleurs employeurs du Canada, pour une quatrième année consécutive, selon une enquête réalisée par Mediacorp Canada Inc.
- Désignée l'un des meilleurs employeurs montréalais, pour une troisième année consécutive, selon une enquête réalisée par Mediacorp Canada Inc.
- Classée troisième employeur du Canada sur le plan de l'attrait, selon un sondage réalisé par Randstad Canada
- Nommée l'un des 15 meilleurs employeurs du Canada pour les Canadiens de plus de 40 ans, par Mediacorp Canada Inc.
- Désignée l'un des employeurs les plus favorables à la diversité par Mediacorp Canada Inc.
- Citée comme ayant la marque canadienne connaissant la croissance la plus rapide parmi les plus grandes sociétés du Canada, d'après un rapport sur les marques canadiennes publié par Brand Finance

De plus, pour souligner l'importante évolution qui s'opère au sein d'Air Canada, comme l'a annoncé le *National Post*, Calin Rovinescu, président et chef de la direction, a reçu le prix Le P.-D. G. de l'année du Canada pour 2016. Calin Rovinescu a également été reconnu dans le cadre de la remise des prix *Glassdoor*, comme l'un des 20 chefs de la direction les mieux notés de 2016 au Canada, et Air Canada a été classée parmi les meilleurs milieux de travail d'après la rétroaction des employés. Les cotes de confiance envers les chefs de la direction sont recueillies au moyen du sondage en ligne d'évaluation des sociétés de *Glassdoor*, qui vise à connaître le degré de satisfaction des employés, anciens et actuels, sur leur emploi et l'entreprise, ainsi que leur point de vue sur l'environnement de travail et la culture.

En 2017, Air Canada continuera de mettre en œuvre un ensemble rehaussé d'initiatives de formation axé sur l'intensification de l'engagement et du perfectionnement en leadership des effectifs au soutien de la fidélisation. Ces initiatives viseront divers échelons de cadres et d'employés de première ligne, avec un accent particulier sur le leadership, la responsabilisation et la revitalisation de l'expérience client. D'autres améliorations sont en train d'être apportées au chapitre des ressources humaines à l'intention des employés et gestionnaires par le truchement de l'élaboration et la concrétisation de stratégies d'interaction avec la clientèle, de la mise en place de technologies axées sur le Web et les applications mobiles, ainsi que de l'adoption de politiques et procédés conformes aux meilleures pratiques.



Pour favoriser l'instauration d'une culture d'entreprise axée sur la transformation et la performance, Air Canada s'est dotée d'un programme de participation aux bénéfices qui récompense les employés admissibles pour leur apport et leur permet de participer à la réussite financière de la compagnie aérienne.

Au 31 décembre 2016, un total de 24 293 473 actions, soit 8,9 % du total des actions émises et en circulation, étaient détenues par des employés et des syndicats d'Air Canada, notamment 17 647 059 actions détenues aux termes d'un accord de fiducie signé dans le cadre d'accords visant les régimes de retraite conclus en 2009.

### Relations de travail

Depuis 2014, Air Canada a conclu plusieurs conventions collectives avec les syndicats représentant ses effectifs syndiqués, indice tangible du climat de partenariat et de collaboration qui préside à sa transformation en un chef de file à l'échelle mondiale. Ces conventions collectives comprennent notamment les suivantes :

- Unifor (agents – Ventes et Service clientèle) - Au deuxième trimestre de 2015, Air Canada et Unifor, qui représente les quelque 4 000 agents – Ventes et Service clientèle de la compagnie aérienne, ont conclu une convention collective d'une durée de cinq ans, qui expire le 28 février 2020.
- SCFP (agents de bord) - Au quatrième trimestre de 2015, Air Canada et le SCFP, qui représente plus de 7 000 agents de bord, ont conclu une convention collective d'une durée de dix ans, qui expire le 31 mars 2025, sous réserve de certaines clauses de renégociation durant cette période.
- AIMTA (employés de l'appui technique et de l'entretien, du soutien opérationnel et bagagistes) - Au premier trimestre de 2016, Air Canada et l'AIMTA, qui représente environ 7 500 employés de l'appui technique et de l'entretien, du soutien opérationnel et bagagistes, ont conclu une convention collective d'une durée de dix ans, qui expire le 1<sup>er</sup> avril 2026, sous réserve de certaines clauses de renégociation durant cette période.
- APAC (pilotes) - Au quatrième trimestre de 2014, Air Canada et l'APAC, qui représente environ 3 000 pilotes, ont conclu une convention collective d'une durée de dix ans, qui expire le 29 septembre 2024, sous réserve de certaines clauses de renégociation et mesures de référence durant cette période.
- CALDA (ordonnanceurs de vols) - Au premier trimestre de 2016, Air Canada et la CALDA, qui représente les ordonnanceurs de vols, ont conclu une convention collective, assortie d'une durée de 12 ans se terminant le 29 février 2028, sous réserve de certaines clauses de renégociation au cours de cette période.

### Rapport de développement durable

En 2016, Air Canada a publié *Citoyens du monde*, son cinquième rapport de développement durable. Ce document fournit un aperçu du rendement d'Air Canada en 2015 dans quatre domaines clés du développement durable : la sécurité, l'environnement, le bien-être des employés et l'implication de l'entreprise dans les collectivités. Au début de 2017, l'Initiative pour la finance durable (IFD) a récompensé Air Canada en lui remettant le prix du meilleur rapport de développement durable dans la catégorie des transports au Canada. Cette compétition annuelle a pour but de promouvoir l'excellence en matière de reddition de compte en développement durable auprès des sociétés ouvertes canadiennes.

---

## 05 Aperçu général

En 2016, Air Canada a dégagé un bénéfice d'exploitation de 1 345 M\$ et un bénéfice net de 876 M\$, soit un bénéfice net dilué de 3,10 \$ par action. En 2016, Air Canada a inscrit un bénéfice net ajusté de 1 147 M\$, soit un bénéfice net ajusté dilué de 4,06 \$ par action, et a dégagé un BAIIALA record de 2 768 M\$. Le BAIIALA (compte non tenu des éléments particuliers), le bénéfice net ajusté et le résultat dilué par action ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 19, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Pour le quatrième trimestre de 2016, Air Canada a dégagé un bénéfice d'exploitation de 18 M\$ et une perte nette de 179 M\$, soit une perte diluée de 0,66 \$ par action. Au quatrième trimestre de 2016, Air Canada a inscrit un bénéfice net ajusté de 38 M\$, soit un bénéfice net ajusté dilué de 0,14 \$ par action et un BAIIALA de 455 M\$.

## Sommaire financier de l'exercice 2016

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

- Les produits d'exploitation se sont établis à un montant record de 14 677 M\$, en hausse de 809 M\$ (+6 %) par rapport à ceux de 2015. Du fait du relèvement de 14,7 % de la capacité, les produits passages se sont élevés à un montant sans précédent de 13 148 M\$, en hausse de 728 M\$ (+5,9 %) par rapport à ceux de 2015.
- Les charges d'exploitation se sont établies à 13 332 M\$, en hausse de 960 M\$ (+8%) par rapport à 2015. Les éléments particuliers, décrits à la rubrique 6 du présent rapport de gestion, sont responsables d'une augmentation des charges d'exploitation de 91 M\$ en 2016 alors que les éléments particuliers expliquaient la hausse de 8 M\$ des charges d'exploitation en 2015. En 2016, les CESMO ont diminué de 6,0 % par rapport à 2015. Les CESMO ajustées ont fléchi de 2,9 % par rapport à 2015, baisse qui correspond à celle de 2,75 % à 3,75 % que projetait Air Canada dans son communiqué de presse du 7 novembre 2016. Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 19, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- Le bénéfice d'exploitation s'est chiffré à 1 345 M\$ en 2016 contre 1 496 M\$ en 2015.
- Air Canada a annoncé un BAIIALA record de 2 768 M\$ pour 2016, contre un BAIIALA de 2 542 M\$ en 2015, en hausse de 226 M\$ (+8,9 %), ce qui représente une amélioration par rapport à l'augmentation de 6 % à 8 % que prévoyait Air Canada dans son communiqué de presse du 7 novembre 2016. Ce meilleur résultat que prévu pour 2016 au chapitre du BAIIALA est principalement attribuable à un contexte de génération de produits en décembre 2016 plus solide que prévu, à la baisse des charges liées aux modalités de restitution d'appareils en regard des projections, ainsi qu'à l'efficacité de la compagnie aérienne en matière de compression de coûts. Les éléments particuliers sont exclus de tous les calculs du BAIIALA présentés par Air Canada. Se reporter aux rubriques 6 et 7 du présent rapport de gestion pour de plus amples renseignements sur les éléments particuliers.
- Le bénéfice net s'est établi à 876 M\$ en 2016, soit un bénéfice net dilué de 3,10 \$ par action, contre un bénéfice net de 308 M\$ en 2015, soit un bénéfice net dilué de 1,03 \$ par action.
- Le bénéfice net ajusté s'est chiffré à 1 147 M\$ en 2016, soit un bénéfice net ajusté dilué de 4,06 \$ par action, contre un bénéfice net ajusté de 1 222 M\$, soit un bénéfice net ajusté dilué de 4,18 \$ par action, en 2015, un recul de 75 M\$, ou un montant dilué de 0,12 \$ par action.
- Au 31 décembre 2016, la dette nette ajustée s'est chiffrée à 7 090 M\$, en hausse de 799 M\$ par rapport au 31 décembre 2015. La dette nette ajustée est une mesure financière complémentaire aux PCGR. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 9.3, Dette nette ajustée, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard. Le ratio de levier financier (ratio dette nette ajustée-BAIIALA des 12 derniers mois) de la compagnie aérienne s'est établi à 2,6 au 31 décembre 2016, par rapport à 2,5 au 31 décembre 2015. Le ratio de levier financier n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 9.3, *Dette nette ajustée*, et à la rubrique 19, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- Les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation se sont établis à 2 421 M\$ en 2016, une amélioration de 396 M\$ par rapport à 2015. Le montant négatif des flux de trésorerie disponibles s'est établi à 149 M\$ en 2016, soit une baisse des flux de trésorerie disponibles de 359 M\$ par rapport à 2015. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 9.5, Flux de trésorerie consolidés, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard. Les flux de trésorerie disponibles ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 19, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- Le rendement du capital investi pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2016 s'est établi à 14,7 % (contre 18,3 % pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2015), ce qui correspond à la cible de rendement du capital investi de 13 % à 16 % que projetait Air Canada dans son communiqué de presse du 7 novembre 2016. Le rendement du capital investi n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 19, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

## Sommaire financier du quatrième trimestre de 2016

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

- Les produits d'exploitation se sont établis à un montant record de 3 425 M\$ au quatrième trimestre de 2016, en hausse de 243 M\$ (+8 %) par rapport à ceux du quatrième trimestre de 2015. Du fait du relèvement de 17,1 % de la capacité, les produits passages se sont élevés au chiffre sans précédent de 3 035 M\$ au quatrième trimestre de 2016, en hausse de 199 M\$ (+7,0 %) par rapport à ceux du quatrième trimestre de 2015.



- Les charges d'exploitation se sont chiffrées à 3 407 M\$ au quatrième trimestre de 2016, en hausse de 383 M\$ (+13 %) par rapport au quatrième trimestre de 2015. Les éléments particuliers, décrits à la rubrique 7 du présent rapport de gestion, sont responsables d'une augmentation des charges d'exploitation de 91 M\$ au quatrième trimestre de 2016 alors que les éléments particuliers ont accru les charges d'exploitation de 31 M\$ au quatrième trimestre de 2015. Les CESMO ont reculé de 3,8 % par rapport au quatrième trimestre de 2015. Les CESMO ajustées ont fléchi de 6,1 % par rapport au quatrième trimestre de 2015, soit un résultat légèrement en hausse par rapport à la diminution de 5,0 % à 6,0 % que projetait Air Canada dans son communiqué de presse du 7 novembre 2016.
- Le bénéfice d'exploitation s'est chiffré à 18 M\$ au quatrième trimestre de 2016 contre 158 M\$ au quatrième trimestre de 2015.
- Le BAIIALA au quatrième trimestre de 2016 s'est établi à 455 M\$, contre un BAIIALA de 456 M\$ au quatrième trimestre de 2015, en baisse de 1 M\$.
- La perte nette s'est établie à 179 M\$ au quatrième trimestre de 2016, soit une perte nette diluée de 0,66 \$ par action, contre une perte nette de 116 M\$, soit une perte nette diluée de 0,41 \$ par action, au quatrième trimestre de 2015.
- Le bénéfice net ajusté s'est chiffré à 38 M\$ au quatrième trimestre de 2016, soit un bénéfice net ajusté dilué de 0,14 \$ par action, contre un bénéfice net ajusté de 116 M\$, soit un bénéfice net ajusté dilué de 0,40 \$ par action, au quatrième trimestre de 2015, un recul de 78 M\$, ou un montant dilué de 0,26 \$ par action.
- Les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation se sont établis à 351 M\$ au quatrième trimestre de 2016, une amélioration de 100 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2015. Les flux de trésorerie disponibles se sont établis à 121 M\$ au quatrième trimestre de 2016, soit une hausse de 484 M\$ des flux de trésorerie disponibles par rapport au trimestre correspondant de 2015. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 9.5, Flux de trésorerie consolidés, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.



# 06 Résultats des activités – Comparaison des exercices 2016 et 2015

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

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Exercices		Variation	
	2016	2015	\$	%
<b>Produits d'exploitation</b>				
Passages	13 148 \$	12 420 \$	728 \$	6
Fret	512	506	6	1
Autres	1 017	942	75	8
<b>Total des produits</b>	<b>14 677</b>	<b>13 868</b>	<b>809</b>	<b>6</b>
<b>Charges d'exploitation</b>				
Carburant avions	2 279	2 464	(185)	(8)
Charges liées aux transporteurs régionaux				
Carburant avions	327	359	(32)	(9)
Autres	2 081	1 920	161	8
Salaires et charges sociales	2 510	2 324	186	8
Redevances aéroportuaires et de navigation	859	802	57	7
Maintenance avions	880	773	107	14
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	816	655	161	25
Frais de vente et de distribution	703	608	95	16
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	489	415	74	18
Location avions	462	353	109	31
Restauration et fournitures connexes	349	314	35	11
Communications et technologies de l'information	242	211	31	15
Éléments particuliers	91	8	83	1 038
Autres	1 244	1 166	78	7
<b>Total des charges d'exploitation</b>	<b>13 332</b>	<b>12 372</b>	<b>960</b>	<b>8</b>
<b>Bénéfice d'exploitation</b>	<b>1 345</b>	<b>1 496</b>	<b>(151)</b>	
<b>Produits (charges) autres que d'exploitation</b>				
Perte de change	(38)	(762)	724	
Produits d'intérêts	48	46	2	
Charges d'intérêts	(374)	(389)	15	
Intérêts incorporés	58	70	(12)	
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(76)	(105)	29	
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	4	(17)	21	
Profit à la cession-bail d'actifs	19	-	19	
Perte aux règlements de dettes	(89)	(13)	(76)	
Autres	(20)	(18)	(2)	
<b>Total des charges autres que d'exploitation</b>	<b>(468)</b>	<b>(1 188)</b>	<b>720</b>	
<b>Bénéfice avant impôts sur le résultat</b>	<b>877</b>	<b>308</b>	<b>569</b>	
Impôts sur le résultat	(1)	-	(1)	
<b>Bénéfice net</b>	<b>876 \$</b>	<b>308 \$</b>	<b>568 \$</b>	
<b>Résultat par action – dilué</b>	<b>3,10 \$</b>	<b>1,03 \$</b>	<b>2,07 \$</b>	
<b>BAIIALA<sup>1)</sup></b>	<b>2 768 \$</b>	<b>2 542 \$</b>	<b>226 \$</b>	
<b>Bénéfice net ajusté<sup>1)</sup></b>	<b>1 147 \$</b>	<b>1 222 \$</b>	<b>(75) \$</b>	
<b>Résultat ajusté par action – dilué<sup>1)</sup></b>	<b>4,06 \$</b>	<b>4,18 \$</b>	<b>(0,12) \$</b>	

<sup>1)</sup> Le BAIIALA (compte non tenu des éléments particuliers), le bénéfice net ajusté et le résultat ajusté par action – dilué ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 19, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.



## Produits passages réseau

En 2016, les produits passages réseau se sont élevés à 13 148 M\$, en hausse de 728 M\$ (+5,9 %) par rapport à 2015, du fait de l'amplification de 13,2 % du trafic en partie contrebalancée par le recul de 6,6 % du rendement unitaire. Les produits tirés de la cabine Affaires pour l'ensemble du réseau ont crû de 113 M\$ (+4,7 %) en raison de la hausse de 8,0 % du trafic, facteur en partie contrebalancé par le glissement de 3,0 % du rendement unitaire.

Le tableau ci-après présente les produits passages par région géographique pour 2016 et 2015.

Produits passages (en millions de dollars canadiens)				
	Exercices		Variation	
	2016	2015	\$	%
Lignes intérieures	4 426 \$	4 379 \$	47 \$	1,1
Lignes transfrontalières	2 879	2 685	194	7,2
Lignes transatlantiques	3 026	2 775	251	9,0
Lignes transpacifiques	1 985	1 762	223	12,7
Autres	832	819	13	1,6
<b>Réseau</b>	<b>13 148 \$</b>	<b>12 420 \$</b>	<b>728 \$</b>	<b>5,9</b>

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

2016 par rapport à 2015						
	Produits passages Variation (en %)	Capacité (SMO) Variation (en %)	Trafic (PMP) Variation (en %)	Coefficient d'occupation Variation (en pts)	Rendement unitaire Variation (en %)	PPSMO Variation (en %)
Lignes intérieures	1,1	5,7	5,8	0,1	(4,6)	(4,5)
Lignes transfrontalières	7,2	13,9	13,0	(0,7)	(5,2)	(6,0)
Lignes transatlantiques	9,0	21,1	17,4	(2,5)	(7,1)	(9,9)
Lignes transpacifiques	12,7	21,1	18,8	(1,6)	(5,1)	(6,9)
Autres	1,6	9,6	11,0	1,1	(8,8)	(7,6)
<b>Réseau</b>	<b>5,9</b>	<b>14,7</b>	<b>13,2</b>	<b>(1,0)</b>	<b>(6,6)</b>	<b>(7,7)</b>

La capacité réseau exprimée en SMO a crû de 14,7 % en 2016 par rapport à 2015, du fait du relèvement de la capacité sur tous les marchés. L'accroissement de la capacité est attribuable principalement à l'intégration d'appareils 787 et 777 de Boeing supplémentaires au parc aérien principal, à la croissance d'Air Canada Rouge et au nombre additionnel de sièges à bord des appareils 777 de Boeing.

La variation des produits passages réseau par rapport à 2015 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La progression de 13,2 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic pour l'ensemble des marchés. Conformément à l'objectif de la compagnie aérienne d'accroître le trafic de correspondance mondial entre lignes internationales par le truchement de ses principaux points d'accès au Canada (sixième liberté de l'air), la croissance du trafic en 2016 rend également compte de la progression du trafic de correspondance via le Canada vers des destinations internationales.
- Conforme à l'incidence prévue sur le rendement unitaire de la mise en œuvre du plan stratégique d'Air Canada, la baisse de 6,6 % du rendement unitaire correspond aux facteurs suivants :
  - l'accroissement de 5,1 % de la longueur d'étape moyenne, du fait de l'expansion des vols long-courrier à l'échelle internationale, qui a eu pour effet de comprimer de 2,8 points de pourcentage le rendement unitaire pour l'ensemble du réseau;
  - le pourcentage majoré de sièges sur les marchés des voyages d'agrément à longue distance, du fait, au premier chef, de l'accroissement du nombre de vols à moindres coûts exploités par Air Canada Rouge;
  - la réduction des suppléments des transporteurs en raison du recul des prix du carburant, en particulier là où ces suppléments sont réglementés;
  - la proportion accrue du trafic de correspondance vers des destinations internationales via le Canada au soutien de la stratégie d'expansion internationale de la compagnie aérienne;
  - le relèvement de la capacité à l'échelle de l'industrie et la concurrence au chapitre de la tarification relativement à certains services européens et transpacifiques;
  - au premier semestre de 2016, l'incidence de l'accroissement de la capacité à l'échelle de l'industrie et la concurrence au chapitre de la tarification visant certains services intérieurs, outre le fléchissement du trafic vers les marchés liés au pétrole, à rendement supérieur.

Cette contraction du rendement a été en partie atténuée par l'incidence favorable du change de 193 M\$.



## Produits passages intérieurs

En 2016, les produits passages intérieurs se sont chiffrés à 4 426 M\$, en hausse de 47 M\$ (+1,1 %) par rapport à 2015.

La variation des produits passages intérieurs par rapport à 2015 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La croissance de 5,8 % du trafic qui traduit la progression du trafic sur l'ensemble des principales lignes intérieures, y compris la hausse du trafic relatif à la cabine de haut rapport. L'accroissement du trafic des lignes intérieures visait notamment le trafic de correspondance supplémentaire vers des destinations américaines et internationales via le Canada.
- Le recul de 4,6 % du rendement unitaire, qui rend compte des facteurs suivants :
  - la proportion accrue des flux de passagers en correspondance avec les lignes d'Air Canada sur le marché intérieur et issus des lignes internationales et transfrontalières, à rendement moindre, au soutien de la stratégie d'expansion internationale de la compagnie aérienne;
  - l'augmentation de 1,7 % de la longueur d'étape moyenne, facteur qui a comprimé le rendement unitaire des lignes intérieures de 1,0 point de pourcentage en 2016;
  - l'incidence du relèvement de la capacité à l'échelle de l'industrie et de la concurrence au chapitre de la tarification visant certains marchés intérieurs;
  - le fléchissement du trafic vers les marchés liés au pétrole, à rendement supérieur, en particulier durant le premier semestre de 2016.

Ce recul du rendement unitaire a été en partie contrebalancé par l'incidence favorable du change de 26 M\$.

## Produits passages transfrontaliers

En 2016, les produits passages transfrontaliers se sont établis à 2 879 M\$, en hausse de 194 M\$ (+7,2 %) par rapport à 2015.

La variation des produits passages transfrontaliers par rapport à 2015 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La progression de 13,0 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur l'ensemble des principales lignes transfrontalières avec les États-Unis. Cet accroissement du trafic en glissement annuel est attribuable à la forte demande passagers à l'égard des lignes entre le Canada et les États-Unis, ainsi qu'à l'augmentation des flux de passagers en provenance des États-Unis entre lignes internationales.
- La décroissance de 5,2 % du rendement unitaire, qui traduisait essentiellement l'effet de l'amplification de la concurrence et du relèvement de la capacité à l'égard de certaines lignes court-courrier, la concurrence intense au chapitre de la tarification relativement aux destinations d'agrément américaines qu'exploite Air Canada Rouge, assorties de coûts moindres, ainsi qu'aux services vers la Californie, outre l'augmentation des flux de passagers en provenance des États-Unis entre lignes internationales. Cette baisse a été compensée en partie par l'amélioration de la performance de la cabine de haut rapport et l'incidence favorable du change de 56 M\$.

## Produits passages transatlantiques

En 2016, les produits passages transatlantiques se sont établis à 3 026 M\$, en hausse de 251 M\$ (+9,0 %) par rapport à 2015.

La variation des produits passages transatlantiques par rapport à 2015 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'amplification de 17,4 % du trafic, du fait de la croissance du trafic sur les marchés locaux au départ et à destination de l'Europe, de l'Inde, de l'Afrique et du Moyen-Orient ainsi que de celle du trafic issu de la sixième liberté de l'air, notamment les nouveaux services et les services saisonniers récurrents d'Air Canada et d'Air Canada Rouge. Le trafic s'est amplifié dans les trois cabines, soit en Classe affaires, en Classe Économique Privilège/Premium Rouge et en Classe économique. Cette croissance a été contrebalancée en partie par le recul du trafic visant certains marchés, comme la Belgique, Istanbul et l'Allemagne. Les inquiétudes des voyageurs à la suite des attaques terroristes en France, en Belgique et en Turquie en 2016 expliquent une partie du recul du coefficient d'occupation.
- Le recul de 7,1 % du rendement unitaire, qui traduit l'accroissement de 3,0 % de la longueur d'étape moyenne, qui a comprimé le rendement unitaire des lignes transatlantiques de 1,7 point de pourcentage. Les autres facteurs expliquant le glissement du rendement unitaire comprenaient l'amplification de la capacité à l'échelle de l'industrie au départ et à destination du Canada et des États-Unis, la concurrence au chapitre de la tarification visant certains services européens, outre la proportion accrue de sièges offerts sur les marchés des voyages d'agrément à longue distance. Cette contraction du rendement a été en partie neutralisée par l'incidence favorable du change de 36 M\$.



## Produits passages transpacifiques

En 2016, les produits passages transpacifiques se sont établis à 1 985 M\$, en hausse de 223 M\$ (+12,7 %) par rapport à 2015.

La variation des produits passages transpacifiques par rapport à 2015 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'amplification de 18,8 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur l'ensemble des principales lignes transpacifiques, hormis le service sur Hong Kong où le trafic n'a essentiellement pas varié en regard de 2015. L'accroissement global du trafic par rapport à 2015 est largement attribuable au lancement, en juin 2016, des lignes Toronto-Séoul et Vancouver-Brisbane. En outre, Air Canada a mis en exploitation de plus gros appareils sur les lignes vers la Chine et le Japon et a accru les fréquences des appareils sur la ligne reliant Vancouver à Osaka (de cinq vols par semaine à six).
- La baisse de 5,1 % du rendement unitaire, qui traduit surtout l'incidence du relèvement de la capacité à l'échelle de l'industrie et la concurrence au chapitre de la tarification, surtout sur les lignes à destination de la Chine et de l'Australie, outre la réduction des suppléments des transporteurs du fait de la baisse des prix du carburant, surtout là où ces suppléments sont réglementés. Ces facteurs ont été en partie atténués par l'incidence favorable du change de 60 M\$.

## Autres produits passages

En 2016, les produits passages de 832 M\$ tirés des « autres lignes » ont crû de 13 M\$ (+1,6 %) par rapport à 2015.

La variation des autres produits passages par rapport à 2015 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'augmentation de 11,0 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur l'ensemble des principales autres lignes, sous l'impulsion des vols à moindres coûts exploités par Air Canada Rouge, outre la croissance du trafic au départ et à destination du Brésil liée aux Jeux olympiques d'été de 2016. Conformément à la stratégie d'expansion du trafic entre lignes internationales d'Air Canada par le truchement de ses principaux points d'accès au Canada, le trafic de correspondance entre lignes internationales en provenance et à destination de l'Amérique du Sud a augmenté en regard de 2015.
- La détérioration de 8,8 % du rendement unitaire, qui rend surtout compte de la concurrence au chapitre de la tarification en raison du relèvement de la capacité à l'échelle de l'industrie sur les lignes vers les Caraïbes et le Mexique, alors que le service vers l'Amérique du Sud s'est ressenti de l'affaiblissement de l'économie, particulièrement au Brésil. Cette baisse a été en partie contrebalancée par l'incidence favorable du change de 15 M\$.

## Produits fret

En 2016, les produits de 512 M\$ tirés du transport de fret ont progressé de 6 M\$ (+1,1 %) par rapport à 2015, en raison de l'amplification du trafic de 15,0 %, largement contrebalancée par le fléchissement de 12,1 % du rendement unitaire. Le trafic a crû sur tous les marchés en raison du relèvement de la capacité. La baisse globale du rendement unitaire est le fait principalement de l'accroissement de la capacité à l'échelle de l'industrie, surtout au premier semestre de 2016, facteur en partie contrebalancé par l'incidence favorable du change de 12 M\$.

Le tableau ci-après présente les produits fret par région géographique pour les exercices 2016 et 2015.

Produits fret (en millions de dollars canadiens)	Exercices		Variation	
	2016	2015	\$	%
Lignes intérieures	63 \$	67 \$	(4) \$	(7,0)
Lignes transfrontalières	29	24	5	18,3
Lignes transatlantiques	187	188	(1)	(0,5)
Lignes transpacifiques	193	188	5	3,0
Autres	40	39	1	3,2
<b>Réseau</b>	<b>512 \$</b>	<b>506 \$</b>	<b>6 \$</b>	<b>1,1</b>

## Autres produits

En 2016, les autres produits se sont chiffrés à 1 017 M\$, en hausse de 75 M\$ (+8 %) par rapport à 2015, du fait en grande partie de l'augmentation des produits tirés de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, attribuable à la croissance des volumes passagers et à l'augmentation des frais liés aux passagers et à la compagnie aérienne.





## CESMO et CESMO ajustées

En 2016, les CESMO et les CESMO ajustées ont fléchi respectivement de 6,0 % et de 2,9 % en regard de 2015. Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 19, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

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

(en cents par SMO)	Exercices		Variation	
	2016	2015	cents	%
Carburant avions	2,46	3,05	(0,59)	(19,3)
Charges liées aux transporteurs régionaux				
Carburant avions	0,35	0,44	(0,09)	(20,5)
Autres	2,25	2,38	(0,13)	(5,5)
Salaires	2,09	2,21	(0,12)	(5,4)
Charges sociales	0,62	0,66	(0,04)	(6,1)
Redevances aéroportuaires et de navigation	0,93	0,99	(0,06)	(6,1)
Maintenance avions	0,95	0,96	(0,01)	(1,0)
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	0,88	0,81	0,07	8,6
Frais de vente et de distribution	0,76	0,75	0,01	1,3
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	0,53	0,51	0,02	3,9
Location avions	0,50	0,44	0,06	13,6
Restauration et fournitures connexes	0,38	0,39	(0,01)	(2,6)
Communications et technologies de l'information	0,26	0,26	-	-
Éléments particuliers	0,10	0,01	0,09	900,0
Autres	1,32	1,44	(0,12)	(0,1)
<b>CESMO</b>	<b>14,38</b>	<b>15,30</b>	<b>(0,92)</b>	<b>(6,0)</b>
Retrancher :				
Charge de carburant avions <sup>1)</sup> , coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et éléments particuliers	(3,44)	(4,03)	0,59	14,6
<b>CESMO ajustées<sup>2)</sup></b>	<b>10,94</b>	<b>11,27</b>	<b>(0,33)</b>	<b>(2,9)</b>

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

2) Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 19, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

## Charges d'exploitation

En 2016, les charges d'exploitation se sont établies à 13 332 M\$, en hausse de 960 M\$ (+8 %) par rapport à 2015. Cette hausse a été principalement imputable au relèvement de 14,7 % de la capacité et à l'incidence de la dépréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation libellées en devises, ce qui a accru les charges d'exploitation de 228 M\$ en 2016 (dont une tranche de 71 M\$ se rapporte à la charge de carburant avions et un montant de 157 M\$ a trait aux charges d'exploitation non liées au carburant). Ces hausses ont été en partie contrebalancées par l'incidence de la baisse des prix de base du carburéacteur (compte non tenu de l'incidence du change).

## Charge de carburant avions

En 2016, la charge de carburant avions (notamment la charge de carburant liée aux activités des transporteurs régionaux) s'est établie à 2 606 M\$, en baisse de 217 M\$ (-8 %) par rapport à 2015, en raison du fléchissement du cours du carburéacteur de base (compte non tenu de l'incidence du change) en glissement annuel, qui est responsable d'une diminution de 519 M\$. Cette baisse a été en partie contrebalancée par l'augmentation du volume de litres de carburant consommé, responsable d'un accroissement de 219 M\$, et par l'incidence défavorable du change de 71 M\$.

## Charges liées aux transporteurs régionaux

En 2016, les charges liées aux transporteurs régionaux se sont chiffrées à 2 408 M\$, en hausse de 129 M\$ (+6 %) par rapport à 2015, en raison de l'effet de l'augmentation des vols par suite des initiatives d'accroissement des parcs aériens qu'exploitent Sky Regional et Air Georgian sous la bannière Air Canada Express, de l'incidence défavorable du change de 40 M\$ et de la hausse des charges relatives aux modalités de restitution. Ces augmentations ont été en partie atténuées par l'incidence de la contraction des prix du carburéacteur en glissement annuel et la baisse des tarifs liés au CAC de Jazz.



## Salaires et charges sociales

Les salaires et charges sociales totalisent 2 510 M\$ en 2016, en hausse de 186 M\$ (+8 %) par rapport à 2015.

Les salaires se sont établis à 1 936 M\$ en 2016, en hausse de 148 M\$ (+8 %) par rapport à 2015. Cette augmentation est surtout le fait de la croissance du nombre d'employés équivalents temps plein (« ETP »), en regard de 2015. Du fait du relèvement de 14,7 % de la capacité, le nombre moyen d'ETP a crû de 4,9 % en glissement annuel.

Les charges sociales se sont chiffrées à 574 M\$ en 2016, en hausse de 38 M\$ (+7 %) par rapport à 2015, du fait en grande partie qu'Air Canada a comptabilisé un crédit de 19 M\$ en 2015 au titre de modifications visant des régimes de soins de santé complémentaires de retraite aux États-Unis. Cette hausse des charges sociales est supérieure à l'augmentation de 20 M\$ que prévoyait Air Canada dans son communiqué de presse du 7 novembre 2016, en raison principalement de l'incidence de la comptabilisation d'une charge de 6 M\$ au titre du coût des services rendus au cours de l'exercice relativement à la convention collective conclue avec le syndicat des pilotes, de la hausse des charges au titre des régimes de retraite à cotisations définies par rapport aux prévisions ainsi que d'autres facteurs.

## Redevances aéroportuaires et de navigation

En 2016, les redevances aéroportuaires et de navigation se sont chiffrées à 859 M\$, en hausse de 57 M\$ (+7 %) par rapport à 2015, du fait de l'affectation accrue de gros-porteurs et de l'accroissement des vols internationaux et de l'incidence défavorable du change de 7 M\$. L'augmentation a été en partie contrebalancée par l'effet bénéfique de l'entente avec l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, entente qui permet à Air Canada d'accroître le trafic de passagers en correspondance entre lignes internationales à l'aéroport international Toronto Pearson de façon plus rentable, et l'incidence de la réduction de 6 % du tarif de NAV Canada, qui a pris effet le 1<sup>er</sup> septembre 2016.

## Charges de maintenance avions

En 2016, les charges de maintenance avions se sont chiffrées à 880 M\$, en hausse de 107 M\$ (+14 %) par rapport à 2015, en raison principalement de l'augmentation des charges relatives aux modalités de restitution en regard de 2015, de l'incidence défavorable du change de 49 M\$ et de l'incidence de l'intégration au parc aérien d'appareils 787 et 777 de Boeing supplémentaires dont les moteurs font l'objet d'une facturation contractuelle selon les heures de vol. La hausse des modalités de restitution est principalement attribuable aux crédits qu'a comptabilisés Air Canada en raison des prolongations de contrats de location. Ces hausses ont été en partie contrebalancées par l'incidence des initiatives de compression de coûts.

La hausse des charges de maintenance avions de 107 M\$ en glissement annuel est inférieure à celle de 120 M\$ que prévoyait Air Canada dans son communiqué de presse du 7 novembre 2016, en raison principalement de la diminution des charges relatives aux modalités de restitution par rapport aux prévisions.

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

	Exercices		Variation	
	2016	2015	\$	%
Entretien du matériel	727 \$	715 \$	12 \$	2
Provision liée à la maintenance <sup>1)</sup>	133	27	106	393
Autres	20	31	(11)	(35)
<b>Total des charges de maintenance avions</b>	<b>880 \$</b>	<b>773 \$</b>	<b>107 \$</b>	<b>14</b>

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

## Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur

En 2016, la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur s'est chiffrée à 816 M\$, en hausse de 161 M\$ (+25 %) par rapport à 2015, en grande partie du fait de l'intégration d'appareils 787 de Boeing au parc aérien principal d'Air Canada, outre les programmes de reconditionnement d'aéronefs de la compagnie aérienne. L'augmentation de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur en glissement annuel correspond pour l'essentiel à la hausse de 160 M\$ que prévoyait Air Canada dans son communiqué de presse du 7 novembre 2016.

## Frais de vente et de distribution

En 2016, les frais de vente et de distribution se sont chiffrés à 703 M\$, en hausse de 95 M\$ (+16 %) par rapport à 2015, en raison de la hausse des charges au titre des commissions, du fait en partie de programmes d'incitation concurrentiels nouveaux ou améliorés, de l'amplification du volume de vente de billets et de la proportion supérieure de ventes par l'entremise des points de vente internationaux qui se traduit habituellement par une hausse des frais d'opération. Une augmentation de la charge liée au traitement par carte de crédit (laquelle concordait avec la croissance des ventes et des produits) et l'effet défavorable du change de 14 M\$ ont également contribué à la hausse des frais de vente et de distribution par rapport à 2015.



## Coûts liés à la portion terrestre des forfaits

En 2016, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits se sont chiffrés à 489 M\$, en hausse de 74 M\$ (+18 %) par rapport à 2015, du fait principalement de l'amplification des volumes passagers en glissement annuel et de l'incidence défavorable du change de 26 M\$.

## Coûts de location avions

En 2016, les coûts de location avions se sont élevés à 462 M\$, en hausse de 109 M\$ (+31 %) par rapport à 2015, en raison de l'augmentation en glissement annuel du nombre d'avions loués, principalement des appareils A321 d'Airbus et des appareils 787 de Boeing, du reclassement de certains contrats de location-financement en contrats de location simple et de l'incidence défavorable du change de 18 M\$.

## Éléments particuliers

En 2016, un élément particulier de 91 M\$ au titre du coût des services passés a été comptabilisé pour rendre compte des augmentations estimées du coût des prestations de retraite pour les membres de l'Association des pilotes d'Air Canada (« APAC ») qui cotisent à un régime à prestations définies. Certaines modifications apportées au régime de retraite (portant sur la prestation annuelle maximale par année de service) sont conditionnelles à l'atteinte de cibles définies dans le plan d'affaires qui sont liées au nombre d'appareils en service du parc aérien d'ici 2017, 2020 et à compter de 2023. Le montant de 91 M\$ au titre du coût des services passés représente la charge hors période associée aux avantages accordés à la signature de la convention collective avec l'APAC en 2014 d'après la meilleure estimation de la direction de la probabilité que les cibles du plan d'affaires liées au nombre d'appareils en service aux dates concernées soient atteintes. La charge au titre de l'élément particulier n'a aucune incidence sur la rémunération au rendement antérieure ou courante de la Société.

En 2015, les éléments particuliers ont accru les charges d'exploitation de 8 M\$ et comprenaient les éléments suivants :

- Des paiements ponctuels de 26 M\$ liés à la convention collective qu'Air Canada a conclue avec le SCFP.
- Des paiements ponctuels de 36 M\$ liés à la convention collective qu'Air Canada a conclue avec l'AIMTA.
- Le recouvrement d'un montant de 30 M\$ versé antérieurement dans le cadre des enquêtes et procédures sur le fret.
- La comptabilisation d'ajustements favorables de 23 M\$ relativement à la charge d'impôts.

## Autres charges

En 2016, les autres charges se sont chiffrées à 1 244 M\$, en hausse de 78 M\$ (+7 %) par rapport à 2015, du fait essentiellement du relèvement de la capacité, de l'incidence de la stratégie d'Air Canada en matière d'expansion internationale et de l'effet défavorable du change.

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

Autres charges (en millions de dollars canadiens)	Exercices		Variation	
	2016	2015	\$	%
Services d'escale	237 \$	227 \$	10 \$	4
Frais d'équipages	177	149	28	19
Location et entretien d'immeubles	154	145	9	6
Frais et services divers	141	137	4	3
Autres frais résiduels	535	508	27	5
<b>Total des autres charges</b>	<b>1 244 \$</b>	<b>1 166 \$</b>	<b>78 \$</b>	<b>7</b>



## Charges autres que d'exploitation

Les charges autres que d'exploitation se sont chiffrées à 468 M\$ en 2016, en baisse de 720 M\$ en regard de 2015.

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

	Charges autres que d'exploitation (en millions de dollars canadiens)		
	Exercices		
	2016	2015	Variation \$
Perte de change	(38) \$	(762) \$	724 \$
Charge d'intérêts, montant net	(268)	(273)	5
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(76)	(105)	29
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	4	(17)	21
Profit à la cession-bail d'actifs	19	-	19
Perte aux règlements de dettes	(89)	(13)	(76)
Autres	(20)	(18)	(2)
<b>Total des charges autres que d'exploitation</b>	<b>(468) \$</b>	<b>(1 188) \$</b>	<b>720 \$</b>

La variation des charges autres que d'exploitation par rapport à 2015 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La perte de change s'est chiffrée à 38 M\$ en 2016, contre une perte de change de 762 M\$ en 2015. En 2016, la perte de change à l'égard de dérivés de change de 136 M\$ a été en partie compensée par le profit de change lié à la dette à long terme libellée en dollars américains et à des contrats de location-financement de 126 M\$. Le profit de change lié à la dette à long terme libellée en dollars américains est attribuable à l'appréciation du dollar canadien au 31 décembre 2016 par rapport au 31 décembre 2015. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 31 décembre 2016 était de 1,3427 \$ CA, tandis qu'il était de 1,3840 \$ CA le 31 décembre 2015. En 2015, la perte de change à l'égard de la dette à long terme libellée en dollars américains était attribuable à la dépréciation du dollar canadien au 31 décembre 2015, comparativement au 31 décembre 2014. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 31 décembre 2014 était de 1,1601 \$ CA. Cette perte a été contrebalancée en partie par les profits de 164 M\$ à l'égard de dérivés de change.
- En 2016, le coût financier net au titre des avantages du personnel a baissé de 29 M\$, du fait principalement de l'incidence de la réduction du passif au titre des régimes de retraite.
- En 2016, Air Canada a inscrit un profit de 19 M\$ à la cession-bail de deux appareils 787-9 de Boeing. Aucun profit analogue n'a été inscrit en 2015.
- En 2016, Air Canada a comptabilisé une perte aux règlements de dettes de 89 M\$ dont une tranche de 82 M\$ avait trait à l'opération de refinancement de 1,25 G\$ CA réalisée le 6 octobre 2016 et décrite plus amplement à la rubrique 9.8, Obligations contractuelles, du présent rapport de gestion et une tranche de 7 M\$ est liée au remboursement anticipé d'une dette au titre de la sortie des appareils 190 d'Embraer. En 2015, Air Canada avait comptabilisé une perte aux règlements de dettes de 13 M\$ liée au remboursement anticipé d'une dette au titre de la sortie des appareils 190 d'Embraer.

# 07 Résultats des activités – Comparaison des quatrièmes trimestres de 2016 et de 2015

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

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Quatrièmes trimestres		Variation	
	2016	2015	\$	%
<b>Produits d'exploitation</b>				
Passages	3 035 \$	2 836 \$	199	7
Fret	155	135	20	15
Autres	235	211	24	11
<b>Total des produits</b>	<b>3 425</b>	<b>3 182</b>	<b>243</b>	<b>8</b>
<b>Charges d'exploitation</b>				
Carburant avions	598	527	71	13
Charges liées aux transporteurs régionaux				
Carburant avions	90	81	9	11
Autres	532	468	64	14
Salaires et charges sociales	633	590	43	7
Redevances aéroportuaires et de navigation	203	193	10	5
Maintenance avions	197	203	(6)	(3)
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	212	160	52	33
Frais de vente et de distribution	172	145	27	19
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	101	87	14	16
Location avions	120	98	22	22
Restauration et fournitures connexes	82	81	1	1
Communications et technologies de l'information	60	50	10	20
Éléments particuliers	91	31	60	194
Autres	316	310	6	2
<b>Total des charges d'exploitation</b>	<b>3 407</b>	<b>3 024</b>	<b>383</b>	<b>13</b>
<b>Bénéfice d'exploitation</b>	<b>18</b>	<b>158</b>	<b>(140)</b>	
<b>Produits (charges) autres que d'exploitation</b>				
Perte de change	(29)	(159)	130	
Produits d'intérêts	13	13	-	
Charges d'intérêts	(83)	(99)	16	
Intérêts incorporés	8	20	(12)	
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(24)	(27)	3	
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	9	(3)	12	
Perte aux règlements de dettes	(82)	(13)	(69)	
Autres	(8)	(6)	(2)	
<b>Total des charges autres que d'exploitation</b>	<b>(196)</b>	<b>(274)</b>	<b>78</b>	
<b>Perte avant impôts sur le résultat</b>	<b>(178)</b>	<b>(116)</b>	<b>(62)</b>	
Impôts sur le résultat	(1)	-	(1)	
<b>Perte nette</b>	<b>(179) \$</b>	<b>(116) \$</b>	<b>(63) \$</b>	
<b>Perte nette par action – diluée</b>	<b>(0,66) \$</b>	<b>(0,41) \$</b>	<b>(0,25) \$</b>	
<b>BAILALA<sup>1)</sup></b>	<b>455 \$</b>	<b>456 \$</b>	<b>(1) \$</b>	
<b>Bénéfice net ajusté<sup>1)</sup></b>	<b>38 \$</b>	<b>116 \$</b>	<b>(78) \$</b>	
<b>Résultat ajusté par action – dilué<sup>1)</sup></b>	<b>0,14 \$</b>	<b>0,40 \$</b>	<b>(0,26) \$</b>	

1) Le BAILALA (compte non tenu des éléments particuliers), le bénéfice net ajusté et le résultat ajusté par action – dilué ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 19, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.



