



Troisième trimestre de 2018

Rapport de gestion

Le 31 octobre 2018

TABLE DES MATIÈRES

1. Points saillants	1
2. Introduction et principales hypothèses	3
3. Aperçu général	5
4. Résultats des activités	8
5. Parc aérien	24
6. Gestion financière et gestion du capital	26
6.1. Situation financière	26
6.2. Dette nette ajustée.....	27
6.3. Fonds de roulement.....	28
6.4. Flux de trésorerie consolidés	29
6.5. Dépenses d'investissement et contrats de financement connexes.....	30
6.6. Obligations de capitalisation des régimes de retraite.....	32
6.7. Obligations contractuelles	32
6.8. Capital social.....	34
7. Résultats financiers trimestriels	35
8. Instruments financiers et gestion du risque.....	38
9. Méthodes comptables	38
10. Arrangements hors bilan.....	40
11. Transactions entre parties liées	40
12. Facteurs de risque	40
13. Contrôles et procédures.....	40
14. Mesures financières hors PCGR.....	41
15. Glossaire	48

1. POINTS SAILLANTS

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2018	2017 ¹⁾	Variation (\$)	2018	2017 ¹⁾	Variation (\$)
Mesures de performance financière						
Produits d'exploitation	5 415	4 880	535	13 819	12 432	1 387
Bénéfice d'exploitation	840	976	(136)	1 052	1 238	(186)
Bénéfice avant impôts sur le résultat	876	965	(89)	621	1 266	(645)
Bénéfice net	645	1 723	(1 078)	398	2 021	(1 623)
Résultat avant impôts ajusté ²⁾	793	922	(129)	884	1 088	(204)
Bénéfice net ajusté ²⁾	561	922	(361)	623	1 088	(465)
Marge d'exploitation (en %)	15,5 %	20,0 %	(4,5) pt	7,6 %	10,0 %	(2,4) pt
BAIIALA (compte non tenu des éléments particuliers) ²⁾	1 265	1 360	(95)	2 308	2 407	(99)
Marge BAIIALA (compte non tenu des éléments particuliers) (en %) ²⁾	23,4 %	27,9 %	(4,5) pt	16,7 %	19,4 %	(2,7) pt
Liquidités non soumises à restrictions ³⁾	5 309	4 509	800	5 309	4 509	800
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	371	493	(122)	2 335	2 349	(14)
Flux de trésorerie disponibles ²⁾	470	324	146	650	1 099	(449)
Dettes nettes ajustées ²⁾	5 620	5 939	(319)	5 620	5 939	(319)
Rendement du capital investi (en %) ²⁾	12,7 %	16,3 %	(3,6) pt	12,7 %	16,3 %	(3,6) pt
Ratio de levier financier ²⁾	2,0	2,1	(0,1)	2,0	2,1	(0,1)
Résultat par action – dilué	2,34 \$	6,22 \$	(3,88) \$	1,44 \$	7,29 \$	(5,85) \$
Résultat ajusté par action – dilué ²⁾	2,03 \$	3,33 \$	(1,30) \$	2,25 \$	3,93 \$	(1,68) \$
Statistiques d'exploitation⁴⁾			Variation (%)			Variation (%)
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	28 465	26 472	7,5	71 559	65 741	8,9
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	33 137	31 050	6,7	85 268	79 301	7,5
Coefficient d'occupation (en %)	85,9 %	85,3 %	0,6 pt	83,9 %	82,9 %	1,0 pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	17,6	17,1	3,4	17,4	17,0	2,1
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	15,1	14,5	4,2	14,6	14,1	3,3
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	16,3	15,7	4,0	16,2	15,7	3,4
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	13,8	12,6	9,8	15,0	14,1	6,1
CESMO ajustées (en cents) ²⁾	9,4	9,3	1,1	10,4	10,4	0,2
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) ⁵⁾	30,2	28,3	6,9	29,7	27,7	7,4
Avions composant le parc en exploitation à la clôture de la période	409	392	4,3	409	392	4,3
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)	11,6	11,6	0,2	10,6	10,6	(0,2)
Sièges routés (en milliers)	17 970	17 056	5,4	48 615	46 298	5,0
Mouvements des appareils (en milliers)	159,5	155,7	2,4	441,2	431,2	2,3
Longueur d'étape moyenne (en milles) ⁶⁾	1 844	1 820	1,3	1 754	1 713	2,4
Coût du litre de carburant (en cents)	83,0	59,4	39,7	79,2	61,1	29,6
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 652 137	1 583 984	4,3	4 304 169	4 077 777	5,6
Passagers payants transportés (en milliers) ⁷⁾	14 806	13 993	5,8	38 995	36 812	5,9