## Produits passages réseau

Au quatrième trimestre de 2016, les produits passages réseau se sont élevés à 3 035 M\$, en hausse de 199 M\$ (+7,0 %) par rapport au quatrième trimestre de 2015, du fait de l'amplification de 15,3 % du trafic en partie contrebalancée par le recul de 7,2 % du rendement unitaire. Les produits tirés de la cabine Affaires pour l'ensemble du réseau ont crû de 49 M\$ (+8,4 %) en raison de la hausse de 13,4 % du trafic, facteur en partie contrebalancé par le glissement de 4,5 % du rendement unitaire.

Le tableau ci-après présente les produits passages par région géographique pour les quatrième trimestres de 2016 et de 2015.

Produits passages (en millions de dollars canadiens)				
	Quatrième trimestres		Variation	
	2016	2015	\$	%
Lignes intérieures	1 079 \$	1 053 \$	26 \$	2,5
Lignes transfrontalières	697	632	65	10,1
Lignes transatlantiques	619	572	47	8,3
Lignes transpacifiques	442	394	48	12,1
Autres	198	185	13	7,3
<b>Réseau</b>	<b>3 035 \$</b>	<b>2 836 \$</b>	<b>199 \$</b>	<b>7,0</b>

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

Quatrième trimestre 2016 par rapport au quatrième trimestre 2015						
	Produits passages Variation (en %)	Capacité (SMO) Variation (en %)	Trafic (PMP) Variation (en %)	Coefficient d'occupation Variation (en pts)	Rendement unitaire Variation (en %)	PPSMO Variation (en %)
Lignes intérieures	2,5	5,5	5,7	0,1	(3,1)	(2,9)
Lignes transfrontalières	10,1	14,1	15,0	0,6	(4,3)	(3,6)
Lignes transatlantiques	8,3	21,5	19,3	(1,4)	(9,2)	(10,9)
Lignes transpacifiques	12,1	31,9	23,7	(5,3)	(9,3)	(15,0)
Autres	7,3	13,2	15,7	1,8	(7,6)	(5,5)
<b>Réseau</b>	<b>7,0</b>	<b>17,1</b>	<b>15,3</b>	<b>(1,2)</b>	<b>(7,2)</b>	<b>(8,6)</b>

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

Réseau					
	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T4 2015	T1 2016	T2 2016	T3 2016	T4 2016
Produits passages	3,0	2,8	2,0	10,5	7,0
Capacité (SMO)	8,4	8,2	11,0	20,9	17,1
Trafic (PMP)	8,6	7,7	9,3	18,9	15,3
Coefficient d'occupation (variation en pts)	0,1	(0,3)	(1,2)	(1,5)	(1,2)
Rendement unitaire	(5,5)	(4,7)	(6,8)	(7,0)	(7,2)
PPSMO	(5,3)	(5,1)	(8,2)	(8,6)	(8,6)

La capacité réseau exprimée en SMO a crû de 17,1 % au quatrième trimestre de 2016 par rapport au quatrième trimestre de 2015, du fait du relèvement de la capacité sur tous les marchés. L'accroissement de la capacité est attribuable principalement à l'intégration d'appareils 787 et 777 de Boeing supplémentaires au parc aérien principal, à la croissance d'Air Canada Rouge et au nombre additionnel de sièges à bord des appareils 777 de Boeing.

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

- La progression de 15,3 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic pour l'ensemble des marchés. Conformément à l'objectif de la compagnie aérienne d'accroître le trafic de correspondance mondial entre lignes internationales par le truchement de ses principaux points d'accès au Canada (sixième liberté de l'air), la croissance du trafic au quatrième trimestre de 2016 rend également compte de la progression du trafic de correspondance via le Canada vers des destinations internationales.
- La baisse de 7,2 % du rendement unitaire, qui correspond aux facteurs suivants :



- l'accroissement de 6,5 % de la longueur d'étape moyenne, du fait de l'expansion des vols long-courrier à l'échelle internationale, qui a eu pour effet de comprimer de 3,6 points de pourcentage le rendement pour l'ensemble du réseau;
- la proportion accrue de sièges sur les marchés des voyages d'agrément à longue distance, du fait, au premier chef, de l'accroissement du nombre de vols à moindres coûts exploités par Air Canada Rouge;
- la réduction des suppléments des transporteurs en raison du recul des prix du carburant, en particulier là où ces suppléments sont réglementés;
- la proportion accrue du trafic de correspondance vers des destinations internationales via le Canada au soutien de la stratégie d'expansion internationale de la compagnie aérienne.

## Produits passages intérieurs

Au quatrième trimestre de 2016, les produits passages intérieurs se sont chiffrés à 1 079 M\$, en hausse de 26 M\$ (+2,5 %) par rapport au quatrième trimestre de 2015.

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

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

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

- La croissance de 5,7 % du trafic qui traduit la progression du trafic sur l'ensemble des principales lignes intérieures et tient compte de la hausse du trafic relatif à la cabine de haut rapport. L'accroissement du trafic des lignes intérieures visait notamment le trafic de correspondance supplémentaire vers des destinations américaines et internationales via le Canada.
- Le recul de 3,1 % du rendement unitaire, qui rend compte des facteurs suivants :
  - l'augmentation de 1,4 % de la longueur d'étape moyenne, facteur qui a comprimé le rendement unitaire des lignes intérieures de 0,8 point de pourcentage au quatrième trimestre de 2016;
  - la proportion accrue des flux de passagers en correspondance avec les lignes d'Air Canada sur le marché intérieur et issus des lignes internationales et transfrontalières, à rendement moindre, au soutien de la stratégie d'expansion internationale de la compagnie aérienne;
  - l'effet de la concurrence accrue sur les lignes régionales, en particulier dans l'est du Canada.

## Produits passages transfrontaliers

Au quatrième trimestre de 2016, les produits passages transfrontaliers se sont établis à 697 M\$, en hausse de 65 M\$ (+10,1 %) par rapport au quatrième trimestre de 2015.

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

Lignes transfrontalières					
	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T4 2015	T1 2016	T2 2016	T3 2016	T4 2016
Produits passages	10,5	2,5	2,3	14,0	10,1
Capacité (SMO)	11,9	10,2	12,3	19,3	14,1
Trafic (PMP)	11,6	5,8	10,8	20,8	15,0
Coefficient d'occupation (variation en pts)	(0,2)	(3,3)	(1,1)	1,0	0,6
Rendement unitaire	(0,9)	(3,3)	(7,9)	(5,6)	(4,3)
PPSMO	(1,1)	(7,1)	(9,1)	(4,5)	(3,6)



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

- La progression de 15,0 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur l'ensemble des principales lignes transfrontalières avec les États-Unis. Cet accroissement du trafic en glissement annuel est attribuable à la forte demande passagers à l'égard des lignes entre le Canada et les États-Unis, ainsi qu'à l'augmentation des flux de passagers en provenance des États-Unis entre lignes internationales.
- La décroissance de 4,3 % du rendement unitaire, qui traduisait essentiellement l'effet de l'amplification de la concurrence et du relèvement de la capacité à l'égard de certaines lignes court-courrier, la concurrence intense au chapitre de la tarification relativement aux destinations d'agrément américaines qu'exploite Air Canada Rouge, assorties de coûts moindres, outre l'augmentation des flux de passagers en provenance des États-Unis entre lignes internationales. Cette baisse a été compensée en partie par l'amélioration de la performance de la cabine de haut rapport.

## Produits passages transatlantiques

Au quatrième trimestre de 2016, les produits passages transatlantiques se sont établis à 619 M\$, en hausse de 47 M\$ (+8,3 %) par rapport au quatrième trimestre de 2015.

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

	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T4 2015	T1 2016	T2 2016	T3 2016	T4 2016
Produits passages	9,1	12,9	5,0	10,7	8,3
Capacité (SMO)	15,3	13,6	16,6	28,1	21,5
Trafic (PMP)	14,2	15,8	10,9	21,8	19,3
Coefficient d'occupation (variation en pts)	(0,7)	1,5	(4,0)	(4,4)	(1,4)
Rendement unitaire	(4,5)	(2,5)	(5,4)	(9,1)	(9,2)
PPSMO	(5,4)	(0,6)	(9,9)	(13,6)	(10,9)

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

- L'amplification de 19,3 % du trafic, du fait de la croissance du trafic sur l'ensemble des principaux marchés transatlantiques, sous l'impulsion de la forte croissance du service d'Air Canada vers Delhi et Dubaï, outre l'accroissement du service sur l'Espagne. Le trafic s'est amplifié dans les trois cabines, soit en Classe affaires, en Classe Économique Privilège/Premium Rouge et en Classe économique. L'incertitude créée par le vote référendaire en faveur du départ du Royaume-Uni de l'Union européenne a eu un effet défavorable sur le trafic en partance de ce pays, effet qui s'est prolongé durant le quatrième trimestre de 2016.
- Le recul de 9,2 % du rendement unitaire, qui traduit l'accroissement de 3,2 % de la longueur d'étape moyenne, qui a comprimé le rendement unitaire des lignes transatlantiques de 1,8 point de pourcentage. Les autres facteurs expliquant le glissement du rendement unitaire comprenaient l'amplification de la capacité à l'échelle de l'industrie au départ du Canada et des États-Unis, l'incidence défavorable du change de 10 M\$, la concurrence intense au chapitre de la tarification visant certains services européens, outre la proportion accrue de sièges offerts sur les marchés des voyages d'agrément à longue distance.

## Produits passages transpacifiques

Au quatrième trimestre de 2016, les produits passages transpacifiques se sont établis à 442 M\$, en hausse de 48 M\$ (+12,1 %) par rapport au quatrième trimestre de 2015.

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





## Lignes transpacifiques

	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T4 2015	T1 2016	T2 2016	T3 2016	T4 2016
Produits passages	4,7	7,7	8,8	19,2	12,1
Capacité (SMO)	3,4	3,1	12,4	34,8	31,9
Trafic (PMP)	7,9	6,3	13,7	29,0	23,7
Coefficient d'occupation (variation en pts)	3,6	2,6	1,0	(3,9)	(5,3)
Rendement unitaire	(2,9)	1,4	(4,2)	(7,6)	(9,3)
PPSMO	1,3	4,6	(3,1)	(11,6)	(15,0)

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

- L'amplification de 23,7 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur l'ensemble des principales lignes transpacifiques, hormis le service sur Hong Kong où la capacité a fléchi en glissement annuel. L'accroissement du trafic par rapport au trimestre correspondant de 2015 est largement attribuable au lancement, en juin 2016, des lignes Toronto-Séoul et Vancouver-Brisbane. En outre, Air Canada a mis en exploitation de plus gros appareils sur les lignes vers la Chine et le Japon et a accru les fréquences des appareils sur la ligne reliant Vancouver à Osaka (de cinq vols par semaine à six).
- La baisse de 9,3 % du rendement unitaire, qui traduit surtout l'incidence du relèvement de la capacité à l'échelle de l'industrie et la concurrence intense au chapitre de la tarification sur la plupart des principales lignes transpacifiques, outre la réduction des suppléments des transporteurs du fait de la baisse des prix du carburant, surtout là où ces suppléments sont réglementés. Ces facteurs ont été en partie atténués par l'incidence favorable du change de 6 M\$.

## Autres produits passages

Au quatrième trimestre de 2016, les produits passages de 198 M\$ tirés des « autres lignes » ont crû de 13 M\$ (+7,3 %) par rapport au quatrième trimestre de 2015.

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

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

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

- L'augmentation de 15,7 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur l'ensemble des principales autres lignes, sous l'impulsion des vols à moindres coûts exploités par Air Canada Rouge. Le trafic de correspondance entre lignes internationales en provenance et à destination de l'Amérique du Sud a augmenté en regard du trimestre correspondant de 2015, facteur qui est conforme à la stratégie d'expansion du trafic entre lignes internationales d'Air Canada par le truchement de ses principaux points d'accès au Canada.
- La détérioration de 7,6 % du rendement unitaire, qui rend surtout compte du relèvement de la capacité à l'échelle de l'industrie et de la concurrence au chapitre de la tarification vers les destinations soleil usuelles.



## Produits fret

Au quatrième trimestre de 2016, les produits de 155 M\$ tirés du transport de fret ont augmenté de 20 M\$ (+15,0 %) par rapport au quatrième trimestre de 2015, en raison de l'amplification de 27,3 % du trafic, en partie contrebalancée par le fléchissement de 9,7 % du rendement unitaire. Le trafic a crû sur tous les marchés, sous l'impulsion du marché transpacifique, en raison du relèvement de la capacité. Le rendement unitaire a fléchi sur l'ensemble des marchés en raison de l'accroissement de la capacité à l'échelle de l'industrie, à l'exception de l'Asie où le rendement n'a essentiellement pas varié en regard de 2015.

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

Produits fret (en millions de dollars canadiens)				
	Quatrième trimestres		Variation	
	2016	2015	\$	%
Lignes intérieures	18 \$	17 \$	1 \$	3,3
Lignes transfrontalières	9	7	2	16,2
Lignes transatlantiques	52	48	4	7,1
Lignes transpacifiques	63	49	14	29,5
Autres	13	14	(1)	3,9
<b>Réseau</b>	<b>155 \$</b>	<b>135 \$</b>	<b>20 \$</b>	<b>15,0</b>

## Autres produits

Au quatrième trimestre de 2016, les autres produits se sont chiffrés à 235 M\$, en hausse de 24 M\$ (+11 %) par rapport au quatrième trimestre de 2015, du fait en grande partie de l'augmentation des produits tirés de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, attribuable à la croissance des volumes passagers.

## CESMO et CESMO ajustées

Au quatrième trimestre de 2016, les CESMO et les CESMO ajustées ont fléchi respectivement de 3,8 % et de 6,1 % en regard du quatrième trimestre de 2015. Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 19, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

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

(en cents par SMO)	Quatrième trimestres		Variation	
	2016	2015	cents	%
Carburant avions	2,71	2,79	(0,08)	(2,9)
Charges liées aux transporteurs régionaux				
Carburant avions	0,41	0,43	(0,02)	(4,7)
Autres	2,41	2,48	(0,07)	(2,8)
Salaires	2,23	2,44	(0,21)	(8,6)
Charges sociales	0,64	0,68	(0,04)	(5,9)
Redevances aéroportuaires et de navigation	0,92	1,02	(0,10)	(9,8)
Maintenance avions	0,89	1,08	(0,19)	(17,6)
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	0,96	0,85	0,11	12,9
Frais de vente et de distribution	0,78	0,77	0,01	1,3
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	0,46	0,46	-	-
Location avions	0,54	0,52	0,02	3,8
Restauration et fournitures connexes	0,37	0,43	(0,06)	(14,0)
Communications et technologies de l'information	0,27	0,27	-	-
Éléments particuliers	0,41	0,16	0,25	156,3
Autres	1,42	1,65	(0,23)	(0,1)
<b>CESMO</b>	<b>15,42</b>	<b>16,03</b>	<b>(0,61)</b>	<b>(3,8)</b>
Retrancher :				
Charge de carburant avions <sup>1)</sup> , coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et éléments particuliers	(3,98)	(3,85)	(0,13)	(3,4)
<b>CESMO ajustées<sup>2)</sup></b>	<b>11,44</b>	<b>12,18</b>	<b>(0,74)</b>	<b>(6,1)</b>

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

2) Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 19, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.



## Charges d'exploitation

Au quatrième trimestre de 2016, en raison du relèvement de 17,1 % de la capacité, Air Canada a inscrit des charges d'exploitation de 3 407 M\$, soit une hausse de 383 M\$ (+13 %) par rapport au quatrième trimestre de 2015. La variation des charges d'exploitation en glissement annuel s'explique notamment par les principaux facteurs décrits ci-après.

### Charge de carburant avions

Au quatrième trimestre de 2016 la charge de carburant avions (notamment la charge de carburant liée aux activités des transporteurs régionaux) s'est établie à 688 M\$, en hausse de 80 M\$ (+13 %) par rapport au quatrième trimestre de 2015 en raison de l'effet de l'augmentation du volume de litres de carburant consommé, responsable d'une augmentation de 72 M\$, et de l'incidence de la hausse du cours du carburéacteur de base (compte non tenu de l'incidence du change), responsable d'une hausse de 19 M\$. Cette augmentation a été en partie contrebalancée par l'incidence favorable du change de 10 M\$.

### Charges liées aux transporteurs régionaux

Au quatrième trimestre de 2016, les charges liées aux transporteurs régionaux se sont chiffrées à 622 M\$, en hausse de 73 M\$ (+13 %) par rapport au quatrième trimestre de 2015, en raison de l'effet de l'augmentation des vols par suite des initiatives d'accroissement des parcs aériens qu'exploitent Sky Regional et Air Georgian sous la bannière Air Canada Express. Ces facteurs ont été en partie atténués par la baisse des tarifs liés au CAC de Jazz.

### Salaires et charges sociales

Au quatrième trimestre de 2016, les salaires totalisent 633 M\$, en hausse de 43 M\$ (+7 %) par rapport au quatrième trimestre de 2015.

Au quatrième trimestre de 2016, les salaires se sont établis à 492 M\$, en hausse de 31 M\$ (+7 %) par rapport au quatrième trimestre de 2015. Cette augmentation est surtout le fait de la croissance du nombre d'ETP en regard du trimestre correspondant de 2015. Du fait du relèvement de 17,1 % de la capacité, le nombre moyen d'ETP a crû de 4,4 % en glissement annuel.

Au quatrième trimestre de 2016, les charges sociales se sont chiffrées à 141 M\$, en hausse de 12 M\$ (+9 %) par rapport au quatrième trimestre de 2015, du fait surtout de la charge de 6 M\$ comptabilisée en 2016 relativement à la convention collective conclue avec le syndicat des pilotes alors qu'aucune charge analogue n'a été inscrite en 2015.

### Redevances aéroportuaires et de navigation

Au quatrième trimestre de 2016, les redevances aéroportuaires et de navigation se sont chiffrées à 203 M\$, en hausse de 10 M\$ (+5 %) par rapport au quatrième trimestre de 2015, du fait de l'affectation accrue de gros-porteurs et de l'accroissement des vols internationaux. L'augmentation a été en partie contrebalancée par l'effet bénéfique de l'entente avec l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, entente qui permet à Air Canada d'accroître sa part des passagers en correspondance entre lignes internationales à l'aéroport international Toronto Pearson de façon plus rentable, et par l'incidence de la réduction de 6 % du tarif de NAV Canada, qui a pris effet le 1<sup>er</sup> septembre 2016.

### Charges de maintenance avions

Au quatrième trimestre de 2016, les charges de maintenance avions se sont chiffrées à 197 M\$, en baisse de 6 M\$ (-3 %) par rapport au quatrième trimestre de 2015.

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

Charges de maintenance avions (en millions de dollars canadiens)				
	Quatrièmes trimestres		Variation	
	2016	2015	\$	%
Entretien du matériel	151 \$	170 \$	(19) \$	11
Provision liée à la maintenance <sup>1)</sup>	39	17	22	129
Autres	7	16	(9)	(56)
<b>Total des charges de maintenance avions</b>	<b>197 \$</b>	<b>203 \$</b>	<b>(6) \$</b>	<b>(3)</b>

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



## Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur

Au quatrième trimestre de 2016, la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur s'est chiffrée à 212 M\$, en hausse de 52 M\$ (+33 %) par rapport au quatrième trimestre de 2015, en grande partie du fait de l'intégration d'appareils 787 de Boeing au parc aérien principal d'Air Canada, outre les programmes de reconditionnement d'aéronefs de la compagnie aérienne.

## Frais de vente et de distribution

Au quatrième trimestre de 2016, les frais de vente et de distribution se sont chiffrés à 172 M\$, en hausse de 27 M\$ (+19 %) par rapport au quatrième trimestre de 2015, en raison de la hausse des charges au titre des commissions, du fait en partie de programmes d'incitation concurrentiels nouveaux ou améliorés. Ont également contribué à la hausse des frais de vente et de distribution en glissement annuel l'amplification du volume de vente de billets, la proportion supérieure de ventes par l'entremise des points de vente internationaux qui se traduit habituellement par une hausse des frais d'opération, ainsi que l'augmentation de la charge liée au traitement par carte de crédit (laquelle concordait avec la croissance des ventes et des produits).

## Coûts liés à la portion terrestre des forfaits

Au quatrième trimestre de 2016, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits se sont chiffrés à 101 M\$, en hausse de 14 M\$ (+16 %) par rapport au quatrième trimestre de 2015, du fait principalement de l'amplification des volumes passagers, en partie compensée par la hausse des coûts liés à la portion terrestre des forfaits.

## Coûts de location avions

Au quatrième trimestre de 2016, les coûts de location avions se sont élevés à 120 M\$, en hausse de 22 M\$ (+22 %) par rapport au quatrième trimestre de 2015, en raison de l'augmentation du nombre d'avions loués, principalement des appareils A321 d'Airbus et des appareils 787 de Boeing, ainsi que du reclassement de certains contrats de location-financement en contrats de location simple.

## Éléments particuliers

Au quatrième trimestre de 2016, un élément particulier de 91 M \$ au titre du coût des services passés a été comptabilisé pour rendre compte des augmentations estimées du coût des prestations de retraite pour les membres de l'Association des pilotes d'Air Canada (« APAC ») qui cotisent à un régime à prestations définies. Certaines modifications apportées au régime de retraite (portant sur la prestation annuelle maximale par année de service) sont conditionnelles à l'atteinte de cibles définies dans le plan d'affaires qui sont liées au nombre d'appareils en service du parc aérien d'ici 2017, 2020 et à compter de 2023. Le montant de 91 M\$ au titre du coût des services passés représente la charge hors période associée aux avantages accordés à la signature de la convention collective avec l'APAC en 2014 d'après la meilleure estimation de la direction de la probabilité que les cibles du plan d'affaires liées au nombre d'appareils en service aux dates concernées soient atteintes. Les modifications futures de l'estimation de la probabilité que les cibles du plan d'affaires soient atteintes seront comptabilisées à titre de profits actuariels (pertes actuarielles). La charge au titre de l'élément particulier n'a aucune incidence sur la rémunération au rendement antérieure ou courante de la Société.

Au quatrième trimestre de 2015, les éléments particuliers ont accru les charges d'exploitation de 31 M\$ et comprenaient les éléments suivants :

- Des paiements ponctuels de 26 M\$ liés à la convention collective qu'Air Canada a conclue avec le SCFP.
- Des paiements ponctuels de 36 M\$ liés à la convention collective qu'Air Canada a conclue avec l'AIMTA.
- Le recouvrement d'un montant de 30 M\$ versé antérieurement dans le cadre des enquêtes sur le fret.

## Autres charges

Au quatrième trimestre de 2016, les autres charges se sont chiffrées à 316 M\$, en hausse de 6 M\$ (+2 %) par rapport au quatrième trimestre de 2015, du fait essentiellement du relèvement de la capacité et de l'incidence de la stratégie d'Air Canada en matière d'expansion internationale.

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

Autres charges (en millions de dollars canadiens)				
	Quatrièmes trimestres		Variation	
	2016	2015	\$	%
Services d'escale	55 \$	53 \$	2 \$	4
Frais d'équipages	44	35	9	26
Frais et services divers	43	39	4	10
Location et entretien d'immeubles	40	37	3	8
Autres frais résiduels	134	146	(12)	(8)
<b>Total des autres charges</b>	<b>316 \$</b>	<b>310 \$</b>	<b>6 \$</b>	<b>2</b>

## Charges autres que d'exploitation

Au quatrième trimestre de 2016, les charges autres que d'exploitation se sont chiffrées à 196 M\$, en baisse de 78 M\$ en regard du quatrième trimestre de 2015.

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

Charges autres que d'exploitation (en millions de dollars canadiens)			
	Quatrièmes trimestres		
	2016	2015	Variation \$
Perte de change	(29) \$	(159) \$	130 \$
Charge d'intérêts, montant net	(62)	(66)	4
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(24)	(27)	3
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	9	(3)	12
Perte aux règlements de dettes	(82)	(13)	(69)
Autres	(8)	(6)	(2)
<b>Total des charges autres que d'exploitation</b>	<b>(196) \$</b>	<b>(274) \$</b>	<b>78 \$</b>

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

- La perte de change, qui s'est chiffrée à 29 M\$ au quatrième trimestre de 2016, contre une perte de change de 159 M\$ au quatrième trimestre de 2015. Au quatrième trimestre de 2016, la perte de change à l'égard de la dette à long terme libellée en dollars américains et de contrats de location-financement de 133 M\$ a été en partie contrebalancée par le profit de change sur des dérivés de change de 115 M\$. La perte de change liée à la dette à long terme libellée en dollars américains est attribuable à la dépréciation du dollar canadien au 31 décembre 2016 par rapport au 30 septembre 2016. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 31 décembre 2016 était de 1,3427 \$ CA, tandis qu'il était de 1,3117 \$ CA le 30 septembre 2016.
- Au quatrième trimestre de 2016, Air Canada a comptabilisé une perte aux règlements de dettes de 82 M\$ qui avait trait à l'opération de refinancement de 1,25 G\$ CA réalisée le 6 octobre 2016. Au quatrième trimestre de 2015, Air Canada avait comptabilisé une perte aux règlements de dettes de 13 M\$ liée au remboursement anticipé d'une dette au titre de la sortie des appareils 190 d'Embraer.



# 08 Parc aérien

## Parc aérien principal et Air Canada Rouge

Le tableau qui suit présente le parc aérien en exploitation d'Air Canada et d'Air Canada Rouge au 31 décembre 2016. Il y a lieu de se reporter à la sous-rubrique « Air Canada Express » ci-après pour un complément d'information sur le parc d'appareils exploités par des transporteurs régionaux pour le compte d'Air Canada aux termes de contrats d'achat de capacité conclus avec Air Canada.

	Nombre total de places	Nombre d'appareils en service	Âge moyen	Appareils en propriété	Appareils en location-financement	Appareils loués à des entités ad hoc <sup>1)</sup>	Appareils en location simple
<b>Parc aérien principal</b>							
Gros-porteurs							
787-8 de Boeing	251	8	2,2	8	-	-	-
787-9 de Boeing	298	13	0,9	11	-	-	2
777-300ER de Boeing	450/400	19	6,5	10	1	-	8
777-200LR de Boeing	300	6	9,1	4	-	-	2
767-300ER de Boeing	211	14	26,5	6	1	-	7
A330-300 d'Airbus	265	8	16,2	4	-	4	-
Moyens-porteurs							
A321 d'Airbus	185	15	13,7	-	-	5	10
A320 d'Airbus	146	42	23,2	1	-	-	41
A319 d'Airbus	120	18	18,7	5	-	-	13
190 d'Embraer	97	25	9,5	25	-	-	-
<b>Total - parc aérien principal</b>		<b>168</b>	<b>14,7</b>	<b>74</b>	<b>2</b>	<b>9</b>	<b>83</b>
<b>Air Canada Rouge</b>							
Gros-porteurs							
767-300ER de Boeing <sup>2)</sup>	282	20	18,5	2	2	-	16
Moyens-porteurs							
A321 d'Airbus	200	5	1,0	-	-	-	5
A319 d'Airbus <sup>2)</sup>	136	20	18,5	17	-	-	3
<b>Total - Air Canada Rouge</b>		<b>45</b>	<b>16,6</b>	<b>19</b>	<b>2</b>	<b>-</b>	<b>24</b>
<b>Total - parc aérien principal et Air Canada Rouge</b>		<b>213</b>	<b>15,1</b>	<b>93</b>	<b>4</b>	<b>9</b>	<b>107</b>

1) Les appareils en location-financement et les appareils loués à des entités ad hoc consolidées par la Société sont présentés à l'état consolidé de la situation financière d'Air Canada.

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



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

	Réel		Projeté		
	31 décembre 2016	Modifications apportées pour 2017	31 décembre 2017	Modifications apportées pour 2018	31 décembre 2018
<b>Parc aérien principal</b>					
Gros-porteurs					
787-8 de Boeing	8	-	8	-	8
787-9 de Boeing	13	9	22	5	27
777-300ER de Boeing	19	-	19	-	19
777-200LR de Boeing	6	-	6	-	6
767-300ER de Boeing	14	(6)	8	(3)	5
A330-300 d'Airbus	8	-	8	-	8
Moyens-porteurs					
737 MAX-8 de Boeing	-	2	2	16	18
A321 d'Airbus	15	-	15	-	15
A320 d'Airbus	42	-	42	-	42
A319 d'Airbus	18	-	18	(8)	10
190 d'Embraer	25	-	25	-	25
<b>Total - parc aérien principal</b>	<b>168</b>	<b>5</b>	<b>173</b>	<b>10</b>	<b>183</b>
<b>Air Canada Rouge</b>					
Gros-porteurs					
767-300ER de Boeing	20	4	24	1	25
Moyens-porteurs					
A321 d'Airbus	5	-	5	-	5
A319 d'Airbus	20	-	20	-	20
<b>Total - Air Canada Rouge</b>	<b>45</b>	<b>4</b>	<b>49</b>	<b>1</b>	<b>50</b>
<b>Total gros-porteurs</b>	<b>88</b>	<b>7</b>	<b>95</b>	<b>3</b>	<b>98</b>
<b>Total moyens-porteurs</b>	<b>125</b>	<b>2</b>	<b>127</b>	<b>8</b>	<b>135</b>
<b>Total - parc aérien principal et Air Canada Rouge</b>	<b>213</b>	<b>9</b>	<b>222</b>	<b>11</b>	<b>233</b>

Air Canada prévoit intégrer cinq appareils 787-9 de Boeing dans son parc en exploitation en 2018 et les deux appareils qui restent sur les 37 appareils commandés en 2019.

Air Canada prévoit intégrer 16 appareils 737 MAX de Boeing dans son parc en exploitation en 2018 et les 43 appareils qui restent sur les 61 appareils commandés entre 2019 et 2021.

En juin 2016, Air Canada et Bombardier Inc. ont finalisé le contrat d'achat prévoyant la commande ferme de 45 appareils C Series CS300 de Bombardier et des options visant 30 appareils C Series CS300 supplémentaires. Les livraisons s'échelonnent de fin 2019 à 2022. Les 25 premiers appareils livrés devraient remplacer les appareils E190 d'Embraer du parc aérien principal actuel d'Air Canada alors que les autres appareils seront affectés au soutien de la croissance des points d'accès et du réseau de la compagnie aérienne.



## Air Canada Express

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

	Au 31 décembre 2016			
	Jazz	Sky Regional	Air Georgian	Total
175 d'Embraer	-	20	-	20
CRJ-100/200 de Bombardier	13	-	14	27
CRJ-705 de Bombardier	16	-	-	16
Dash 8-100 de Bombardier	19	-	-	19
Dash 8-300 de Bombardier	26	-	-	26
Dash 8-Q400 de Bombardier	39	5	-	44
<b>Total – Air Canada Express</b>	<b>113</b>	<b>25</b>	<b>14</b>	<b>152</b>

Le tableau qui suit présente le nombre d'appareils que, selon les prévisions, au 31 décembre 2017, devraient exploiter pour le compte d'Air Canada Jazz, Sky Regional et d'autres compagnies aériennes sous la bannière Air Canada Express, aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.

	Au 31 décembre 2017			
	Jazz	Sky Regional	Air Georgian	Total
175 d'Embraer	-	25	-	25
CRJ-100/200 de Bombardier	10	-	14	24
CRJ-705 de Bombardier	21	-	-	21
Dash 8-100 de Bombardier	16	-	-	16
Dash 8-300 de Bombardier	26	-	-	26
Dash 8-Q400 de Bombardier	44	-	-	44
<b>Total – Air Canada Express</b>	<b>117</b>	<b>25</b>	<b>14</b>	<b>156</b>

## Autres appareils exploités par des transporteurs aux termes de CAC

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

# 09 Gestion financière et gestion du capital

## 9.1 Liquidité

Air Canada gère ses besoins de liquidité grâce à diverses stratégies, notamment en s'efforçant de maintenir et d'améliorer les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, 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), lesquels sont décrits plus amplement aux rubriques 9.6 et 9.7 du présent rapport de gestion, ainsi qu'aux clauses restrictives des ententes concernant les cartes de crédit et autres ententes, lesquelles sont décrites plus amplement à la rubrique 9.8 du présent rapport de gestion. Air Canada contrôle et gère le risque de liquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu, en surveillant l'état et la valeur des actifs disponibles pour servir de garantie dans le cadre d'arrangements de financement, et de ceux déjà affectés en garantie, en préservant sa marge de manœuvre relativement à ces arrangements et en établissant des programmes pour surveiller et observer les conditions des ententes de financement. Au 31 décembre 2016, les liquidités non soumises à restrictions s'élevaient à 3 388 M\$ (constituées de trésorerie et de placements à court terme de 2 979 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 409 M\$). En outre, Air Canada surveille son levier financier qu'elle mesure à l'aide du ratio dette nette ajustée-BAILALA, comme il est expliqué plus en détail à la rubrique 9.3 du présent rapport de gestion.





## 9.2 Situation financière

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

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2016	31 décembre 2015	Variation (en \$)
<b>Actif</b>			
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	2 979 \$	2 672 \$	307 \$
Autres actifs courants	1 368	1 453	(85)
Actifs courants	4 347	4 125	222
Immobilisations corporelles	8 520	7 030	1 490
Actifs des régimes de retraite	1 153	851	302
Immobilisations incorporelles	315	314	1
Goodwill	311	311	-
Dépôts et autres actifs	468	496	(28)
<b>Total de l'actif</b>	<b>15 114 \$</b>	<b>13 127 \$</b>	<b>1 987 \$</b>
<b>Passif</b>			
Passifs courants	4 424 \$	3 829 \$	595 \$
Dettes à long terme et contrats de location-financement	5 911	5 870	41
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	2 436	2 245	191
Provisions liées à la maintenance	922	892	30
Autres passifs non courants	202	251	(49)
<b>Total du passif</b>	<b>13 895</b>	<b>13 087</b>	<b>808</b>
<b>Total des capitaux propres</b>	<b>1 219</b>	<b>40</b>	<b>1 179</b>
<b>Total du passif et des capitaux propres</b>	<b>15 114 \$</b>	<b>13 127 \$</b>	<b>1 987 \$</b>

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

Au 31 décembre 2016, les immobilisations corporelles se chiffraient à 8 520 M\$, soit 1 490 M\$ de plus qu'au 31 décembre 2015. L'augmentation des immobilisations corporelles résulte surtout des achats d'immobilisations corporelles de 2 889 M\$, en partie compensés par la vente de deux appareils 787 de Boeing dans le cadre d'une opération de cession-bail, la sortie de 12 appareils 190 d'Embraer et l'effet de la dotation aux amortissements de 793 M\$. En 2016, les achats d'immobilisations corporelles comprenaient sept appareils 787-9 de Boeing (compte non tenu des deux appareils 787 de Boeing faisant l'objet de contrats de location simple) et deux appareils 777-300ER de Boeing, des acomptes sur les futures livraisons d'appareils ainsi que des charges de maintenance immobilisées.

Le montant net du passif à long terme au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel, qui se chiffre à 1 283 M\$ (et se compose du passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel de 2 436 M\$, déduction faite des actifs des régimes de 1 153 M\$), a baissé de 111 M\$ depuis le 31 décembre 2015. La diminution s'explique surtout par le solide rendement des actifs des régimes, en partie contrebalancé par l'effet de la baisse de 20 points de base du taux d'actualisation employé pour évaluer les passifs, facteur qui a donné lieu à un profit net de 412 M\$ à la réévaluation du passif au titre des avantages du personnel comptabilisée dans les autres éléments du résultat global pour 2016.



### 9.3 Dette nette ajustée

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	31 décembre 2016	31 décembre 2015	Variation (en \$)
Total de la dette à long terme et des contrats de location-financement	5 911 \$	5 870 \$	41 \$
Partie courante de la dette à long terme et des contrats de location-financement	707	524	183
Total de la dette à long terme et des contrats de location-financement, y compris la partie courante	6 618	6 394	224
Moins trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	(2 979)	(2 672)	(307)
<b>Dette nette</b>	<b>3 639 \$</b>	<b>3 722 \$</b>	<b>(83) \$</b>
Contrats de location simple immobilisés <sup>1)</sup>	3 451	2 569	882
<b>Dette nette ajustée</b>	<b>7 090 \$</b>	<b>6 291 \$</b>	<b>799 \$</b>
<b>BAIIALA (compte non tenu des éléments particuliers) (12 derniers mois)</b>	<b>2 768 \$</b>	<b>2 542 \$</b>	<b>226 \$</b>
<b>Ratio dette nette ajustée-BAIIALA<sup>2)</sup></b>	<b>2,6</b>	<b>2,5</b>	<b>0,1</b>

1) La dette nette ajustée est une mesure financière complémentaire aux PCGR et un élément clé du capital géré par Air Canada et elle permet à la direction d'évaluer la dette nette de la Société. Air Canada inclut les contrats de location simple immobilisés, car c'est là un moyen courant dans le secteur d'attribuer une valeur aux obligations au titre de contrats de location simple. La pratique courante dans le secteur consiste à multiplier par 7 les frais annualisés de location d'appareils. Cette définition du contrat de location simple immobilisé est propre à Air Canada et pourrait ne pas être comparable à des mesures analogues présentées par d'autres sociétés ouvertes. Les loyers d'avions (compte tenu des coûts de location avions liés aux activités des transporteurs régionaux) se sont élevés à 493 M\$ pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2016 et à 367 M\$ pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2015.

2) Le ratio dette nette ajustée-BAIIALA des 12 derniers mois (compte non tenu des éléments particuliers) (également désigné « ratio de levier financier » dans le présent rapport de gestion) est une mesure financière hors PCGR et elle est utilisée par Air Canada afin d'évaluer le levier financier. Le ratio de levier financier correspond à la dette nette ajustée divisée par le BAIIALA des 12 derniers mois (compte non tenu des éléments particuliers). Se reporter à la rubrique 19, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Au 31 décembre 2016, le total de la dette à long terme et des contrats de location-financement (y compris la partie courante) s'est chiffré à 6 618 M\$, en hausse de 224 M\$ par rapport au 31 décembre 2015. En 2016, les nouveaux emprunts, totalisant 2 538 M\$, ont été en partie compensés par les remboursements de 2 275 M\$ sur la dette et l'incidence favorable de 126 M\$ de l'appréciation du dollar canadien au 31 décembre 2016 en regard du 31 décembre 2015 à l'égard de la dette libellée en devises et des contrats de location-financement d'Air Canada (principalement en dollars américains).

En octobre 2016, Air Canada a réalisé un placement privé de billets garantis prioritaires et a conclu une nouvelle facilité de crédit dans le cadre d'une opération de refinancement de 1,25 G\$. Dans le cadre de cette opération, de nouveaux titres d'emprunt ont été émis et, avec une somme en trésorerie de 444 M\$, la dette existante de 1 674 M\$ a été remboursée (y compris les frais de remboursement de 61 M\$). Il y a lieu de se reporter à la note 7 des états financiers consolidés audités de 2016 d'Air Canada pour un complément d'information. En 2016, le reliquat des emprunts et des remboursements de dettes avait trait principalement au financement d'aéronefs.

Au 31 décembre 2016, la dette nette ajustée s'établissait à 7 090 M\$, en hausse de 799 M\$ par rapport au 31 décembre 2015, du fait de la hausse des soldes liés à la dette à long terme et aux contrats de location-financement, comme il est mentionné plus haut, outre l'accroissement des soldes de contrats de location simple immobilisés, principalement attribuable à l'augmentation du nombre de contrats de location d'appareils et à l'incidence défavorable du change sur les coûts de location avions. Ces augmentations ont été en partie contrebalancées par l'effet de l'accroissement des soldes de trésorerie et des placements à court terme en glissement annuel. Au 31 décembre 2016, le ratio dette nette ajustée-BAIIALA (compte non tenu des éléments particuliers) s'est établi à 2,6 alors qu'il était de 2,5 au 31 décembre 2015.

Au 31 décembre 2016, le coût moyen pondéré du capital (« CMPC ») d'Air Canada avant impôts s'établissait à environ 7,9 % (contre environ 9,6 % au 31 décembre 2015). Le CMPC est une mesure établie par la direction, qui correspond au coût du capital, estimé à 21,1 %, et au coût moyen des emprunts et des contrats de location-financement, estimé à 4,6 % (en regard d'un coût du capital estimatif de 23,6 % et d'un coût moyen des emprunts et des contrats de location-financement estimatif de 5,4 % au 31 décembre 2015).

## 9.4 Fonds de roulement

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

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2016	31 décembre 2015	Variation (en \$)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	2 979 \$	2 672 \$	307 \$
Créances clients	707	654	53
Autres actifs courants	661	799	(138)
<b>Total des actifs courants</b>	<b>4 347 \$</b>	<b>4 125 \$</b>	<b>222 \$</b>
Dettes fournisseurs et charges à payer	1 644	1 487	157
Produits passages perçus d'avance	2 073	1 818	255
Partie courante de la dette à long terme et contrats de location-financement	707	524	183
<b>Total des passifs courants</b>	<b>4 424 \$</b>	<b>3 829 \$</b>	<b>595 \$</b>
<b>Fonds de roulement, montant net</b>	<b>(77) \$</b>	<b>296 \$</b>	<b>(373) \$</b>

Le montant négatif net du fonds de roulement de 77 M\$ au 31 décembre 2016 représente une diminution de 373 M\$ par rapport au 31 décembre 2015. Cette baisse du fonds de roulement net est largement attribuable à l'affectation de la somme de 444 M\$ en trésorerie au remboursement de la dette à long terme dans le cadre de l'opération de refinancement de 1,25 G\$ réalisée en octobre 2016, évoquée plus haut. L'incidence des dépenses d'investissement de 2 921 M\$ a donné lieu à des sorties de trésorerie nettes de 1 262 M\$ (déduction faite du montant du financement prélevé ou du produit tiré d'opérations de cession-bail liés à la livraison de neuf appareils 787 et de deux appareils 777 de Boeing) et a été plus que contrebalancée par l'effet favorable sur les flux de trésorerie des résultats d'exploitation positifs dégagés en 2016.

## 9.5 Flux de trésorerie consolidés

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2016	2015	Variation (en \$)	2016	2015	Variation (en \$)
<b>Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation</b>	<b>351 \$</b>	<b>251 \$</b>	<b>100 \$</b>	<b>2 421 \$</b>	<b>2 025 \$</b>	<b>396 \$</b>
Produits des emprunts	1 230	314	916	2 538	905	1 633
Réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement	(1 807)	(321)	(1 486)	(2 275)	(707)	(1 568)
Actions rachetées aux fins d'annulation	(5)	(21)	16	(94)	(63)	(31)
Distributions liées aux entités ad hoc au titre de la location d'appareils	-	(42)	42	(32)	(51)	19
Émission d'actions	1	1	-	2	4	(2)
Frais de financement	-	(9)	9	(2)	(32)	30
<b>Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement</b>	<b>(581) \$</b>	<b>(78) \$</b>	<b>(503) \$</b>	<b>137 \$</b>	<b>56 \$</b>	<b>81 \$</b>
Placements à court terme	238	119	119	(99)	(398)	299
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(230)	(614)	384	(2 921)	(1 815)	(1 106)
Produit de la vente d'actifs	3	6	(3)	352	23	329
Produit tiré d'opérations de cession-bail	-	-	-	351	-	351
Autres	(16)	(21)	5	(9)	2	(11)
<b>Flux de trésorerie nets liés aux activités d'investissement</b>	<b>(5) \$</b>	<b>(510) \$</b>	<b>505 \$</b>	<b>(2 326) \$</b>	<b>(2 188) \$</b>	<b>(138) \$</b>
<b>Incidence des variations du taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie</b>	<b>5 \$</b>	<b>(1) \$</b>	<b>6 \$</b>	<b>(17) \$</b>	<b>18 \$</b>	<b>(35) \$</b>
<b>Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b>	<b>(230) \$</b>	<b>(338) \$</b>	<b>108 \$</b>	<b>215 \$</b>	<b>(89) \$</b>	<b>304 \$</b>



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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2016	2015	Variation (en \$)	2016	2015	Variation (en \$)
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation</b>	<b>351 \$</b>	<b>251 \$</b>	<b>100 \$</b>	<b>2 421 \$</b>	<b>2 025 \$</b>	<b>396 \$</b>
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles, déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail	(230)	(614)	384	(2 570)	(1 815)	(755)
<b>Flux de trésorerie disponibles<sup>1)</sup></b>	<b>121 \$</b>	<b>(363) \$</b>	<b>484 \$</b>	<b>(149) \$</b>	<b>210 \$</b>	<b>(359) \$</b>

1) Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure financière hors PCGR et Air Canada s'en sert comme indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités dans la mesure où ils indiquent le montant de trésorerie qu'elle est en mesure de dégager de ses activités, compte tenu des dépenses d'investissement. Les flux de trésorerie disponibles correspondent aux flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. Se reporter à la rubrique 19, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

### Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation et flux de trésorerie disponibles

En 2016, les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation se sont établis à 2 421 M\$, en hausse de 396 M\$ par rapport à 2015. Cette amélioration est attribuable à la hausse du bénéfice en trésorerie (laquelle correspond à la croissance du BAIALA (compte non tenu des éléments particuliers) de 226 M\$) et du fait que les cotisations aux régimes de retraite de 2016 ont été de 215 M\$ inférieures à celles de 2015, comme il est décrit à la rubrique 9.7 du présent rapport de gestion. Le montant négatif des flux de trésorerie disponibles a atteint 149 M\$, traduisant une baisse de 359 M\$ des flux de trésorerie disponibles, en raison de l'augmentation des dépenses d'investissement en glissement annuel, en partie neutralisée par l'incidence de la hausse des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation.

Au quatrième trimestre de 2016, les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation se sont établis à 351 M\$, en hausse de 100 M\$ en regard du trimestre correspondant de 2015, du fait principalement de la hausse du bénéfice en trésorerie et de la baisse des cotisations aux régimes de retraite, comme il est décrit plus haut. Les flux de trésorerie disponibles de 121 M\$ représentent une hausse de 484 M\$ des flux de trésorerie disponibles en raison de la diminution des dépenses d'investissement en glissement annuel, outre l'incidence de la hausse des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation.

## 9.6 Dépenses d'investissement et contrats de financement connexes

### Appareils 787 de Boeing

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

Sous réserve de certaines conditions, en date du présent rapport de gestion, Air Canada dispose de divers engagements de financement ou de cession-bail portant sur au plus 10 des 13 appareils 787 de Boeing faisant encore l'objet de commandes fermes, dont voici le résumé :

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

### Appareils 737 de Boeing

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

- 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.
- Des options d'achat visant 18 appareils 737 de Boeing.
- Certains droits d'achat visant 30 appareils 737 de Boeing supplémentaires.

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

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



## Appareils C Series CS300 de Bombardier

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

### Engagements d'immobilisations

Comme indiqué dans le tableau ci-après, le coût global estimatif des futurs appareils 787 et 737 MAX de Boeing ainsi que C Series CS300 de Bombardier en commande ferme et des autres immobilisations faisant l'objet d'un engagement était, au 31 décembre 2016, d'environ 8 433 M\$.

(en millions de dollars canadiens)	2017	2018	2019	2020	2021	Par la suite	Total
Dépenses projetées et faisant l'objet d'un engagement	2 142 \$	1 785 \$	1 408 \$	1 438 \$	1 057 \$	603 \$	8 433 \$
Dépenses projetées, planifiées, mais ne faisant pas l'objet d'un engagement	238	283	391	374	443	Non disponible	Non disponible
Activités de maintenance immobilisées projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement <sup>1)</sup>	140	122	114	117	121	Non disponible	Non disponible
<b>Total des dépenses projetées<sup>2)</sup></b>	<b>2 520 \$</b>	<b>2 190 \$</b>	<b>1 913 \$</b>	<b>1 929 \$</b>	<b>1 621 \$</b>	<b>Non disponible</b>	<b>Non disponible</b>

1) Les montants au titre des activités de maintenance immobilisées futures pour 2020 et 2021 et par la suite ne sont pas encore déterminables; toutefois, ils sont estimés à 117 M\$ pour 2020 et à 121 M\$ pour 2021.

2) Les montants en dollars américains ont été convertis au cours du change de clôture en vigueur le 31 décembre 2016, soit 1 \$ US pour 1,3427 \$ 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 décembre 2016.

## 9.7 Obligations de capitalisation des régimes de retraite

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

Les cotisations totales d'employeur d'Air Canada au titre de la capitalisation des régimes de retraite se sont élevées à 97 M\$ en 2016.

(en millions de dollars canadiens)	2016
Coût des services passés au titre des régimes agréés canadiens	7 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice au titre des régimes agréés canadiens	12
Autres conventions de retraite <sup>1)</sup>	78
<b>Total des cotisations de l'employeur au titre de la capitalisation des régimes de retraite</b>	<b>97 \$</b>

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

Au 1<sup>er</sup> janvier 2016, l'excédent de solvabilité des régimes de retraite agréés au Canada totalisait 1,3 G\$. Compte tenu des estimations préliminaires, notamment les hypothèses actuarielles, en date du 1<sup>er</sup> janvier 2017, il est prévu que, pris collectivement, les régimes de retraite agréés canadiens devraient afficher un excédent de solvabilité de 1,5 G\$. La prochaine évaluation obligatoire, qui sera en date du 1<sup>er</sup> janvier 2017, sera effectuée au cours du premier semestre de 2017. Dans l'hypothèse où les évaluations définitives confirment que les régimes de retraite agréés canadiens d'Air Canada affichent un excédent de solvabilité au 1<sup>er</sup> janvier 2017, Air Canada ne prévoit pas engager des coûts des services passés en 2017.

Comme le permettent les lois en vigueur et sous réserve des règles applicables des régimes, l'excédent sur la position de solvabilité de 105 % peut servir à réduire les cotisations relatives aux services rendus dans l'exercice considéré pour le volet prestations définies ou à capitaliser la cotisation de l'employeur pour le volet cotisations définies du même régime de retraite. De ce fait, les cotisations de l'employeur pour les régimes de retraite (compte tenu des régimes à l'étranger et des régimes complémentaires) ont totalisé 97 M\$ pour 2016. Air Canada n'a pas l'intention de verser de cotisations au titre du coût des services rendus pour 2017 en ce qui concerne les régimes à l'égard desquels elle a le droit de ne pas en verser. Par conséquent, selon la comptabilité de trésorerie, le total des cotisations provisionnelles au titre de la capitalisation des régimes de retraite pour 2017 devrait se chiffrer à 90 M\$ pour 2017, comme il est indiqué dans le tableau ci-après.

(en millions de dollars canadiens)	2017
Coût des services passés au titre des régimes agréés canadiens	- \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice au titre des régimes agréés canadiens	1
Autres conventions de retraite <sup>1)</sup>	89
<b>Total des cotisations provisionnelles de l'employeur au titre de la capitalisation des régimes de retraite</b>	<b>90 \$</b>

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



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

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les risques importants liés aux obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada, il y a lieu de se reporter à l'analyse intitulée « Régimes de retraite » sous la rubrique 17, Facteurs de risque, du présent rapport de gestion.

## 9.8 Obligations contractuelles

### Opération de refinancement de 1,25 G\$ CA

Le 6 octobre 2016, Air Canada a réalisé un placement privé de billets garantis prioritaires et a conclu une nouvelle facilité de crédit dans le cadre de son opération de refinancement de 1,25 G\$ CA. Dans le cadre de cette opération, Air Canada a conclu une entente d'achat avec un syndicat d'acheteurs initiaux relativement à un placement privé de billets garantis prioritaires de premier rang à 4,75 % d'un capital de 200 M\$ CA échéant en 2023 (les « billets prioritaires de 2016 »), qui ont été vendus à leur valeur nominale. Air Canada a également reçu le produit d'un prêt à terme de 800 M\$ US échéant en 2023 et a conclu une nouvelle facilité de crédit renouvelable de 300 M\$ US expirant en 2021 (désignée, collectivement avec le prêt à terme, la « facilité de crédit de 2016 »). La facilité de crédit renouvelable, qui demeurait inutilisée au 31 décembre 2016, est assortie d'un taux d'intérêt initial correspondant au TIOL majoré de 275 points de base (sous réserve d'un TIOL minimum de 75 points de base).

Air Canada a affecté le produit net de la vente des billets prioritaires de 2016, ainsi que les sommes empruntées en vertu du prêt à terme composant la facilité de crédit de 2016 et d'une somme en caisse de 444 M\$, au rachat de la totalité de ses billets garantis prioritaires en circulation (les « billets garantis de 2013 ») et au remboursement de son prêt à terme garanti en cours de 300 M\$ US.

À l'occasion de cette opération de rachat et de remboursement, une perte aux règlements de dettes de 82 M\$ a été comptabilisée au quatrième trimestre de 2016.

Le tableau ci-après présente les obligations contractuelles d'Air Canada au 31 décembre 2016, y compris celles liées au paiement d'intérêts et de capital à l'égard de la dette à long terme, des contrats de location-financement, des contrats de location simple et des dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements.

(en millions de dollars canadiens)	2017	2018	2019	2020	2021	Par la suite	Total
<b>CAPITAL</b>							
Obligations liées à la dette à long terme	666 \$	679 \$	514 \$	522 \$	872 \$	3 194 \$	6 447 \$
Obligations liées aux contrats de location-financement	41	49	46	50	17	72	275
<b>Total des obligations liées au principal</b>	<b>707 \$</b>	<b>728 \$</b>	<b>560 \$</b>	<b>572 \$</b>	<b>889 \$</b>	<b>3 266 \$</b>	<b>6 722 \$</b>
<b>INTÉRÊTS</b>							
Obligations liées à la dette à long terme	266 \$	222 \$	207 \$	179 \$	134 \$	330 \$	1 338 \$
Obligations liées aux contrats de location-financement	23	19	15	10	5	20	92
<b>Total des obligations liées aux intérêts</b>	<b>289 \$</b>	<b>241 \$</b>	<b>222 \$</b>	<b>189 \$</b>	<b>139 \$</b>	<b>350 \$</b>	<b>1 430 \$</b>
<b>Total des obligations de paiement liées à la dette à long terme et aux contrats de location-financement</b>	<b>996 \$</b>	<b>969 \$</b>	<b>782 \$</b>	<b>761 \$</b>	<b>1 028 \$</b>	<b>3 616 \$</b>	<b>8 152 \$</b>
<b>Obligations liées aux contrats de location simple</b>	<b>572 \$</b>	<b>507 \$</b>	<b>420 \$</b>	<b>305 \$</b>	<b>206 \$</b>	<b>508 \$</b>	<b>2 518 \$</b>
<b>Dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements</b>	<b>2 142 \$</b>	<b>1 785 \$</b>	<b>1 408 \$</b>	<b>1 438 \$</b>	<b>1 057 \$</b>	<b>603 \$</b>	<b>8 433 \$</b>
<b>Total des obligations contractuelles<sup>1)</sup></b>	<b>3 710 \$</b>	<b>3 261 \$</b>	<b>2 610 \$</b>	<b>2 504 \$</b>	<b>2 291 \$</b>	<b>4 727 \$</b>	<b>19 103 \$</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 passifs non courants autres que la dette à long terme et les obligations au titre de contrats de location-financement en raison de l'incertitude entourant le calendrier des flux de trésorerie et des éléments hors trésorerie.



### Clauses restrictives des ententes concernant les cartes de crédit

Les principales ententes de traitement des opérations par carte de crédit d'Air Canada prévoient des seuils au-delà desquels Air Canada serait tenue de fournir des fonds à titre de dépôts au fournisseur de services concerné. Les obligations de fournir des dépôts et le montant devant être versé à ce titre sont fondés sur une matrice évaluant, tous les trimestres, un ratio de couverture des frais fixes pour Air Canada ainsi que ses liquidités non soumises à restrictions et placements à court terme. En 2016, Air Canada n'a déposé aucun fonds aux termes de ces ententes (néant en 2015).

## 9.9 Capital social

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

	31 décembre 2016	31 décembre 2015
<b>Actions émises et en circulation</b>		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	86 657 994	98 059 765
Actions à droit de vote de catégorie B	186 554 808	184 722 413
<b>Total des actions émises et en circulation</b>	<b>273 212 802</b>	<b>282 782 178</b>
<b>Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises</b>		
Options sur actions	8 985 958	8 735 634
<b>Total des actions pouvant être émises</b>	<b>8 985 958</b>	<b>8 735 634</b>
<b>Total des actions en circulation et pouvant être émises</b>	<b>282 198 760</b>	<b>291 517 812</b>

### Offre publique de rachat

Après en avoir reçu l'autorisation de la Bourse de Toronto (« TSX ») en mai 2015, Air Canada a lancé une offre publique de rachat dans le cours normal des activités en vue de racheter, aux fins d'annulation, au plus 10 millions d'actions à droit de vote de catégorie B et actions à droit de vote variable de catégorie A (les « actions ») avant l'expiration de cette offre, le 28 mai 2016. En mars 2016, Air Canada a ajouté cinq millions d'actions à l'offre publique de rachat dans le cours normal des activités.

À l'expiration de cette offre publique de rachat, en mai 2016, Air Canada a reçu l'autorisation de la TSX de lancer une nouvelle offre publique de rachat dans le cours normal des activités, autorisant ainsi le rachat, entre le 30 mai 2016 et le 29 mai 2017, d'au plus 22 785 511 actions, soit 10 % du flottant au 16 mai 2016.

En 2016, en vertu de ces offres publiques de rachat dans le cours normal des activités, la Société a acheté, en vue de les annuler, 10 768 465 actions au coût moyen de 8,77 \$ l'action pour une contrepartie totale de 94 M\$. Au 31 décembre 2016, 18 333 111 actions peuvent encore être rachetées dans le cadre de l'offre de rachat dans le cours normal des activités en vigueur.



# 10 Résultats financiers trimestriels

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	2015				2016			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Produits passages	2 786 \$	3 082 \$	3 716 \$	2 836 \$	2 864 \$	3 143 \$	4 106 \$	3 035 \$
Produits fret	129	123	119	135	116	111	130	155
Autres	334	209	188	211	363	204	215	235
<b>Produits d'exploitation</b>	<b>3 249</b>	<b>3 414</b>	<b>4 023</b>	<b>3 182</b>	<b>3 343</b>	<b>3 458</b>	<b>4 451</b>	<b>3 425</b>
Carburant avions	592	648	697	527	446	527	708	598
Charges liées aux transporteurs régionaux								
Carburant avions	86	97	95	81	64	77	96	90
Autres	466	497	489	468	505	501	543	532
Salaires et charges sociales	568	568	598	590	608	611	658	633
Redevances aéroportuaires et de navigation	185	201	223	193	198	211	247	203
Maintenance avions	188	190	192	203	217	239	227	197
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	153	177	165	160	182	202	220	212
Frais de vente et de distribution	154	152	157	145	182	170	179	172
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	181	84	63	87	231	85	72	101
Location avions	82	84	89	98	112	112	118	120
Restauration et fournitures connexes	62	80	91	81	77	86	104	82
Communications et technologies de l'information	57	52	52	50	67	59	56	60
Éléments particuliers	-	(23)	-	31	-	-	-	91
Autres	275	284	297	310	300	301	327	316
<b>Charges d'exploitation</b>	<b>3 049</b>	<b>3 091</b>	<b>3 208</b>	<b>3 024</b>	<b>3 189</b>	<b>3 181</b>	<b>3 555</b>	<b>3 407</b>
<b>Bénéfice (perte) d'exploitation</b>	<b>200</b>	<b>323</b>	<b>815</b>	<b>158</b>	<b>154</b>	<b>277</b>	<b>896</b>	<b>18</b>
Profit (perte) de change	(408)	56	(251)	(159)	50	(17)	(42)	(29)
Produit d'intérêts	9	12	12	13	10	13	12	13
Charge d'intérêts	(90)	(94)	(106)	(99)	(96)	(98)	(97)	(83)
Intérêts incorporés	9	21	20	20	23	15	12	8
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(25)	(25)	(28)	(27)	(18)	(17)	(17)	(24)
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	1	5	(20)	(3)	(10)	(1)	6	9
Profit à la cession-bail d'actifs	-	-	-	-	-	19	-	-
Perte aux règlements de dettes	-	-	-	(13)	(6)	(1)	-	(82)
Autres	(5)	(2)	(5)	(6)	(6)	(4)	(2)	(8)
<b>Total des charges autres que d'exploitation</b>	<b>(509)</b>	<b>(27)</b>	<b>(378)</b>	<b>(274)</b>	<b>(53)</b>	<b>(91)</b>	<b>(128)</b>	<b>(196)</b>
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	(309) \$	296 \$	437 \$	(116) \$	101 \$	186 \$	768 \$	(178) \$
Impôts sur le résultat	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	(1) \$
<b>Bénéfice net (perte nette)</b>	<b>(309) \$</b>	<b>296 \$</b>	<b>437 \$</b>	<b>(116) \$</b>	<b>101 \$</b>	<b>186 \$</b>	<b>768 \$</b>	<b>(179) \$</b>
<b>Résultat par action – dilué</b>	<b>(1,08) \$</b>	<b>1,00 \$</b>	<b>1,48 \$</b>	<b>(0,41) \$</b>	<b>0,35 \$</b>	<b>0,66 \$</b>	<b>2,74 \$</b>	<b>(0,66) \$</b>
<b>BAIIALA<sup>1)</sup></b>	<b>442 \$</b>	<b>568 \$</b>	<b>1 076 \$</b>	<b>456 \$</b>	<b>460 \$</b>	<b>605 \$</b>	<b>1 248 \$</b>	<b>455 \$</b>
<b>Bénéfice net ajusté<sup>1)</sup></b>	<b>122 \$</b>	<b>250 \$</b>	<b>734 \$</b>	<b>116 \$</b>	<b>85 \$</b>	<b>203 \$</b>	<b>821 \$</b>	<b>38 \$</b>
<b>Résultat ajusté par action – dilué<sup>1)</sup></b>	<b>0,41 \$</b>	<b>0,85 \$</b>	<b>2,50 \$</b>	<b>0,40 \$</b>	<b>0,30 \$</b>	<b>0,72 \$</b>	<b>2,93 \$</b>	<b>0,14 \$</b>

<sup>1)</sup> Le BAIIALA (compte non tenu des éléments particuliers), le bénéfice net ajusté et le résultat ajusté par action – dilué ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 19, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.





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

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

1) Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 19, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

2) Compte tenu de la charge de carburant avions liée aux activités des transporteurs régionaux et des frais de transport. Le coût économique du litre de carburant n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 6, *Résultats des activités*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

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

Réseau								
	2015				2016			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
PMP (en millions)	14 937	16 845	20 462	15 301	16 092	18 418	24 328	17 643
SMO (en millions)	18 335	20 132	23 535	18 869	19 833	22 344	28 458	22 091
Coefficient d'occupation (en %)	81,5 %	83,7 %	86,9 %	81,1 %	81,1 %	82,4 %	85,5 %	79,9 %
<b>Lignes intérieures</b>								
PMP (en millions)	3 805	4 525	5 606	4 291	3 960	4 717	6 068	4 534
SMO (en millions)	4 657	5 433	6 649	5 222	4 952	5 678	7 066	5 510
Coefficient d'occupation (en %)	81,7 %	83,3 %	84,3 %	82,2 %	80,0 %	83,1 %	85,9 %	82,3 %
<b>Lignes transfrontalières</b>								
PMP (en millions)	3 191	2 804	2 992	2 768	3 376	3 107	3 613	3 182
SMO (en millions)	3 883	3 384	3 539	3 493	4 278	3 799	4 223	3 985
Coefficient d'occupation (en %)	82,2 %	82,9 %	84,5 %	79,2 %	78,9 %	81,8 %	85,6 %	79,9 %
<b>Lignes transatlantiques</b>								
PMP (en millions)	2 938	4 864	6 792	3 719	3 401	5 394	8 270	4 437
SMO (en millions)	3 860	5 839	7 640	4 755	4 383	6 805	9 785	5 778
Coefficient d'occupation (en %)	76,1 %	83,3 %	88,9 %	78,2 %	77,6 %	79,3 %	84,5 %	76,8 %
<b>Lignes transpacifiques</b>								
PMP (en millions)	3 026	3 432	3 877	3 202	3 218	3 902	5 002	3 959
SMO (en millions)	3 621	4 000	4 318	3 773	3 732	4 496	5 821	4 977
Coefficient d'occupation (en %)	83,6 %	85,8 %	89,8 %	84,9 %	86,2 %	86,8 %	85,9 %	79,6 %
<b>Autres lignes</b>								
PMP (en millions)	1 977	1 220	1 195	1 322	2 137	1 298	1 375	1 531
SMO (en millions)	2 314	1 476	1 389	1 626	2 488	1 566	1 563	1 841
Coefficient d'occupation (en %)	85,4 %	82,6 %	86,0 %	81,3 %	85,8 %	82,9 %	87,9 %	83,1 %



# 11 Principales informations annuelles

Le tableau ci-après présente les principales informations annuelles concernant Air Canada pour les exercices 2014 à 2016.

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Exercices		
	2016	2015	2014
Produits d'exploitation	14 677 \$	13 868 \$	13 272 \$
Charges d'exploitation <sup>1)</sup>	13 332	12 372	12 457
<b>Résultat d'exploitation</b>	<b>1 345</b>	<b>1 496</b>	<b>815</b>
Total des charges autres que d'exploitation et impôts sur le résultat <sup>2)</sup>	(469)	(1 188)	(710)
<b>Bénéfice net</b>	<b>876</b>	<b>308</b>	<b>105</b>
<b>BAIIALA<sup>3)</sup></b>	<b>2 768 \$</b>	<b>2 542 \$</b>	<b>1 660 \$</b>
<b>Bénéfice net ajusté<sup>3)</sup></b>	<b>1 147 \$</b>	<b>1 222 \$</b>	<b>531 \$</b>
<b>Résultat par action – de base</b>	<b>3,16 \$</b>	<b>1,06 \$</b>	<b>0,35 \$</b>
<b>Résultat par action – dilué</b>	<b>3,10 \$</b>	<b>1,03 \$</b>	<b>0,34 \$</b>
<b>Résultat ajusté par action – dilué<sup>3)</sup></b>	<b>4,06 \$</b>	<b>4,18 \$</b>	<b>1,81 \$</b>
<b>Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme</b>	<b>2 979 \$</b>	<b>2 672 \$</b>	<b>2 275 \$</b>
<b>Total de l'actif</b>	<b>15 146 \$</b>	<b>13 127 \$</b>	<b>10 648 \$</b>
<b>Total du passif non courant<sup>4)</sup></b>	<b>10 178 \$</b>	<b>9 782 \$</b>	<b>8 728 \$</b>
<b>Total du passif</b>	<b>13 895 \$</b>	<b>13 087 \$</b>	<b>11 781 \$</b>

- 1) En 2016, Air Canada a comptabilisé un élément particulier qui a accru les charges d'exploitation de 91 M\$. En 2015, Air Canada a comptabilisé des éléments particuliers qui ont accru les charges d'exploitation de 8 M\$ et des pertes de valeur totalisant 14 M\$. Se reporter à la rubrique 6 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard. En 2014, Air Canada a comptabilisé des éléments particuliers qui ont comprimé les charges d'exploitation de 11 M\$.
- 2) En 2016, Air Canada a comptabilisé une perte aux règlements de dettes de 89 M\$, dont une tranche de 82 M\$ avait trait à une opération de refinancement de 1,25 G\$ et une tranche de 7 M\$ était liée au remboursement anticipé d'une dette au titre de la sortie des appareils 190 d'Embraer. En 2015, Air Canada avait comptabilisé une perte aux règlements de dettes de 13 M\$ liée au remboursement anticipé d'une dette au titre de la sortie des appareils 190 d'Embraer.
- 3) Le BAIIALA (compte non tenu des éléments particuliers), le bénéfice net ajusté et le résultat ajusté par action – dilué ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 19, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- 4) Le total du passif non courant comprend la dette non courante (y compris la partie courante) ainsi que les contrats de location-financement, les passifs au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel, les provisions liées à la maintenance et les autres passifs non courants.

## 12 Instruments financiers et gestion du risque

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

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres		Exercices	
	2016	2015	2016	2015
Dérivés liés au carburant	- \$	- \$	- \$	(11) \$
Contrats à terme sur actions	9	(4)	9	(9)
Option de remboursement anticipé sur des billets garantis prioritaires	-	1	(5)	1
Swaps de taux d'intérêt	-	-	-	2
<b>Instruments financiers comptabilisés à la juste valeur</b>	<b>9 \$</b>	<b>(3) \$</b>	<b>4 \$</b>	<b>(17) \$</b>

### Gestion du risque

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



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

## Gestion du risque lié au prix du carburant

Le risque lié au prix du carburant est le risque que les flux de trésorerie futurs fluctuent en raison de variations des prix du carburéacteur de base. Afin d'atténuer sa vulnérabilité aux prix du carburéacteur et d'aider à réduire la volatilité des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, Air Canada conclut des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers. Air Canada peut recourir à des contrats dérivés visant le carburéacteur, le mazout et le pétrole brut. La politique d'Air Canada permet de couvrir jusqu'à 75 % des achats de carburéacteur nécessaires projetés des 12 mois suivants, 50 % des achats de carburéacteur nécessaires projetés des 13 à 24 mois suivants et 25 % des achats de carburéacteur nécessaires projetés des 25 à 36 mois suivants. Ces limites sont des maximums, mais elles ne sont pas impératives. Il n'y a aucune limite de couverture minimum mensuelle. Air Canada évalue régulièrement les conditions du marché et ajuste sa stratégie de couverture si la direction le juge pertinent.

En 2016 :

- Air Canada a comptabilisé des profits de couverture associés au règlement de dérivés liés au carburant de 23 M\$ et les coûts des primes connexes, soit 46 M\$, pour un montant net de 23 M\$ au titre de la perte de couverture, qui a été reclassée des autres éléments du résultat global à la charge de carburant avions (une perte nette de couverture de 10 M\$ a été reclassée des autres éléments du résultat global à la charge de carburant avions en 2015). Aucune inefficacité de couverture n'a été constatée. En ce qui a trait aux dérivés non désignés en application de la comptabilité de couverture, une perte de 11 M\$ a été constatée dans le profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur en 2015 dans le compte consolidé de résultat d'Air Canada.
- Air Canada a acheté des contrats d'options d'achat de pétrole brut visant une partie de l'exposition au risque lié au prix du carburant pour 2016 et 2017 à l'égard desquels la prime au comptant s'élève à 34 M\$ (39 M\$ en 2015 pour les expositions de 2015 et 2016).
- Des contrats de dérivés liés au carburant ont été réglés à une juste valeur de 23 M\$ avec position favorable à Air Canada (1 M\$, avec position favorable à Air Canada en 2015).

Au 31 décembre 2016, environ 9 % des achats prévus de carburéacteur d'Air Canada pour 2017 sont couverts à un prix plafond moyen équivalent du West Texas Intermediate (« WTI ») de 52 \$ US le baril pour les prix du WTI se chiffrant au plus à 57 \$ US le baril et à un prix plafond moyen équivalent de 57 \$ US le baril pour les prix du WTI supérieurs à 63 \$ US le baril. Les contrats d'Air Canada destinés à couvrir les achats prévus de carburéacteur pour l'exercice 2017 comprennent des options d'achat assorties de volumes notionnels de 2 973 000 barils. La juste valeur du portefeuille de dérivés liés au carburant au 31 décembre 2016 s'établissait à 14 M\$, avec position favorable à Air Canada (10 M\$, avec position favorable à Air Canada en 2015) 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.

## Gestion du risque de change

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

Certaines ventes d'Air Canada sont libellées en dollars américains et dans d'autres monnaies qui sont ensuite converties en dollars américains dans le cadre du programme de gestion des risques de la Société. En 2016, ces entrées de trésorerie nettes liées aux activités d'exploitation ont totalisé environ 3,2 G\$ US. Toujours en 2016, les charges d'exploitation libellées en dollars américains se sont chiffrées à environ 3,5 G\$ US. Les sorties de trésorerie non liées aux activités d'exploitation en dollars américains, principalement liées aux paiements d'intérêt sur la dette libellée en dollars américains, et les sorties de fonds de financement nettes se sont élevées à environ 1,8 G\$ US. Pour 2016, cela a donné lieu à une exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains d'environ 2,1 G\$ US. La couverture que vise Air Canada sur une période continue de 18 mois est de 70 % en vue de gérer l'exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains décrite ci-dessus à l'aide des stratégies de gestion du risque énoncées ci-après.

Air Canada détient des réserves de trésorerie en dollars américains pouvant servir de couverture économique à l'égard des fluctuations du dollar américain. Au 31 décembre 2016, les soldes de trésorerie et de placements à court terme en dollars américains s'établissaient à 560 M\$ (416 M\$ US) (490 M\$ (358 M\$ US) au 31 décembre 2015). Une partie des réserves de trésorerie et les placements représentent une couverture économique contre la dette nette à long terme libellée en dollars américains alors que le reliquat est constitué de réserves de trésorerie et de placements aux fins d'exploitation imputées à



l'exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains sur une période continue de 18 mois. En 2016 a été comptabilisée une perte de 25 M\$ (profit de 123 M\$ en 2015) au poste « Profit (perte) de change » au compte consolidé de résultat d'Air Canada pour tenir compte de la variation de la valeur de marché équivalente en dollars canadiens des soldes détenus de trésorerie et de placements à court terme en dollars américains.

Le nombre de dérivés sur devises conclus et leurs dates d'échéance sont fonction de plusieurs facteurs, dont le montant des produits en devises pouvant être convertis, les sorties nettes de trésorerie en dollars américains, ainsi que le montant affecté au matériel volant et au remboursement de la dette. D'après le montant notionnel des dérivés sur devises au 31 décembre 2016 décrits plus amplement ci-après, environ 80 % des sorties de trésorerie nettes libellées en dollars américains sont couvertes pour 2017 et environ 29 % sont couvertes pour 2018, la couverture au moyen de dérivés obtenue étant de 68 % pour les 18 prochains mois. Les réserves de trésorerie et de placements en dollars américains aux fins d'exploitation conjuguées à la couverture par des dérivés permettent d'atteindre une couverture de 73 %.

Au 31 décembre 2016, Air Canada avait en cours des contrats d'options sur devises et des contrats de swaps, échéant en 2017 et en 2018, visant l'achat à l'échéance de dollars américains au moyen de dollars canadiens relativement à 2 612 M\$ (1 946 M\$ US) à un taux moyen pondéré de 1,2898 \$ pour 1,00 \$ US (3 234 M\$ (2 337 \$M US) en 2015 échéant en 2016 et en 2017, à un taux moyen pondéré de 1,2683 \$ pour 1,00 \$ US). Air Canada a également mis en place des mesures de protection en vue de la vente d'une partie de ses euros, de ses livres sterling, de ses yens, de ses yuans et de ses dollars australiens excédentaires (82 millions EUR, 69 millions GBP, 2 334 millions JPY, 53 millions CNY et 33 millions AUD) échéant en 2017 à des taux moyens pondérés respectifs de 1,1059 EUR, 1,2589 GBP, 0,0096 JPY, 0,1522 CNY, et 0,7500 AUD pour 1,00 \$ US (42 millions EUR, 9 millions GBP, 2 052 millions JPY, 288 millions CNY et 18 millions AUD, échéant en 2016 à des taux moyens pondérés respectifs de 1,1663 EUR, 1,6150 GBP, 0,0088 JPY, 0,1562 CNY et 0,7230 AUD pour 1,00 \$ US en 2015).

Les structures de couverture mises en place ont diverses caractéristiques d'évaluation des options, comme des conditions à barrière désactivante et le plafonnement des bénéfiques et, compte tenu de la volatilité présumée qui est utilisée dans le calcul de la juste valeur, la juste valeur nette de ces contrats sur devises au 31 décembre 2016 était de 5 M\$ avec position favorable à Air Canada (89 M\$ avec position favorable Air Canada en 2015). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couverture aux fins comptables et sont comptabilisés à la juste valeur. En 2016, une perte de 136 M\$ a été constatée au poste « Profit (perte) de change » relativement à ces dérivés (profit de 164 M\$ en 2015). En 2016, les contrats de dérivés de change ont été réglés en trésorerie pour une juste valeur nette de 51 M\$ avec position favorable aux contreparties (104 M\$ avec position favorable à Air Canada en 2015). La perte totale relative à la trésorerie, aux placements et aux dérivés de change en dollars américains comptabilisée par Air Canada en 2016 était de 160 M\$ (profit de 287 M\$ en 2015).

## Gestion du risque de taux d'intérêt

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

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

Le ratio obligations à taux fixe-obligations à taux variable vise à assurer une certaine marge de manœuvre quant à la structure du capital d'Air Canada et est fonction d'un objectif à long terme de 60 % à taux fixe et de 40 % à taux variable, mais permet une certaine flexibilité en fonction des conditions qui prévalent sur le marché. Le ratio au 31 décembre 2016 était de 76 % à taux fixe (79 % au 31 décembre 2015) pour 24 % à taux variable (21 % au 31 décembre 2015).

---

# 13 Jugements et estimations comptables critiques

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

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



## Avantages futurs du personnel

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

## Hypothèses

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

### Hypothèses financières

#### Taux d'actualisation

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

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

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

	Prestations de retraite		Autres avantages futurs du personnel	
	2016	2015	2016	2015
<b>Taux d'actualisation utilisé pour déterminer :</b>				
Taux d'intérêt net à l'égard de l'obligation nette au titre des prestations	4,1 %	4,0 %	4,1 %	3,9 %
Coût des services rendus pour l'exercice clos le 31 décembre	4,3 %	4,2 %	4,3 %	4,1 %
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre	3,9 %	4,1 %	3,9 %	4,1 %
<b>Taux prévu de rendement à long terme de l'actif des régimes utilisé pour déterminer :</b>				
Coût des prestations constituées pour l'exercice clos le 31 décembre	2,5 %	2,5 %	sans objet	sans objet
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre	2,5 %	2,5 %	sans objet	sans objet

## Analyse de sensibilité

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

L'analyse de sensibilité des charges de retraite et des frais financiers nets relatifs au passif au titre des prestations de retraite pour 2016, qui repose sur différentes hypothèses actuarielles en ce qui a trait au taux d'actualisation, est présentée ci-dessous. L'incidence de la modification d'une hypothèse sur chaque régime de retraite est pondérée proportionnellement à l'obligation totale au titre des régimes afin de déterminer l'incidence totale pour chaque hypothèse présentée.

	0,25 point de pourcentage	
	Diminution	Augmentation
<b>Taux hypothétique d'actualisation pour l'obligation</b>		
Charge de retraite	19 \$	(18) \$
Coût financier net du passif au titre des prestations de retraite	22	(18)
<b>Total</b>	<b>41 \$</b>	<b>(36) \$</b>
<b>Augmentation (diminution) de l'obligation au titre des prestations constituées</b>	<b>678 \$</b>	<b>(655) \$</b>



L'augmentation (la diminution) de l'obligation au titre des prestations constituées à la suite d'une variation de 0,25 point de pourcentage du taux d'actualisation vise le montant brut du passif au titre des prestations de retraite et ne tient pas compte d'éventuelles variations des actifs du régime. Au 31 décembre 2016, une tranche approximative de 75 % des passifs au titre des régimes de retraite d'Air Canada était assortie de produits de placement à revenu fixe afin d'atténuer une tranche significative du risque de taux d'intérêt (taux d'actualisation).

Une augmentation de un an dans l'hypothèse relative à l'espérance de vie ferait monter l'obligation au titre des prestations de retraite de 465 M\$.

Les taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé ont une incidence importante sur les sommes déclarées relativement aux régimes d'assurance-maladie complémentaire. Pour 2016, un taux d'augmentation annuel de 5,8 % du coût par personne des prestations de santé couvertes a été retenu pour hypothèse (taux de 5,5 % retenu pour hypothèse en 2015). On prévoit que le taux devrait diminuer pour s'établir à 5 % d'ici 2020 (hypothèse d'une baisse prévisionnelle à 5 % d'ici 2019 retenue en 2015). Une augmentation de un point de pourcentage des taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé aurait fait monter de 4 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers, et de 62 M\$ l'obligation correspondante. Une diminution de un point de pourcentage des taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé aurait fait baisser de 4 M\$ le total du coût des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers et de 62 M\$ l'obligation correspondante.

Une diminution de 0,25 point de pourcentage du taux d'actualisation aurait fait monter de moins de 1 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers et de 55 M\$ l'obligation correspondante. Une augmentation de 0,25 point de pourcentage aurait fait baisser de moins de 1 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers et de 43 M\$ l'obligation correspondante.

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

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

### Période d'amortissement pour les actifs non courants

Air Canada fait des estimations concernant la durée d'utilité prévue des actifs non courants et la valeur résiduelle attendue des actifs en se basant sur l'estimation de la juste valeur actualisée des actifs, des projets concernant son parc aérien et des flux de trésorerie qu'ils engendrent. Divers facteurs, notamment les modifications des programmes de maintenance, les variations des prix du carburéacteur et des autres coûts d'exploitation, l'évolution de l'utilisation du matériel volant et les fluctuations des prix des appareils neufs et d'occasion pour des modèles identiques ou similaires pourraient donner lieu à des variations, éventuellement importantes, de ces estimations. Les estimations et les hypothèses sont évaluées au moins une fois par année. En général, ces ajustements sont comptabilisés avec effet prospectif, par le biais de la dotation aux amortissements. Aux fins de l'analyse de sensibilité de ces estimations, une réduction de 50 % des valeurs résiduelles du matériel volant dont la durée d'utilité restante est supérieure à cinq ans se traduit par une hausse de 16 M\$ de la dotation aux amortissements annuelle. Pour le matériel volant dont la durée d'utilité restante est plus courte, les valeurs résiduelles ne devraient pas changer significativement.

### Provisions liées à la maintenance

La comptabilisation de provisions liées à la maintenance relativement aux modalités de restitution des appareils exige que la direction fasse des estimations des coûts futurs associés aux travaux de maintenance nécessaires en vertu des modalités de restitution prévues dans les contrats de location et des estimations de l'état futur prévu de l'appareil à la fin du bail. Ces estimations tiennent compte du coût actuel de ces travaux de maintenance, des estimations de l'inflation à propos de ces coûts ainsi que d'hypothèses concernant l'utilisation de l'appareil concerné. Toute différence entre le coût de maintenance réel et le montant constitué en guise de provision est comptabilisée dans la charge de maintenance pour la période. L'incidence d'un changement dans les estimations, y compris d'un changement dans les taux d'actualisation, les hypothèses concernant l'inflation, les estimations de coûts ou les dates d'expiration de contrats de location, est également prise en compte dans la charge de maintenance pour la période. Si le coût global des modalités de restitution augmentait de 5 %, tous les autres facteurs demeurant constants, un ajustement cumulé à l'état de la situation financière entraînerait une augmentation de la provision de 51 M\$ au 31 décembre 2016 et une hausse des frais de maintenance de 7 M\$ environ en 2017. À titre d'illustration,



si les taux d'actualisation devaient augmenter de 1 %, tous les autres facteurs demeurant constants, un ajustement cumulé à l'état de la situation financière entraînerait une diminution de la provision de 17 M\$ au 31 décembre 2016. En raison des faibles taux d'intérêt du marché, une baisse de 1 % des taux d'actualisation n'a pas été retenue comme hypothèse raisonnable.

### Impôts sur le résultat

Un actif d'impôts différés est comptabilisé seulement dans la mesure où il est probable qu'Air Canada disposera de bénéfices imposables futurs permettant de réaliser l'actif en question. Une telle évaluation repose sur les indications positives et négatives ainsi que sur les hypothèses pertinentes, notamment les prévisions des résultats imposables futurs, le contexte économique en général, les résultats financiers passés et les tendances et perspectives pour le secteur d'activité. Au 31 décembre 2016, Air Canada n'avait pas comptabilisé d'actifs d'impôts différés. Le bénéfice de 2016 et de l'exercice précédent fournissent des indications positives, mais étant donné l'importance des autres facteurs, en particulier l'historique des résultats financiers d'Air Canada et les résultats habituellement cycliques du secteur du transport aérien, il a été déterminé que des actifs d'impôt sur le résultat différé ne pouvaient être comptabilisés au 31 décembre 2016. Air Canada continuera d'évaluer sa position en ce qui a trait au résultat ainsi que les tendances en matière de résultat afin de déterminer la capacité de réalisation des actifs d'impôt sur le résultat différé.

## 14 Méthodes comptables

### Normes comptables et modifications publiées n'ayant pas été encore adoptées

Suit un aperçu des modifications de normes comptables qu'Air Canada sera tenue d'appliquer au cours des exercices à venir. Air Canada continue d'évaluer l'incidence de ces normes sur ses états financiers consolidés.

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

IFRS 15 remplace IAS 18, *Produits des activités ordinaires*, et les interprétations qui s'y rattachent. Selon le principe de base de la nouvelle norme, une entité doit comptabiliser les produits des activités ordinaires de manière à présenter le transfert de biens ou de services aux clients au montant correspondant à la contrepartie qu'elle s'attend à recevoir en échange de ces biens ou services. La nouvelle norme vise à étoffer la présentation d'informations sur les produits des activités ordinaires, à fournir des directives plus complètes sur les transactions à l'égard desquelles des directives n'étaient pas fournies et à améliorer les directives sur les accords de prestations multiples. IFRS 15 s'applique aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018 et son adoption anticipée est permise.

Air Canada appliquera la norme à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018. La norme sera appliquée avec effet rétrospectif et ajustement de l'état consolidé de la situation financière à l'ouverture de l'exercice au 1<sup>er</sup> janvier 2017. Selon IFRS 15, les coûts supplémentaires pour obtenir des produits passages, comme les frais de cartes de crédit et les frais liés au système de distribution mondial, seront inscrits à l'actif au moment de la vente et passés en charges au moment de la comptabilisation des produits passages. Ces coûts sont actuellement passés en charges à mesure qu'ils sont engagés au moment où le billet d'avion est vendu. Ce changement de méthode comptable pour comptabiliser les coûts contractuels aura une incidence sur le moment de la comptabilisation des charges. Air Canada continue à évaluer l'incidence financière de ce changement prévu consistant à inscrire à l'actif les coûts contractuels ainsi que les autres incidences possibles de cette norme sur ses états financiers consolidés.

### IFRS 16 – Contrats de location

IFRS 16 remplace IAS 17, *Contrats de location*, ainsi que les interprétations connexes. Selon le principe fondamental sous-jacent, le preneur comptabilise des actifs et des passifs pour les contrats de location dont la durée excède 12 mois. Le preneur est tenu de comptabiliser un droit d'utilisation représentant son droit d'utiliser l'actif loué sous-jacent et un passif au titre d'un contrat de location correspondant à son obligation d'effectuer des paiements locatifs. Les actifs et les passifs découlant d'un contrat de location sont évalués initialement à la valeur actualisée. L'évaluation inclut les paiements locatifs relatifs aux périodes non résiliables (y compris ceux qui sont liés à l'inflation) et les paiements relatifs aux périodes optionnelles lorsque le preneur a la certitude raisonnable qu'il pourra exercer son option d'obtenir la poursuite de son contrat de location, ou qu'il n'exercera pas l'option de résilier le contrat de location. La nouvelle norme vise à donner une représentation fidèle des opérations de location, en particulier celles qui n'imposent actuellement pas au preneur de comptabiliser un actif et un passif résultant d'un contrat de location simple. IFRS 16 s'applique aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019. Une application anticipée est permise pour les entités qui appliquent également IFRS 15 – *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*.

Air Canada continue d'évaluer l'incidence qu'aura l'adoption de cette norme sur ses états financiers consolidés, mais elle s'attend à ce que la norme ait une incidence importante sur l'état consolidé de sa situation financière, et qu'elle modifie également la comptabilisation, l'évaluation et la présentation des charges locatives dans l'état consolidé des résultats. Air Canada prévoit appliquer la norme à compter de sa date d'entrée en vigueur obligatoire.



# 15 Arrangements hors bilan

## Garanties

### *Garanties au titre d'ententes d'avitaillement*

De concert avec d'autres compagnies aériennes, Air Canada est partie à des ententes d'avitaillement et de dégivrage avec huit sociétés d'avitaillement et avec deux sociétés de dégivrage d'appareils dans divers grands aéroports du Canada. Ces entités fonctionnent selon le principe du recouvrement des coûts. La dette globale de ces entités qui n'ont pas été consolidées par la Société selon IFRS 10 – États financiers consolidés, est d'environ 487 M\$ au 31 décembre 2016 (425 M\$ au 31 décembre 2015), ce qui correspond au risque de perte maximal auquel s'expose Air Canada, compte non tenu de la valeur des actifs qui garantissent les obligations et de tout partage de coûts éventuels avec les autres compagnies contractantes. Air Canada considère le risque en découlant comme étant minime. Chaque compagnie aérienne contractante qui fait partie d'une de ces entités participe à la garantie de sa dette d'une manière proportionnelle à l'utilisation qu'elle fait du réseau. La durée de ces ententes varie, mais elle dépasse généralement cinq ans.

### *Conventions d'indemnisation*

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

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

---

# 16 Transactions entre parties liées

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

---

# 17 Facteurs de risque

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



## Risques liés à Air Canada

### Résultat d'exploitation

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

La conjoncture économique et divers facteurs décrits à la présente rubrique Facteurs de risque pourraient amener Air Canada à subir des pertes importantes (comme cela s'est produit par le passé). En dépit de ses initiatives stratégiques et commerciales, notamment les efforts visant à réduire ses coûts, à augmenter son chiffre d'affaires et à assurer la croissance à l'échelle internationale, ainsi qu'à accroître la capacité et à procéder à l'expansion d'Air Canada Rouge, Air Canada pourrait ne pas arriver à dégager ou à maintenir une véritable rentabilité ni à atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés, notamment ceux de réduire ses coûts, d'améliorer ses marges, de relever la capacité de façon rentable, d'obtenir un rendement suffisant eu égard à ses dépenses d'investissement (notamment celles visant le relèvement de la capacité) et d'atténuer les risques auxquels elle doit faire face sur le plan de la conjoncture économique, des taux de change, de la concurrence, des différends de travail, de la trésorerie et de la volatilité des coûts du carburant et de ses autres frais.

### Endettement

*Le niveau d'endettement d'Air Canada est élevé et devrait le demeurer, et rien ne garantit que la Société sera en mesure de régler ses dettes et d'honorer ses obligations locatives*

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

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

### Écart de change

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

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



## **Conjoncture économique et contexte géopolitique**

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

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

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

## **Coûts du carburant**

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

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

## **Concurrence**

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

Air Canada évolue dans un secteur où la concurrence est intense et fait face constamment à une vive concurrence tarifaire. Plusieurs transporteurs, notamment des transporteurs à bas prix, ont fait leur entrée ou intensifié leur présence sur des marchés intérieurs (y compris les marchés régionaux), transfrontaliers et internationaux, y compris les marchés des voyages d'agrément, que dessert ou prévoit desservir Air Canada, ou ils ont annoncé leur intention de le faire.

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

La proximité de plusieurs aéroports dans des villes américaines situées non loin de la frontière avec le Canada (comme Plattsburgh, Buffalo et Bellingham) présente en outre un défi supplémentaire pour Air Canada. La hausse des taxes, coûts et frais pour les passagers au départ du Canada à destination des États-Unis a fait



en sorte que les aéroports canadiens ont perdu une part de trafic appréciable vers les aéroports américains. Les transporteurs à faibles coûts des États-Unis ont procédé à l'accroissement de leur capacité, et peuvent le faire de nouveau, dans les aéroports concernés et, par conséquent, attirer des voyageurs au départ du Canada soucieux de faire des économies.

Eu égard à la population diversifiée et multiculturelle du Canada, les points d'accès canadiens comme Toronto, Montréal et Vancouver sont jugés intéressants par les transporteurs internationaux. En 2016, des transporteurs étrangers comme AeroMexico, Air China, Beijing Capital Airlines, Brussels Airlines, China Airlines, China Eastern Airlines, China Southern Airlines, EVA Air, Hainan Airlines, Hong Kong Airlines, Icelandair, Korean Air, TAP Portugal, Tunisair, WOW Air et Xiamen Air ont procédé à l'accroissement de leurs activités internationales au Canada, ou ont annoncé leur intention de le faire.

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

La capacité d'Air Canada de réduire ses tarifs afin de livrer concurrence efficacement repose sur son aptitude à dégager des marges d'exploitation acceptables et peut se trouver entravée par des politiques d'intérêt public visant à encourager la concurrence. La décision par Air Canada d'égaliser les tarifs de la concurrence ou de réagir au moyen d'autres mesures concurrentielles pourrait porter un grand préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

La concurrence accrue de la part de concurrents actuels, émergents ou nouveaux, notamment de la part de concurrents qui utilisent des modèles commerciaux ou des technologies entraînant des perturbations, et d'autres mesures concurrentielles pourraient porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

### ***Besoins de capitaux et de liquidités supplémentaires***

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

Les risques décrits dans le présent rapport de gestion pourraient se répercuter sur la situation de trésorerie d'Air Canada, entre autres les risques ayant trait aux conditions économiques, aux taux de change, à la concurrence accrue de la part des transporteurs canadiens, internationaux et américains, notamment des transporteurs à faibles coûts, à la volatilité des prix du carburant, aux différends de travail et aux clauses restrictives de contrats (qui imposent à Air Canada des réserves de liquidités minimales, exigence qui pourrait l'obliger à fournir des dépôts de garantie à des contreparties). Pour gérer ces défis et mener à bien la stratégie commerciale d'Air Canada, d'importantes liquidités ainsi que des charges d'exploitation et des dépenses d'investissement courantes considérables sont nécessaires. Si les flux de trésorerie qu'elle tire de ses activités d'exploitation et ses niveaux de trésorerie sont insuffisants, rien ne garantit qu'Air Canada continuera d'obtenir, en temps voulu et à des conditions qui lui conviennent, les fonds dont elle a besoin pour satisfaire à ses besoins de trésorerie et financer les charges d'exploitation et les dépenses d'investissement requises pour gérer tout enjeu et poursuivre la mise en œuvre de sa stratégie commerciale.

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

L'incapacité de réunir d'autres fonds, produits par ses activités d'exploitation ou par un financement par capitaux propres ou emprunts, pourrait forcer Air Canada à retarder ou à abandonner, en totalité ou en partie, ses dépenses prévues ou à modifier sa stratégie commerciale, ce qui pourrait nuire gravement à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière. Par ailleurs, Air Canada pourrait faire face à un désavantage concurrentiel si ses rivaux devaient disposer de liquidités plus importantes ou d'une capacité de réunir des fonds plus facilement ou à des conditions moins onéreuses.

Les cotes de solvabilité attribuées à Air Canada influent sur sa capacité d'accéder aux marchés financiers et de relever sa situation de trésorerie. Rien ne garantit que ces cotes ne seront pas revues à la baisse, ce qui ajouterait aux coûts d'emprunt d'Air Canada, entraverait sa capacité d'attirer du capital, aurait un effet défavorable sur sa situation de trésorerie, limiterait sa capacité d'exercer ses activités et pourrait nuire gravement à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.



### **Dépendance à l'égard des technologies**

*Air Canada dépend énormément de la technologie dans ses activités et toute défaillance ou atteinte à la protection des données pourrait nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière*

Air Canada dépend largement de systèmes technologiques, notamment des logiciels et matériels informatiques et de télécommunications et des systèmes et technologies tournant sur Internet, pour exercer ses activités, accroître son chiffre d'affaires et réduire ses coûts. Ces moyens technologiques comprennent entre autres les systèmes de télécommunications d'Air Canada, ses sites Web, ses systèmes informatisés de réservations et de service à la clientèle dans les aéroports et ses systèmes d'opérations aériennes. Air Canada est en outre tributaire de la performance de ses nombreux fournisseurs, laquelle est elle-même dépendante des systèmes technologiques de ceux-ci.

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

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

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

### **Mesures stratégiques, commerciales, technologiques et autres**

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

De manière à pouvoir exercer ses activités, à atteindre ses objectifs et à rester compétitive, Air Canada doit continuellement rechercher, financer et mettre en œuvre d'importantes mesures stratégiques, commerciales, technologiques et autres, comme celles qui concernent la pénétration du marché du voyage d'agrément ou du transport aérien à faibles coûts (notamment la croissance prévue d'Air Canada Rouge), le programme de renouvellement du parc aérien (notamment la livraison prévue d'appareils 787 de Boeing et le renouvellement planifié du parc de moyens-porteurs par le truchement d'appareils 737 MAX de Boeing et d'appareils C Series de Bombardier), les initiatives d'accroissement du chiffre d'affaires, les processus administratifs, les technologies de l'information, la gestion des revenus, la transformation des coûts, l'accroissement des produits passagers liés à la cabine de haut rapport, l'expansion de la capacité de vol (notamment en ce qui a trait aux nouveaux appareils et aux nouvelles liaisons), la transformation de la culture d'entreprise, les initiatives d'optimisation du service à la clientèle et d'autres mesures. Ces mesures, tout comme les modalités de leur établissement et de leur mise en œuvre, peuvent subir l'effet néfaste d'une foule de facteurs, dont bon nombre échappent à la volonté d'Air Canada. Ces facteurs englobent entre autres la nécessité d'obtenir des approbations de nature juridique ou réglementaire, la bonne exécution des obligations de tiers, comme les fournisseurs, la bonne intégration de ces mesures aux autres activités et processus d'Air Canada, et l'adoption et l'acceptation de ces mesures par les clients, fournisseurs, syndicats et employés d'Air Canada. L'incapacité de réaliser en temps opportun ces activités de recherche et de conception, d'investissement ou de mise en œuvre serait de nature à nuire à la capacité d'Air Canada d'exercer ses activités, d'atteindre ses objectifs et de rester compétitive, et risquerait de porter un grave préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Par exemple, l'un des piliers du plan d'affaires d'Air Canada est l'acquisition d'appareils neufs et plus efficaces, notamment d'appareils 787 et 737 MAX de Boeing ainsi que d'appareils C Series de Bombardier. Un retard ou manquement dans l'exécution du plan de restructuration du parc d'Air Canada, notamment un retard dans la livraison de ces appareils par les fournisseurs concernés ou l'incapacité de retirer du service comme prévu certains appareils à la faveur de la mise en service d'appareils neufs, serait susceptible de nuire à la bonne exécution du plan d'affaires d'Air Canada et, à terme, de porter un grave préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.



### **Frais d'utilisation des aéroports et redevances de navigation aérienne**

*Des augmentations des frais d'utilisation des aéroports et des redevances de navigation aérienne pourraient avoir une incidence défavorable importante sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière*

Au Canada, du fait de leur privatisation, les autorités aéroportuaires et les organismes responsables de la navigation aérienne ont accru ou pourraient accroître considérablement leurs redevances et frais. Air Canada pourrait ne pas être en mesure de prévenir ces augmentations ou d'élaborer des solutions de rechange pour pallier celles-ci. Bien que certaines autorités aient mis en œuvre des réductions tarifaires, si les organismes visés au Canada et à l'étranger accroissent de façon marquée leurs frais et redevances, Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière pourraient s'en ressentir très défavorablement.

### **Coûts fixes élevés et faibles marges**

*L'aviation commerciale se caractérise par de faibles marges brutes et des coûts fixes élevés*

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

### **Approvisionnements et fournisseurs essentiels**

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

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

### **Transporteurs régionaux**

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

Air Canada entend donner plus d'envergure à son réseau au moyen de contrats d'achat de capacité, avec des transporteurs régionaux, comme Jazz, Sky Regional et d'autres transporteurs qui exploitent des vols pour le compte d'Air Canada. Par exemple, aux termes du CAC de Jazz, Jazz transporte les clients d'Air Canada sur les marchés à faible trafic et les marchés à fort trafic en période creuse partout au Canada et sur certaines destinations aux États-Unis. Elle procure également un précieux trafic d'apport au réseau principal d'Air Canada et à celui d'Air Canada Rouge. Aux termes du CAC de Jazz, Air Canada rémunère Jazz selon un barème fixe pour certains éléments et en fonction des coûts que Jazz engage



pour certains autres. Air Canada rembourse également à Jazz certains coûts refacturés que cette dernière prend en charge, comme les coûts de carburant, les redevances de navigation, les droits d'atterrissage et les redevances aéroportuaires. En outre, le CAC de Jazz stipule la taille minimale du parc aérien que doit maintenir Jazz et prévoit une garantie d'utilisation quotidienne minimale qui oblige Air Canada à recourir à Jazz pour le temps de vol indiqué. L'augmentation importante des coûts que Jazz engage, l'inexécution des obligations contractuelles de Jazz aux termes du CAC de Jazz, certains facteurs pouvant réduire l'utilisation du parc aérien de Jazz, comme un ralentissement économique ou des perturbations des marchés, ou encore l'interruption ou la cessation imprévues des services de Jazz pourraient porter un grave préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

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

### **Coûts de main-d'œuvre et relations de travail**

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

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

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

De plus, un conflit ou arrêt de travail impliquant un groupe d'employés syndiqués de Jazz ou d'autres parties avec lesquelles Air Canada fait affaire porterait vraisemblablement un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière. De même, des conflits de travail chez les membres Star Alliance<sup>MD</sup> ou visant les activités dans des aéroports clés risqueraient de faire baisser la demande à l'égard du trafic de correspondance avec Air Canada et pourraient porter un grave préjudice aux activités, au résultat d'exploitation et à la situation financière de celle-ci.

### **Marque d'Air Canada**

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

Air Canada estime que sa réussite repose sur la valeur de sa marque et son aptitude à la préserver, à la faire croître et à en tirer parti. La marque d'Air Canada est reconnue dans le monde entier et la Société est très bien notée dans le cadre d'études de tiers sur la valeur de la marque qui tiennent compte en partie de la perception des consommateurs relativement à l'appréciation subjective de diverses caractéristiques. Air Canada croit jouir d'une excellente réputation, qu'elle s'efforce d'ailleurs d'améliorer sans cesse, du fait de la sûreté et de la qualité de ses services et de l'excellente expérience voyage qu'elle offre constamment à ses passagers. Tout défaut de préserver ou d'accroître la valeur de sa marque, notamment en raison d'un acte ou d'une omission de sa part ou de la part d'un partenaire commercial ou d'un tiers, pourrait avoir une incidence défavorable importante sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière.



## **Régimes de retraite**

### ***Un déficit de capitalisation des régimes de retraite ou l'omission ou l'incapacité d'Air Canada de verser les cotisations en trésorerie prévues à ses régimes de retraite agréés pourrait porter un grave préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière***

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

Les obligations d'Air Canada en matière de capitalisation des régimes de retraite (y compris les obligations de capitalisation projetées) peuvent varier considérablement en fonction de divers facteurs, notamment les évaluations de la solvabilité des régimes de retraite, l'évolution de la réglementation, les données démographiques du régime, les modifications apportées aux dispositions du régime, les hypothèses et les méthodes utilisées et l'évolution de la conjoncture (principalement en ce qui concerne le rendement de l'actif des régimes et les variations des taux d'intérêt) et d'autres facteurs, outre l'application des règles normales de cotisations au titre de services passés qui exigeraient généralement qu'un cinquième de tout déficit de solvabilité d'un régime agréé canadien, lissé sur trois ans, soit capitalisé chaque année. Les cotisations réelles qui sont déterminées à partir des rapports d'évaluation futurs déposés annuellement peuvent différer considérablement des prévisions. En outre, tout régime agréé canadien doit faire l'objet de cotisations au titre des services rendus au cours de l'exercice considéré à moins que ces cotisations puissent être prélevées (sous réserve des modalités du régime et de la législation en vigueur) d'un excédent de solvabilité suffisant. La détérioration des conditions économiques ou un fléchissement des taux d'intérêt pendant une période prolongée pourraient faire augmenter considérablement les obligations d'Air Canada au titre de la capitalisation de ses régimes de retraite, ce qui porterait un grand préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière. Un déficit de capitalisation des régimes de retraite ou l'omission ou l'incapacité d'Air Canada de verser les cotisations en trésorerie prévues à ses régimes de retraite agréés pourrait porter un grave préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 9.7, Obligations de capitalisation des régimes de retraite, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

## **Contraintes imposées par des clauses restrictives**

### ***Les clauses restrictives prévues dans les ententes auxquelles Air Canada est partie ont une incidence sur la façon dont Air Canada exerce ses activités et, dans certains cas, peuvent même restreindre considérablement, voire entraver, sa capacité de prendre certaines mesures***

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

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

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



## **Aéroplan**

*L'inexécution par Aéroplan de ses obligations envers Air Canada ou d'autres interruptions des services d'Aéroplan pourraient avoir une incidence défavorable considérable sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière*

Air Canada et Aéroplan sont parties au contrat de participation et de services commerciaux d'Aéroplan (« CPSCA ») qui doit expirer en 2020. Par le truchement du CPSCA, Air Canada offre à ses clients membres d'Aéroplan la possibilité de gagner des milles Aéroplan, ce qui, de l'avis de la direction, est un facteur important dans la décision de nombreux clients de choisir Air Canada comme transporteur aérien, et contribue à les fidéliser. Le défaut par Aéroplan de bien exploiter le programme Aéroplan ou un manquement à ses obligations envers Air Canada aux termes du CPSCA ou une interruption ou perturbation imprévue des services pourraient porter un grand préjudice aux activités, au résultat d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

Si le CPSCA n'est pas prorogé, Air Canada s'efforcerait de mettre sur pied un programme de rechange, initiative qui comporterait risques et incertitudes, notamment le risque lié au transfert d'Air Canada, et de ses clients qui sont membres d'Aéroplan, vers cet autre programme. Bien qu'Air Canada estime qu'elle serait en mesure d'atténuer et de surmonter ces risques et d'assurer un transfert fructueux vers un programme de rechange, tout transfert pourrait comporter des risques susceptibles de porter un grave préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

## **Star Alliance**

*Si un membre clé quittait le réseau Star Alliance ou manquait à ses obligations connexes, cela pourrait avoir de graves répercussions sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière*

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

## **Interruptions ou perturbations de service**

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

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

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

## **Litiges en cours**

*Air Canada est ou peut être partie à des poursuites qui pourraient lui nuire considérablement*

### **Enquêtes sur le fret des autorités en matière de concurrence**

La Commission européenne, le ministère de la Justice des États-Unis et le Bureau de la concurrence du Canada ont enquêté sur des pratiques de tarification des transports de fret qui seraient éventuellement anticoncurrentielles, notamment l'imposition de suppléments carburant, d'un certain nombre de transporteurs aériens et d'exploitants de service de fret, y compris Air Canada. Les autorités en matière de concurrence de plusieurs pays ont demandé des renseignements à Air Canada dans le cadre de leurs enquêtes. Air Canada a collaboré à ces enquêtes qui ont entraîné des actions en justice à son encontre et à l'encontre d'un certain nombre de compagnies aériennes et de transporteurs de fret de divers territoires





de compétence. Air Canada est aussi citée comme partie défenderesse ou autrement impliquée, et pourrait l'être davantage, dans un certain nombre d'actions collectives et d'autres actions engagées au Canada, en Europe et aux États-Unis relativement à ces allégations. Les enquêtes menées par le ministère de la Justice aux États-Unis et par le Bureau de la concurrence au Canada ont pris fin sans donner lieu à des poursuites contre Air Canada. En 2012, la Société a conclu une entente de règlement relativement à une action en recours collectif aux États-Unis concernant ces allégations. Cette entente a été conclue sans aucune reconnaissance de responsabilité. Dans le cadre de cette entente, la Société a versé un montant de 8 M\$.

En 2010, la Commission européenne a rendu une décision condamnant 12 transporteurs de fret aérien (y compris les groupes de transporteurs connexes) pour avoir enfreint la loi sur la concurrence de la Commission européenne en fixant certains tarifs et frais de transport de fret à diverses époques entre 1999 et 2006. Air Canada faisait partie des transporteurs visés et s'est vu imposer une amende de 21 millions d'euros (environ 29 M\$ CA). Air Canada a interjeté appel de cette décision et a déposé une requête à cet effet auprès de la Cour générale européenne. En 2011, Air Canada a payé l'amende imposée en attendant l'issue de l'appel. Le 16 décembre 2015, la Cour générale européenne a accueilli l'appel d'Air Canada et a annulé la décision de l'Union européenne concernant Air Canada et certains autres transporteurs. La décision de la Cour générale européenne a obligé la Commission européenne à rembourser l'amende de 21 millions d'euros (30 M\$) à Air Canada, montant qui a été comptabilisé dans les créances au 31 décembre 2015 et a été reçu en février 2016. Bien que la Commission européenne n'ait pas interjeté appel de la décision de la Cour générale européenne, elle a annoncé son intention de rendre une nouvelle décision en 2017. Air Canada n'a aucune certitude quant à la teneur de cette décision, notamment à savoir si elle visera la Société.

Au 31 décembre 2016, Air Canada avait constitué une provision de 17 M\$ (17 M\$ au 31 décembre 2015) à l'égard des réclamations en cours relativement à ces affaires, provision qui est comptabilisée dans les dettes fournisseurs et charges à payer. Cette provision correspond à une estimation fondée sur l'avancement des enquêtes à la date de l'estimation et des actions en justice ainsi que sur l'évaluation par Air Canada de l'issue possible de certaines d'entre elles. La provision ne tient pas compte des actions en justice et des enquêtes dans tous les territoires, mais seulement dans ceux pour lesquels on dispose de suffisamment d'information. Air Canada a déterminé qu'il est impossible à ce stade de prédire avec un quelconque degré de certitude l'issue de toutes les actions en justice et enquêtes encore en cours. Selon l'issue des faits nouveaux ressortant du déroulement des actions en justice et des enquêtes dans les autres territoires de compétence, Air Canada pourrait modifier au besoin la provision dans ses résultats des périodes ultérieures.

#### **Retraite obligatoire**

Air Canada est partie à des poursuites dans lesquelles sont contestées les dispositions concernant la retraite obligatoire de certaines de ses conventions collectives, y compris la convention collective antérieure conclue avec l'APAC qui intégrait les dispositions des régimes de retraite s'appliquant aux pilotes et les forçant à prendre leur retraite à 60 ans. Air Canada a réglé en tout ou en partie quelques-unes de ces poursuites et elle se défend dans les autres. À l'heure actuelle, il n'est pas possible de déterminer avec un degré quelconque de certitude si un échec éventuel de la défense qu'a opposée Air Canada à ces contestations entraînera un passif financier. Le cas échéant, ce passif financier ne serait cependant pas important.

#### **Litiges éventuels**

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

#### **Personnel essentiel**

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

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

## **Risques liés au secteur de l'aviation commerciale**

#### **Attentats terroristes et mesures de sûreté**

*Toute attaque terroriste et ses répercussions pourraient avoir une incidence défavorable importante sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière*



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

### **Épidémies**

#### ***Les épidémies pourraient nuire à la demande passagers à l'égard du transport aérien***

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

### **Sinistres et accidents**

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

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

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

### **Réglementation**

#### ***Air Canada est assujettie à un cadre réglementaire exhaustif et en constante évolution, tant au Canada qu'à l'étranger***

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

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

La capacité d'Air Canada d'exploiter des vols ou d'offrir des services aériens sur les routes internationales entre aéroports au Canada et à l'étranger peut changer. Les ententes en vigueur entre le Canada et d'autres États, lesquelles régissent nombre d'éléments, notamment les droits de trafic, peuvent être éventuellement modifiées. En outre, les règles et règlements visant les activités aéroportuaires peuvent évoluer, tout comme la disponibilité des créneaux ou installations appropriées peut varier. Air Canada exploite actuellement un certain nombre de vols sur des routes internationales aux termes d'ententes, de règlements ou de politiques convenus entre le Canada et d'autres pays qui désignent le nombre de transporteurs autorisés à assurer des vols sur ces routes, la capacité des transporteurs assurant le service sur ces routes, les aéroports

à partir desquels ces transporteurs peuvent exploiter des vols internationaux ou encore le nombre de transporteurs autorisés à utiliser certains aéroports en particulier. Toute restriction ou modification ou tout ajout apportés à ces ententes, règlements ou politiques pourraient nuire considérablement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière. En outre, toute approche plus libérale que pourrait adopter le Canada à l'égard des ententes visant les services aériens conclues avec des pays étrangers pourrait porter un grave préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière et pourrait entraîner une dépréciation significative des immobilisations corporelles et incorporelles.

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

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

Le système d'échange de droits d'émissions de l'Union européenne (l'« UE ») vise notamment les émissions de carbone issues de l'aviation, entre autres les vols reliant le Canada et les pays de l'UE. Le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne ont dispensé tous les vols reliant l'Europe aux pays tiers de l'application du système d'échange de droits d'émission de l'UE en attendant la création de mesures acceptables fondées sur le marché sous l'égide de l'Organisation de l'aviation civile internationale (l'« OACI »). En 2016, l'assemblée de l'OACI a adopté une résolution portant sur un mécanisme mondial basé sur le marché (global market-based measure scheme ou « MBM »). Le MBM vise les émissions des vols internationaux. Le MBM doit être appliqué par phases, les deux premières (s'échelonnant de 2021 à 2023 et de 2024 à 2026, respectivement) étant volontaires, la troisième phase (qui s'échelonne de 2027 à 2035) étant obligatoire. Le Canada a adopté volontairement la première phase. D'après le MBM, la Commission européenne peut continuer de prolonger l'exemption du système d'échange de droits d'émissions pour les vols reliant l'Europe et les pays tiers; toutefois Air Canada ne peut pas prédire si et pendant combien de temps cette exemption sera maintenue.

Les gouvernements provinciaux du Canada ont mis en œuvre ou entendent mettre en œuvre des initiatives d'échange de droits d'émissions de carbone et d'autres initiatives. En 2016, le gouvernement fédéral du Canada a également proposé la mise en œuvre d'une initiative en matière d'émissions de carbone dans l'ensemble du pays d'ici 2018.

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

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

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



### ***Accessibilité à l'assurance et augmentation des frais d'assurance***

***L'augmentation des coûts d'assurance ou la réduction de la couverture d'assurance pourrait avoir une incidence néfaste considérable sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière***

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



# 18 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.

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

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

La direction, sous la supervision du chef de la direction et du chef des Affaires financières de la Société, et de concert avec eux, a évalué l'efficacité des contrôles et procédures de communication de la Société (aux termes du *Règlement 52109*) et a conclu que, au 31 décembre 2016, ces contrôles et procédures étaient efficaces.

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

La direction, sous la supervision du chef de la direction et du chef des Affaires financières de la Société, et avec leur concours, a évalué l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière (aux termes du *Règlement 52109*). Pour ce faire, elle est partie des critères définis dans le cadre intégré de contrôle interne (2013) du Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (« COSO »). Se fondant sur cette évaluation, la direction ainsi que le chef de la direction et le chef des Affaires financières ont conclu que, au 31 décembre 2016, les contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société étaient efficaces. Cette évaluation a pris en compte la politique de la Société en matière de communication d'informations financières et le fonctionnement du Comité sur la politique d'information financière.

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

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



# 19 Mesures financières hors PCGR

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

## BIIIALA et BIIIALA (compte non tenu des éléments particuliers)

Le BIIIALA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et la location d'appareils) est une mesure couramment utilisée dans le secteur du transport aérien, et Air Canada s'en sert afin d'avoir un aperçu du résultat d'exploitation avant les intérêts, les impôts, 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. Air Canada retranche les éléments particuliers du BIIIALA, car ces éléments fausseraient l'analyse de certaines tendances commerciales et rendraient toute analyse comparative en regard d'autres compagnies aériennes moins pertinente.

Le BIIIALA et le BIIIALA (compte non tenu des éléments particuliers) sont rapprochés du bénéfice d'exploitation comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2016	2015	Variation (en \$)	2016	2015	Variation (en \$)
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	18 \$	158 \$	(140) \$	1 345 \$	1 496 \$	(151) \$
<b>Rajouter (selon le compte consolidé de résultat d'Air Canada) :</b>						
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	212	160	52	816	655	161
Location avions	120	98	22	462	353	109
<b>Rajouter (compris dans les charges liées aux transporteurs régionaux) :</b>						
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	6	4	2	23	16	7
Location avions	8	5	3	31	14	17
<b>BIIIALA (compte tenu des éléments particuliers)</b>	<b>364</b>	<b>425</b>	<b>(61)</b>	<b>2 677</b>	<b>2 534</b>	<b>143</b>
Exclure l'incidence des éléments particuliers	91	31	60	91	8	83
<b>BIIIALA</b>	<b>455 \$</b>	<b>456 \$</b>	<b>(1) \$</b>	<b>2 768 \$</b>	<b>2 542 \$</b>	<b>226 \$</b>

## Ratio dette nette ajustée-BIIIALA des 12 derniers mois (compte non tenu des éléments particuliers) (ratio de levier financier)

Le ratio dette nette ajustée-BIIIALA des 12 derniers mois (compte non tenu des éléments particuliers) (également désigné « ratio de levier financier » dans le présent rapport de gestion) est couramment utilisé dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert pour évaluer le levier financier. Le ratio de levier financier correspond à la dette nette ajustée divisée par le BIIIALA (compte non tenu des éléments particuliers) des 12 derniers mois. Se reporter à la rubrique 9.3, *Dette nette ajustée*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure financière hors PCGR et la mesure conforme aux PCGR la plus proche. Comme il est mentionné plus haut, Air Canada retranche les éléments particuliers des résultats relatifs au BIIIALA (qui sont utilisés pour déterminer le ratio de levier financier), car ces éléments fausseraient l'analyse de certaines tendances commerciales et rendraient toute analyse comparative en regard d'autres compagnies aériennes moins pertinente.

## Flux de trésorerie disponibles

Les flux de trésorerie disponibles sont couramment utilisés dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert comme indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités dans la mesure où ils indiquent le montant de trésorerie que la compagnie aérienne est en mesure de dégager de ses activités, compte tenu des dépenses d'investissement. Les flux de trésorerie disponibles correspondent aux flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. Se reporter à la rubrique 9.5, *Flux de trésorerie consolidés*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure financière hors PCGR et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.

## CESMO ajustées

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



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

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

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2016	2015	Variation (en \$)	2016	2015	Variation (en \$)
<b>Charges d'exploitation selon les PCGR</b>	<b>3 407 \$</b>	<b>3 024 \$</b>	<b>383 \$</b>	<b>13 332 \$</b>	<b>12 372 \$</b>	<b>960 \$</b>
<b>Compte tenu des éléments suivants :</b>						
Carburant avions (selon le compte consolidé de résultat d'Air Canada)	(598)	(527)	(71)	(2 279)	(2 464)	185
Carburant avions (compris dans les charges liées aux transporteurs régionaux)	(90)	(81)	(9)	(327)	(359)	32
Pertes de valeur	-	-	-	-	(14)	14
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	(101)	(87)	(14)	(489)	(415)	(74)
Éléments particuliers	(91)	(31)	(60)	(91)	(8)	(83)
<b>Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus</b>	<b>2 527 \$</b>	<b>2 298 \$</b>	<b>229 \$</b>	<b>10 146 \$</b>	<b>9 112 \$</b>	<b>1 034 \$</b>
<b>SMO (en millions)</b>	<b>22 091</b>	<b>18 869</b>	<b>17,1 %</b>	<b>92 726</b>	<b>80 871</b>	<b>14,7 %</b>
<b>CESMO ajustées (en cents)</b>	<b>11,44 ¢</b>	<b>12,18 ¢</b>	<b>(6,1) %</b>	<b>10,94 ¢</b>	<b>11,27 ¢</b>	<b>(2,9) %</b>

## Bénéfice net ajusté et résultat ajusté par action – dilué

Air Canada se sert du « bénéfice net ajusté » et du « résultat ajusté par action – dilué » pour mesurer le rendement financier global de ses activités sans égard aux effets du change, du produit (coût) financier net du passif au titre des avantages du personnel, des ajustements à la valeur du marché à l'égard des dérivés et autres instruments financiers comptabilisés à la juste valeur ainsi que des éléments particuliers, car ces éléments risquent de fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et de rendre moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres compagnies aériennes. Air Canada recourt au bénéfice net ajusté également pour établir le rendement du capital investi, mesure décrite ci-après.

(en millions de dollars canadiens, sauf les données par action)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2016	2015	Variation (en \$)	2016	2015	Variation (en \$)
<b>Bénéfice net (perte nette) attribuable aux actionnaires d'Air Canada</b>	<b>(179) \$</b>	<b>(117) \$</b>	<b>(62) \$</b>	<b>876 \$</b>	<b>303 \$</b>	<b>573 \$</b>
<b>Compte tenu des éléments suivants :</b>						
Éléments particuliers	91	31	60	91	8	83
Pertes de valeur	-	-	-	-	14	(14)
Perte de change	29	159	(130)	38	762	(724)
Coût financier net au titre des avantages du personnel	24	27	(3)	76	105	(29)
Perte (profit) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(9)	3	(12)	(4)	17	(21)
Profit à la cession-bail d'actifs	-	-	-	(19)	-	(19)
Perte aux règlements de dettes	82	13	69	89	13	76
<b>Bénéfice net ajusté</b>	<b>38 \$</b>	<b>116 \$</b>	<b>\$ (78) \$</b>	<b>1 147 \$</b>	<b>1 222 \$</b>	<b>(75) \$</b>
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé dans le calcul du résultat dilué par action (en millions)	279	290	(11)	282	292	(10)
<b>Résultat ajusté par action – dilué</b>	<b>0,14 \$</b>	<b>0,40 \$</b>	<b>(0,26) \$</b>	<b>4,06 \$</b>	<b>4,18 \$</b>	<b>(0,12) \$</b>



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

(en millions)	Quatrièmes trimestres		Exercices	
	2016	2015	2016	2015
<b>Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – de base</b>	<b>273</b>	<b>284</b>	<b>277</b>	<b>285</b>
Effet dilutif	6	6	5	7
<b>Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – dilué</b>	<b>279</b>	<b>290</b>	<b>282</b>	<b>292</b>

## Rendement du capital investi

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Périodes de 12 mois terminées les		
	31 décembre 2016	31 décembre 2015	Variation (en \$)
<b>Bénéfice net pour la période attribuable aux actionnaires d'Air Canada</b>	<b>876 \$</b>	<b>303 \$</b>	<b>573 \$</b>
<b>Retrancher :</b>			
Éléments particuliers	91	8	83
Pertes de valeur	-	14	(14)
Perte de change	38	762	(724)
Coût financier net au titre des avantages du personnel	76	105	(29)
Perte (profit) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(4)	17	(21)
Profit à la cession-bail d'actifs	(19)	-	(19)
Perte aux règlements de dettes	89	13	76
<b>Bénéfice net ajusté</b>	<b>1 147 \$</b>	<b>1 222 \$</b>	<b>(132) \$</b>
<b>Compte tenu des éléments suivants :</b>			
Charges d'intérêts <sup>1)</sup>	374	389	(15)
Intérêts implicites sur les contrats de location simple <sup>2)</sup>	242	180	62
<b>Bénéfice net ajusté avant les intérêts</b>	<b>1 763 \$</b>	<b>1 791 \$</b>	<b>(85) \$</b>
<b>Capital investi :</b>			
Fonds de roulement, à l'exclusion de la partie courante de la dette à long terme et des contrats de location-financement	725	623	102
Actifs non financiers à long terme	8 883	7 661	1 222
Provisions liées à la maintenance	(907)	(844)	(63)
Autres passifs d'exploitation à long terme	(177)	(233)	56
Contrats de location simple immobilisés <sup>3)</sup>	3 451	2 569	882
<b>Capital investi</b>	<b>11 975 \$</b>	<b>9 776 \$</b>	<b>2 199 \$</b>
<b>Rendement du capital investi (en %)</b>	<b>14,7 %</b>	<b>18,3 %</b>	<b>(z3,6) pt</b>

1) La charge d'intérêts ne tient pas compte de la perte aux règlements de dettes liée à l'opération de refinancement de 1,25 G\$ CA et à la sortie d'appareils 190 d'Embraer en 2015 et en 2016.

2) 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.

3) Les contrats de location simple immobilisés sont calculés en multipliant par 7 les coûts de location avions des 12 derniers mois. Les coûts de location avions totalisaient 493 M\$ pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2016 et 367 M\$ pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2015 (compte tenu des coûts de location avions liés aux activités des transporteurs régionaux).





# 20 Glossaire

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

**Air Georgian** – Air Georgian Limited.

**APAC** – Association des pilotes d'Air Canada.

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

**BAIIALA** – Bénéfice avant les intérêts, les impôts, la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et la location d'appareils. Ces unités de mesure financière ne sont pas reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 19 du présent rapport de gestion pour un complément d'information. Air Canada retranche les éléments particuliers du calcul du BAIIALA.

**Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée)** – Bénéfice net (perte nette) consolidé(e) d'Air Canada attribuable aux actionnaires d'Air Canada ajusté en vue d'en exclure l'incidence (dans la mesure où ces éléments sont compris dans le bénéfice net (perte nette) consolidé(e)) des profits ou pertes de change, du produit (coût) financier net au titre des avantages du personnel, des ajustements à la valeur du marché à l'égard des dérivés et autres instruments financiers comptabilisés à la juste valeur ainsi que des éléments particuliers. Se reporter à la rubrique 19 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

**Boeing** – The Boeing Company.

**Bombardier** – Bombardier Inc.

**CAC de Jazz** – Contrat d'achat de capacité intervenu entre Air Canada et Jazz le 1<sup>er</sup> janvier 2015, avec prise d'effet à la même date.

**CALDA** – Canadian Airline Dispatchers Association.

**CESMO** – Charges d'exploitation par SMO.

**CESMO ajustées** – Charges d'exploitation par SMO ajustées afin d'en exclure l'effet attribuable à la charge de carburant avions, aux coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et aux éléments particuliers. Se reporter à la rubrique 19 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

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

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

**Éléments particuliers** – Éléments qui, de l'avis de la direction, doivent être présentés séparément, en raison de leur montant ou de leur incidence sur les états financiers, en vue de permettre aux lecteurs de comprendre parfaitement la performance financière de la Société.

**EVAS** – Exploits Valley Air Services Ltd.

**Flux de trésorerie disponibles** – Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure financière hors PCGR. Se reporter aux rubriques 9.5 et 19 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

**Jazz** – Jazz Aviation S.E.C.

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

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

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

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

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

**Produits passages et fret transatlantiques** – Produits tirés de vols transatlantiques dont les points d'origine et de destination se trouvent surtout en Europe. Également produits tirés de vols au départ et à destination de l'Inde, des Émirats arabes unis et du Maroc.



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

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

**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.

**Ratio de levier financier** – Ratio dette nette ajustée-BAILALA des 12 derniers mois (compte non tenu des éléments particuliers) (obtenu en divisant la dette nette ajustée par le BAILALA des 12 derniers mois). Le ratio de levier financier est une mesure financière hors PCGR. Se reporter aux rubriques 9.3 et 19 du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

**Rendement du capital investi** – Mesure de la rentabilité du capital qu'utilise une société pour générer des rendements. Se reporter à la rubrique 19 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).

**SCFP** – Syndicat canadien de la fonction publique.

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

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

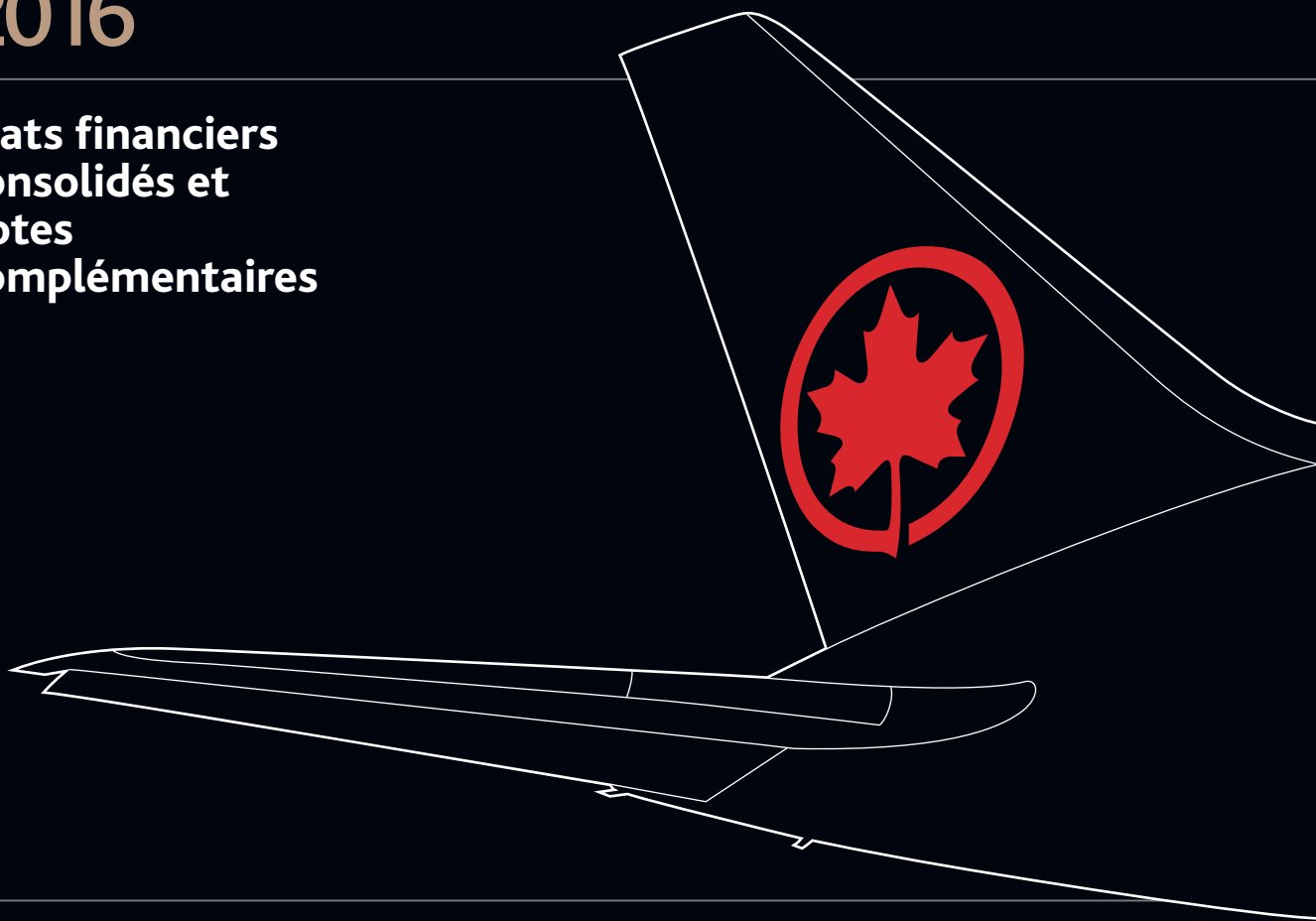
**Sky Regional** – Sky Regional Airlines Inc.

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



2016

États financiers  
consolidés et  
notes  
complémentaires



# Responsabilité de la direction à l'égard de l'information financière

Les états financiers consolidés ont été préparés par la direction. La direction est responsable de la présentation fidèle des états financiers consolidés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada qui intègrent les Normes internationales d'information financière. Il incombe à la direction de choisir les méthodes comptables et d'établir les jugements et les estimations comptables importants. La direction est également responsable de tous les autres renseignements financiers inclus dans le rapport de gestion et il lui appartient de s'assurer que ces renseignements concordent, lorsque cela est approprié, avec l'information contenue dans les états financiers consolidés.

Il revient à la direction d'établir et d'exercer un contrôle interne adéquat sur l'information financière, notamment de mettre en place les politiques et les procédures permettant de garantir, dans une mesure raisonnable, que les actifs sont protégés et que les états financiers consolidés ainsi que les autres renseignements financiers sont complets, impartiaux et adéquats.

Le Comité de vérification, des finances et du risque, composé entièrement d'administrateurs indépendants, vérifie la qualité et l'intégrité de l'information financière de la Société et fait les recommandations d'approbation des états financiers au conseil d'administration, chapeaute la direction dans sa responsabilité de veiller à ce que les systèmes d'aide au contrôle interne soient adéquats, voit à ce qu'un auditeur externe indépendant et compétent soit nommé et approuve au préalable les honoraires et frais d'audit, afférents à celui-ci ou pour d'autres services que l'audit. Le conseil d'administration approuve les états financiers consolidés de la Société et le rapport de gestion avant leur diffusion. Le Comité de vérification, des finances et du risque rencontre la direction et les auditeurs internes et externes au moins quatre fois par année pour examiner les points touchant l'information financière et les annonces à ce sujet, ainsi que les questions d'audit et d'autres questions.

Les auditeurs externes, à savoir PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l., effectuent un audit indépendant des états financiers consolidés conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada et expriment leur opinion sur ceux-ci. Pour répondre à ces normes, il est nécessaire que l'audit soit planifié et mené de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives. Les auditeurs externes peuvent en tout temps consulter le Comité de vérification, des finances et du risque et rencontrent celui-ci périodiquement.



**Calin Rovinescu**  
Président et chef de la direction



**Michael Rousseau**  
Vice-président général et chef des Affaires financières

Le 16 février 2017



# Rapport de l'auditeur indépendant

## Aux actionnaires d'Air Canada

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés ci-joints d'Air Canada et de ses filiales, qui comprennent l'état consolidé de la situation financière aux 31 décembre 2016 et 31 décembre 2015, le compte consolidé de résultat, l'état consolidé du résultat global, l'état consolidé des variations des capitaux propres et le tableau consolidé des flux de trésorerie pour les exercices clos à ces dates et les notes complémentaires, constituées d'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

### Responsabilité de la direction pour les états financiers consolidés

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers consolidés conformément aux Normes internationales d'information financière publiées par l'International Accounting Standards Board, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers consolidés exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

### Responsabilité de l'auditeur

Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers consolidés, sur la base de nos audits. Nous avons effectué nos audits selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que nous nous conformions aux règles de déontologie et que nous planifions et réalisons l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers consolidés. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers consolidés afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers consolidés.

Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

### Opinion

À notre avis, les états financiers consolidés donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière d'Air Canada et de ses filiales aux 31 décembre 2016 et 31 décembre 2015, ainsi que de leur performance financière et de leurs flux de trésorerie pour les exercices clos à ces dates conformément aux Normes internationales d'information financière publiées par l'International Accounting Standards Board.

*PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l.<sup>1</sup>*

Montréal (Québec)  
Le 16 février 2017

<sup>1</sup> CPA auditeur, permis de comptabilité publique n° A113048



# État consolidé de la situation financière

(en millions de dollars canadiens)		31 décembre 2016	31 décembre 2015
<b>Actif</b>			
<b>Courant</b>			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		787 \$	572 \$
Placements à court terme		2 192	2 100
<b>Total de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme</b>		<b>2 979</b>	<b>2 672</b>
Liquidités soumises à restrictions	note 2P	126	91
Créances clients		707	654
Billets à recevoir	note 4	-	143
Stocks de carburant avions		79	68
Rechanges et fournitures	note 2Q	107	114
Charges payées d'avance et autres actifs courants		349	383
<b>Total de l'actif courant</b>		<b>4 347</b>	<b>4 125</b>
Immobilisations corporelles	note 4	8 520	7 030
Actifs au titre des régimes de retraite	note 8	1 153	851
Immobilisations incorporelles	note 5	315	314
Goodwill	note 6	311	311
Dépôts et autres actifs		468	496
<b>Total de l'actif</b>		<b>15 114 \$</b>	<b>13 127 \$</b>
<b>Passif</b>			
<b>Courant</b>			
Dettes fournisseurs et charges à payer		1 644 \$	1 487 \$
Produits passages perçus d'avance		2 073	1 818
Partie courante de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement	note 7	707	524
<b>Total du passif courant</b>		<b>4 424</b>	<b>3 829</b>
Dette à long terme et contrats de location-financement	note 7	5 911	5 870
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	note 8	2 436	2 245
Provisions liées à la maintenance	note 9	922	892
Autres passifs non courants		202	251
<b>Total du passif</b>		<b>13 895 \$</b>	<b>13 087 \$</b>
<b>Capitaux propres</b>			
<b>Capitaux propres attribuables aux actionnaires</b>			
Capital social	note 11	797	825
Surplus d'apport		83	76
Réserve de couverture		3	(11)
Résultats non distribués (déficit)		336	(877)
<b>Total des capitaux propres attribuables aux actionnaires</b>		<b>1 219</b>	<b>13</b>
Participations ne donnant pas le contrôle		-	27
<b>Total des capitaux propres</b>		<b>1 219</b>	<b>40</b>
<b>Total du passif et des capitaux propres</b>		<b>15 114 \$</b>	<b>13 127 \$</b>

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Au nom du conseil d'administration :



**David I. Richardson**  
Président du conseil



**Christie J.B. Clark**  
Président du comité de vérification, des finances et du risque



# Compte consolidé de résultat

Exercices clos les 31 décembre  
(en millions de dollars canadiens, sauf les données  
par action)

		2016	2015
<b>Produits des activités ordinaires</b>			
Passages	note 18	13 148 \$	12 420 \$
Fret	note 18	512	506
Autres		1 017	942
<b>Total des produits des activités ordinaires</b>		<b>14 677</b>	<b>13 868</b>
<b>Charges d'exploitation</b>			
Carburant avions		2 279	2 464
Charges liées aux transporteurs régionaux	note 19	2 408	2 279
Salaires et charges sociales		2 510	2 324
Redevances aéroportuaires et de navigation		859	802
Maintenance avions		880	773
Dotations aux amortissements et aux pertes de valeur		816	655
Frais de vente et frais de distribution		703	608
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits		489	415
Locations avions		462	353
Restauration et fournitures connexes		349	314
Communications et technologies de l'information		242	211
Éléments particuliers	note 20	91	8
Autres		1 244	1 166
<b>Total des charges d'exploitation</b>		<b>13 332</b>	<b>12 372</b>
<b>Résultat d'exploitation</b>		<b>1 345</b>	<b>1 496</b>
<b>Produits (charges) autres que d'exploitation</b>			
Perte de change		(38)	(762)
Produits d'intérêts		48	46
Charges d'intérêts		(374)	(389)
Intérêts capitalisés		58	70
Coût financier net lié aux avantages du personnel	note 8	(76)	(105)
Profit (perte) sur des instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	note 15	4	(17)
Profit à la cession-bail d'immobilisations	note 21	19	-
Perte aux règlements de dettes	note 7	(89)	(13)
Autres		(20)	(18)
<b>Total des charges autres que d'exploitation</b>		<b>(468)</b>	<b>(1 188)</b>
<b>Bénéfice avant impôts sur le résultat</b>		<b>877</b>	<b>308</b>
Impôts sur le résultat	note 10	(1)	-
<b>Bénéfice net</b>		<b>876 \$</b>	<b>308 \$</b>
Bénéfice net attribuable aux :			
Actionnaires d'Air Canada		876	303
Participations ne donnant pas le contrôle		-	5
<b>Bénéfice net</b>		<b>876 \$</b>	<b>308 \$</b>
<b>Bénéfice net par action attribuable aux actionnaires d'Air Canada</b>			
Bénéfice par action – résultat de base	note 13	3,16 \$	1,06 \$
Bénéfice par action – résultat dilué		3,10 \$	1,03 \$

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.



# État consolidé du résultat global

Exercices clos les 31 décembre  
(en millions de dollars canadiens)

	2016	2015
<b>Résultat global</b>		
Bénéfice net	876 \$	308 \$
Autres éléments du résultat global, déduction faite des impôts de néant :		
Éléments qui ne seront pas reclassés en résultat net		
Réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel	note 8 412	1 015
Éléments qui seront reclassés en résultat net		
Dérivés liés au carburant désignés comme couvertures de flux de trésorerie, montant net	note 15 14	(11)
<b>Total du résultat global</b>	<b>1 302 \$</b>	<b>1 312 \$</b>
<b>Résultat global attribuable aux :</b>		
Actionnaires d'Air Canada	1 302 \$	1 307 \$
Participations ne donnant pas le contrôle	-	5
<b>Total du résultat global</b>	<b>1 302 \$</b>	<b>1 312 \$</b>

# État consolidé des variations des capitaux propres

(en millions de dollars canadiens)	Capital social	Surplus d'apport	Réserve de couverture	Résultats non distribués (déficit)	Total des capitaux propres attribuables aux actionnaires	Participations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres
1 <sup>er</sup> janvier 2015	835 \$	77 \$	- \$	(2 113) \$	(1 201) \$	68 \$	(1 133) \$
Bénéfice net	-	-	-	303	303	5	308
Réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel	-	-	-	1 015	1 015	-	1 015
Dérivés liés au carburant désignés comme couverture de flux de trésorerie, montant net	-	-	(11)	-	(11)	-	(11)
<b>Total du résultat global</b>	-	-	(11)	1 318	1 307	5	1 312
Rémunération fondée sur des actions	-	1	-	(35)	(34)	-	(34)
Actions émises (note 11)	6	(2)	-	-	4	-	4
Actions rachetées et annulées dans le cadre d'une offre de rachat (note 11)	(16)	-	-	(47)	(63)	-	(63)
Distributions	-	-	-	-	-	(46)	(46)
31 décembre 2015	825 \$	76 \$	(11) \$	(877) \$	13 \$	27 \$	40 \$
Bénéfice net	-	-	-	876	876	-	876
Réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel	-	-	-	412	412	-	412
Dérivés liés au carburant désignés comme couvertures de flux de trésorerie, montant net	-	-	14	-	14	-	14
<b>Total du résultat global</b>	-	-	14	1 288	1 302	-	1 302
Rémunération fondée sur des actions	-	8	-	(12)	(4)	-	(4)
Actions émises (note 11)	3	(1)	-	-	2	-	2
Actions rachetées et annulées dans le cadre d'une offre de rachat (note 11)	(31)	-	-	(63)	(94)	-	(94)
Distributions	-	-	-	-	-	(27)	(27)
31 décembre 2016	797 \$	83 \$	3 \$	336 \$	1 219 \$	- \$	1 219 \$

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.





# Tableau consolidé des flux de trésorerie

Exercices clos les 31 décembre  
(en millions de dollars canadiens)

Flux de trésorerie liés aux activités suivantes		2016	2015
<b>Exploitation</b>			
Bénéfice net		876 \$	308 \$
Ajustements au titre du rapprochement avec les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation			
Dotations aux amortissements et aux pertes de valeur		839	671
(Profit) perte de change	note 15	(34)	835
Profit à la cession-bail d'immobilisations	note 21	(19)	-
Perte aux règlements de dettes	note 7	89	13
Déficit de la capitalisation des régimes d'avantages du personnel sur la charge de ces régimes	note 8	299	6
Instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	note 15	10	(5)
Variation des provisions au titre de la maintenance		148	42
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement		194	191
Autres		19	(36)
<b>Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation</b>		<b>2 421</b>	<b>2 025</b>
<b>Activités de financement</b>			
Produits des emprunts	note 7	2 538	905
Réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement	note 7	(2 275)	(707)
Actions achetées pour être annulées	note 11	(94)	(63)
Distributions liées aux entités ad hoc de location d'appareils		(32)	(51)
Émission d'actions		2	4
Commissions	note 7	(2)	(32)
<b>Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement</b>		<b>137</b>	<b>56</b>
<b>Activités d'investissement</b>			
Placements à court terme		(99)	(398)
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles		(2 921)	(1 815)
Produit de la vente d'actifs	note 4	352	23
Produit de la cession-bail d'immobilisations	note 21	351	-
Autres		(9)	2
<b>Flux de trésorerie nets liés aux activités d'investissement</b>		<b>(2 326)</b>	<b>(2 188)</b>
<b>Effet du cours de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie</b>		<b>(17)</b>	<b>18</b>
<b>Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b>		<b>215</b>	<b>(89)</b>
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de l'exercice		572	661
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de l'exercice</b>		<b>787 \$</b>	<b>572 \$</b>

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.



# 1 Informations générales

Les états financiers consolidés audités ci-joints (les « états financiers ») sont ceux d'Air Canada (la « Société »). Le terme « Société » s'entend, selon le contexte, d'Air Canada et d'une ou plusieurs de ses filiales, y compris ses principales filiales actives lui appartenant en propre, Société en commandite Touram, qui exerce ses activités sous la dénomination Vacances Air Canada<sup>MD</sup> (« Vacances Air Canada ») et Air Canada Rouge S.E.C., qui exerce ses activités sous la dénomination Air Canada Rouge<sup>MD</sup> (« Air Canada Rouge »). Les présents états financiers tiennent compte aussi de certaines entités locatrices de matériel volant, qui sont consolidées selon IFRS 10 – États financiers consolidés.

Air Canada est constituée en société par actions et domiciliée au Canada. Son siège social est situé au 7373, boulevard Côte-Vertu Ouest (Saint-Laurent), au Québec.

Air Canada est le plus important transporteur aérien du Canada sur les réseaux intérieur, transfrontalier (Canada–États-Unis) et international ainsi que le plus grand fournisseur de services passagers réguliers du Canada sur les marchés intérieur, transfrontalier (Canada–États-Unis) et international à destination et au départ du Canada. Une partie de la prestation des services passagers réguliers sur les marchés intérieur et transfrontalier est effectuée sous la dénomination « Air Canada Express » et assurée par des tiers, dont Société en commandite Jazz Aviation (« Jazz ») et Sky Regional Airlines Inc. (« Sky Regional »), dans le cadre de contrats d'achats de capacité (« CAC »). Air Canada propose aussi des services passagers réguliers sur les marchés intérieur et transfrontalier dans le cadre de contrats d'achat de capacité avec d'autres transporteurs régionaux, notamment ceux qui exploitent des appareils d'au plus 18 places, dont certains sont dits de « troisième niveau ». Directement ou par l'entremise du réseau Star Alliance, Air Canada est présente sur presque tous les grands marchés du monde.

Air Canada Cargo, groupe d'Air Canada, est le plus important transporteur de fret aérien au Canada. Air Canada offre des services de transport aérien de fret sur les marchés intérieur et transfrontalier (Canada–États-Unis) ainsi que sur les lignes internationales entre le Canada et les principaux marchés de l'Europe, de l'Asie, de l'Amérique du Sud et de l'Australie.

---

## 2 Base d'établissement et principales méthodes comptables

La Société établit ses états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada (les « PCGR »), tels qu'ils sont définis dans le *Manuel de CPA Canada – Comptabilité* (le « Manuel de CPA Canada »), qui intègre les Normes internationales d'information financière (les « IFRS ») publiées par l'International Accounting Standards Board (l'« IASB »).

Le Conseil d'administration de la Société a approuvé les présents états financiers pour publication le 16 février 2017.

Les méthodes comptables ayant servi à l'établissement des présents états financiers sont présentées ci-après. Ces méthodes ont été appliquées uniformément à toutes les périodes présentées, sauf indication contraire.

Certains chiffres comparatifs ont été reclassés afin que leur présentation soit conforme à la présentation des états financiers adoptée pour l'exercice considéré.

### A) Base d'évaluation

Les présents états financiers ont été préparés selon la base du coût historique, sauf en ce qui concerne la réévaluation de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme, des liquidités soumises à restrictions et des instruments dérivés, qui sont évalués à la juste valeur.

### B) Périmètre de consolidation

Les présents états financiers intègrent les comptes d'Air Canada et ceux de ses filiales. Les filiales sont toutes les entités (y compris les entités ad hoc) qu'Air Canada contrôle. Aux fins comptables, un contrôle est établi par un investisseur lorsqu'il est exposé ou qu'il a droit à des rendements variables en raison de ses liens avec l'entité émettrice et qu'il a la capacité d'influer sur ces rendements du fait du pouvoir qu'il détient sur celle-ci. Tous les soldes et toutes les opérations intersociétés sont éliminés.

Les participations ne donnant pas le contrôle représentent les participations dans des filiales détenues par des parties externes. La quote-part de l'actif net des filiales attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle est présentée comme une composante des capitaux propres. Les participations détenues par des parties externes étaient nulles au 31 décembre 2016 (27 \$ au 31 décembre 2015).

## Entités ad hoc

La Société a conclu des opérations de location d'appareils et d'autres ententes avec un certain nombre d'entités ad hoc. Selon IFRS 10 – États financiers consolidés, la Société contrôle et consolide des entités de location portant sur 9 appareils (12 appareils au 31 décembre 2015). La Société a déterminé qu'elle contrôle ces entités parce que les contrats de location ou d'autres accords conclus avec ces entités ad hoc donnent à Air Canada le pouvoir de contrôler la principale décision économique à l'expiration des contrats de location quant à l'achat ou non de l'appareil et donc à l'élimination de l'entité ad hoc.

## C) Produits passages et fret

Les produits passages et fret sont constatés au moment où les transports correspondants sont assurés, sauf les produits tirés de passes de vols illimités, qui sont constatés linéairement sur la période de validité de la passe de vols considérée. La Société a formé des alliances avec d'autres transporteurs aériens prévoyant une participation au programme de fidélisation, des accords interlignes, une exploitation à code multiple et la coordination de services portant entre autres sur les réservations, le traitement des bagages et les horaires des vols. Les produits sont affectés selon des formules précisées dans les ententes et sont comptabilisés lorsque le transport est effectué. Les produits passages comprennent également certains frais et suppléments ainsi que les produits des services à la clientèle comme la sélection des places et les excédents de bagages, qui sont comptabilisés au fur et à mesure que les services sont rendus.

Les produits passages et fret perçus d'avance sont reportés et inclus dans le passif courant. Les produits perçus d'avance comprennent aussi le produit de la vente de billets d'avion à Aimia Canada Inc. (« Aéroplan »), société qui assure un programme de fidélisation de la clientèle à Air Canada et qui lui achète des places aux termes du Contrat de participation et de services commerciaux entre Aéroplan et Air Canada (le « CPSC »).

## D) Contrats d'achat de capacité

Air Canada a conclu des contrats d'achat de capacité avec Jazz, Sky Regional et certains autres transporteurs régionaux. En vertu de ces programmes, Air Canada se charge de la commercialisation, de la billetterie et des autres dispositions commerciales liées à ces vols, et elle inscrit les revenus qu'elle en tire dans ses produits passages. Les charges d'exploitation liées aux contrats d'achat de capacité, qui sont présentées dans un poste distinct de l'état consolidé des résultats intitulé Charges liées aux transporteurs régionaux, comprennent les frais d'achat de capacité, des coûts refacturés, qui sont des coûts directs engagés par le transporteur régional et facturés à la Société, et les autres frais engagés par la Société, qui sont directement liés aux activités des transporteurs régionaux.

## E) Programme de fidélisation Aéroplan

Air Canada achète des milles Aéroplan<sup>MD</sup> auprès d'Aéroplan, une partie non liée. Air Canada est un partenaire d'Aéroplan, qui offre à certains clients d'Air Canada des milles Aéroplan<sup>MD</sup> que les clients peuvent échanger contre des primes-voyages et d'autres primes acquises par Aéroplan.

Aux termes du CPSC, Aéroplan achète des places sur les vols d'Air Canada, qu'Air Canada comptabilise dans les produits passages lorsque le transport a été assuré. Le coût de l'achat de milles Aéroplan<sup>MD</sup> à Aéroplan est constaté à titre d'incitatif commercial et porté en diminution des produits passages au moment de l'émission des points, soit lorsqu'un vol admissible est offert au client.

## F) Autres produits

Les autres produits comprennent les produits tirés de la vente de la portion terrestre de forfaits voyages et de la fourniture de services d'escale et d'autres services connexes au transport aérien. Les produits tirés de forfaits vacances sont constatés à mesure que les services correspondants sont assurés pendant la durée des vacances. Les autres produits tirés des services connexes au transport aérien sont constatés lorsque les ventes sont effectuées aux passagers ou lorsque les services sont rendus.

À des fins comptables, la Société agit à titre de mandataire pour certains contrats de sous-location d'appareils à Jazz et présente de ce fait les produits tirés de la sous-location en diminution des charges de location avions, car la durée des baux des contrats de sous-location correspond à la durée des baux des contrats de la Société. La Société agit à titre de preneur et de bailleur (sous-location) pour ces contrats.

## G) Avantages du personnel

Le coût des prestations de retraite, des avantages complémentaires de retraite et des avantages postérieurs à l'emploi acquis par les salariés est déterminé de façon actuarielle annuellement au 31 décembre. Le coût est déterminé au moyen de la méthode des unités de crédit projetées et d'hypothèses portant sur les taux d'intérêt du marché, la progression des salaires, l'âge du départ à la retraite, les taux de mortalité et les coûts de soins de santé.

Les coûts des services passés sont comptabilisés dans la période au cours de laquelle un régime a été modifié, que les avantages aient été acquis ou non. Les profits et les pertes liés à la réduction ou à la liquidation d'un régime sont comptabilisés dans la période au cours de laquelle se produit la réduction ou la liquidation.



Les coûts des services rendus au cours de l'exercice considéré et les coûts des services passés, les profits et les pertes sur les réductions ou les liquidations sont comptabilisés dans les Salaires et charges sociales. Les intérêts sur les obligations au titre des prestations sont présentés en montant net dans le coût financier net lié aux avantages du personnel. Les écarts actuariels nets, ou réévaluations, sont comptabilisés dans les autres éléments du résultat global et le déficit, sans reclassement au compte de résultat dans les périodes ultérieures.

Le coût des services rendus au cours de l'exercice est estimé en utilisant différents taux d'actualisation découlant de la courbe des taux utilisée pour évaluer l'obligation au titre des prestations définies à l'ouverture de l'exercice, ce qui rend compte des calendriers différents de versement des prestations au titre des services passés (obligation au titre des prestations définies) et au titre des services futurs (coût des services rendus au cours de la période).

L'obligation au titre des exigences de financement minimal, s'il en est, est déterminée au moyen de la méthode des exigences de financement minimal projetées, en fonction des estimations les plus probables de la direction quant à la situation de capitalisation des régimes, déterminée selon une méthode actuarielle, des taux d'actualisation du marché et de la progression estimée des salaires. L'obligation au titre des exigences de financement minimal et toute réévaluation ultérieure de cette obligation sont comptabilisées immédiatement dans les autres éléments du résultat global et le déficit, sans reclassement ultérieur au résultat.

Les actifs de retraite comptabilisés sont limités à la valeur actualisée des réductions des cotisations futures et des remboursements futurs, s'il en est.

## H) Régimes de participation aux bénéfiques

La Société dispose de régimes de participation aux bénéfiques à l'intention de son personnel. Les charges sont calculées à partir des résultats de l'ensemble de l'année civile et constatées tout au long de l'exercice à titre de charge salariale fondée sur l'estimation des paiements annuels devant être faits au titre des régimes.

## I) Régimes de rémunération fondée sur des actions

Certains salariés de la Société participent au régime d'intéressement à long terme d'Air Canada qui prévoit l'attribution d'options sur actions, d'unités d'actions liées au rendement (« UAR ») et d'unités d'actions de négociation restreinte (« UANR »), dont une description est donnée à la note 12. Les UAR et les UANR sont des unités d'actions fictives pouvant être échangées, à raison de une pour une, contre des actions d'Air Canada ou l'équivalent en trésorerie, au gré du conseil d'administration comme il est indiqué à la note 12.

Les options sont passées en charges selon un modèle d'acquisition graduelle jusqu'à la fin de la période d'acquisition. La Société comptabilise une charge de rémunération et un ajustement correspondant au surplus d'apport égal à la juste valeur des instruments de capitaux propres attribués établie au moyen du modèle d'évaluation d'options Black-Scholes, compte tenu des estimations concernant les extinctions. La charge de rémunération est ajustée pour tenir compte des variations ultérieures des estimations de la direction quant au nombre d'options devant être acquises.

Les attributions d'UAR et d'UANR sont comptabilisées comme des instruments dénoués par règlement en instruments de capitaux propres. Par conséquent, la Société comptabilise linéairement sur la période d'acquisition établie une charge de rémunération compensée par le surplus d'apport égale à la valeur de marché d'une action d'Air Canada à la date de l'attribution, compte tenu des estimations concernant les extinctions. La charge de rémunération est ajustée pour tenir compte des variations ultérieures des estimations de la direction quant au nombre d'UAR et d'UANR devant être acquises. Se reporter à la note 15 pour une description des instruments dérivés utilisés par la Société pour couvrir économiquement les risques liés aux flux de trésorerie découlant des UAR et des UANR.

Air Canada a aussi établi un régime d'actionnariat à l'intention des employés, en vertu duquel elle verse, en contrepartie des montants versés par les salariés, des cotisations établies selon des pourcentages prévus au régime. Les employés doivent demeurer au service de la Société jusqu'au 31 mars de l'année suivante pour acquérir les cotisations de la Société. Ces cotisations sont constatées au titre des Salaires et charges sociales à mesure qu'elles sont acquises.

## J) Maintenance et réparations

Les frais de maintenance et de réparation des appareils loués et des appareils appartenant à la Société sont passés en charges en maintenance avions dès qu'ils sont engagés, à l'exception des frais de maintenance et de réparation liés aux modalités de restitution des appareils loués aux termes de contrats de location simple, qui sont comptabilisés sur la durée du contrat de location, et des travaux importants de maintenance des appareils appartenant à la Société et des appareils visés par des contrats de location-financement, qui sont inscrits à l'actif comme il est indiqué à la note 2R ci-dessous.

Les frais de maintenance et de réparation liés aux modalités de restitution des appareils prévues aux contrats de location simple sont comptabilisés sur la durée du bail au montant des obligations de maintenance au titre de la restitution des appareils à la fin du bail prévues par les contrats de location simple conclus par la Société et compensés par des frais de maintenance payés d'avance constatés en actif, sauf dans le cas des contrats de services de maintenance facturés à l'heure ou des recouvrements en vertu de contrats de sous-location d'appareils. La provision est comptabilisée dans les provisions liées à la maintenance en fonction d'un taux d'actualisation tenant compte des risques spécifiques liés au passif sur la durée à courir du bail. Les intérêts cumulés sur la provision sont comptabilisés dans les autres charges autres que d'exploitation. Tout changement de l'estimation

du coût de la maintenance, des taux d'actualisation, du moment du règlement ou toute différence entre le coût réel de la maintenance et le montant constitué en guise de provision est comptabilisé en maintenance avions.

## **K) Autres charges d'exploitation**

Les autres charges d'exploitation comprennent entre autres les frais liés à la location et à l'entretien de bâtiments, aux services d'escale aux aéroports, aux honoraires et services professionnels, aux repas et à l'hébergement des équipages, à la promotion et à la publicité, aux assurances et à d'autres dépenses. Les autres charges d'exploitation sont constatées à mesure qu'elles sont engagées.

## **L) Instruments financiers**

### **Comptabilisation**

Les actifs financiers et les passifs financiers, y compris les dérivés, sont comptabilisés dans l'état consolidé de la situation financière lorsque la Société devient partie à l'instrument financier ou au contrat dérivé.

### **Classement**

La Société classe ses actifs financiers et ses passifs financiers dans les catégories d'évaluation suivantes : i) ceux qui seront évalués ultérieurement à la juste valeur (par le biais des autres éléments du résultat global ou par le biais du résultat net) et ii) ceux qui seront évalués au coût amorti. Le classement des actifs financiers dépend du modèle économique que suit l'entité pour la gestion des actifs financiers et des caractéristiques des flux de trésorerie contractuels. Les passifs financiers sont classés dans la catégorie de ceux qui seront évalués au coût amorti à moins qu'ils ne soient désignés comme devant être évalués ultérieurement à la juste valeur par le biais du résultat net (choix irrévocable lors de la comptabilisation). Pour les actifs et les passifs évalués à la juste valeur, les profits et les pertes sont soit comptabilisés dans le résultat net, soit dans les autres éléments du résultat global.

La Société reclasse les actifs financiers seulement lorsque le modèle économique qu'elle suit pour la gestion de ces actifs change. Les passifs financiers ne sont pas reclassés.

La Société a établi la classification suivante :

- La trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements à court terme et les liquidités soumises à restrictions sont classés dans les actifs à la juste valeur, et toute variation de la juste valeur pendant la période est comptabilisée par le biais des produits d'intérêts dans l'état consolidé des résultats, le cas échéant.
- Les créances clients et les dépôts liés aux appareils et autres dépôts sont classés comme des actifs au coût amorti et sont évalués selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les produits d'intérêts sont inscrits à l'état consolidé des résultats, le cas échéant.
- Les dettes fournisseurs, les facilités de crédit et la dette à long terme sont classées comme autres passifs financiers et sont évaluées au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les charges d'intérêts sont inscrites au compte consolidé de résultat, le cas échéant.

### **Évaluation**

Lors de leur comptabilisation initiale, tous les instruments financiers doivent être évalués à leur juste valeur majorée, dans le cas d'un actif financier ou d'un passif financier qui n'est pas à la juste valeur par le biais du résultat net, des coûts de transaction directement imputables à l'acquisition ou à l'émission de l'actif financier ou du passif financier. Les coûts de transaction des actifs financiers et des passifs financiers comptabilisés à la juste valeur par le biais du résultat net sont comptabilisés en charges dans l'état du résultat net. Les actifs financiers et les passifs financiers comprenant des dérivés incorporés sont considérés dans leur intégralité pour déterminer si leurs flux de trésorerie correspondent uniquement à des remboursements de principal et à des versements d'intérêts.

Les actifs financiers dont la détention s'inscrit dans un modèle économique dont l'objectif est de percevoir les flux de trésorerie contractuels, et dont les flux de trésorerie contractuels correspondent uniquement à des remboursements de principal et à des versements d'intérêts, sont généralement évalués au coût amorti à la clôture des périodes comptables ultérieures. Tous les autres actifs financiers, y compris les placements en instruments de capitaux propres, sont évalués à leurs justes valeurs à la clôture des périodes comptables ultérieures, et les variations de leurs justes valeurs sont présentées dans le résultat net ou dans les autres éléments du résultat global (choix irrévocable lors de la comptabilisation initiale).

### **Dépréciation**

La Société évalue toutes les informations disponibles, y compris, de façon prospective, les pertes de crédit attendues associées à ses actifs comptabilisés au coût amorti. La méthode d'évaluation de la dépréciation dépend de la question de savoir si le risque de crédit a augmenté de manière importante. Pour déterminer si le risque de crédit a augmenté de façon importante, la Société compare le risque de défaillance lié à l'actif à la date de présentation de l'information financière avec le risque de défaillance à la date de comptabilisation initiale en se basant sur toutes les informations qu'elle a pu obtenir ainsi que sur les informations prospectives raisonnables et justifiables. Dans le cas des créances clients seulement, la Société applique, comme le permet IFRS 9, l'approche simplifiée qui exige que les pertes de crédit attendues pour la durée de vie soient comptabilisées à partir de la comptabilisation initiale des créances clients.



## Dérivés et comptabilité de couverture

Les dérivés sont comptabilisés initialement à leur juste valeur à la date à laquelle le contrat dérivé est conclu et sont par la suite réévalués à leur juste valeur à la clôture de chaque période de présentation de l'information financière. La comptabilisation des variations ultérieures de la juste valeur dépend de la question de savoir si le dérivé est désigné comme instrument de couverture et, si c'est le cas, de la nature de l'élément couvert et du type de relation de couverture désignée. La Société documente au moment de la mise en place de la couverture la relation économique entre les instruments de couverture et les éléments couverts, notamment si elle s'attend à ce que les instruments de couverture contrebalancent les variations prévues des flux de trésorerie liés aux éléments couverts. La Société documente son objectif en matière de gestion des risques et sa stratégie de couverture à l'origine de chaque relation de couverture.

La Société applique la comptabilité de couverture de manière prospective à certains dérivés liés au carburant désignés depuis le 1<sup>er</sup> avril 2015. Même si les prix du pétrole brut ne sont pas stipulés contractuellement dans les contrats d'achat de carburant de la Société, ils ont un lien économique avec les prix du carburéacteur. La Société conclut des contrats d'option sur le pétrole brut et désigne ces contrats comme couvertures des flux de trésorerie de la composante pétrole brut de ses achats futurs de carburéacteur. La Société a défini un ratio de couverture de 1/1 pour ses relations de couverture. Selon la comptabilité de couverture, le profit ou la perte efficace sur les dérivés utilisés comme couverture du risque lié aux variations du prix du carburant est comptabilisé dans les autres éléments du résultat global. Les primes versées relativement aux contrats d'option et la valeur temps des contrats d'option sont différées et comptabilisées en tant que coût de la couverture dans les autres éléments du résultat global. Les montants accumulés dans les autres éléments du résultat global sont présentés à titre de réserve de couverture dans les capitaux propres et sont reclassés dans les charges de carburant avions lorsque le carburéacteur sous-jacent couvert est utilisé. Les profits ou les pertes inefficaces sur les dérivés utilisés comme couverture du risque lié aux variations du prix du carburant sont comptabilisés dans les charges autres que d'exploitation sous Dérivés liés au carburant et autres dérivés. Les résultats de la comptabilité de couverture du prix du carburant depuis que la Société a commencé à appliquer la comptabilité en 2015 sont fournis à la note 15.

Lorsqu'un instrument de couverture expire, qu'il est vendu ou résilié, ou lorsqu'il ne répond plus aux critères d'application de la comptabilité de couverture, le profit ou la perte cumulé et les coûts différés de couverture qui ont été comptabilisés dans les capitaux propres sont maintenus dans les capitaux propres jusqu'à la réalisation de la transaction prévue. Lorsque la Société cesse de s'attendre à ce que la transaction prévue soit réalisée, le profit ou la perte cumulé et les coûts différés de couverture qui étaient présentés dans les capitaux propres sont immédiatement reclassés dans le résultat net.

Si le ratio de couverture aux fins de la gestion des risques n'est plus optimal, mais que l'objectif de gestion des risques demeure inchangé et que la couverture continue de répondre aux critères d'application de la comptabilité de couverture, la relation de couverture sera rééquilibrée par un ajustement soit du volume de l'instrument de couverture soit du volume de l'élément couvert afin que le ratio de couverture corresponde au ratio utilisé aux fins de la gestion des risques. L'inefficacité de couverture, s'il en est, est déterminée et comptabilisée en résultat net au moment du rééquilibrage de la relation de couverture.

La Société a recours aux instruments dérivés liés aux taux d'intérêt, au change et au prix du carburant ainsi qu'à des contrats à terme sur actions pour réduire les risques auxquels l'exposent ces éléments. Les instruments dérivés sont inscrits à l'état consolidé de la situation financière à la juste valeur, y compris les dérivés incorporés dans des contrats financiers ou non financiers devant faire l'objet d'un poste distinct. Les variations de la juste valeur des instruments dérivés sont constatées dans les produits (charges) autres que d'exploitation, à l'exception des variations efficaces des dérivés liés au carburant désignés en vertu de la comptabilité de couverture décrits ci-dessus. Les contrats dérivés sont inscrits à l'état consolidé de la situation financière à la juste valeur au titre des charges payées d'avance et autres actifs courants, des dépôts et autres actifs, et des dettes fournisseurs et charges à payer, selon les modalités prévues aux contrats. Tous les flux de trésorerie associés à l'achat et à la vente de dérivés sont classés comme des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation dans le tableau consolidé des flux de trésorerie.

## M) Conversion des devises

Le dollar canadien est la monnaie fonctionnelle d'Air Canada et de ses filiales. Les actifs et les passifs monétaires libellés en monnaies étrangères sont convertis en dollars canadiens au cours du change en vigueur à la date de l'état consolidé de la situation financière. Les actifs et les passifs non monétaires ainsi que les produits et les charges découlant d'opérations libellées en monnaies étrangères sont convertis au taux de change historique ou moyen de la période, selon le cas. L'ajustement des actifs et des passifs monétaires libellés en monnaies étrangères, qui découle des fluctuations du change après leur conversion en dollars canadiens, est classé en profit (perte) de change.

## N) Impôts sur le résultat

La charge d'impôts pour la période comprend les impôts sur le résultat exigibles et différés. La charge d'impôts sur le résultat est inscrite au compte consolidé de résultat, sauf si elle se rattache à des éléments comptabilisés dans les autres éléments du résultat global ou inscrits directement aux capitaux propres. Elle est alors déduite de ces éléments.

La charge d'impôts sur le résultat exigible est calculée selon les lois de l'impôt adoptées ou quasi adoptées à la date de clôture dans les territoires dans lesquels la Société et ses filiales exercent leurs activités et dégagent un résultat imposable. La direction évalue régulièrement les positions adoptées dans les déclarations fiscales relativement aux situations dans lesquelles les règlements fiscaux sont sujets à interprétation. Elle établit des provisions s'il y a lieu à la lumière des montants qu'elle prévoit devoir payer aux autorités fiscales.



L'impôt sur le résultat différé est comptabilisé, selon la méthode du passif fiscal, en fonction des différences temporelles entre les bases fiscales des actifs et des passifs et leurs valeurs comptables dans les états financiers consolidés. L'impôt sur le résultat différé est évalué au moyen des taux d'impôt et des lois fiscales qui ont été adoptés ou quasi adoptés à la fin de la période de présentation de l'information financière et dont l'application est attendue sur la période au cours de laquelle l'actif d'impôts différés est réalisé ou le passif d'impôts différés réglé.

Un actif d'impôts différés est comptabilisé seulement dans la mesure où il est probable que la Société disposera de bénéfices imposables futurs auxquels les différences temporelles pourront être imputées.

## O) Résultat par action

Le résultat de base par action est calculé en divisant le résultat net de la période attribuable aux actionnaires d'Air Canada par le nombre moyen pondéré d'actions en circulation au cours de la période.

Le résultat dilué par action est calculé en ajustant le nombre moyen pondéré d'actions en circulation pour tenir compte des actions pouvant avoir un effet dilutif. Les actions de la Société qui peuvent avoir un effet dilutif comprennent les options sur actions. Le nombre d'actions inclus eu égard aux options pour lesquelles les droits sont acquis est calculé au moyen de la méthode du rachat d'actions sauf si leur effet est antidilutif. Selon cette méthode, le produit de l'exercice de tels instruments est censé servir à l'achat d'actions au cours moyen de marché pour la période, la différence entre le nombre d'actions émises à l'exercice et le nombre d'actions censées avoir été achetées étant incluse dans le calcul. Les actions incluses eu égard aux options sur actions liées au rendement attribuées aux employés sont traitées comme des actions dont l'émission est conditionnelle, leur émission étant liée à la réalisation de certaines conditions autres que le passage du temps. Si ces conditions sont réalisées, le nombre d'actions incluses est également calculé au moyen de la méthode du rachat d'actions sauf si ces actions ont un effet antidilutif.

## P) Liquidités soumises à restrictions

La Société a comptabilisé sous l'actif courant des liquidités soumises à restrictions, qui représentent les fonds détenus en fiducie par Vacances Air Canada en conformité avec les prescriptions réglementaires régissant les produits passages payés d'avance, ainsi que les fonds détenus dans les comptes en fiducie relativement aux conventions de carte de crédit, comptabilisés sous le passif courant relativement à certaines activités liées aux voyages.

Les liquidités soumises à restrictions échéant à plus d'un an à compter de la date du bilan sont intégrées aux dépôts et autres actifs et ont trait à des fonds déposés auprès de diverses institutions financières comme garanties de lettres de crédit et autres éléments.

## Q) Stocks de carburant avions et de rechanges et fournitures

Les stocks de carburant avions, de rechanges et de fournitures sont évalués au coût, qui est déterminé suivant la méthode du coût moyen pondéré, déduction faite de la provision pour dépréciation des stocks, s'il y a lieu.

La Société n'a pas comptabilisé de perte de valeur des stocks ou de reprise de pertes de valeur des stocks constatées antérieurement pendant les périodes considérées. Est compris dans la maintenance avions un montant de 62 \$ au titre des rechanges et fournitures utilisées au cours de l'exercice (68 \$ en 2015).

## R) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées selon le modèle du coût. Les immobilisations corporelles au titre de contrats de location-financement et les obligations locatives futures sont comptabilisées initialement à un montant égal au moins élevé de la juste valeur des immobilisations corporelles et de la valeur actualisée des paiements de loyer.

La Société répartit le montant comptabilisé initialement à l'égard d'une pièce d'immobilisation corporelle entre ses composantes importantes et amortit chaque composante de façon distincte. Les immobilisations corporelles sont amorties linéairement sur leur durée d'utilisation estimative, à concurrence de leur valeur résiduelle estimative. Le matériel volant et l'équipement de vol sont décomposés en cellules, réacteurs et matériel de cabine et modifications. La période d'amortissement des cellules et des réacteurs ne dépasse pas 25 ans et leur valeur résiduelle estimative, estimée initialement à 10 % du coût initial, est mise à jour par la suite lorsque les estimations changent. Les réacteurs de rechange et pièces connexes (les « articles durables ») sont amortis sur la durée moyenne d'utilisation restante des appareils auxquels ils correspondent et leur valeur résiduelle estimative est de 10 %. Le matériel et les modifications de l'intérieur de la cabine sont amortis sur une période de huit ans ou sur la durée d'utilité résiduelle de l'appareil, si celle-ci est inférieure à huit ans. Les améliorations apportées aux cabines et les modifications apportées aux appareils loués en vertu de contrats de location simple sont amorties sur la durée du contrat de location. Les principaux travaux de maintenance effectués sur des cellules et des réacteurs, y compris le coût des pièces de rechange et des fournitures ainsi que des services de maintenance fournis par des tiers, sont incorporés au coût de l'actif et amortis sur la durée d'utilité moyenne prévue entre les principaux travaux de maintenance. Ces travaux consistent d'ordinaire en des inspections plus poussées et des travaux d'entretien plus complexes des appareils. Tous les coûts engagés en vertu de contrats de maintenance du parc aérien prévoyant une facturation à l'heure de vol sont imputés aux charges d'exploitation dans l'état des résultats à mesure que les frais sont engagés. Les bâtiments sont amortis linéairement sur leur durée d'utilité jusqu'à concurrence de 50 ans, ou sur la durée du bail foncier si elle est plus courte. Les améliorations locatives



sont amorties sur la durée du bail, à concurrence de cinq ans. Le matériel au sol et les autres équipements sont amortis sur 3 à 25 ans.

Les valeurs résiduelles et les durées d'utilité sont revues au moins une fois l'an et les taux d'amortissement sont ajustés en conséquence sur une base prospective. Le montant des profits et des pertes résultant de la sortie d'une immobilisation corporelle est déterminé par la comparaison du produit de la sortie avec la valeur comptable de l'immobilisation corporelle et il est comptabilisé dans les profits et pertes autres que d'exploitation, à l'état consolidé des résultats.

### S) Intérêts capitalisés

Les coûts d'emprunt sont comptabilisés en résultat à mesure qu'ils sont engagés, à l'exception des intérêts attribuables à l'acquisition, à la construction ou à la production d'un actif qui exige une longue période de préparation avant de pouvoir être utilisé ou vendu, auquel cas ils sont incorporés dans le coût de l'actif. L'incorporation des coûts d'emprunt débute lorsque sont engagés les dépenses relativement à l'actif et les coûts d'emprunt et que sont en cours les activités visant à préparer l'actif préalablement à son utilisation. Les coûts d'emprunt sont incorporés jusqu'à la date où le projet est achevé et où l'actif peut être mis en service de la manière prévue.

Dans la mesure où des fonds sont empruntés spécifiquement en vue de l'obtention de tels actifs, le montant des coûts d'emprunt incorporables est déterminé aux coûts d'emprunt réels engagés sur cet emprunt au cours de la période, diminués de tout produit obtenu du placement temporaire de ces fonds empruntés. Dans la mesure où des fonds sont empruntés de façon générale et utilisés en vue de l'obtention d'un actif qualifié, le montant des coûts d'emprunt incorporables est déterminé en appliquant un taux de capitalisation aux dépenses relatives à cet actif. Ce taux de capitalisation doit être la moyenne pondérée des coûts d'emprunt applicables aux emprunts de la Société en cours au titre de la période, autres que les emprunts contractés spécifiquement dans le but d'obtenir l'actif concerné.

### T) Contrats de location

Les contrats de location sont classés comme des contrats de location-financement lorsqu'ils transfèrent au preneur la quasi-totalité des risques et des avantages inhérents à la propriété. Tous les autres contrats de location sont classés en tant que contrats de location simple.

Le total des loyers au titre des contrats de location simple d'appareils pour la durée du bail est passé en charges d'exploitation (locations avions) selon la méthode de l'amortissement linéaire. Sont compris dans les dépôts et autres actifs, ainsi que dans les autres passifs non courants, les écarts entre les charges locatives comptabilisées selon la méthode linéaire et les versements prévus par les contrats de location d'avions.

### U) Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles sont initialement comptabilisées au coût. Les immobilisations incorporelles dont la durée de vie est indéfinie ne sont pas amorties, tandis que les immobilisations à durée de vie limitée sont amorties linéairement sur leur durée d'utilité estimative.

	Durée d'utilité estimative	Période d'amortissement à courir au 31 décembre 2016
Droits relatifs à des désignations et créneaux aéroportuaires internationaux	indéfinie	sans objet
Marques de commerce	indéfinie	sans objet
Immobilisations d'ordre technologique (développées en interne)	5 ans	de 1 à 5 ans

Air Canada détient des droits relatifs à des désignations et créneaux aéroportuaires internationaux qui lui permettent de fournir des services à l'échelle internationale. La valeur des immobilisations incorporelles comptabilisées rend compte du coût des désignations et des créneaux à l'aéroport international Narita de Tokyo, à l'aéroport national Reagan de Washington et à l'aéroport Heathrow de Londres. Air Canada s'attend à desservir ces lieux pendant une période indéfinie.

Air Canada et certaines de ses filiales détiennent des appellations commerciales, des marques de commerce et des noms de domaine (collectivement les « appellations commerciales »). Ces éléments sont des immobilisations incorporelles liées à la commercialisation car ils sont utilisés principalement pour la vente et la promotion des produits et services d'Air Canada. Les appellations commerciales permettent une reconnaissance de la marque par les clients et les clients éventuels et peuvent être génératrices de flux de trésorerie pendant une période indéfinie. Air Canada entend réinvestir continuellement dans ses appellations commerciales et les commercialiser de façon à maintenir leur classement comme immobilisations incorporelles à durée de vie indéfinie. Dans l'éventualité où des appellations commerciales devaient cesser d'être utilisées, elles seraient classées comme ayant une durée de vie déterminée et amorties sur la durée d'utilité restante prévue.

Les dépenses de développement qui sont directement attribuables à la conception, au développement et à l'essai de produits logiciels identifiables sont comptabilisées comme des immobilisations incorporelles d'ordre technologique si certains critères sont réunis, notamment la faisabilité technique ainsi que l'intention et la capacité de développer et d'utiliser la technologie pour produire des avantages économiques futurs probables. Autrement, elles sont passées en charges à mesure qu'elles



sont engagées. Les frais directement attribuables qui sont incorporés au coût des immobilisations incorporelles d'ordre technologique comprennent le coût lié aux logiciels, à la main-d'œuvre et aux tiers affectés au développement ainsi que la tranche appropriée des frais généraux pertinents.

## V) Goodwill

Le goodwill représente l'excédent du coût d'une acquisition sur la juste valeur de la quote-part des actifs identifiables nets de l'entreprise acquise qui revient à la Société à la date d'acquisition. Le goodwill est soumis au moins une fois l'an à un test de dépréciation et il est comptabilisé au coût diminué des pertes de valeur cumulées. Les pertes de valeur du goodwill ne sont pas reprises. Aux fins de l'évaluation des pertes de valeur, le test de dépréciation du goodwill est effectué au niveau le plus bas dans l'entité auquel le goodwill est suivi aux fins de la gestion interne, soit le secteur d'exploitation (note AA).

## W) Dépréciation d'actifs non courants

Les actifs non courants englobent les immobilisations corporelles, les immobilisations incorporelles à durée indéfinie et à durée limitée, ainsi que le goodwill. Les actifs ayant une durée d'utilité indéfinie, y compris le goodwill, sont soumis à un test de dépréciation au moins une fois par année ou lorsque des événements ou des circonstances indiquent que la valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. Lorsqu'un événement ou un changement de situation indique que la valeur comptable d'actifs pourrait ne pas être recouvrable, on en teste la dépréciation éventuelle en comparant la valeur comptable de l'actif ou du groupe d'actifs à sa valeur recouvrable. La valeur recouvrable d'un actif ou d'une unité génératrice de trésorerie est la valeur la plus élevée entre sa juste valeur diminuée des coûts de sortie et sa valeur d'utilité. Pour les besoins des tests de dépréciation, les immobilisations sont regroupées au plus bas niveau de regroupement pour lequel les flux de trésorerie identifiables sont indépendants des flux de trésorerie d'autres actifs ou passifs (unités génératrices de trésorerie ou UGT). La direction a déterminé que le niveau approprié pour l'évaluation des pertes de valeur correspond aux niveaux des parcs aériens nord-américain (avions à fuselage étroit) et international (gros-porteurs) pour le matériel volant et les immobilisations connexes inhérents au parc en exploitation. Les appareils remisés qui ne sont pas exploités et les appareils loués ou sous-loués à des tiers sont soumis à un test de dépréciation au niveau de l'immobilisation. La valeur d'utilité est calculée au moyen d'une analyse des flux de trésorerie actualisés. Le montant comptabilisé en perte de valeur est le montant par lequel la valeur comptable d'un actif ou d'une unité génératrice de trésorerie excède sa valeur recouvrable.

Les actifs à long terme, sauf le goodwill, qui ont subi une perte de valeur sont évalués à chaque date de présentation de l'information financière afin de déterminer s'il y a reprise possible de la perte de valeur. La direction apprécie s'il existe un quelconque indice qu'une perte de valeur comptabilisée au cours d'une période antérieure est susceptible de ne plus exister ou d'avoir diminué. Pour apprécier s'il y a reprise possible d'une perte de valeur, la direction considère les indices qui ont conduit à la perte de valeur. S'il existe un quelconque indice qu'une perte de valeur a été reprise, la direction estime la valeur recouvrable de l'immobilisation non courante. Une perte de valeur comptabilisée au cours de périodes antérieures pour un actif autre qu'un goodwill doit être reprise seulement s'il y a eu un changement dans les estimations utilisées pour déterminer la valeur recouvrable de l'actif depuis la dernière comptabilisation d'une perte de valeur. La valeur comptable d'un actif donné de l'UGT ne dépasse pas celle qui aurait été déterminée si aucune perte de valeur n'avait été constatée. La reprise d'une perte de valeur est constatée immédiatement à l'état consolidé des résultats.

## X) Actifs non courants (ou groupes destinés à être cédés) détenus en vue de la vente

Les actifs non courants (ou les groupes destinés à être cédés) sont classés comme des actifs détenus en vue de la vente si leur valeur comptable est recouvrée principalement par le biais d'une transaction de vente, s'ils sont disponibles pour vente immédiate dans leur état actuel et si une vente est hautement probable. Ils sont évalués au plus faible de leur valeur comptable et de leur juste valeur diminuée des coûts de sortie.

## Y) Provisions

La Société comptabilise des provisions lorsqu'il existe une obligation actuelle (juridique ou implicite) résultant d'un événement passé, qu'il est probable qu'une sortie de ressources sera nécessaire pour éteindre l'obligation, et qu'une estimation fiable de l'obligation peut être effectuée. Si l'effet est important, les flux de trésorerie attendus sont actualisés par application d'un taux qui reflète, le cas échéant, les risques spécifiques au passif. Lorsqu'on a recours à l'actualisation, les intérêts cumulés sur la provision sont comptabilisés dans les charges autres que d'exploitation.

## Z) Éléments particuliers

Sont qualifiés de particuliers les éléments qui, de l'avis de la direction, doivent être présentés séparément du fait de leur taille ou de leur incidence pour permettre une pleine compréhension de la performance financière de la Société.

## AA) information sectorielle

Air Canada est gérée comme un seul secteur d'exploitation en fonction de la façon dont l'information est produite en interne aux fins de la prise de décisions liées à l'exploitation. Les informations à fournir sur les secteurs d'exploitation sont fondées sur



les informations contenues dans les rapports destinés au principal décideur opérationnel. Pour la Société, le principal décideur opérationnel, à qui il incombe d'affecter les ressources et d'évaluer la performance des activités, est le chef de la direction.

## **BB) Normes comptables nouvelles et modifiées publiées, mais non encore en vigueur**

Suit un aperçu des modifications de normes comptables que la Société sera tenue d'appliquer au cours des exercices à venir. La Société continue d'évaluer l'incidence de ces normes sur ses états financiers consolidés.

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

IFRS 15 remplace IAS 18 – *Produits des activités ordinaires*, et les interprétations qui s'y rattachent. Selon le principe de base de la nouvelle norme, une entité doit comptabiliser les produits des activités ordinaires de manière à présenter le transfert de biens ou de services aux clients au montant correspondant à la contrepartie qu'elle s'attend à recevoir en échange de ces biens ou services. La nouvelle norme exige également la présentation de davantage d'informations sur les produits des activités ordinaires, fournit des directives plus complètes sur les transactions à l'égard desquelles des directives n'étaient pas fournies et étoffe les directives sur les accords de prestations multiples. IFRS 15 s'applique aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018 et son adoption anticipée est permise.

La Société appliquera la norme à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018. La norme sera appliquée avec effet rétrospectif et ajustement de l'état consolidé de la situation financière à l'ouverture de l'exercice au 1<sup>er</sup> janvier 2017. Selon IFRS 15, les coûts supplémentaires pour obtenir des produits passages, comme les frais de cartes de crédit et les frais liés au système de distribution mondial, seront inscrits à l'actif au moment de la vente et passés en charges au moment de la comptabilisation des produits passages. Ces coûts sont actuellement passés en charges à mesure qu'ils sont engagés au moment où le billet d'avion est vendu. Ce changement de méthode comptable pour comptabiliser les coûts contractuels aura une incidence sur le moment de la comptabilisation des charges. La Société continue à évaluer l'incidence financière de ce changement prévu consistant à inscrire à l'actif les coûts contractuels ainsi que les autres incidences possibles de cette norme sur ses états financiers consolidés.

### **IFRS 16 – Contrats de location**

IFRS 16 remplace IAS 17 – *Contrats de location*, ainsi que les interprétations connexes. Selon le principe fondamental sous-jacent, le preneur comptabilise des actifs et des passifs pour les contrats de location dont la durée excède 12 mois. Le preneur est tenu de comptabiliser un droit d'utilisation représentant son droit d'utiliser l'actif loué sous-jacent et un passif au titre d'un contrat de location correspondant à son obligation d'effectuer des paiements locatifs. Les actifs et les passifs découlant d'un contrat de location sont évalués initialement à la valeur actualisée. L'évaluation inclut les paiements locatifs relatifs aux périodes non résiliables (y compris ceux qui sont liés à l'inflation) et les paiements relatifs aux périodes optionnelles lorsque le preneur a la certitude raisonnable qu'il pourra exercer son option d'obtenir la poursuite de son contrat de location, ou qu'il n'exercera pas l'option de résilier le contrat de location. La nouvelle norme vise à donner une représentation fidèle des opérations de location, en particulier celles qui n'imposent actuellement pas au preneur de comptabiliser un actif et un passif résultant d'un contrat de location simple. IFRS 16 s'applique aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019. Une application anticipée est permise pour les entités qui appliquent également IFRS 15 – Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients.

La Société continue d'évaluer l'incidence qu'aura l'adoption de cette norme sur ses états financiers consolidés, mais elle s'attend à ce que la norme ait une incidence importante sur l'état consolidé de sa situation financière, et qu'elle modifie également la comptabilisation, l'évaluation et la présentation des charges locatives dans l'état consolidé des résultats. La Société prévoit appliquer la norme à compter de sa date d'entrée en vigueur obligatoire.



# 3 Estimations et jugements comptables critiques

Pour préparer les états financiers conformément aux PCGR, la direction doit établir des estimations et poser des hypothèses qui influent sur les montants figurant dans les états financiers et les notes annexes. Ces estimations et les hypothèses correspondantes reposent sur l'expérience passée, les plans d'exploitation futurs et divers autres facteurs jugés raisonnables dans les circonstances, et les résultats de ces estimations constituent le fondement des jugements portés sur les valeurs comptables des actifs et des passifs. Les hypothèses sous-jacentes sont révisées régulièrement. Les résultats réels pourraient être très différents de ces estimations.

Les principales estimations et les principaux jugements établis dans le cadre de la préparation des présents états financiers concernent, entre autres, les éléments qui suivent. D'autres informations sont également fournies à la rubrique sur la méthode comptable applicable ou dans la note portant sur l'élément :

## Avantages futurs du personnel

- Le coût et les charges connexes des régimes de retraite, d'avantages complémentaires de retraite et d'avantages postérieurs à l'emploi de la Société sont déterminés au moyen de méthodes actuarielles. Les évaluations actuarielles reposent sur des hypothèses et des estimations eu égard aux taux d'actualisation, à la progression des salaires, aux taux de mortalité et aux augmentations futures des prestations. De plus, en raison de la nature à long terme de ces régimes, ces estimations sont soumises à une incertitude importante. Voir les notes 8 et 20 pour de plus amples informations.

## Période d'amortissement des actifs non courants

- La Société fait des estimations concernant la durée d'utilité prévue des actifs non courants et la valeur résiduelle attendue des actifs en se basant sur l'estimation de la juste valeur actualisée des actifs, des projets concernant le parc aérien de la Société et des flux de trésorerie qu'ils engendrent. Divers facteurs, notamment les modifications des programmes de maintenance, les variations des prix du carburacteur et des autres coûts liés à l'exploitation, l'évolution de l'utilisation du matériel volant et les fluctuations des prix des appareils neufs et d'occasion pour des modèles identiques ou similaires, pourraient donner lieu à des variations, qui pourraient être importantes, de ces estimations. Les estimations et les hypothèses sont évaluées au moins une fois par année. En général, ces ajustements sont comptabilisés avec effet prospectif, par le biais de la dotation aux amortissements. Aux fins de l'analyse de sensibilité de ces estimations, une réduction de 50 % des valeurs résiduelles du matériel volant dont la durée d'utilité restante est supérieure à cinq ans se traduit par une hausse de 16 \$ de la dotation aux amortissements annuelle. Pour le matériel volant dont la durée d'utilité restante est plus courte, les valeurs résiduelles ne devraient pas changer significativement.

## Points à considérer relativement à la perte de valeur des actifs non courants

- La Société évalue au besoin s'il y a eu perte de valeur en comparant la valeur comptable de l'actif ou de l'unité génératrice de trésorerie à sa valeur recouvrable, qui correspond au montant le plus élevé entre sa juste valeur diminuée des coûts de sortie et sa valeur d'utilité. La valeur d'utilité est calculée au moyen d'une analyse des flux de trésorerie actualisés, qui exige que la direction fasse un certain nombre d'estimations, notamment au sujet des plans opérationnels futurs, des taux d'actualisation et des taux de croissance futurs. Voir les notes 5 et 6 pour de plus amples informations.

## Provisions liées à la maintenance

- La comptabilisation de provisions liées à la maintenance relativement aux modalités de restitution des appareils exige que la direction fasse des estimations des coûts futurs associés aux travaux de maintenance nécessaires en vertu des modalités de restitution prévues dans les contrats de location et des estimations de l'état futur prévu de l'appareil à la fin du bail. Ces estimations tiennent compte du coût actuel de ces travaux de maintenance, des estimations de l'inflation à propos de ces coûts ainsi que d'hypothèses concernant l'utilisation de l'appareil concerné. Toute différence entre le coût de maintenance réel et le montant constitué en guise de provision est comptabilisée dans la charge de maintenance pour la période. L'incidence d'un changement dans les estimations, y compris d'un changement dans les taux d'actualisation, les hypothèses concernant l'inflation, les estimations de coûts ou les dates d'expiration de contrats de location, est également prise en compte dans la charge de maintenance pour la période. Voir la note 9 a) pour de plus amples informations.



## Impôts sur le résultat

- Un actif d'impôts différés est comptabilisé seulement dans la mesure où il est probable que la Société disposera de bénéfices imposables futurs permettant de réaliser l'actif en question. Une telle évaluation repose sur les indications positives et négatives ainsi que sur les hypothèses pertinentes, notamment les prévisions des résultats imposables futurs, le contexte économique en général, les résultats financiers passés et les tendances et perspectives pour le secteur d'activité. Au 31 décembre 2016, la Société n'avait pas comptabilisé d'actifs d'impôts différés. Le bénéfice de 2016 et de l'exercice précédent fournissent des indications positives, mais étant donné l'importance des autres facteurs, en particulier l'historique des résultats financiers de la Société et les résultats habituellement cycliques du secteur du transport aérien, il a été déterminé que des actifs d'impôt sur le résultat différé ne pouvaient être comptabilisés au 31 décembre 2016. La Société continuera d'évaluer sa position en ce qui a trait au résultat ainsi que les tendances en matière de résultat afin de déterminer la capacité de réalisation des actifs d'impôt sur le résultat différé.

## 4 Immobilisations corporelles

	Matériel volant et équipement de vol	Bâtiments et améliorations locatives	Matériel au sol et autres équipements	Dépôts sur acquisitions et immobilisations en développement	Total
<b>Exercice clos le 31 décembre 2015</b>					
Au 1 <sup>er</sup> janvier 2015	4 944 \$	399 \$	168 \$	487 \$	5 998 \$
Entrées	1 255	-	34	556	1 845
Reclassements	199	50	24	(273)	-
Sorties	(181)	-	(1)	-	(182)
Amortissement	(543)	(39)	(35)	-	(617)
Pertes de valeur	(14)	-	-	-	(14)
Au 31 décembre 2015	5 660 \$	410 \$	190 \$	770 \$	7 030 \$
<b>Au 31 décembre 2015</b>					
Coût	8 278 \$	791 \$	451 \$	770 \$	10 290 \$
Amortissement cumulé	(2 618)	(381)	(261)	-	(3 260)
Au 31 décembre 2015	5 660 \$	410 \$	190 \$	770 \$	7 030 \$
<b>Exercice clos le 31 décembre 2016</b>					
Au 1 <sup>er</sup> janvier 2016	5 660 \$	410 \$	190 \$	770 \$	7 030 \$
Entrées	2 106	6	30	747	2 889
Reclassements	585	32	3	(620)	-
Sorties	(605)	-	(1)	-	(606)
Amortissement	(716)	(39)	(38)	-	(793)
Au 31 décembre 2016	7 030 \$	409 \$	184 \$	897 \$	8 520 \$
<b>Au 31 décembre 2016</b>					
Coût	10 037 \$	829 \$	480 \$	897 \$	12 243 \$
Amortissement cumulé	(3 007)	(420)	(296)	-	(3 723)
	<b>7 030 \$</b>	<b>409 \$</b>	<b>184 \$</b>	<b>897 \$</b>	<b>8 520 \$</b>

Au 31 décembre 2016, les immobilisations corporelles comprennent des immobilisations visées par des contrats de location-financement, soit 9 appareils (18 en 2015) d'une valeur comptable nette de 130 \$ (170 \$ en 2015), et des installations d'une valeur comptable nette de 37 \$ (39 \$ en 2015).

Sont aussi inclus dans le matériel volant et l'équipement de vol 21 appareils et 5 moteurs de rechange (21 appareils et 5 moteurs de rechange en 2015) loués à des tiers d'un coût de 349 \$ (349 \$ en 2015), moins l'amortissement cumulé de 115 \$ (97 \$ en 2015), pour une valeur comptable nette de 234 \$ (252 \$ en 2015). La dotation aux amortissements relative à ce matériel volant et équipement de vol pour 2016 s'est établie à 18 \$ (14 \$ en 2015).

Des billets à recevoir de 143 \$ au 31 décembre 2015 représentaient une partie du produit de la vente d'appareils 190 d'Embraer, chacun des billets étant exigible dans les 90 jours qui suivent la livraison des appareils. Tous ont été encaissés en 2016.

En 2015, une perte de valeur de 14 \$ a été comptabilisée dans la Dotation aux amortissements et pertes de valeur relativement à deux appareils A340-300 (qui n'étaient pas exploités par Air Canada). Les contrats de location visant ces appareils ont échoué en 2015 et un appareil a été mis hors service tandis que l'autre a été acheté et revendu en 2016. La perte de valeur correspond à l'excédent de la valeur comptable sur le produit net attendu de la sortie de l'appareil.

Certaines immobilisations corporelles ont été affectées en garantie comme il est plus amplement décrit à la note 7 sous la rubrique de l'instrument d'emprunt pertinent. Au 31 décembre 2016, tous les appareils étaient en service et aucune perte de valeur n'avait été comptabilisée à cette date.



## 5 Immobilisations incorporelles

	Droits relatifs à des désignations et créneaux aéroportuaires internationaux	Marques de commerce	Contrats et relations clients	Immobilisations d'ordre technologique (développées en interne)	Total
<b>Exercice clos le 31 décembre 2015</b>					
Au 1 <sup>er</sup> janvier 2015	97 \$	88 \$	-	120 \$	305 \$
Entrées	-	-	-	38	38
Amortissement	-	-	-	(29)	(29)
Au 31 décembre 2015	97 \$	88 \$	-	129 \$	314 \$
<b>Au 31 décembre 2015</b>					
Coût	97 \$	88 \$	20 \$	419 \$	624 \$
Amortissement cumulé	-	-	(20)	(290)	(310)
	97 \$	88 \$	- \$	129 \$	314 \$
<b>Exercice clos le 31 décembre 2016</b>					
Au 1 <sup>er</sup> janvier 2016	97 \$	88 \$	- \$	129 \$	314 \$
Entrées	-	-	-	36	36
Amortissement	-	-	-	(35)	(35)
Au 31 décembre 2016	97 \$	88 \$	- \$	130 \$	315 \$
<b>Au 31 décembre 2016</b>					
Coût	97 \$	88 \$	- \$	455 \$	640 \$
Amortissement cumulé	-	-	-	(325)	(325)
	97 \$	88 \$	- \$	130 \$	315 \$

En 2015, des actifs liés à la technologie d'un coût de 15 \$ et dont l'amortissement cumulé atteignait 15 \$ ont été mis hors service. Aucun actif lié à la technologie n'a été mis hors service en 2016. En 2016, des immobilisations incorporelles visées par des contrats et liées à la clientèle représentant un coût de 20 \$ et un amortissement cumulé de 20 \$ ont été mises hors service.

Certains droits relatifs à des désignations et créneaux aéroportuaires internationaux sont affectés en garantie de billets garantis prioritaires comme le décrit la note 7.

Toutes les immobilisations incorporelles qui ont une durée de vie indéfinie sont soumises à un test de dépréciation annuel. Les droits relatifs à des désignations et créneaux aéroportuaires internationaux et les marques de commerce sont considérés comme ayant une durée de vie indéfinie. Le test de dépréciation est appliqué au niveau de l'unité génératrice de trésorerie. Selon ce principe, un test de dépréciation a été appliqué aux niveaux des parcs aériens nord-américain et international pour le matériel volant et les immobilisations connexes inhérents au parc en exploitation. L'affectation des immobilisations incorporelles à durée indéfinie aux unités génératrices de trésorerie se chiffre à 144 \$ pour le parc aérien international et à 41 \$ pour le parc aérien nord-américain.

La valeur recouvrable des unités génératrices de trésorerie a été évaluée à partir de leur valeur d'utilité au moyen d'un modèle de flux de trésorerie actualisés. Les projections de flux de trésorerie reposent sur le plan d'affaires annuel approuvé par le conseil d'administration d'Air Canada. La direction a de plus effectué des projections sur une période de trois ans. Ces flux de trésorerie représentent les meilleures estimations de la direction et s'appuient sur son expérience passée et les hypothèses relatives à l'évolution de l'économie, comme les courbes des cours à terme du pétrole brut et les cours de change en vigueur. Au-delà de la période de trois ans, les flux de trésorerie devraient croître conformément aux hypothèses de croissance à long terme du transporteur compte tenu de divers facteurs comme les projets de la Société concernant le parc aérien et les hypothèses de croissance du secteur. Le taux d'actualisation appliqué aux projections de flux de trésorerie repose sur le coût moyen pondéré du capital de la Société, ajusté pour tenir compte des impôts et des risques particuliers associés à l'unité génératrice de trésorerie évaluée.

Comme l'excédent de la valeur recouvrable des unités génératrices de trésorerie sur leur valeur comptable est important, le calcul le plus récent de cette valeur recouvrable effectué depuis l'exercice 2014 a été reporté et utilisé dans le test de dépréciation au cours de la période considérée. Les principales hypothèses ayant servi aux calculs de la valeur d'utilité pour l'exercice 2014 sont présentées ci-dessous :

	2004
Taux d'actualisation	10,7 %
Taux de croissance à long terme	2,5 %
Fourchette de prix du baril de carburéacteur	128 \$ – 133 \$



La valeur recouvrable des deux unités génératrices de trésorerie déterminée à partir de leur valeur d'utilité excédait leurs valeurs comptables respectives d'environ 3 900 \$. Une augmentation de 240 points de base du taux d'actualisation ramènerait l'excédent de la valeur recouvrable sur la valeur comptable à néant pour l'une des unités génératrices de trésorerie.

---

## 6 Goodwill

Le goodwill est soumis à un test de dépréciation au moins une fois par année. Le test de dépréciation du goodwill est effectué par application du modèle de la juste valeur diminuée des coûts de sortie au niveau du secteur d'exploitation. Air Canada est gérée comme un seul secteur d'exploitation en fonction de la façon dont l'information est produite en interne aux fins de la prise de décisions liées à l'exploitation, et ce secteur représente le niveau le plus bas auquel le goodwill est suivi pour les besoins de gestion interne.

Pour évaluer s'il y a eu dépréciation du goodwill, la Société compare la valeur recouvrable totale de l'entité au complet, qui correspond à la somme de sa capitalisation boursière inscrite à la cote et de la juste valeur de sa dette, à la valeur comptable de son actif net déduction faite de la dette à long terme. Si la valeur comptable excède la valeur recouvrable, une perte de valeur est comptabilisée. Aucune perte de valeur n'a été comptabilisée eu égard à la valeur du goodwill depuis son acquisition.

Les tests de dépréciation effectués aux 31 décembre 2016 et 2015 n'ont donné lieu à la comptabilisation d'aucune perte de valeur. Des changements raisonnablement possibles des hypothèses principales ne feraient pas en sorte que la valeur recouvrable du goodwill devienne inférieure à sa valeur comptable.



# 7 Dette à long terme et contrats de location-financement

	Échéance finale	Taux d'intérêt moyen pondéré (%)	2016	2015
<b>Financement d'appareils<sup>a)</sup></b>				
Financement en dollars US à taux fixe	2017 – 2027	4,59	3 598 \$	2 718 \$
Financement en dollars US à taux variable	2017 – 2026	2,05	457	573
Financement en dollars CA à taux variable	2026 – 2027	1,56	366	398
Financement en yens à taux variable	2020	0,10	70	91
Billets garantis prioritaires – en dollars US <sup>b)</sup>	-	7,61	-	968
Billets garantis prioritaires – en dollars CA <sup>b)</sup>	-	7,63	-	300
Billets garantis prioritaires – en dollars CA <sup>b)</sup>	2023	4,75	200	-
Billets non garantis prioritaires – en dollars US <sup>c)</sup>	2021	7,75	537	554
Autre financement garanti – en dollars US <sup>b)</sup> et <sup>d)</sup>	2018 – 2023	3,87	1 175	513
Autre financement garanti – en dollars CA <sup>e)</sup>	2018	8,15	44	45
<b>Dette à long terme</b>		<b>4,35</b>	<b>6 447</b>	<b>6 160</b>
Obligations au titre des contrats de location-financement <sup>f)</sup>	2018 – 2033	9,61	275	330
<b>Dette totale et obligations au titre des contrats de location-financement</b>		<b>4,57</b>	<b>6 722</b>	<b>6 490</b>
Tranche non amortie des coûts d'émission des titres de créance			(104)	(96)
Partie courante			(707)	(524)
<b>Dette à long terme et contrats de location-financement</b>			<b>5 911 \$</b>	<b>5 870 \$</b>

a) Le financement des appareils (3 021 \$ US, 366 \$ CA et 6 079 ¥ JPY) (2 379 \$ US, 398 \$ CA et 7 878 ¥ JPY en 2015) est garanti principalement par certains appareils ayant une valeur comptable de 5 523 \$ (4 335 \$ en 2015). Pour la majeure partie du financement, le capital et les intérêts sont remboursés par versements trimestriels jusqu'à l'échéance et peuvent être remboursés en tout temps, moyennant paiement des frais applicables. Le financement de 365 \$ US, 366 \$ CA et 6 079 ¥ JPY provient d'une garantie d'emprunt fournie par l'Export-Import Bank of the United States (« EXIM »).

En 2016, dans le cadre du financement de sept appareils 787 et de deux appareils 777 de Boeing, un capital de 1 004 \$ US est pris en compte dans le financement à taux fixe en dollars américains dans le tableau ci-dessus. L'acquisition de ces appareils a été financée au moyen du produit de la vente des certificats de fiducie visant du matériel modernisé émis dans le cadre de deux placements privés en 2015. Les billets portant sur du matériel qui avaient été émis à la suite de chaque prélèvement de crédit sont garantis par l'appareil correspondant livré, et la sûreté grevant chaque appareil est conçue de façon à être protégée par la Convention de Cape Town relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et son Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques, ratifiés par le Canada.

Les frais de financement payés dans le cadre des placements en 2015 se sont établis à 18 \$ et sont imputés aux activités de financement dans le tableau consolidé des flux de trésorerie.

En 2016, le capital de 49 \$ US relatif au financement de six appareils Embraer 190 a été remboursé avant l'échéance. Des frais de remboursement anticipé de dette à taux fixe totalisant 7 \$ sont pris en compte dans la perte aux règlements de dettes (capital de 126 \$ US relatif au financement de 14 appareils Embraer 190 remboursé avant l'échéance et frais de remboursement anticipé de dette à taux fixe totalisant 13 \$ pris en compte dans la perte aux règlements de dettes en 2015).

b) En octobre 2016, Air Canada a réalisé un placement privé de billets garantis prioritaires et a conclu une nouvelle facilité de crédit dans le cadre de son opération de refinancement de 1,25 G\$.

Dans le cadre de son opération de refinancement, Air Canada a conclu une entente d'achat avec un syndicat d'acheteurs initiaux relativement à un placement privé de billets garantis prioritaires de premier rang à 4,75 % d'un capital de 200 \$ échéant en 2023 (les « billets prioritaires de 2016 »), qui ont été vendus à leur valeur nominale. Air Canada a également reçu le produit d'un prêt à terme de 800 \$ US échéant en 2023 et a conclu une nouvelle facilité de crédit renouvelable de 300 \$ US expirant en 2021 (désignée, collectivement avec le prêt à terme, la « facilité de crédit de 2016 »). La facilité de crédit renouvelable, inutilisée au 31 décembre 2016, est assortie d'un taux d'intérêt initial correspondant au TIOL majoré de 275 points de base (sous réserve d'un TIOL minimum de 75 points de base).





Air Canada peut racheter une partie ou la totalité des billets prioritaires de 2016 à tout moment à compter du 6 octobre 2019 à certains prix de rachat déterminés, majorés des intérêts courus non échus. Air Canada peut racheter à tout moment avant le 6 octobre 2019 une partie ou la totalité des billets prioritaires de 2016 à un prix égal à 100 % du capital racheté, majoré d'une prime de réparation et des intérêts courus non échus. Air Canada peut racheter à tout moment avant le 6 octobre 2019 jusqu'à 35 % du capital total des billets prioritaires de 2016 au moyen du produit de certains placements de titres de capitaux propres, à des prix de rachat déterminés, majorés des intérêts courus et non échus. De plus, Air Canada peut racheter à tout moment avant le 6 octobre 2021 et de temps à autre au cours de toute période de 12 mois, jusqu'à 10 % du capital total des billets prioritaires de 2016 à un prix de rachat de 103 % du capital, majoré des intérêts courus et non échus.

Air Canada a affecté le produit net de la vente des billets prioritaires de 2016, ainsi que les sommes empruntées en vertu du prêt à terme composant la facilité de crédit de 2016 et d'une somme en caisse de 444 \$, au rachat de la totalité de ses billets garantis prioritaires en circulation et au remboursement de son prêt à terme garanti en cours de 300 \$ US.

À l'occasion de cette opération de rachat et de remboursement, des primes de 61 \$ ont été versées et des frais d'opération et escomptes de 21 \$ ont été radiés et comptabilisés dans la perte aux règlements de dettes au quatrième trimestre de 2016.

Les billets prioritaires de 2016 et les obligations de la Société découlant de la facilité de crédit de 2016 sont des obligations garanties prioritaires d'Air Canada, assorties d'une sûreté de premier rang, sous réserve de certains privilèges et exclusions autorisés, sur certains intérêts dans des biens immobiliers, l'équipement de services au sol, certains baux relatifs aux créneaux d'aéroports et aux portes d'embarquement et certaines lignes transpacifiques, conjointement avec les baux relatifs aux créneaux d'aéroports et aux portes d'embarquement utilisés pour ces lignes transpacifiques.

c) Placement privé de billets non garantis prioritaires d'un capital de 400 \$ US. Les billets portent intérêt à 7,75 % payable deux fois par année et viennent à échéance en 2021.

d) Les autres financements garantis en dollars américains portent sur des emprunts à taux fixe et à taux variable garantis par certains actifs, notamment les actifs décrits en b) ci-dessus en lien avec la facilité de crédit de 2016. Au 31 décembre 2016, la Société n'avait prélevé aucun montant sur la facilité de crédit renouvelable et le capital non remboursé du prêt à terme s'élevait à 800 \$ US (capital non remboursé du prêt alors à terme de 296 \$ US en 2015).

e) Les autres financements garantis en dollars canadiens consistent en une facilité de crédit renouvelable pour le financement de carburacteur. Les clauses restrictives financières de la facilité de crédit imposent à la société de respecter certains objectifs minimaux en ce qui a trait aux résultats d'exploitation et aux soldes de trésorerie.

f) Les obligations au titre des contrats de location-financement, liés aux installations et au matériel volant, totalisent 275 \$ (68 \$ et 154 \$ US) (330 \$ (71 \$ et 187 \$ US) en 2015). En 2016, la Société a constaté des charges d'intérêts de 27 \$ (27 \$ en 2015) sur les obligations au titre des contrats de location-financement. Les valeurs comptables du matériel volant et des installations visés par les contrats de location-financement sont respectivement de 130 \$ et de 37 \$ (170 \$ et 39 \$ en 2015).

Air Canada a conclu des opérations de location d'appareils avec un certain nombre d'entités ad hoc (note 2). La dette liée à ces opérations de location comprend toute garantie par Air Canada de la valeur résiduelle de l'appareil à l'expiration du contrat de location. Les appareils concernés sont donnés en nantissement de la dette par leurs propriétaires. En vertu de ces contrats de location, les créanciers ont un recours contre Air Canada, le preneur, en cas de défaut de paiement ou de résiliation anticipée du contrat de location.

Certains contrats de financement garanti portant sur des appareils et d'autres biens contiennent des critères de garantie fondés sur la juste valeur. En vertu de ces critères, Air Canada peut être tenue de fournir des garanties additionnelles ou de payer à l'avance une partie des financements. En supposant que la valeur de la garantie est de néant, le montant maximum à payer en 2017 s'élève à 22 \$ (17 \$ US) (135 \$ (98 \$ US) en 2015). Ce montant diminue avec le temps en fonction de l'encours de la dette. Une garantie totale de 22 \$ (17 \$ US) au 31 décembre 2016 (4 \$ (3 \$ US) en 2015), versée sous forme de dépôts en trésorerie inclus dans les dépôts et autres actifs, a été comptabilisée en vertu du critère de la juste valeur pour certains de ces contrats de location d'appareils.

En 2016, la Société a payé des intérêts sur la dette à long terme et les obligations au titre des contrats de location-financement de 331 \$ (315 \$ en 2015).



## Analyse des échéances

Les obligations de remboursement du capital et des intérêts au 31 décembre 2016 sur la dette à long terme et les obligations de location-financement s'établissent comme suit. Les montants en dollars américains sont convertis au taux à la clôture du 31 décembre 2016 de 1,3427 \$ CA.

	2017	2018	2019	2020	2021	Par la suite	Total
<b>Capital</b>							
Obligations au titre de la dette à long terme	666 \$	679 \$	514 \$	522 \$	872 \$	3 194 \$	6 447 \$
Obligations au titre des contrats de location-financement	41	49	46	50	17	72	275
	<b>707 \$</b>	<b>728 \$</b>	<b>560 \$</b>	<b>572 \$</b>	<b>889 \$</b>	<b>3 266 \$</b>	<b>6 722 \$</b>
<b>Intérêts</b>							
Obligations au titre de la dette à long terme	266 \$	222 \$	207 \$	179 \$	134 \$	330	1 338 \$
Obligations au titre des contrats de location-financement	23	19	15	10	5	20	92
	<b>289 \$</b>	<b>241 \$</b>	<b>222 \$</b>	<b>189 \$</b>	<b>139 \$</b>	<b>350 \$</b>	<b>1 430 \$</b>

Dans le tableau ci-dessus, les obligations de remboursement du principal ne tiennent pas compte des frais de transaction de 104 \$ qui sont portés en diminution de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement dans l'état consolidé de la situation financière.

## 8 Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel

La Société propose plusieurs régimes à prestations et à cotisations définies offrant des prestations de retraite, des avantages complémentaires de retraite et des avantages postérieurs à l'emploi à ses salariés.

La Société est l'administratrice et la promotrice de neuf régimes agréés au Canada dont les obligations relatives aux prestations définies sont enregistrées aux termes de la Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension du Canada (les « régimes agréés canadiens »). Les régimes qu'elle offre à ses salariés aux États-Unis, au Royaume-Uni et au Japon sont des régimes étrangers s'appliquant aux salariés de ces pays. En outre, elle propose un certain nombre de régimes d'avantages complémentaires de retraite, qui ne sont pas agréés. Les régimes de retraite à prestations définies assurent des prestations à leurs participants à leur départ à la retraite, à leur cessation d'emploi ou à leur décès, prestations qui sont fonction des états de service et de la moyenne des gains de ces participants en fin de carrière sur une période déterminée. Les prestations versées proviennent de fonds administrés en fiducie, mais pour un certain nombre de régimes non capitalisés, la Société s'acquitte de son obligation de paiement des prestations à l'échéance. Les actifs des régimes détenus en fiducie sont régis par des règlements. La gouvernance des régimes, la supervision de tous les aspects des régimes, y compris les décisions concernant les placements et les cotisations, incombent principalement à la Société. Le comité des retraites, un comité du conseil d'administration, aide à surveiller les régimes pour veiller à ce que le passif des régimes soit suffisamment capitalisé, que les actifs des régimes soient investis avec prudence, que les risques soient gérés à un niveau acceptable et que les prestations de retraite soient administrées convenablement et efficacement.

Les autres avantages du personnel sont des régimes d'assurance vie, de prévoyance maladie et d'assurance invalidité. Ces avantages comprennent à la fois des avantages postérieurs à l'emploi et des avantages complémentaires de retraite. Les avantages postérieurs à l'emploi ont trait à des prestations d'invalidité offertes aux employés admissibles en service, tandis que les avantages complémentaires de retraite comprennent les régimes de prévoyance maladie et d'assurance vie offerts aux employés retraités admissibles.

### Obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite

Les obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite (y compris les obligations de capitalisation projetées) peuvent varier sensiblement en raison d'une foule de facteurs, notamment les hypothèses utilisées dans les plus récents rapports d'évaluation actuarielle déposés (y compris le taux d'actualisation applicable utilisé ou retenu comme hypothèse dans l'évaluation actuarielle), les données démographiques du régime à la date de l'évaluation, les dispositions en vigueur du régime, l'évolution du cadre législatif et réglementaire, ainsi que l'évolution de la conjoncture économique (principalement le rendement de l'actif des régimes de retraite et les fluctuations des taux d'intérêt). Les cotisations réelles qui sont déterminées à partir des rapports d'évaluation futurs peuvent différer considérablement des prévisions. Outre les variations des données



démographiques et actuarielles du régime, les hypothèses et les méthodes actuarielles peuvent être modifiées d'une évaluation à l'autre, notamment en raison des résultats techniques du régime, des marchés des capitaux, des attentes futures, des lois et d'autres facteurs.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2016, l'excédent de solvabilité des régimes de retraite agréés de la Société au Canada totalisait 1,3 milliard de dollars. La prochaine évaluation, qui sera en date du 1<sup>er</sup> janvier 2017, sera effectuée au premier semestre de 2017. Les évaluations définitives confirmant que les régimes de retraite agréés canadiens de la Société affichent un excédent de solvabilité au 1<sup>er</sup> janvier 2016, la Société n'était pas tenue de payer les coûts des services passés à payer en 2016. De plus, conformément aux lois en vigueur et aux règles applicables des régimes, l'excédent sur la position de solvabilité de 105 % peut servir à réduire les cotisations relatives aux services rendus dans l'exercice considéré pour le volet prestations définies ou à capitaliser la cotisation de l'employeur pour le volet cotisations définies du même régime de retraite. Cela étant, et compte tenu des régimes à l'étranger et des régimes complémentaires, les cotisations de l'employeur pour les régimes de retraite devraient totaliser 97 \$ pour 2016 (cotisation de l'employeur de 101 \$ après déduction d'un montant de 4 \$ utilisé pour capitaliser la cotisation de l'employeur des volets cotisations définies de ces régimes) et les obligations au titre de la capitalisation des régimes de retraite devraient se chiffrer à 90 \$ pour 2017.

## Montant exceptionnel

En 2016, un montant exceptionnel de 91 \$ au titre du coût des services passés a été comptabilisé pour rendre compte des augmentations estimées du coût des prestations de retraite pour les membres de l'Association des pilotes d'Air Canada (« APAC ») qui cotisent à un régime à prestations définies. Certaines modifications apportées au régime de retraite (portant sur la prestation annuelle maximale par année de service) sont conditionnelles à l'atteinte de cibles définies dans le plan d'affaires qui sont liées au nombre d'appareils en service du parc aérien d'ici 2017, 2020 et à compter de 2023. Le montant de 91 \$ au titre du coût des services passés représente la charge hors période associée aux avantages accordés à la signature de la convention collective avec l'APAC en 2014 d'après la meilleure estimation de la direction de la probabilité que les cibles du plan d'affaires liées au nombre d'appareils en service aux dates concernées soient atteintes. Les modifications futures de l'estimation de la probabilité que les cibles des plans soient atteintes seront comptabilisées à titre de profits actuariels (pertes actuarielles).

De plus, au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2016, des pertes actuarielles de 52 \$ ont été comptabilisées dans les autres éléments du résultat global relativement aux modifications des hypothèses concernant les augmentations du coût des prestations de retraite pour les membres de l'APAC. Un montant de 6 \$ au titre des coûts des services rendus au cours de l'exercice considéré a par ailleurs été comptabilisé dans les salaires et charges sociales pour tenir compte des prestations de la période considérée acquises qui se rattachent à ces modifications.

## Obligation au titre des prestations et actif des régimes

Les présents états financiers consolidés comprennent tous les actifs et passifs des régimes dont la Société est la promotrice. Les montants inscrits à l'état de la situation financière sont les suivants :

	Prestations de retraite		Autres avantages du personnel futurs		Total	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015
<b>Actifs non courants</b>						
Régimes de retraite	1 153 \$	851 \$	- \$	- \$	1 153 \$	851 \$
<b>Passifs courants</b>						
Dettes fournisseurs et charges à payer	-	-	62	64	62	64
<b>Passifs non courants</b>						
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	1 197	1 021	1 239	1 224	2 436	2 245
<b>Obligation au titre des prestations de retraite, montant net</b>	<b>44 \$</b>	<b>170 \$</b>	<b>1 301 \$</b>	<b>1 288 \$</b>	<b>1 345 \$</b>	<b>1 458 \$</b>

Certains régimes de retraite présentent désormais une position d'actif net. Par conséquent, ces régimes doivent être présentés à titre d'actif au titre des régimes de retraite dans l'état consolidé de la situation financière. La partie à moins d'un an de l'obligation au titre des prestations de retraite (montant net) représente une estimation des prestations et des autres avantages futurs du personnel à verser en 2017.



Le tableau ci-dessous présente l'information financière sur les modifications apportées aux régimes de retraite et aux autres régimes d'avantages du personnel postérieurs à l'emploi :

	Prestations de retraite		Autres avantages futurs du personnel	
	2016	2015	2016	2015
<b>Variation de l'obligation au titre des prestations</b>				
Obligation au titre des prestations au début de l'exercice	18 286 \$	18 352 \$	1 288 \$	1 285 \$
Coûts des services rendus au cours de l'exercice	255	249	32	37
Coûts des services passés	3	3	(8)	(19)
Coûts des services passés – élément particulier	91	-	-	-
Coûts financiers	750	731	52	51
Cotisations salariales	82	78	-	-
Prestations versées	(845)	(886)	(49)	(49)
Réévaluations :				
Perte (profit) technique	(54)	4	(45)	(29)
Perte (profit) découlant de la modification des hypothèses concernant les données démographiques	8	(11)	(4)	(1)
Perte (profit) découlant de la modification des hypothèses concernant les données financières	668	(338)	41	(21)
Liquidations de régimes	(1)	-	-	-
Perte (profit) de change	(108)	104	(6)	34
<b>Total de l'obligation au titre des prestations</b>	<b>19 135</b>	<b>18 286</b>	<b>1 301</b>	<b>1 288</b>
<b>Variation de l'actif des régimes</b>				
Juste valeur de l'actif des régimes au début de l'exercice	18 438	17 433	-	-
Rendement de l'actif des régimes, déduction faite des soldes compris dans les frais financiers nets	1 049	734	-	-
Produits d'intérêts	739	687	-	-
Cotisations patronales	97	312	49	49
Cotisations salariales	82	78	-	-
Prestations versées	(845)	(886)	(49)	(49)
Frais d'administration versés à même l'actif des régimes	(11)	(10)	-	-
Profit (perte) de change	(111)	90	-	-
<b>Total de l'actif des régimes</b>	<b>19 438</b>	<b>18 438</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>(Surplus) déficit à la fin de l'exercice</b>	<b>(303)</b>	<b>(152)</b>	<b>1 301</b>	<b>1 288</b>
Actifs plafonnés/passif supplémentaire découlant des exigences de financement minimal	347	322	-	-
<b>Obligation au titre des prestations de retraite, montant net</b>	<b>44 \$</b>	<b>170 \$</b>	<b>1 301 \$</b>	<b>1 288 \$</b>

Le rendement réel de l'actif des régimes s'est établi à 1 788 \$ (1 421 \$ en 2015).

Le déficit des régimes de retraite qui ne sont pas entièrement capitalisés est le suivant :

	2016	2015
Régimes agréés canadiens	1 \$	2 \$
Régimes aux États-Unis, au Royaume-Uni et au Japon	92	80
Régimes complémentaires	1 104	939
	<b>1 197 \$</b>	<b>1 021 \$</b>

L'obligation au titre des prestations définies a une durée moyenne pondérée de 14,2 années (13,9 années en 2015).



## Charges de retraite et autres avantages futurs du personnel

La Société a constaté la charge nette suivante au titre des régimes de retraite à prestations définies et des autres avantages futurs du personnel :

	Prestations de retraite		Autres avantages futurs du personnel	
	2016	2015	2016	2015
<b>État consolidé des résultats</b>				
Composantes du coût				
Coûts des services rendus au cours de l'exercice	255 \$	249 \$	32 \$	37 \$
Coûts des services passés	3	3	(8)	(19)
Coûts des services passés – élément particulier	91	-	-	-
Profit sur liquidations	(1)	-	-	-
Frais d'administration et autres frais	11	10	-	-
Profits actuariels	-	-	(14)	(18)
<b>Coût total comptabilisé dans les salaires et charges sociales</b>	<b>359 \$</b>	<b>262 \$</b>	<b>10 \$</b>	<b>- \$</b>
<b>Coût financier net lié aux avantages du personnel</b>	<b>24 \$</b>	<b>54 \$</b>	<b>52 \$</b>	<b>51 \$</b>
<b>Coût total comptabilisé au compte de résultat</b>	<b>383 \$</b>	<b>316 \$</b>	<b>62 \$</b>	<b>51 \$</b>
<b>Autres éléments du résultat global après consolidation</b>				
Réévaluations :				
Perte (profit) technique, compte tenu du change	(51)	18	(37)	24
Perte (profit) découlant de la modification des hypothèses concernant les données démographiques	8	(11)	(4)	(1)
Perte (profit) découlant de la modification des hypothèses concernant les hypothèses financières	668	(338)	41	(21)
Rendement de l'actif des régimes	(1 049)	(734)	-	-
Passif découlant des exigences de financement minimal	12	48	-	-
<b>Coût (produit) total comptabilisé dans les autres éléments du résultat global</b>	<b>(412) \$</b>	<b>(1 017) \$</b>	<b>- \$</b>	<b>2 \$</b>

Une comparaison de la capitalisation des régimes d'avantages du personnel et de la charge comptabilisée dans le compte consolidé de résultat est présentée ci-dessous.

	2016	2015
<b>Charge nette au titre des régimes de retraite à prestations définies et des autres avantages futurs du personnel comptabilisée dans le compte consolidé de résultat</b>		
Salaires et charges sociales	369 \$	262 \$
Coût financier net au titre des passifs des régimes d'avantages du personnel	76	105
	<b>445 \$</b>	<b>367 \$</b>
<b>Capitalisation des régimes d'avantages du personnel par Air Canada</b>		
Prestations de retraite	97 \$	312 \$
Autres avantages du personnel	49	49
	<b>146 \$</b>	<b>361 \$</b>
<b>Déficit de la capitalisation des régimes d'avantages du personnel sur la charge comptabilisée au titre de ces régimes</b>	<b>299 \$</b>	<b>6 \$</b>



## Composition de l'actif des régimes de retraite

### Régimes agréés canadiens

La composition de l'actif des régimes agréés canadiens et la répartition cible sont représentées ci-dessous :

	2016	2015	Répartition cible
Obligations	60 %	60 %	60 %
Actions canadiennes	7 %	6 %	7 %
Actions étrangères	13 %	14 %	13 %
Placements non traditionnels	20 %	20 %	20 %
	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

Au 31 décembre 2016, environ 80 % des actifs des régimes agréés canadiens avaient un cours coté sur un marché actif. Les actifs n'ayant pas de cours coté sur un marché actif sont principalement des placements dans des entités fermées. La composition de l'actif présentée dans le tableau correspond à la ventilation des actifs des régimes entre chaque catégorie d'actifs.

L'actif des régimes de retraite utilisé pour déterminer aux fins comptables l'obligation nette au titre des prestations de retraite comprend 17 647 059 actions d'Air Canada, détenues en fiducie, qui ont été émises en 2009 dans le cadre des ententes de capitalisation des régimes de retraite conclues avec les syndicats canadiens de travailleurs de la Société. La convention de fiducie prévoit que le produit d'une vente éventuelle des actions en fiducie sera retenu et appliqué à la réduction des déficits de solvabilité futurs des régimes de retraite, s'il en est. Étant donné la situation désormais excédentaire de la capitalisation des régimes de retraite agréés de la Société au Canada, les règles comptables interdisent la comptabilisation de la valeur des actions détenues en fiducie dans le cadre de l'actif des régimes. Les actions détenues en fiducie avaient une juste valeur de 241 \$ au 31 décembre 2016 (180 \$ en 2015). Cependant, après prise en compte du plafonnement des actifs, la valeur comptable comptabilisée de l'actif détenu en fiducie est de néant.

En ce qui concerne les régimes agréés canadiens, les placements sont effectués conformément à l'Énoncé de la politique et des objectifs en matière de placement des caisses de retraite d'Air Canada. En ce qui concerne le rendement de ses placements, la Fiducie globale vise à dégager un taux annualisé général qui, à long terme, soit supérieur d'au moins 1,0 % avant frais de placement en moyenne à long terme (10 ans) au rendement annualisé total qu'aurait pu produire une gestion passive du portefeuille de réplcation des passifs. Le portefeuille de réplcation des passifs renvoie à des indices repères en matière d'instruments à revenu fixe canadiens répandus (FTSE TMX Canada), et ses caractéristiques correspondent étroitement à celles du passif des régimes.

Étant donné l'importance de la gestion du risque lié à l'excédent, Air Canada gère les régimes agréés canadiens de manière à réduire le risque lié à l'excédent (défini comme la différence entre la valeur de l'actif et la valeur du passif des régimes de retraite), qui est considéré comme le risque clé à réduire et à surveiller. De plus, l'objectif de la stratégie de placement consiste à investir les actifs des régimes de façon prudente et diversifiée afin de réduire le risque de fluctuation des cours des catégories d'actifs et des placements individuels au sein de ces catégories et de combiner ces catégories d'actifs et ces placements individuels de façon à permettre une réduction du risque global.

Outre la répartition générale de l'actif, résumée dans le tableau présenté ci-dessus, la gestion de chaque catégorie d'actifs investis au sein des caisses de retraite est assurée selon les principes suivants :

- Les placements en actions doivent être répartis de façon diversifiée entre plusieurs régions et secteurs d'activité industrielle ou économique. Des limites sont fixées quant à la pondération globale de chaque titre.
- Les placements non traditionnels sont des placements dans des titres non négociés sur des marchés publics et dans des catégories d'actifs non traditionnelles. Ils peuvent comprendre, sans s'y limiter, des placements dans les secteurs immobilier, agricole et forestier, dans des titres de sociétés fermées ou de sociétés de capital-risque, dans des infrastructures, dans des obligations des marchés émergents, dans des obligations à rendement élevé et dans des contrats à terme sur marchandises. Les placements non traditionnels doivent être répartis de façon diversifiée entre plusieurs catégories d'actifs, stratégies, secteurs d'activité et régions.
- Les placements dans des obligations canadiennes sont des placements prudents à long terme dans des titres ayant au moins la note « BBB ». Hormis les titres du gouvernement ou des provinces du Canada, ou du gouvernement des États-Unis, dans lesquels la fiducie est autorisée à investir la totalité de ses placements à revenu fixe, les placements doivent être diversifiés par titre et par secteur.

Les dérivés sont permis pourvu qu'ils soient utilisés pour gérer un risque en particulier (y compris le risque de taux d'intérêt lié au passif des régimes) ou pour créer des expositions à certains marchés et certaines devises et pourvu que les contreparties aient au moins la note « A ». La Société gère le risque de taux d'intérêt lié aux passifs actuariels de ses régimes au moyen d'un ensemble d'instruments financiers, dont des obligations, des conventions de mise en pension et de prise en pension d'obligations, des contrats de gré à gré portant sur des obligations, des contrats à terme portant sur des obligations et des



swaps de taux d'intérêt. Au 31 décembre 2016, compte tenu de l'effet des outils de gestion des risques liés à ces instruments financiers, environ 75 % des passifs des régimes de retraite d'Air Canada étaient jumelés avec des produits à revenu fixe afin de gérer une partie importante du risque de taux d'intérêt (taux d'actualisation). La Société réduit le risque de crédit de contrepartie associé à ces instruments financiers au moyen des garanties données par les contreparties dans le cadre d'accords de garantie, ainsi qu'en surveillant les notes attribuées par les agences de notation aux contreparties et en s'assurant que la politique en matière de placements est respectée. La juste valeur de ces instruments dérivés est incluse dans celle des obligations dans le tableau présentant la composition de l'actif et elle ne constitue pas une composante importante de la juste valeur globale des obligations en portefeuille.

Les fiducies des régimes complémentaires sont constituées à hauteur de 50 % de placements en actions indexées, conformément aux politiques en matière de placement qui les régissent. La tranche restante de 50 % est détenue par l'Agence du revenu du Canada à titre d'impôt remboursable, conformément à la législation fiscale.

## Risques

Du fait de ses régimes de retraite à prestations définies, la Société est exposée à un certain nombre de risques, dont les plus importants sont décrits ci-dessous :

### Risque lié aux actifs

Le risque lié aux actifs est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations du prix du marché. Le risque lié aux actifs comprend le risque de change, le risque de crédit et l'autre risque de prix. Le risque de change est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des cours des devises. Ce risque est atténué grâce à la mise en œuvre de stratégies de couverture. Le risque de crédit est le risque qu'une partie à un instrument financier manque à une de ses obligations et amène de ce fait l'autre partie à subir une perte financière. La Société atténue ce risque par l'obtention, auprès des contreparties, de garanties en vertu d'accords de garanties ainsi que par la surveillance de la solvabilité des émetteurs. L'autre risque de prix est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctue en raison de variations des prix du marché (autres que celles découlant du risque de change), que ces variations soient causées par des facteurs propres à l'instrument en cause ou à son émetteur, ou par des facteurs affectant tous les instruments financiers similaires négociés sur le marché. Ce risque est atténué par une diversification appropriée des actifs des régimes.

### Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des taux d'intérêt du marché. La diminution des taux de rendement des obligations de sociétés ou de gouvernements donne lieu à une augmentation des passifs des régimes, laquelle sera compensée en partie par une augmentation de la valeur des avoirs en obligations du régime. Au 31 décembre 2016, environ 75 % des passifs des régimes de retraite d'Air Canada (y compris l'effet des outils de gestion des risques liés aux instruments financiers) étaient jumelés avec des produits à revenu fixe afin de gérer une partie importante du risque de taux d'intérêt (risque de taux d'actualisation).

### Risque de capitalisation

Des variations défavorables de la valeur des actifs du régime ou des taux d'intérêt, et par conséquent du taux d'actualisation utilisé pour évaluer les passifs, pourraient avoir une incidence importante sur les évaluations de la solvabilité des régimes de retraite et sur les exigences de capitalisation futures.

### Espérance de vie

La majorité des obligations des régimes visent à fournir des avantages aux adhérents leur vie durant. Une augmentation de l'espérance de vie donnera donc lieu à une augmentation des passifs des régimes.



## Hypothèses

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

### Taux d'actualisation

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

### Augmentations salariales futures

Les estimations associées aux hypothèses concernant les augmentations salariales futures reposent sur les politiques de rémunération en vigueur, les régimes à long terme de la Société, les conventions collectives et les contrats de travail, ainsi que les prévisions économiques.

Les moyennes pondérées retenues comme principales hypothèses pour déterminer les obligations de la Société au titre des prestations constituées et leur coût sont les suivantes :

	Prestations de retraite		Autres avantages futurs du personnel	
	2016	2015	2016	2015
<b>Taux d'actualisation utilisé pour déterminer ce qui suit :</b>				
Intérêt net sur l'obligation nette au titre des prestations définies pour l'exercice clos le 31 décembre	4,1 %	4,0 %	4,1 %	3,9 %
Coût des services rendus pour l'exercice clos le 31 décembre	4,3 %	4,2 %	4,3 %	4,1 %
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre	3,9 %	4,1 %	3,9 %	4,1 %
<b>Taux des augmentations salariales futures utilisé pour déterminer ce qui suit :</b>				
Coût des prestations constituées et coût des services pour l'exercice clos le 31 décembre	2,5 %	2,5 %	sans objet	sans objet
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre	2,5 %	2,5 %	sans objet	sans objet

## Analyse de sensibilité

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

L'analyse de sensibilité des charges de retraite et des frais financiers nets relatifs au passif au titre des prestations de retraite pour 2016, qui repose sur différentes hypothèses actuarielles en ce qui a trait au taux d'actualisation des régimes, est présentée ci-après. L'incidence de la modification d'une hypothèse sur chaque régime de retraite est pondérée proportionnellement à l'obligation totale au titre des régimes afin de déterminer l'incidence totale pour chaque hypothèse présentée.

	0,25 point de pourcentage	
	Diminution	Augmentation
<b>Taux hypothétique d'actualisation pour l'obligation</b>		
Charge de retraite	19 \$	(18) \$
Coût financier net du passif au titre des prestations de retraite	22	(18)
	<b>41 \$</b>	<b>(36) \$</b>
<b>Augmentation (diminution) de l'obligation au titre des prestations constituées</b>	<b>678 \$</b>	<b>(655) \$</b>





L'augmentation (la diminution) de l'obligation au titre des prestations de retraite résultant d'une variation de 0,25 point de pourcentage du taux d'actualisation porte sur le montant brut du passif au titre des prestations de retraite et est présentée avant incidence des variations des actifs des régimes. Au 31 décembre 2016, environ 75 % des passifs au titre des prestations de retraite étaient jumelés à des instruments à revenu fixe afin de réduire une part importante du risque de taux d'intérêt (taux d'actualisation).

Une augmentation de un an de l'espérance de vie ferait monter l'obligation au titre des prestations de retraite de 465 \$.

Les taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé ont une incidence importante sur les sommes déclarées relativement aux régimes d'assurance-maladie complémentaire. Pour 2016, un taux d'augmentation annuel de 5,8 % du coût par personne des prestations de santé couvertes a été retenu comme hypothèse (taux de 5,5 % retenu comme hypothèse en 2015). On prévoit que le taux devrait diminuer progressivement pour s'établir à 5 % d'ici 2020 (l'hypothèse retenue en 2015 prévoyait une diminution progressive du taux pour s'établir à 5 % d'ici 2019). Une augmentation de un point de pourcentage des taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé aurait fait monter de 4 \$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers et de 62 \$ l'obligation correspondante. Une diminution de un point de pourcentage des taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé aurait fait baisser de 4 \$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers et de 62 \$ l'obligation correspondante.

Une diminution de 0,25 point de pourcentage du taux d'actualisation aurait fait monter de moins de 1 \$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers et de 55 \$ l'obligation correspondante. Une augmentation de 0,25 point de pourcentage du taux d'actualisation aurait fait baisser de moins de 1 \$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers et de 43 \$ l'obligation correspondante.

### **Régimes de retraite à cotisations définies**

Certains membres de la direction, du personnel administratif et du personnel syndiqué de la Société participent à un régime de retraite à cotisations définies, à un volet cotisations définies d'un régime qui comprend également un volet prestations définies ou à un régime interentreprises qui sont comptabilisés à titre de régimes à cotisations définies. La Société verse une cotisation dont le montant est exprimé en pourcentage des cotisations salariales, pourcentage qui varie selon le groupe d'employés et, pour certains groupes, en fonction du nombre d'années de service. Comme le permettent les lois en vigueur et les règles applicables des régimes, l'excédent du volet prestations définies d'un régime peut servir à financer les cotisations de l'employeur au volet cotisations définies de ce régime. Un montant de 4 \$ de l'excédent des volets prestations définies des régimes de retraite agréés pour le Canada a servi à financer les cotisations de l'employeur aux volets cotisations définies en 2016.

La charge au titre de ces régimes de retraite de la Société s'élève à 15 \$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2016 (10 \$ en 2015). Compte tenu de l'excédent disponible du volet prestations définies des régimes pertinents pouvant éventuellement être utilisé, les cotisations de l'employeur prévues devraient totaliser 8 \$ pour 2017.



## 9 Provisions pour autres passifs

Le tableau qui suit présente un historique de toutes les provisions comptabilisées. Voir la note 16 pour d'autres informations sur les provisions liées à des litiges. Les provisions courantes sont comptabilisées dans les Dettes fournisseurs et charges à payer.

	Maintenance <sup>a)</sup>	Mise hors service d'immobili- sations <sup>b)</sup>	Litiges	Total des provisions
<b>Au 31 décembre 2015</b>				
Provision courante	- \$	- \$	19 \$	19 \$
Provision non courante	892 \$	21 \$	- \$	913 \$
	<b>892 \$</b>	<b>21 \$</b>	<b>19 \$</b>	<b>932 \$</b>
Provisions constituées au cours de l'exercice	143 \$	- \$	- \$	143 \$
Décassements	(8)	-	-	(8)
Changements des coûts estimatifs	(1)	4	(1)	2
Charge de désactualisation	14	-	-	14
Perte de change	(25)	-	-	(25)
<b>Au 31 décembre 2016</b>	<b>1 015 \$</b>	<b>25 \$</b>	<b>18 \$</b>	<b>1 058 \$</b>
Provision courante	93 \$	- \$	18 \$	111 \$
Provision non courante	922	25	-	947
	1 015 \$	25 \$	18 \$	1 058 \$

a) Les provisions liées à la maintenance sont constituées pour les coûts associés aux modalités contractuelles de restitution des appareils loués aux termes de contrats de location simple. La provision porte sur les contrats de location dont les baux viennent à échéance entre 2017 et 2028 et dont la durée à courir jusqu'à l'échéance est de trois ans en moyenne. Les provisions liées à la maintenance prennent en compte les coûts actuels des activités de maintenance, les estimations d'inflation de ces coûts ainsi que les hypothèses relatives à l'utilisation du matériel volant connexe. Selon l'hypothèse où le coût global des modalités de restitution augmente de 5 %, tous les autres facteurs demeurant constants, un ajustement cumulé à l'état de la situation financière entraînerait une augmentation de la provision de 51 \$ au 31 décembre 2016 et une hausse des frais de maintenance de 7 \$ environ en 2017. Si les taux d'actualisation devaient augmenter de 1 %, tous les autres facteurs demeurant constants, un ajustement cumulé à l'état de la situation financière entraînerait une diminution de la provision de 17 \$ au 31 décembre 2016. En raison des faibles taux d'intérêt du marché, une baisse de 1 % des taux d'actualisation n'a pas été retenue comme une hypothèse raisonnable.

b) Aux termes de certains baux fonciers (terrains et bâtiments), la Société a l'obligation, à l'échéance du bail, de remettre les biens loués à l'état de terrain vacant et de réparer tous les dommages causés à l'environnement dont elle est responsable. Les échéances des baux correspondants s'échelonnent de 2017 à 2072. Ces provisions sont fondées sur diverses hypothèses, y compris le coût global de désaffectation et de restauration et la sélection de différentes approches relatives à la désaffectation et à la restauration. La provision non courante est comptabilisée dans les autres passifs non courants.

# 10 Impôts sur le résultat

## Charge d'impôts sur le résultat

	2016	2015
Impôts sur le résultat exigibles	1 \$	- \$
Impôts sur le résultat différés	-	-
<b>Impôts sur le résultat</b>	<b>1 \$</b>	<b>- \$</b>

La charge d'impôts sur le résultat diffère du montant qui aurait résulté de l'application des taux d'imposition prescrits par les lois au résultat avant charge d'impôts selon la ventilation suivante :

	2016	2015
Bénéfice avant impôts sur le résultat	877 \$	308 \$
Taux d'imposition prescrit par la loi établi selon les taux fédéral et provinciaux	27,03 %	26,87 %
<b>Charge d'impôts calculée aux taux d'imposition prescrits par la loi</b>	<b>237</b>	<b>83</b>
Effets des éléments suivants :		
Part non déductible des (profits) pertes en capital	(17)	97
Charges non déductibles	15	10
Bénéfice non assujetti à l'impôt	(3)	(17)
Modifications des taux d'imposition sur les impôts sur le résultat différés	(3)	(9)
Comptabilisation d'actifs d'impôts sur le résultat différés non comptabilisés antérieurement	(228)	(155)
Ajustement au titre des impôts sur le résultat différés d'exercices antérieurs	-	(8)
Autres	-	(1)
<b>Charge d'impôts sur le résultat</b>	<b>1 \$</b>	<b>- \$</b>

Le taux d'imposition applicable prescrit par la loi s'établit à 27,03 % (26,87 % en 2015). Le taux d'imposition applicable de la Société correspond aux taux canadiens combinés applicables dans les territoires où la Société exerce des activités. L'augmentation est principalement attribuable à l'évolution du niveau d'activité par province.

En 2016, aucune charge d'impôts sur le résultat n'a été comptabilisée dans les autres éléments du résultat global.

## Impôts sur le résultat différés

Certaines immobilisations incorporelles, dont le coût fiscal est non significatif et la valeur comptable s'établit à 185 \$, ont des durées d'utilité indéfinies et, de ce fait, le passif d'impôts sur le résultat différés connexes de 49 \$ (49 \$ en 2015) ne devrait pas être repris tant que les actifs n'auront pas été cédés, qu'ils n'auront pas perdu de leur valeur ou qu'ils ne seront pas amortissables. En outre, la Société a d'autres passifs d'impôts différés de 539 \$ (42 \$ en 2015) à l'égard desquels un actif d'impôts différés du même montant a été comptabilisé. Les passifs d'impôts différés nets comptabilisés de 49 \$ sont inclus dans les autres passifs non courants.

Les actifs d'impôts sur le résultat différés sont comptabilisés dans la mesure où la réalisation de l'avantage fiscal qu'ils représentent est probable. La Société dispose de différences temporaires et de reports en avant de pertes pour lesquels aucun actif d'impôts sur le résultat différés n'a pu être comptabilisé. Toutefois, les déductions fiscales futures à l'origine de ces actifs d'impôts sur le résultat différés demeurent disponibles pour utilisation ultérieure en réduction du résultat imposable. Le tableau



qui suit illustre les différences temporaires et les reports en avant de pertes fiscales pour lesquelles des actifs d'impôts différés n'ont pu être comptabilisés :

	2016	2015
Total des reports en avant de pertes autres que des pertes en capital	3 061 \$	316 \$
Moins : Excédent de la valeur comptable des immobilisations corporelles sur leur valeur fiscale comptabilisé	(1 853)	-
Moins : Autres différences temporaires imposables comptabilisées	(148)	(160)
Plus : Excédent de la valeur fiscale des immobilisations corporelles sur leur valeur comptable comptabilisé	-	160
Reports en avant de pertes autres que des pertes en capital non comptabilisés	1 060	316
Excédent de la valeur fiscale des immobilisations corporelles sur leur valeur comptable non comptabilisé	-	1 866
Obligation au titre des avantages postérieurs à l'emploi	1 334	1 447
Provisions comptables encore non déductibles aux fins d'impôt	271	170
Pertes de change latentes	266	493
Reports en avant de pertes en capital non comptabilisés, solde net	171	24
Autres	304	373
<b>Total des différences temporaires non comptabilisées</b>	<b>3 406 \$</b>	<b>4 689 \$</b>

Les échéances des pertes fiscales autres que des pertes en capital selon le régime fédéral pour lesquelles des actifs d'impôts différés n'ont pu être comptabilisés sont les suivantes :

	Pertes fiscales
2032	484 \$
2033	328
2034	3
2035	245
<b>Reports en avant de pertes autres que des pertes en capital</b>	<b>1 060 \$</b>

Les paiements d'impôts sur le résultat réalisés par la Société en 2016 étaient de néant (néant en 2015).

## 11 Capital social

	Nombre d'actions	Valeur
<b>Au 1<sup>er</sup> janvier 2015</b>	<b>286 489 294</b>	<b>835 \$</b>
Actions émises à l'exercice d'options sur actions	1 876 819	6
Actions rachetées et annulées dans le cadre de l'offre de rachat	(5 583 935)	(16)
<b>Au 31 décembre 2015</b>	<b>282 782 178</b>	<b>825 \$</b>
Actions émises à l'exercice d'options sur actions	1 199 089	3
Actions rachetées et annulées dans le cadre de l'offre de rachat	(10 768 465)	(31)
<b>Au 31 décembre 2016</b>	<b>273 212 802</b>	<b>797 \$</b>

Le tableau ci-dessous présente les actions émises et en circulation d'Air Canada, ainsi que les actions pouvant être émises :

	2016	2015
<b>Actions émises et en circulation</b>		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	86 657 994	98 059 765
Actions à droit de vote de catégorie B	186 554 808	184 722 413
Nombre total d'actions émises et en circulation	273 212 802	282 782 178
<b>Actions pouvant être émises</b>		
Options sur actions	note 12 8 985 958	8 735 634
<b>Nombre total d'actions en circulation et d'actions pouvant être émises</b>	<b>282 198 760</b>	<b>291 517 812</b>



## Actions

Au 31 décembre 2016, les actions pouvant être émises par Air Canada se composent d'un nombre illimité d'actions à droit de vote variable de catégorie A (les « actions à droit de vote variable ») et d'un nombre illimité d'actions à droit de vote de catégorie B (les « actions à droit de vote » et, collectivement avec les actions à droit de vote variable, les « actions »). Les porteurs des actions des deux catégories ont des droits équivalents, sauf pour le droit de vote. Les porteurs d'actions à droit de vote variable ont droit à une voix par action, sauf si i) le nombre de voix rattachées aux actions à droit de vote variable en circulation, exprimé en pourcentage du total des voix rattachées aux actions d'Air Canada en circulation, est supérieur à 25 % ou si ii) le total des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote variable ou en leur nom lors d'une assemblée est supérieur à 25 % du nombre total de voix pouvant être exprimées à cette assemblée. Si l'un des seuils ci-dessus devait être dépassé, le droit de vote rattaché à chaque action à droit de vote variable diminuerait proportionnellement de façon que :

- le pourcentage des voix rattachées à la catégorie des actions à droit de vote variable ne dépasse pas 25 % du total des voix rattachées à toutes les actions à droit de vote d'Air Canada émises et en circulation et ii) le nombre total de voix exprimées par les détenteurs d'actions à droit de vote variable ou en leur nom ne dépasse pas 25 % des voix pouvant être exprimées en assemblée.

Seuls les non-Canadiens (au sens de la *Loi sur les transports au Canada*) peuvent être détenteurs, véritables propriétaires ou avoir le contrôle, directement ou indirectement, des actions à droit de vote variable. Chaque action à droit de vote variable émise et en circulation est convertie en une action à droit de vote, automatiquement et sans autre intervention de la part d'Air Canada ou du porteur, si l'action à droit de vote variable est détenue, appartient en propriété véritable ou est contrôlée, directement ou indirectement, autrement qu'à titre de garantie seulement, par un Canadien au sens de la *Loi sur les transports au Canada*.

Seuls des Canadiens peuvent être détenteurs, véritables propriétaires ou avoir le contrôle, directement ou indirectement, des actions à droit de vote. Une action à droit de vote émise et en circulation est convertie en une action à droit de vote variable, automatiquement et sans autre intervention de la part d'Air Canada ou du porteur, si cette action à droit de vote est détenue, appartient en propriété véritable ou est contrôlée, directement ou indirectement, autrement qu'à titre de garantie seulement, par une personne qui n'est pas un Canadien.

## Régime de droits des actionnaires

Conformément aux conditions de l'entente portant sur le régime de droits des actionnaires (le « régime de droits »), en vigueur jusqu'au jour qui suit l'assemblée annuelle des actionnaires d'Air Canada en 2017, un droit (un « droit ») a été émis à l'égard de chaque action d'Air Canada émise et en circulation à la fermeture des bureaux le 30 mars 2011 ou émise par la suite. Ces droits pourront être exercés uniquement lorsqu'une personne, de concert avec toute partie qui lui est liée, acquiert ou annonce son intention d'acquiescer 20 % ou plus des actions en circulation d'Air Canada, prises ensemble, autrement qu'au moyen d'une « offre permise » aux termes du régime de droits ou, dans certains cas, sans l'autorisation du conseil. Avant cela, les droits ne peuvent être séparés des actions, ils ne peuvent être exercés et aucun certificat de droits distincts n'est délivré. Pour être une « offre permise » aux termes du régime de droits, l'offre doit notamment : i) être présentée à l'ensemble des porteurs d'actions, ii) demeurer en vigueur pendant au moins 60 jours, iii) prévoir que les actions ne peuvent faire l'objet d'une prise de livraison, sauf si plus de 50 % des actions alors en circulation, prises ensemble à l'exclusion de celles détenues par l'acquéreur (et par les personnes qui lui sont liées), ont été déposées sans que le dépôt ait été révoqué et iv) prévoir la prolongation de l'offre pendant au moins 10 jours ouvrables si la condition relative au seuil de 50 % est remplie, afin de permettre aux autres actionnaires de déposer leurs actions.

Par suite d'un événement qui déclenche l'exercice des droits et sous réserve des conditions du régime de droits, chaque droit permettra à son porteur, autre que l'acquéreur et les personnes qui lui sont liées, d'exercer son droit et de souscrire des actions d'Air Canada d'une valeur de deux cents dollars en échange de cent dollars (c'est-à-dire à 50 % du cours alors en vigueur). Lorsqu'ils exercent leurs droits, les Canadiens admissibles propriétaires effectifs des droits reçoivent des actions à droit de vote de catégorie B et les porteurs de droits qui ne sont pas des Canadiens admissibles propriétaires effectifs reçoivent des actions à droit de vote variable de catégorie A.

## Offre publique de rachat

Après en avoir reçu l'autorisation de la Bourse de Toronto (« TSX ») en mai 2015, la Société a lancé une offre publique de rachat dans le cours normal des activités en vue de racheter, aux fins d'annulation, au plus 10 millions d'actions de la Société (les « actions ») avant l'expiration de cette offre, le 28 mai 2016. En mars 2016, la Société a ajouté 5 millions d'actions à l'offre publique de rachat dans le cours normal des activités.

À l'expiration de cette offre publique de rachat, en mai 2016, la Société a reçu l'autorisation de la TSX de lancer une nouvelle offre publique de rachat dans le cours normal des activités, autorisant ainsi le rachat, entre le 30 mai 2016 et le 29 mai 2017, d'au plus 22 785 511 actions, soit 10 % du flottant au 16 mai 2016.

En 2016, en vertu de ces offres publiques de rachat dans le cours normal des activités, la Société a acheté, en vue de les annuler, 10 768 465 actions au coût moyen de 8,77 \$ l'action pour une contrepartie totale de 94 \$. L'excédent du coût sur la valeur comptable moyenne de 63 \$ a été imputé au déficit. Au 31 décembre 2016, 18 333 111 actions pouvaient encore être rachetées dans le cadre de l'offre de rachat dans le cours normal des activités.



# 12 Rémunération fondée sur des actions

## Régime d'intéressement à long terme d'Air Canada

Certains des employés de la Société participent au régime d'intéressement à long terme d'Air Canada (le « régime d'intéressement à long terme »). Ce régime prévoit l'attribution d'options, d'unités d'actions liées au rendement et d'unités d'actions de négociation restreinte à tous les dirigeants et membres de la haute direction d'Air Canada. Aux termes du régime d'intéressement à long terme, 20 011 623 actions peuvent être émises, dont 11 025 665 demeurent disponibles aux fins d'émission future après prise en compte des options sur actions émises et en circulation. Les unités d'actions liées au rendement et les unités d'actions de négociation restreinte en circulation ne donneront pas lieu à l'émission de nouvelles actions puisqu'elles seront échangées contre des actions achetées sur le marché secondaire (et non émises à titre de nouvelles unités d'actions) ou contre des équivalents de trésorerie, au choix de la Société.

## Options sur actions

Les options sur actions en vertu du régime d'intéressement à long terme ont une durée d'au plus sept ans et sont assorties d'un prix d'exercice fondé sur la juste valeur de marché des actions au moment de l'attribution des options. La moitié des options attribuées sont assorties de conditions temporelles et sont acquises sur quatre ans. L'acquisition des options restantes est tributaire de critères de rendement, qui sont fondés sur les objectifs de marge d'exploitation (résultat d'exploitation divisé par les produits des activités ordinaires) établis par le conseil d'Air Canada pour la même période. Chaque option confère au salarié le droit d'acheter une action au prix d'exercice fixé. Les conditions du régime d'intéressement à long terme précisent que, au départ à la retraite d'un salarié, celui-ci peut exercer les options attribuées, les droits d'exercice demeurant en vigueur pendant les trois années qui suivent la date du départ à la retraite.

Le nombre d'options sur actions d'Air Canada attribuées à des employés, la charge de rémunération qui y est liée et les hypothèses ayant servi à établir la charge de rémunération à base d'actions selon le modèle Black-Scholes d'évaluation des options se présentent comme suit :

	2016	2015
Charge de rémunération (en millions de dollars)	5 \$	4 \$
Nombre d'options sur actions attribuées à des salariés d'Air Canada	1 570 720	984 878
Moyenne pondérée de la juste valeur par option attribuée (en dollars)	3,71 \$	5,65 \$
Juste valeur globale des options sur actions attribuées (en millions de dollars)	6 \$	6 \$
Hypothèses relatives à la moyenne pondérée :		
Cours de l'action	9,12 \$	12,48 \$
Taux d'intérêt sans risque	0,42 %-0,98 %	0,57 %-1,10 %
Volatilité attendue	50,0 %-52,0 %	52,0 %-58,5 %
Rendement des actions	0 %	0 %
Durée prévue des options (en années)	5,25	5,25

La volatilité attendue a été déterminée au moment de l'attribution au moyen du cours de l'action sur une base historique. Elle repose sur l'hypothèse que la volatilité historique est un indicateur des tendances futures, qui ne correspondent pas forcément aux données réelles.

Le tableau suivant résume les opérations concernant les options d'achat d'actions du régime d'intéressement à long terme :

	2016		2015	
	Options	Prix d'exercice moyen pondéré par action	Options	Prix d'exercice moyen pondéré par action
Au début de l'exercice	8 735 634	3,69 \$	10 002 975	2,54 \$
Options attribuées	1 570 720	9,27	984 878	12,57
Options exercées	(1 169 436)	1,84	(1 906 472)	2,13
Options échues	(65 441)	1,35	(5 500)	8,51
Options éteintes	(85 519)	4,25	(340 247)	4,30
<b>Options en cours à la clôture de l'exercice</b>	<b>8 985 958</b>	<b>4,92 \$</b>	<b>8 735 634</b>	<b>3,69 \$</b>
<b>Options pouvant être exercées à la clôture de l'exercice</b>	<b>3 737 782</b>	<b>2,42</b>	<b>2 854 413</b>	<b>2,30</b>

Pour les options exercées en 2016, le prix moyen pondéré des actions à la date d'exercice s'établit à 12,04 \$ (11,80 \$ en 2015).



Fourchette des prix d'exercice	Date d'échéance	Options en cours – 2016			Options pouvant être exercées – 2016	
		Nombre d'options en cours	Durée résiduelle moyenne pondérée (en années)	Prix d'exercice moyen pondéré par action	Nombre d'options pouvant être exercées	Prix d'exercice moyen pondéré par action
1,78 \$ – 1,91 \$	2017	-	1	- \$	-	- \$
2,34 \$	2018	1 046 799	2	2,34	1 046 799	2,34
0,96 \$	2019	1 371 845	3	0,96	1 371 845	0,96
2,49 \$ – 5,69 \$	2020	3 120 172	4	2,92	1 005 890	2,91
5,35 \$ – 8,27 \$	2021	955 885	5	5,42	221 155	5,42
12,27 \$ – 12,64 \$	2022	924 037	6	12,57	92 093	12,64
9,23 \$ – 9,61 \$	2023	1 567 220	7	9,27	-	-
		<b>8 985 958</b>		<b>4,92 \$</b>	<b>3 737 782</b>	<b>2,42 \$</b>

Fourchette des prix d'exercice	Date d'échéance	Options en cours – 2015			Options pouvant être exercées – 2015	
		Nombre d'options en cours	Durée résiduelle moyenne pondérée (en années)	Prix d'exercice moyen pondéré par action	Nombre d'options pouvant être exercées	Prix d'exercice moyen pondéré par action
1,59 \$	2016	18 750	1	1,59 \$	18 750	1,59 \$
1,78 \$ – 1,91 \$	2017	-	2	-	-	-
2,34 \$	2018	1 222 059	3	2,34	1 222 059	2,34
0,96 \$ – 1,28 \$	2019	2 154 196	4	0,96	705 515	0,97
2,49 \$ – 5,69 \$	2020	3 386 598	5	2,94	784 898	2,96
5,35 \$ – 8,27 \$	2021	1 013 522	6	5,42	123 191	5,42
12,27 \$ – 12,64 \$	2022	940 509	7	12,57	-	-
		<b>8 735 634</b>		<b>3,69 \$</b>	<b>2 854 413</b>	<b>2,30 \$</b>

### Unités d'actions liées au rendement et unités d'actions de négociation restreinte

Le régime d'intéressement à long terme prévoit aussi l'attribution d'unités d'actions liées au rendement (les « UAR ») et d'unités d'actions de négociation restreinte (les « UANR »), qui sont comptabilisées comme instruments réglés en trésorerie. Les modalités d'acquisition des UAR reposent sur l'atteinte, par la Société, de sa cible relative au cumul des bénéfices annuels sur une période de trois ans. Quant aux UANR, elles sont acquises à la clôture des trois années qui suivent leur date d'attribution. Les conditions du régime prévoient qu'au moment où l'employé prend sa retraite, le nombre d'unités qui seront acquises est établi au prorata du nombre total de mois complets de service actif de l'employé au cours de la période d'acquisition. Les UAR et les UANR attribuées ne peuvent être échangées que contre des actions d'Air Canada achetées sur le marché secondaire ou contre l'équivalent en espèces au gré du conseil d'administration.

La charge de rémunération ayant trait aux UAR et aux UANR a été de 9 \$ en 2016 (9 \$ en 2015).

Le tableau suivant résume les opérations concernant les unités d'actions du régime d'intéressement à long terme :

	2016	2015
À l'ouverture de l'exercice	3 930 051	7 553 010
Unités d'actions attribuées	1 198 745	778 154
Unités d'actions réglées	(2 021 095)	(4 114 133)
Unités d'actions éteintes	(55 673)	(286 980)
<b>Unités d'actions en circulation à la clôture de l'exercice</b>	<b>3 052 028</b>	<b>3 930 051</b>

Se reporter à la note 15 pour une description des instruments dérivés utilisés par la Société pour réduire les risques liés aux flux de trésorerie découlant des UAR et des UANR attribués.



## Régime d'actionnariat des employés

Les employés admissibles peuvent adhérer à un régime d'actionnariat. Ils peuvent y investir de 2 % à 10 % de leur salaire de base pour l'achat d'actions sur le marché secondaire. Pour les cotisations de 2016, Air Canada versera une cotisation équivalant à 33,3 % des cotisations effectuées par les employés pendant la première année de participation au programme, puis à 50 % pour ce qui est des cotisations de 2016 effectuées après 12 mois de participation continue au programme. En 2016, la Société a comptabilisé une charge de rémunération de 10 \$ (7 \$ en 2015) relativement au régime d'actionnariat des employés.

# 13 Résultat par action

Le tableau qui suit présente le calcul du résultat par action de base et dilué :

(en millions, sauf les montants par action)	2016	2015
<b>Numérateur :</b>		
<b>Numérateur servant au calcul du résultat de base et dilué par action :</b>		
Bénéfice net attribuable aux actionnaires d'Air Canada	876 \$	303 \$
<b>Dénominateur :</b>		
<b>Nombre moyen pondéré d'actions</b>	<b>277</b>	<b>285</b>
Effet des titres potentiellement dilutifs :		
Options sur actions	5	7
Total des titres potentiellement dilutifs	5	7
<b>Dénominateur ajusté servant au calcul du résultat dilué par action</b>	<b>282</b>	<b>292</b>
<b>Résultat par action de base</b>	<b>3,16 \$</b>	<b>1,06 \$</b>
<b>Résultat par action après dilution</b>	<b>3,10 \$</b>	<b>1,03 \$</b>

Le calcul du résultat par action est effectué à partir de dollars complets et non de millions arrondis. Il n'est donc pas possible de se servir des montants ci-dessus pour recalculer les valeurs par action.

N'entrent pas dans le calcul du résultat dilué par action pour 2016 les 1 352 000 options en cours (1 512 000 options en cours en 2015) pour lesquelles les prix d'exercice étaient supérieurs au cours moyen des actions pour l'exercice.





# 14 Engagements

## Engagements d'immobilisations et engagements au titre de contrats de location simple

Les engagements d'immobilisations comprennent les livraisons futures d'appareils faisant l'objet de commandes fermes et les engagements relatifs à l'acquisition d'autres immobilisations corporelles. Le coût total estimatif des appareils repose sur leurs prix définitifs de livraison qui comprennent les augmentations estimatives et, s'il y a lieu, les intérêts reportés sur le paiement à la livraison calculés selon le TIOL à 90 jours aux États-Unis au 31 décembre 2016. La Société a conclu plusieurs contrats de location simple visant des appareils volants, du matériel et d'autres biens. Les montants en dollars américains ont été convertis au cours de clôture du change le 31 décembre 2016, soit 1,3427 \$ CA. Les engagements minimaux futurs en vertu de ces contrats sont présentés ci-dessous.

	2017	2018	2019	2020	2021	Par la suite	Total
Engagements d'immobilisations	2 142 \$	1 785 \$	1 408 \$	1 438 \$	1 057 \$	603 \$	8 433 \$
Contrats de location simple							
Appareils	482	434	362	255	166	308	2 007
Autres immobilisations	90	73	58	50	40	200	511
<b>Total</b>	<b>2 714 \$</b>	<b>2 292 \$</b>	<b>1 828 \$</b>	<b>1 743 \$</b>	<b>1 263 \$</b>	<b>1 111 \$</b>	<b>10 951 \$</b>

### Contrats imputés à l'exercice

À des fins comptables, la Société agit comme mandataire et sous-loue certains appareils à Jazz selon la méthode de l'imputation à l'exercice. Les revenus tirés de ces contrats de sous-location sont présentés en montant net au compte consolidé de résultat. Ces contrats de sous-location portent sur cinq Q400, 13 CRJ-200 et 15 CRJ-705 de Bombardier et ont une échéance finale s'échelonnant entre 2017 et 2024. Les revenus tirés des contrats de sous-location et les charges liées aux contrats de location relativement à ces appareils s'élevaient à 81 \$ en 2016 (95 \$ en 2015). Les engagements au titre des contrats de location simple pour ces appareils, qui ont été répercutés sur Jazz, ne sont pas pris en compte dans les tableaux des engagements au titre des contrats de location simple de matériel volant présentés ci-dessus, mais ils sont ventilés comme suit, les montants en dollars américains ayant été convertis au taux de 1,3427 \$ CA à la clôture le 31 décembre 2016 :

	2017	2018	2019	2020	2021	Par la suite	Total
Contrats de sous-location à Jazz imputés à l'exercice	84 \$	80 \$	80 \$	80 \$	71 \$	120 \$	515 \$

Les contrats de sous-location conclus avec Jazz ont les mêmes conditions et la même durée que les engagements de location correspondants pris par la Société auprès des bailleurs.

La Société loue et sous-loue certains appareils à Sky Regional et Air Georgian, et les loyers sont refacturés à Air Canada par l'entremise des CAC conclus avec Sky Regional et Air Georgian. Ces montants nets sont présentés dans le compte consolidé de résultat. Les contrats de location et de sous-location portent sur cinq appareils Q400 de Bombardier, 12 appareils CRJ-200 de Bombardier et 20 appareils 175 d'Embraer. Les revenus de location et de sous-location et les charges relatives à chacun de ces appareils se chiffrent à 77 \$ pour 2016 (48 \$ pour 2015).

### Autres obligations contractuelles

Selon le CPSC conclu entre la Société et Aéroplan, la Société est tenue d'acheter un nombre minimal de milles Aéroplan<sup>MD</sup> à Aéroplan. Pour 2017, ce nombre minimal de milles est estimé à 210 \$. L'engagement annuel correspond à 85 % du nombre total moyen de milles Aéroplan<sup>MD</sup> émis à l'égard des vols d'Air Canada ou des produits et services des transporteurs affiliés à Air Canada au cours des trois années civiles antérieures. En 2016, les achats, par la Société, de milles Aéroplan<sup>MD</sup> à Aéroplan se sont chiffrés à 247 \$.

L'obligation de paiement minimum future non résiliable pour les 12 prochains mois en ce qui a trait au CAC de Jazz est d'environ 1 180 \$ et de 196 \$ en ce qui a trait aux contrats d'achat de capacité conclus avec d'autres transporteurs régionaux.



# 15 Instruments financiers et gestion du risque

## Récapitulatif des instruments financiers

	Valeurs comptables				31 décembre 2015
	31 décembre 2016				
	Classement des instruments financiers				
	Juste valeur par le biais du résultat net	Actifs évalués au coût amorti	Passifs évalués au coût amorti	Total	
<b>Actifs financiers</b>					
Trésorerie et équivalents de trésorerie	787 \$	- \$	- \$	787 \$	572 \$
Placements à court terme	2 192	-	-	2 192	2 100
Liquidités soumises à restrictions	126	-	-	126	91
Créances clients	-	707	-	707	654
Billets à recevoir	-	-	-	-	143
Dépôts et autres actifs					
Liquidités soumises à restrictions	188	-	-	188	209
Dépôts liés à des appareils et autres dépôts	-	145	-	145	138
Option de paiement anticipé sur des obligations garanties prioritaires	-	-	-	-	5
Instruments dérivés					
Dérivés liés au carburant	14	-	-	14	10
Contrats à terme sur actions	40	-	-	40	41
Dérivés de change	26	-	-	26	94
Swaps de taux d'intérêt	-	-	-	-	4
	<b>3 373 \$</b>	<b>852 \$</b>	<b>- \$</b>	<b>4 225 \$</b>	<b>4 061 \$</b>
<b>Passifs financiers</b>					
Dettes fournisseurs	- \$	- \$	1 545 \$	1 545 \$	1 399 \$
Dérivés de change	21	-	-	21	5
Partie courante de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement	-	-	707	707	524
Dette à long terme et contrats de location-financement	-	-	5 911	5 911	5 870
	<b>21 \$</b>	<b>- \$</b>	<b>8 163 \$</b>	<b>8 184 \$</b>	<b>7 798 \$</b>

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

	2016	2015
Dérivés liés au carburant	- \$	(11) \$
Contrats à terme sur actions	9	(9)
Option de paiement anticipé sur des obligations garanties prioritaires	(5)	1
Swaps de taux d'intérêt	-	2
<b>Instruments financiers comptabilisés à la juste valeur</b>	<b>4 \$</b>	<b>(17) \$</b>



## Gestion du risque

Dans le cadre de sa politique de gestion du risque, la Société a pour ligne de conduite de gérer le risque de marché en recourant à divers instruments dérivés financiers. La Société ne recourt à ces instruments qu'aux fins de la gestion des risques et non à des fins spéculatives. Aucune variation des flux de trésorerie liée à des instruments dérivés ne vise par conséquent à être compensée par des variations des flux de trésorerie liés au risque faisant l'objet de la couverture.

Comme il est indiqué ci-dessous, la Société recourt à la couverture économique par des instruments dérivés pour atténuer différents risques. La juste valeur de ces instruments correspond au montant de la contrepartie dont conviendraient des parties compétentes agissant en toute liberté dans des conditions de pleine concurrence. La juste valeur de ces dérivés est déterminée à partir des prix observés sur un marché actif, s'il en est. En l'absence d'un tel marché, la Société établit la juste valeur par application d'une technique d'évaluation comme l'analyse des flux de trésorerie actualisés. Dans la mesure du possible, la technique d'évaluation intègre tous les facteurs que les intervenants prendraient en considération pour fixer un prix, y compris le risque de crédit de la Société et le risque de crédit de la contrepartie.

### Risques de marché

Le risque de marché correspond au risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des prix du marché. Le risque de marché englobe les catégories de risque suivantes pour la Société : le risque lié au prix du carburant, le risque de change, le risque de taux d'intérêt et le risque lié à la rémunération fondée sur des actions.

### 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 carburéacteur. Afin d'atténuer sa vulnérabilité aux prix du carburéacteur et d'aider à réduire la volatilité des flux de trésorerie liés à l'exploitation, la Société conclut des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers. La Société peut utiliser les contrats dérivés pour le carburéacteur et d'autres marchandises à base de pétrole brut, et pour le mazout et le pétrole brut. La politique de la Société permet de couvrir jusqu'à 75 % des achats de carburéacteur projetés des 12 prochains mois, 50 % des achats de carburéacteur projetés des 13 à 24 mois suivants et 25 % des achats de carburéacteur projetés des 25 à 36 mois suivants. Ces limites sont des maximums, mais elles ne sont pas impératives. Il n'y a aucune limite de couverture minimum mensuelle. La stratégie est passée régulièrement en revue et adaptée, au besoin, aux conditions du marché.

#### En 2016 :

- En 2016, des profits de couverture associés au règlement de dérivés liés au carburant de 23 \$ et les coûts des primes connexes, soit 46 \$, pour un montant net de 23 \$ au titre de la perte de couverture, ont été reclassés des autres éléments du résultat global à la charge de carburant avions (une perte nette de couverture de 10 \$ a été reclassée des autres éléments du résultat global à la charge de carburant avions en 2015). Aucune inefficacité de couverture n'a été constatée. En ce qui a trait aux dérivés non désignés en application de la comptabilité de couverture, une perte de 11 \$ a été comptabilisée au poste Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur en 2015.
- La Société a acheté des contrats d'options d'achat de pétrole brut couvrant une partie du risque lié au carburant pour 2016 et 2017. La prime rattachée à ces contrats s'élève à 34 \$ (39 \$ en 2015 pour le risque lié au carburant pour 2015 et 2016).
- Des contrats dérivés liés au carburant ont été dénoués par règlement en espèces, ce qui a donné lieu à une juste valeur de 23 \$, avec position favorable à la Société (1 \$ avec position favorable à la Société en 2015).

Un résumé des montants relatifs aux dérivés liés au carburant désignés comme instruments de couverture au 31 décembre 2016 est présenté ci-après.

Au 31 décembre 2016, environ 9 % des achats prévus de carburéacteur de la Société pour 2017 sont couverts à un prix plafond moyen équivalent du West Texas Intermediate (« WTI ») de 52 \$ US le baril pour les prix du WTI se chiffrant au plus à 57 \$ US le baril et à un prix plafond moyen équivalent de 57 \$ US le baril pour les prix du WTI supérieurs à 63 \$ US le baril. Les contrats de la Société destinés à couvrir les achats prévus de carburéacteur pour le reste de l'exercice 2017 comprennent des options d'achat assorties de volumes notionnels de 2 973 000 barils. La juste valeur du portefeuille de dérivés liés au carburant au 31 décembre 2016 s'établissait à 14 \$, avec position favorable à Air Canada (10 \$, avec position favorable à Air Canada en 2015) et elle est comptabilisée dans les charges payées d'avance et autres actifs courants.

### Risque de change

Les résultats financiers de la Société sont présentés en dollars canadiens, tandis qu'une partie importante de ses charges, de ses obligations au titre du remboursement de la dette et de ses engagements de capitaux est en monnaie étrangère, principalement en dollars américains. Le risque de change correspond au risque que les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie futurs fluctuent en raison des variations des cours des monnaies étrangères. La stratégie de gestion du risque adoptée par la Société vise à réduire le risque de flux de trésorerie auquel elle est exposée du fait de ses flux de trésorerie libellés en monnaies étrangères.

Certaines ventes d'Air Canada sont libellées en dollars américains et dans d'autres monnaies qui sont ensuite converties en dollars américains dans le cadre du programme de gestion des risques de la Société. En 2016, ces entrées de trésorerie nettes



liées aux activités d'exploitation ont totalisé environ 3,2 G\$ US. Toujours en 2016, les charges d'exploitation libellées en dollars américains se sont chiffrées à environ 3,5 G\$ US. Les sorties de trésorerie non liées aux activités d'exploitation en dollars américains, principalement liées aux paiements d'intérêt sur la dette libellée en dollars américains, et les sorties de fonds de financement nettes se sont élevées à environ 1,8 G\$ US. Pour 2016, cela a donné lieu à une exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains d'environ 2,1 G\$ US.

La Société compte combler 70 % du déséquilibre restant sur une période de 18 mois consécutifs pour gérer le risque lié aux flux de trésorerie nets en dollars américains décrit ci-dessus au moyen des stratégies de gestion des risques suivantes :

- La constitution de réserves de trésorerie en dollars américains pouvant servir de couverture économique des fluctuations du dollar américain. Au 31 décembre 2016, les soldes de trésorerie et de placements à court terme en dollars américains s'établissent à 560 \$ (416 \$ US), en regard de 490 \$ (358 \$ US) au 31 décembre 2015. Une partie des réserves de trésorerie et de placements constitue une couverture économique de la dette à long terme en dollars américains, et le reste de la trésorerie représente les réserves de trésorerie et de placements liées à l'exploitation qui sont appliquées au risque liés aux flux de trésorerie nets en dollars américains sur 18 mois consécutifs. Pour l'exercice 2016, une perte de 25 \$ (profit de 123 \$ pour l'exercice 2015) a été comptabilisée au poste « Profit (perte) de change » 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.
- L'immobilisation du taux de change au moyen de divers dérivés sur devises, dont les dates d'échéance correspondent aux dates prévues des décaissements nets en dollars américains.

Le nombre de dérivés conclus et leur date d'échéance correspondante sont fonction de plusieurs facteurs, dont le montant des produits en devises pouvant être convertis, les sorties de trésorerie nettes en dollars américains, ainsi que le montant affecté au matériel volant et au remboursement de la dette. Étant donné le notionnel des dérivés sur devises en cours au 31 décembre 2016, dont il est question ci-après, environ 80 % et 29 % des sorties nettes de trésorerie en dollars américains sont couvertes respectivement pour 2017 et pour 2018, soit une couverture par des dérivés de 68 % sur 18 mois. Les réserves de trésorerie et de placements en dollars américains liées à l'exploitation conjuguées à la couverture par des dérivés permettent d'atteindre une couverture de 73 %.

Au 31 décembre 2016, la Société avait en cours des contrats d'options sur devises et des contrats de swaps, échéant en 2017 et en 2018, visant l'achat à l'échéance de dollars américains au moyen de dollars canadiens relativement à 2 612 \$ (1 946 \$ US) à un taux moyen pondéré de 1,2898 \$ pour 1,00 \$ US (3 234 \$ (2 337 \$ US) en 2015 échéant en 2016 et en 2017, à un taux moyen pondéré de 1,2683 \$ pour 1,00 \$ US). La Société a également mis en place des mesures de protection en vue de la vente d'une partie de ses euros, de ses livres sterling, de ses yens, de ses yuans et de ses dollars australiens excédentaires (82 € EUR, 69 £ GBP, 2 334 ¥ JPY, 53 ¥ CNY et 33 \$ AUD) échéant en 2017 à des taux moyens pondérés respectifs de 1,1059 € EUR, 1,2589 £ GBP, 0,0096 ¥ JPY, 0,1522 ¥ CNY et 0,7500 \$ AUD pour 1,00 \$ US (42 € EUR, 9 £ GBP, 2 052 ¥ JPY, 288 ¥ CNY et 18 \$ AUD, échéant en 2016 à des taux moyens pondérés respectifs de 1,1663 €, 1,6150 £, 0,0088 ¥, 0,1562 ¥ et 0,7230 \$ pour 1,00 \$ US en 2015).

Les structures de couverture mises en place ont diverses caractéristiques d'évaluation des options, comme des conditions à barrière désactivante et le plafonnement des bénéfices et, compte tenu de la volatilité présumée qui est utilisée dans le calcul de la juste valeur, la juste valeur nette de ces contrats sur devises au 31 décembre 2016 était de 5 \$ avec position favorable à la Société (89 \$ avec position favorable à la Société en 2015). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couverture aux fins comptables et sont comptabilisés à la juste valeur. En 2016, une perte de 136 \$ a été constatée dans le poste « Profit (perte) de change » relativement à ces dérivés (profit de 164 \$ en 2015). En 2016, les contrats de dérivés de change ont été réglés en trésorerie pour une juste valeur nette de 51 \$ avec position favorable aux contreparties (104 \$ avec position favorable à la Société en 2015). La perte totale relative à la trésorerie, aux placements et aux dérivés de change en dollars américains comptabilisée par la Société en 2016 est de 160 \$ (profit de 287 \$ en 2015).

### Risque de taux d'intérêt

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

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

Le ratio obligations à taux fixe-obligations à taux variable vise à donner une certaine marge de manœuvre quant à la structure du capital de la Société et il est fonction d'un objectif à long terme de 60 % à taux fixe et 40 % à taux variable, mais il permet une certaine flexibilité pour s'adapter aux conditions en vigueur sur le marché. Le ratio au 31 décembre 2016 est de 76 % à taux fixe pour 24 % à taux variable (79 % et 21 %, respectivement, au 31 décembre 2015).



### **Risque lié à la rémunération fondée sur des actions**

La Société verse une rémunération fondée sur des actions à certains de ses salariés sous forme d'options sur actions, d'UANR et d'UAR, selon la description donnée à la note 12. Chaque UAR et chaque UANR confèrent à leur détenteur le droit de recevoir une action, un montant en trésorerie équivalant à la valeur de marché d'une action ou une combinaison des deux, au gré du conseil d'administration.

Le risque lié à la rémunération fondée sur des actions s'entend du risque que les flux de trésorerie futurs nécessaires pour régler les UAR et les UANR fluctuent en raison de variations du prix de l'action de la Société. Pour tenir compte du risque, la Société a conclu des contrats à terme sur actions pour couvrir les UAR et les UANR qui pourraient être acquis entre 2017 et 2019, si les critères d'acquisition, y compris les critères liés à l'atteinte des objectifs de rendement, sont réunis. Les contrats ont été payés par anticipation par la Société. Les dates des contrats à terme sur actions coïncident avec les modalités d'acquisition et les dates de règlement prévues de 2 938 913 UAR et UANR entre 2017 et 2019. Ces contrats n'ont pas été désignés comme instruments de couvertures aux fins comptables. Les variations de la juste valeur de ces contrats sont, par conséquent, inscrites dans le profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur de la période au cours de laquelle elles se produisent. En 2016, un profit de 9 \$ a été comptabilisé (perte de 9 \$ en 2015). Des contrats à terme sur actions ont été dénoués par règlement en espèces, ce qui a donné lieu à une juste valeur de 10 \$, avec position favorable à la Société en 2016 (35 \$ en 2015). Au 31 décembre 2016, la juste valeur des contrats à terme sur actions s'élève à 40 \$, avec position favorable à la Société (41 \$ avec position favorable à la Société en 2015). Les contrats, évalués à 17 \$, échéant en 2017 sont comptabilisés dans les charges payées d'avance et autres actifs courants et le solde, qui totalise 23 \$, est comptabilisé dans les dépôts et autres actifs.

### **Risque de liquidité**

La Société gère ses besoins de trésorerie en mettant en œuvre diverses stratégies, notamment celle de chercher à maintenir et à accroître les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation, les engagements de financement du matériel volant nouveau et existant ainsi que par d'autres activités de financement.

Les besoins de trésorerie visent principalement à permettre à la Société d'honorer les engagements liés aux passifs financiers et aux obligations liées au capital, aux activités courantes, aux obligations contractuelles et autres, notamment les obligations au titre de la capitalisation des régimes de retraite, tel qu'il est décrit à la note 8, et les clauses restrictives des ententes concernant les cartes de crédit ainsi que d'autres ententes décrites ci-dessous. La Société contrôle et gère le risque de liquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu, en surveillant l'état et la valeur des actifs disponibles pour garantir les arrangements de financement, en préservant sa marge de manœuvre relativement à ces arrangements et en établissant des programmes pour surveiller et observer les conditions des ententes de financement. Au 31 décembre 2016, le niveau de liquidité non affecté s'élève à 3 388 \$ et comprend de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme de 2 979 \$, ainsi que des lignes de crédit non utilisées de 409 \$. Un autre aspect important de la gestion du risque de liquidité a trait à la gestion du levier financier de la Société. Voir la note 17, « Informations concernant le capital » pour une description des cibles en matière de levier financier.

Au 31 décembre 2016, le solde de trésorerie et équivalents de trésorerie comprend des placements dont les échéances initiales sont de trois mois ou moins qui totalisent 110 \$ (91 \$ au 31 décembre 2015).

La note 7 présente une analyse des échéances des composantes en capital et en intérêts des obligations de remboursement de la dette à long terme de la Société et la note 14 présente une analyse des échéances des engagements liés à l'exploitation fixes de la Société et de ses engagements d'immobilisations.

### **Risque de crédit**

Le risque de crédit est le risque qu'une partie manque à l'une de ses obligations et amène de ce fait l'autre partie à subir une perte financière. Au 31 décembre 2016, la Société était exposée au risque de crédit lié principalement aux valeurs comptables de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court terme, des créances clients et des instruments dérivés. La trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme sont placés auprès de grandes institutions financières, de différents niveaux du gouvernement du Canada et de grandes sociétés. Les créances clients résultent généralement de la vente de billets à des particuliers, souvent par l'intermédiaire de cartes de crédit reconnues, d'agents de voyages éloignés géographiquement, à des entreprises ou à d'autres compagnies aériennes. Des directives concernant les cotes de solvabilité sont utilisées pour déterminer les contreparties aux dérivés. Afin d'atténuer sa vulnérabilité au risque de crédit et d'évaluer la qualité du crédit de ses contreparties, la Société passe régulièrement en revue leurs cotes de solvabilité et établit des limites de crédit lorsqu'elle le juge nécessaire.

### **Analyse de sensibilité**

Suit une analyse de sensibilité pour chaque type de risque de marché auquel la Société est exposée du fait des instruments financiers significatifs qu'elle a comptabilisés au 31 décembre 2016. L'analyse de sensibilité est fondée sur certaines variations du facteur de risque pertinent. Ces hypothèses ne sont pas nécessairement représentatives des variations réelles de ces risques et ne sauraient être considérées comme fiables. Étant donné la volatilité potentielle des marchés des capitaux et des marchandises, les variations réelles et les pourcentages de variation connexes pourraient être sensiblement différents de ceux qui sont présentés ci-dessous. Les variations de bénéfice ne peuvent généralement être extrapolées, la corrélation entre la modification de l'hypothèse et la variation du bénéfice pouvant ne pas être linéaire. Chacun des risques est évalué indépendamment des autres risques. Cependant, les variations d'un facteur peuvent donner lieu à des variations d'un ou de plusieurs autres facteurs, ce qui peut amplifier ou atténuer les sensibilités.



L'analyse de sensibilité liée aux contrats dérivés est fondée sur la variation de la juste valeur estimée qui s'applique au dérivé le 31 décembre 2016, compte tenu d'un certain nombre de variables, dont la durée résiduelle jusqu'à l'échéance. Cette analyse ne tient pas compte de la variation de la juste valeur qui s'appliquerait au dérivé si la modification du risque de marché s'appliquait à la date d'échéance du contrat dérivé.

	Risque de taux d'intérêt <sup>1)</sup>	Risque de change <sup>2)</sup>		Autre risque de prix <sup>3)</sup>	
	Bénéfice	Bénéfice		Bénéfice	
	Augmentation de 1 %	Augmentation de 5 %	Diminution de 5 %	Augmentation de 10 %	Diminution de 10 %
Trésorerie et équivalents de trésorerie	8 \$	(10) \$	10 \$	- \$	- \$
Placements à court terme	22 \$	(18) \$	18 \$	- \$	- \$
Dépôts liés à des appareils	- \$	(6) \$	6 \$	- \$	- \$
Dette à long terme et contrats de location-financement	(21) \$	302 \$	(302) \$	- \$	- \$
Dérivés liés au carburant	- \$	- \$	- \$	13 \$	(9) \$
Contrats à terme sur actions	- \$	- \$	- \$	4 \$	(4) \$
Dérivés de change	- \$	(7) \$	5 \$	- \$	- \$

- 1) Du fait des faibles taux d'intérêt actuellement en vigueur sur le marché, une diminution de 1 % des taux d'intérêt n'a pas été retenue comme hypothèse raisonnable pour la période visée par les prévisions, soit un an.
- 2) L'augmentation (la diminution) du change est attribuable au raffermissement (à l'affaiblissement) du dollar canadien par rapport au dollar américain. L'incidence sur la dette à long terme et les obligations au titre de contrats de location-financement comprend un montant de 3 \$ lié à la variation du dollar canadien par rapport au yen. Les variations d'autres monnaies n'ont pas d'incidence importante sur les instruments financiers de la Société.
- 3) L'analyse de sensibilité concernant les dérivés liés au carburant est fondée sur une augmentation ou une diminution de 10 % du prix de la marchandise sous-jacente. En vertu de la comptabilité de couverture, le profit ou la perte réel doit être comptabilisé dans les autres éléments du résultat global. L'analyse de sensibilité concernant les contrats à terme sur actions est fondée sur une augmentation ou une diminution de 10 % du cours de l'action d'Air Canada.

#### Clauses restrictives des ententes concernant les cartes de crédit

Les ententes principales de traitement des opérations par carte de crédit au Canada de la Société prévoient des seuils au-delà desquels la Société est tenue de fournir des dépôts en espèces aux fournisseurs de services concernés. Les obligations de fournir des dépôts en espèces et le montant devant être versé au titre du dépôt sont fondés sur une matrice évaluant, tous les trimestres, un ratio de couverture des frais fixes pour la Société ainsi que ses liquidités non soumises à restrictions et ses placements à court terme. En 2016, la Société n'a fourni aucun dépôt en espèces aux termes de ces ententes (aucun dépôt en 2015).

### Justes valeurs des instruments financiers inscrits à l'état consolidé de la situation financière

En raison de l'échéance très rapprochée ou à court terme qui les caractérise, les instruments financiers inscrits à titre d'actifs et de passifs financiers courants à l'état consolidé de la situation financière, qui comprennent les créances clients et les dettes fournisseurs et charges à payer, ont une valeur comptable proche de leur juste valeur. Les équivalents de trésorerie et les placements à court terme sont classés comme étant détenus à des fins de transaction et sont par conséquent constatés à la juste valeur.

Les valeurs comptables des dérivés liés au carburant sont égales à leur juste valeur, qui est basée sur le montant auquel ils pourraient être réglés étant donné les taux en vigueur estimés.

La direction a estimé la juste valeur de sa dette à long terme au moyen de techniques d'évaluation dont les flux de trésorerie actualisés, tenant compte des informations du marché disponibles et des valeurs négociées le cas échéant, des taux d'intérêt en vigueur sur le marché, des conditions liées à des garanties éventuelles, des conditions actuelles des marchés du crédit et de l'estimation la plus récente des marges de crédit applicables à la Société selon des opérations récentes. D'après les données non observables importantes (niveau 3 de la hiérarchie des justes valeurs), la juste valeur estimative de la dette et des contrats de location-financement s'élève à 6 675 \$ et leur valeur comptable à 6 618 \$.

Le tableau qui suit présente les évaluations à la juste valeur inscrites à l'état consolidé de la situation financière, classées en fonction de l'importance des données d'entrée utilisées pour effectuer les évaluations.



	31 décembre 2016	Évaluations à la juste valeur à la date de clôture, d'après ce qui suit :		
		Prix cotés sur des marchés actifs pour des actifs identiques (niveau 1)	Autres données observables importantes (niveau 2)	Données non observables importantes (niveau 3)
<b>Évaluations récurrentes</b>				
<b>Actifs financiers</b>				
Titres détenus à des fins de transaction				
Équivalents de trésorerie	110 \$	- \$	110 \$	- \$
Placements à court terme	2 192	-	2 192	-
Instruments dérivés				
Dérivés liés au carburant	14	-	14	-
Contrats à terme sur actions	40	-	40	-
Dérivés de change	26	-	26	-
<b>Total</b>	<b>2 382</b>	<b>- \$</b>	<b>2 382 \$</b>	<b>- \$</b>

	31 décembre 2016	Évaluations à la juste valeur à la date de clôture, d'après ce qui suit :		
		Prix cotés sur des marchés actifs pour des actifs identiques (niveau 1)	Autres données observables importantes (niveau 2)	Données non observables importantes (niveau 3)
<b>Évaluations récurrentes</b>				
<b>Passifs financiers</b>				
Instruments dérivés				
Dérivés de change	21 \$	- \$	21 \$	-
<b>Total</b>	<b>21 \$</b>	<b>- \$</b>	<b>21 \$</b>	<b>- \$</b>

Les actifs financiers détenus par des institutions financières sous forme de trésorerie et de liquidités soumises à restrictions sont exclus du tableau de classement des évaluations à la juste valeur ci-dessus du fait qu'ils ne sont pas évalués selon une méthode d'évaluation.

La méthode utilisée par la Société consiste à comptabiliser les transferts depuis et vers les niveaux de la hiérarchie des justes valeurs à la date de l'événement ou du changement de circonstances à l'origine du transfert. Il n'y a pas eu de transferts entre les niveaux de la hiérarchie des justes valeurs en 2016.

## Compensation des instruments financiers dans l'état consolidé de la situation financière

La Société compense les actifs et les passifs financiers et présente le solde net à l'état consolidé de la situation financière lorsqu'elle a un droit juridiquement exécutoire d'opérer compensation entre les montants comptabilisés et qu'elle a l'intention soit de procéder à un règlement net, soit de réaliser l'actif et de régler le passif simultanément. Dans le cours normal de ses activités, la Société signe plusieurs accords de compensation globale ou d'autres accords similaires qui ne réunissent pas les critères relatifs à la compensation dans l'état consolidé de la situation financière, mais permettent néanmoins la compensation des montants correspondants dans certaines circonstances, comme la résiliation des contrats ou la faillite ou une défaillance de l'une des parties à l'accord.

Air Canada est partie à des accords sectoriels de chambre de compensation en vertu desquels certaines créances clients liées aux produits passages, fret et autres sont réglées sur la base du solde net avec la contrepartie par l'intermédiaire de la chambre de compensation. Ces opérations sont principalement attribuables à des accords interlignes avec d'autres sociétés aériennes. Ces accords, conclus entre les transporteurs, sont des ententes commerciales qui permettent la vente et le règlement de services de transport aérien et de services connexes. Les montants interlignes facturés et au titre des travaux en cours s'élèvent à 81 \$ sur la base du solde brut au 31 décembre 2016 (65 \$ au 31 décembre 2015). Ces montants seront réglés sur la base du solde net à une date ultérieure, mais les soldes nets ne seront connus qu'à la date du règlement.

Le tableau qui suit présente les instruments financiers comptabilisés qui sont compensés ou qui sont visés par des accords de compensation globale ou d'autres accords similaires, mais qui n'ont pas été compensés en date des 31 décembre 2016 et 2015. La colonne « Solde net » indique le solde qui aurait été inscrit à l'état consolidé de la situation financière si tous les droits de compensation avaient été exercés.



	Soldes compensés			Soldes non compensés	Solde net
	Actifs, solde brut	Passifs compensés, solde brut	Soldes nets présentés	Instruments financiers	
<b>Actifs financiers</b>					
<b>31 décembre 2016</b>					
Actifs dérivés	58 \$	(32) \$	26 \$	52 \$	78 \$
Créances clients	103	(47)	56	-	56
	<b>161 \$</b>	<b>(79) \$</b>	<b>82 \$</b>	<b>52 \$</b>	<b>134 \$</b>
<b>31 décembre 2015</b>					
Actifs dérivés	121 \$	(27) \$	94 \$	55 \$	149 \$
Créances clients	97	(45)	52	-	52
	<b>218 \$</b>	<b>(72) \$</b>	<b>146 \$</b>	<b>55 \$</b>	<b>201 \$</b>

	Soldes compensés			Soldes non compensés	Solde net
	Passifs, solde brut	Actifs compensés, solde brut	Soldes nets présentés	Instruments financiers	
<b>Passifs financiers</b>					
<b>31 décembre 2016</b>					
Passifs dérivés	32 \$	(11) \$	21 \$	(2) \$	19 \$
	32 \$	(11) \$	21 \$	(2) \$	19 \$
<b>31 décembre 2015</b>					
Passifs dérivés	12 \$	(7) \$	5 \$	- \$	5 \$
	<b>12 \$</b>	<b>(7) \$</b>	<b>5 \$</b>	<b>- \$</b>	<b>5 \$</b>



# 16 Éventualités, garanties et indemnités

## Provisions pour éventualités et litiges

### Enquêtes des autorités en matière de concurrence sur le transport de fret

La Commission européenne, le ministère de la Justice des États-Unis et le Bureau de la concurrence du Canada ont enquêté sur des pratiques de tarification des transports de fret qui seraient éventuellement anticoncurrentielles, notamment l'imposition de suppléments carburant, d'un certain nombre de transporteurs aériens et d'exploitants de service de fret, y compris Air Canada. Les autorités en matière de concurrence de plusieurs pays ont demandé des renseignements à Air Canada dans le cadre de leurs enquêtes. Air Canada a collaboré à ces enquêtes qui ont entraîné des actions en justice à son encontre et à l'encontre d'un certain nombre de compagnies aériennes et de transporteurs de fret de divers territoires de compétence. Air Canada est aussi citée comme partie défenderesse ou autrement impliquée, et pourrait l'être davantage, dans un certain nombre d'actions collectives et d'autres actions engagées au Canada, en Europe et aux États-Unis relativement à ces allégations. Les enquêtes menées par le ministère de la Justice aux États-Unis et par le Bureau de la concurrence au Canada ont pris fin sans donner lieu à des poursuites contre Air Canada. En 2012, la Société a conclu une entente de règlement relativement à une action en recours collectif aux États-Unis concernant ces allégations. Cette entente a été conclue sans aucune reconnaissance de responsabilité. Dans le cadre de cette entente, la Société a versé un montant de 8 \$.

En 2010, la Commission européenne a rendu une décision condamnant 12 transporteurs de fret aérien (y compris les groupes de transporteurs connexes) pour avoir enfreint la loi sur la concurrence de la Commission européenne en fixant certains tarifs et frais de transport de fret à diverses époques entre 1999 et 2006. Air Canada faisait partie des transporteurs visés et s'est vu imposer une amende de 21 euros (environ 29 \$). Air Canada a interjeté appel de la décision et a déposé une requête à cet effet auprès de la Cour générale européenne. En 2011, Air Canada a payé l'amende imposée en attendant l'issue de l'appel. Le 16 décembre 2015, la Cour générale européenne a accueilli l'appel d'Air Canada et a annulé la décision de l'Union européenne concernant Air Canada et certains autres transporteurs. La décision de la Cour générale européenne a obligé la Commission européenne à rembourser l'amende de 21 euros (30 \$) à Air Canada, montant comptabilisé dans les créances au 31 décembre 2015 et reçu en février 2016. La Commission européenne n'a pas interjeté appel de la décision de la Cour générale européenne, mais elle a annoncé son intention de rendre une nouvelle décision en 2017. Air Canada ne peut prévoir avec certitude l'incidence d'une telle décision, ni si elle contiendra des constatations concernant Air Canada.

Au 31 décembre 2016, Air Canada avait constitué une provision de 17 \$ (17 \$ au 31 décembre 2015) à l'égard des réclamations en cours relativement à ces affaires, provision qui est comptabilisée dans les dettes fournisseurs et charges à payer. La provision a été réduite de 10 \$ en 2015 pour rendre compte d'une variation des coûts estimés. Cette provision correspond à une estimation fondée sur l'avancement des enquêtes à la date de l'estimation et des actions en justice ainsi que sur l'évaluation par Air Canada de l'issue possible de certaines d'entre elles. La provision ne tient pas compte des actions en justice et des enquêtes dans tous les territoires, mais seulement dans ceux pour lesquels on dispose de suffisamment d'information. Air Canada a déterminé qu'il est impossible à ce stade de prédire avec un quelconque degré de certitude l'issue de toutes les actions en justice et enquêtes encore en cours. Selon l'issue des faits nouveaux ressortant du déroulement des actions en justice et des enquêtes dans les autres territoires de compétence, Air Canada pourrait modifier au besoin la provision dans ses résultats des périodes ultérieures.

### Retraite obligatoire

Air Canada est partie à des poursuites dans lesquelles sont contestées les dispositions concernant la retraite obligatoire de certaines de ses conventions collectives, y compris la convention collective antérieure conclue avec l'APAC qui intégrait les dispositions des régimes de retraite s'appliquant aux pilotes et les forçant à prendre leur retraite à 60 ans. Air Canada a réglé en tout ou en partie quelques-unes de ces poursuites et elle se défend dans les autres. À l'heure actuelle, il n'est pas possible de déterminer avec un degré quelconque de certitude si un échec éventuel de la défense qu'a opposée Air Canada à ces contestations entraînera un passif financier. Le cas échéant, ce passif financier ne serait cependant pas important.

### Autres éventualités

La Société fait actuellement l'objet de diverses autres poursuites et actions en justice, notamment de réclamations de la part de divers groupes d'employés d'Air Canada, et des provisions ont été constituées en conséquence. La direction est d'avis que le règlement final de ces réclamations n'aura pas un effet négatif important sur la situation financière de la Société ni sur ses résultats.



## Garanties

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

De concert avec d'autres compagnies aériennes, la Société est partie à des ententes d'avitaillement et de dégivrage avec huit sociétés d'avitaillement et avec deux sociétés de dégivrage d'appareils dans divers grands aéroports du Canada. Ces entités fonctionnent selon le principe du recouvrement des coûts. La dette globale de ces entités qui n'ont pas été consolidées par la Société selon IFRS 10 – États financiers consolidés est d'environ 487 \$ au 31 décembre 2016 (425 \$ au 31 décembre 2015), ce qui correspond au risque de perte maximal auquel s'expose la Société, compte non tenu de la valeur des actifs qui garantissent les obligations et de tout partage de coûts éventuels avec les autres compagnies contractantes. La Société considère le risque en découlant comme étant minime. Chaque compagnie aérienne contractante qui fait partie d'une de ses entités participe à la garantie de sa dette d'une manière proportionnelle à l'utilisation qu'elle fait du réseau. La durée de ces ententes varie, mais elle dépasse généralement cinq ans.

### Conventions d'indemnisation

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

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



# 17 Informations concernant le capital

La Société considère le capital comme la somme de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement, des contrats de location simple incorporés, des participations ne donnant pas le contrôle et de la valeur de marché des actions en circulation de la Société (la « capitalisation boursière »). Elle inclut dans le capital les contrats de location simple incorporés, mesure couramment utilisée dans le secteur pour attribuer une valeur aux obligations au titre des contrats de location simple. La valeur correspond à la charge annualisée de location des appareils, y compris la charge de location des appareils liée aux activités des transporteurs régionaux, multipliée par 7,0, coefficient couramment utilisé dans le secteur du transport aérien. La mesure utilisée ne reflète pas nécessairement la juste valeur ou la valeur actualisée nette liée aux paiements minimaux futurs au titre des obligations locatives, car elle ne repose pas sur les paiements contractuels résiduels et le coefficient peut ne pas tenir compte des taux d'actualisation implicites dans les contrats de location ou des taux en vigueur pour des obligations analogues assorties de conditions et de risques semblables. La capitalisation boursière est déterminée en multipliant le prix de clôture des actions d'Air Canada par le nombre d'actions en circulation. Cette définition du capital, utilisée par la direction, pourrait ne pas être comparable à d'autres mesures présentées par d'autres sociétés ouvertes.

La Société surveille aussi sa dette nette ajustée et son ratio de levier financier. La dette nette ajustée correspond au total de la dette à long terme, des obligations au titre des contrats de location-financement et des contrats de location simple incorporés moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme. Le ratio de levier financier correspond à la dette nette ajustée sur les bénéfices des 12 derniers mois avant intérêts, impôts, amortissement et locations d'appareils.

La Société gère son capital en fonction des principaux objectifs suivants :

- conserver un ratio de levier financier inférieur ou égal à la cible de 2,2 d'ici 2018 fixée par la Société;
- planifier les obligations de remboursement afin qu'elles cadrent avec la durée d'utilité prévue des principaux actifs générateurs de produits de la Société;
- veiller à ce que la Société ait accès au capital afin de financer ses obligations contractuelles à leur échéance et veiller à ce que les niveaux de trésorerie soient suffisants pour pallier la détérioration de la situation économique;
- maintenir un équilibre adéquat entre le capital provenant d'emprunts et le capital provenant d'investisseurs;
- surveiller la qualité de crédit de la Société afin de lui faciliter l'accès aux marchés financiers à des taux d'intérêt concurrentiels.

Dans le but de maintenir ou d'ajuster la structure de son capital, la Société prend les mesures suivantes : elle modifie parfois le type de capital auquel elle a recours, notamment en optant pour l'achat au lieu de la location, elle reporte ou annule des dépenses liées au matériel volant en n'exerçant pas les options disponibles ou en ne vendant pas les options qu'elle détient sur des appareils et elle rachète ou émet des titres de créance ou émet des titres de capitaux propres ou rachète des actions en circulation, le tout selon les conditions du marché et les modalités des ententes sous-jacentes (ou les autorisations nécessaires) ou d'autres restrictions légales.

Aux 31 décembre, le calcul du capital total et de la dette nette ajustée est le suivant :

	2016	2015
Dette à long terme et obligations au titre des contrats de location-financement	5 911 \$	5 870 \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement	707	524
	6 618	6 394
Contrats de location simple incorporés	3 451	2 569
Dette ajustée	10 069	8 963
Participations ne donnant pas le contrôle	-	27
Capitalisation boursière	3 735	2 887
<b>Capital total</b>	<b>13 804 \$</b>	<b>11 877 \$</b>
Dette ajustée	10 069 \$	8 963 \$
Moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme	(2 979)	(2 672)
<b>Dette nette ajustée</b>	<b>7 090 \$</b>	<b>6 291 \$</b>



# 18 Informations d'ordre géographique

Le rapprochement entre les montants globaux déclarés par région géographique pour les produits passages et fret et les montants applicables du compte consolidé de résultat s'établit comme suit :

	2016	2015
<b>Produits passages</b>		
Lignes intérieures	4 426 \$	4 379 \$
Lignes transfrontalières	2 879	2 685
Lignes transatlantiques	3 026	2 775
Lignes transpacifiques	1 985	1 762
Autres	832	819
	<b>13 148 \$</b>	<b>12 420 \$</b>
<b>Produits fret</b>		
Lignes intérieures	63 \$	67 \$
Lignes transfrontalières	29	24
Lignes transatlantiques	187	188
Lignes transpacifiques	193	188
Autres	40	39
	<b>512 \$</b>	<b>506 \$</b>

Les produits passages et fret correspondent aux produits tirés des vols ayant leurs points de départ et de destination dans un pays ou une région déterminée. Les lignes transatlantiques concernent les vols ayant leurs points de départ et de destination principalement en Europe. Les lignes transpacifiques concernent les vols ayant leurs points de départ et de destination principalement en Asie et en Australie. Les autres produits passages et fret concernent les vols ayant leurs points de départ et de destination principalement en Amérique du Sud et dans les Antilles.

Les autres produits proviennent principalement de clients situés au Canada et consistent essentiellement en produits tirés de la vente de la portion terrestre de forfaits vacances, des services d'achat à bord et d'autres services passagers et charges accessoires ainsi que d'autres services liés au transport aérien.

# 19 Charges liées aux transporteurs régionaux

La Société a conclu des contrats d'achat de capacité avec Jazz, Sky Regional et certains autres transporteurs régionaux. Les charges associées à ces contrats sont classées en tant que charges liées aux transporteurs régionaux dans l'état consolidé des résultats. La ventilation des charges liées aux transporteurs régionaux est la suivante :

	2016	2015
Frais d'achat de capacité	1 199 \$	1 156 \$
Carburant avions	327	359
Redevances aéroportuaires et de navigation	290	278
Frais de vente et de distribution	142	126
Autres charges d'exploitation	450	360
<b>Charges liées aux transporteurs régionaux</b>	<b>2 408 \$</b>	<b>2 279 \$</b>



## 20 Éléments particuliers

Les éléments particuliers comptabilisés dans les charges d'exploitation sont les suivants :

	2016	2015
Conventions collectives	91 \$	62 \$
Litiges	-	(40)
Autres, montant net	-	(14)
<b>Éléments particuliers</b>	<b>91 \$</b>	<b>8 \$</b>

En 2016, un montant de 91 \$ a été comptabilisé pour rendre compte des augmentations estimatives du coût des régimes de retraite se rapportant aux membres de l'APAC, dont une description plus complète figure dans la note 8, « Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel ».

En 2015, la Société a comptabilisé des charges liées à des conventions collectives de 62 \$ au titre de paiements ponctuels liés aux conventions collectives conclues avec le SCFP et l'AIMTA. Le montant comptabilisé au titre des litiges a trait aux enquêtes sur le fret décrites à la note 16 et comprend un ajustement favorable des provisions de 10 \$ rendant compte d'une variation des coûts estimés et du remboursement de l'amende de 30 \$ qui avait été payée à la Commission européenne. Le montant net comptabilisé au titre des autres éléments particuliers a principalement trait à un ajustement de 23 \$ des provisions liées à l'impôt.

## 21 Cession-bail

En 2016, la Société a pris livraison de deux appareils 787 de Boeing financés en vertu d'opérations de cession-bail qui ont donné lieu à un produit de 351 \$. Les ventes ont été effectuées à la juste valeur et le profit à la vente de 19 \$ qui en est résulté a été pris en compte dans le bénéfice hors exploitation. Les contrats de location sont comptabilisés comme des contrats de location simple d'une durée de 12 ans, avec paiement mensuel des loyers.

## 22 Transactions entre parties liées

### Rémunération des principaux dirigeants

Les principaux dirigeants d'Air Canada sont les membres du conseil d'administration, le président et chef de la direction, le vice-président général et chef de l'exploitation, le vice-président général et chef des Affaires financières et le président Transporteurs de passagers. Le tableau qui suit présente un résumé de la rémunération des principaux dirigeants :

	2016	2015
Salaires et autres avantages	11 \$	10 \$
Régimes de retraite et avantages postérieurs à l'emploi	3	2
Rémunération fondée sur des actions <sup>a)</sup>	10	5
	<b>24 \$</b>	<b>17 \$</b>

a) L'augmentation de la charge au titre de la rémunération fondée sur des actions est principalement attribuable à la hausse du cours de l'action d'Air Canada en 2016 et à son incidence sur les régimes de rémunération en unités d'actions.



## Dirigeants

David I. Richardson	Président du Conseil
Calin Rovinescu	Président et chef de la direction
Benjamin M. Smith	Président – Transporteurs de passagers
Klaus Goersch	Vice-président général et chef de l'exploitation
Lucie Guillemette	Vice-présidente générale et chef des Affaires commerciales
Michael Rousseau	Vice-président général et chef des Affaires financières
Marcel Forget	Premier vice-président – Stratégie commerciale
Lise Fournel	Première vice-présidente et chef des Affaires informatiques
Kevin C. Howlett	Premier vice-président – Marchés régionaux et Relations gouvernementales
Amos Kazzaz	Premier vice-président – Planification et analyse financières
Craig Landry	Premier vice-président – Optimisation du chiffre d'affaires
David J. Shapiro	Premier vice-président et chef des Affaires juridiques
Duncan Bureau	Vice-président – Ventes mondiales
Eddy Doyle	Vice-président – Opérations aériennes
Yves Dufresne	Vice-président – Alliances et Affaires réglementaires
Mark Galardo	Vice-président – Planification du réseau
Carolyn M. Hadrovic	Secrétaire générale
Chris Isford	Vice-président et contrôleur
John Macleod	Vice-président – Stratégie commerciale
Arielle Meloul-Wechsler	Vice-présidente – Ressources humaines
Leslie Quinton	Vice-présidente – Communications de l'entreprise
Renee Smith-Valade	Vice-présidente – Service en vol
Mark D. Southern	Vice-président – Aéroports – Amérique du Nord
Richard Steer	Vice-président – Maintenance Air Canada et Ingénierie
Jim Tabor	Vice-président – Contrôle de l'exploitation réseau
Lise-Marie Turpin	Vice-présidente – Fret

## Conseil d'administration

David I. Richardson	Administrateur de sociétés et président du Conseil d'Air Canada, Grafton (Ontario)
Christie J.B. Clark	Administrateur de sociétés, Toronto (Ontario)
Michael M. Green	Chef de la direction et directeur principal, Tenex Capital Management, Radnor (Pennsylvanie)
Jean Marc Huot	Associé, Stikeman Elliott S.E.N.C.R.L., s.r.l., Montréal (Québec)
Joseph B. Leonard	Administrateur de sociétés, Minneapolis (Minnesota)
Madeleine Paquin	Présidente et chef de la direction, Logistec Corporation, Montréal (Québec)
Roy J. Romanow	Agrégé supérieur de recherches, Politique publique, Université de la Saskatchewan, Saskatoon (Saskatchewan)
Calin Rovinescu	Président et chef de la direction, Air Canada, Montréal (Québec)
Vagn Sørensen	Administrateur de sociétés, Londres (Royaume-Uni)
Kathleen Taylor	Administratrice de sociétés, Toronto (Ontario)
Annette Verschuren	Présidente du conseil et chef de la direction, NRStor Inc., Toronto (Ontario)
Michael M. Wilson	Administrateur de sociétés, Bragg Creek (Alberta)







# Renseignements destinés aux actionnaires et aux investisseurs

## Fourchette des cours et volume des opérations sur les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote d'Air Canada (AC)

2016	Haut	Bas	Volume
1 <sup>er</sup> trimestre	10,10 \$	6,81 \$	150 211 010
2 <sup>e</sup> trimestre	10,49 \$	8,05 \$	92 664 902
3 <sup>e</sup> trimestre	10,65 \$	8,56 \$	74 269 983
4 <sup>e</sup> trimestre	14,85 \$	10,65 \$	96 402 227
			413 548 122

À compter du 29 juillet 2016, les actions à droit de vote variable de catégorie A et les actions à droit de vote de catégorie B d'Air Canada ont commencé à se négocier sur le marché OTCQX International Premier aux États-Unis sous le symbole unique « ACDVF ».

## Restrictions relatives aux titres avec droit de vote

Actuellement, en vertu de la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*, l'ensemble des actions à droit de vote de la Société détenues par des non-résidents du Canada ne doit pas dépasser 25 %. La *Loi sur les transports au Canada* prescrit notamment qu'au moins 75 % des actions à droit de vote des transporteurs canadiens titulaires d'une licence doivent être détenues et contrôlées par des Canadiens. Par conséquent, les statuts d'Air Canada prévoient des restrictions qui garantissent que la Société demeure « canadienne » au sens de la *Loi sur les transports au Canada*. Ces restrictions stipulent que les non-Canadiens ne peuvent détenir que des actions à droit de vote variable d'Air Canada, que ces actions à droit de vote variable ne peuvent représenter plus de 25 % (ou tout pourcentage supérieur établi par règlement pris par le gouverneur en conseil) de l'ensemble des voix que confèrent toutes les actions à droit de vote émises et en circulation et que le nombre total de voix exprimées par les détenteurs de ces actions à droit de vote variable à une assemblée des actionnaires ne peut dépasser 25 % (ou tout pourcentage supérieur) des voix qui peuvent être exprimées à cette assemblée.

Le 3 novembre 2016, le ministre des Transports a annoncé l'intention du gouvernement du Canada d'introduire une loi en vue de faire passer la limite de propriété étrangère d'un transporteur aérien canadien, actuellement de 25 %, à 49 % des actions assorties du droit de vote, avec un plafond de 25 % pour tout investisseur étranger unique. La direction ne peut prédire l'issue ou le moment d'une telle initiative.

## Autres renseignements

**RELATIONS AVEC LES ACTIONNAIRES**  
Téléphone : 514 422-6644  
Télécopieur : 514 422-0296  
shareholders.actionnaires@aircanada.ca

**RELATIONS AVEC LES INVESTISSEURS**  
Téléphone : 514 422-7849  
Télécopieur : 514 422-7877  
investors.investisseurs@aircanada.ca

**SIÈGE SOCIAL**  
Centre Air Canada  
7373, boulevard Côte-Vertu Ouest  
Saint-Laurent (Québec) H4S 1Z3

aircanada.com

Air Canada se conforme aux règles adoptées par la Bourse de Toronto.

**AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT COMPTABLE DES REGISTRES**  
Société de fiducie CST  
Téléphone : 1 800 387-0825

**ENVOIS MULTIPLES**  
Les actionnaires qui reçoivent plus d'un exemplaire de chaque document sont priés de le signaler par téléphone au 1 800 387-0825 ou par écrit à l'agent des transferts à l'adresse suivante :

2001, boulevard Robert-Bourassa, bureau 1600,  
Montréal (Québec) H3A 2A6

Les demandes d'information peuvent également être acheminées par courriel à l'adresse suivante :  
inquiries@canstockta.com

This annual report is published in the two official languages of Canada. To receive an English copy, please contact Shareholder Relations.

## Français ou anglais, c'est le choix du client

### Les langues officielles à Air Canada

Pour Air Canada, offrir le service dans la langue choisie par ses clients est primordial. L'échange avec les clients, les annonces dans les aéroports et dans l'avion ainsi que le breffage de passagers ayant des besoins spéciaux sont la base même du service à la clientèle et font constamment appel aux compétences linguistiques de nos employés. L'attention au bilinguisme est non seulement logique du point de vue du service à la clientèle, mais elle concorde également avec l'obligation légale de l'entreprise de servir le public dans les deux langues officielles du Canada.

Air Canada consacre des efforts considérables à mieux servir ses clients dans la langue de leur choix. C'est par le rapprochement avec les communautés de la langue minoritaire, ainsi que par la sensibilisation et la formation continues de notre personnel que nous relevons nos défis quotidiens, que ce soit la difficulté croissante à recruter des candidats bilingues en dehors du Québec et de la région de la capitale nationale, ou celle, pour les employés formés dans leur seconde langue officielle, à maintenir leurs compétences faute d'occasions régulières de pratiquer la langue dans certaines régions du pays.



# Profil de l'entreprise

Tant sur les marchés intérieur et transfrontalier (Canada–États-Unis) qu'à l'échelle internationale, Air Canada est le plus important transporteur aérien du Canada ainsi que le plus grand fournisseur de services passagers réguliers au départ et à destination du Canada. En 2016, conjointement avec Jazz et d'autres transporteurs régionaux exploitant des vols pour son compte, au titre de contrats d'achat de capacité, elle a assuré quotidiennement en moyenne 1 570 vols réguliers directs pour 206 destinations sur six continents, soit 64 villes au Canada, 55 villes aux États-Unis et un total de 87 villes d'Europe, d'Afrique, du Moyen-Orient, d'Asie, d'Australie, des Antilles, du Mexique et d'Amérique du Sud. Elle compte parmi les 20 plus importantes sociétés aériennes à l'échelle mondiale et a accueilli près de 45 millions de passagers en 2016.

Air Canada est un membre fondateur du réseau Star Alliance<sup>MD</sup>. Grâce à ce réseau de 28 transporteurs membres, elle propose à sa clientèle quelque 1 300 destinations dans 190 pays, la réciprocité des programmes de fidélisation, ainsi que l'accès à des salons aéroportuaires et à d'autres installations aéroportuaires mises en commun.

Air Canada est le seul transporteur nord-américain d'envergure internationale offrant une gamme complète de services à obtenir le classement quatre étoiles de la firme de recherche indépendante Skytrax du Royaume-Uni, ce qui la place parmi un petit groupe de transporteurs à l'échelle mondiale qui ont mérité la distinction.

[aircanada.com](http://aircanada.com)