- 1) *Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2018 et a retraité les chiffres de 2017. Le rendement du capital investi et le ratio de levier financier au 30 septembre 2017 n'ont pas été retraités au titre de l'adoption de cette nouvelle norme comptable. Se reporter à la rubrique 9, Méthodes comptables, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.*
- 2) *Le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net ajusté, le résultat ajusté par action - dilué, le BAIIALA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et la location avions), la marge BAIIALA, le ratio de levier financier, les flux de trésorerie disponibles, le rendement du capital investi et les CESMO ajustées ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR et la dette nette ajustée est une mesure complémentaire aux PCGR. Se reporter aux rubriques 6 et 14 du présent rapport de gestion pour la description des mesures financières hors PCGR et mesures complémentaires aux PCGR d'Air Canada. Les éléments particuliers mentionnés dans le tableau ci-dessus sont exclus des calculs du BAIIALA présentés par Air Canada. Se reporter à la rubrique 4 du présent rapport de gestion pour de plus amples renseignements sur les éléments particuliers.*
- 3) *Les liquidités non soumises à restrictions s'entendent de la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court terme et des fonds disponibles aux termes des facilités de crédit renouvelables d'Air Canada. Au 30 septembre 2018, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 4 922 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 387 M\$. Au 30 septembre 2017, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie et de placements à court terme de 4 135 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 374 M\$.*
- 4) *À l'exception de l'effectif moyen en ETP, les statistiques d'exploitation dans ce tableau tiennent compte des transporteurs tiers (comme Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz »), Sky Regional Airlines Inc. (« Sky Regional »), Air Georgian Limited (« Air Georgian ») et Exploits Valley Air Services Ltd. (« EVAS »)) exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.*
- 5) *Rend compte des ETP à Air Canada, à l'exclusion des ETP chez des transporteurs tiers (comme Jazz, Sky Regional, Air Georgian et EVAS) exerçant leurs activités au titre de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.*
- 6) *La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles offerts divisé par le total de sièges routés.*
- 7) *Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol (non en fonction du voyage/de l'itinéraire ou du segment de trajet), conformément à la définition établie par l'IATA.*

2. INTRODUCTION ET PRINCIPALES HYPOTHÈSES

Aux fins du présent rapport de gestion, « Société » renvoie, selon le contexte, à Air Canada et à une ou plusieurs de ses filiales, notamment ses filiales actives lui appartenant en propre, soit Société en commandite Touram Limitée faisant affaire sous la dénomination commerciale « Vacances Air Canada^{MD} » (« Vacances Air Canada ») et Air Canada rouge S.E.C. faisant affaire sous le nom « Air Canada rouge^{MD} » (« Air Canada Rouge »). Ce rapport de gestion fournit une présentation et une analyse des résultats financiers d'Air Canada pour le troisième trimestre de 2018, selon le point de vue de la direction. Ce rapport doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires du troisième trimestre de 2018 et les notes complémentaires d'Air Canada, les états financiers consolidés audités annuels de 2017 et les notes complémentaires d'Air Canada, ainsi que son rapport de gestion de 2017 daté du 16 février 2018 (le « rapport de gestion de 2017 d'Air Canada »). Toute l'information financière est conforme aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada tels qu'ils sont énoncés dans le *Manuel de CPA Canada – Comptabilité* (le « Manuel de CPA Canada »), qui intègre les Normes internationales d'information financière (« IFRS ») publiées par l'International Accounting Standards Board (l'« IASB »), sauf indication contraire visant toute information financière expressément désignée.

Les états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires du troisième trimestre de 2018 d'Air Canada se fondent sur les méthodes comptables présentées à la note 2 afférente aux états financiers consolidés annuels de 2017 d'Air Canada, hormis en ce qui concerne l'adoption de la norme comptable IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Air Canada a adopté cette norme comptable avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2018 et a retraité les chiffres de 2017. Se reporter à la rubrique 9, *Méthodes comptables*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Sauf indication contraire, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens. La rubrique 15, *Glossaire*, du présent rapport de gestion donne l'explication des principaux termes utilisés dans le présent document. À moins de mention contraire ou à moins que le contexte ne s'y oppose, le présent rapport de gestion est à jour au 30 octobre 2018.

Le présent rapport de gestion comprend des énoncés prospectifs. Se reporter à la *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs* ci-après pour une analyse des risques, incertitudes et hypothèses liés à ces énoncés. Pour une description des risques visant Air Canada, se reporter à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2017 d'Air Canada. Le 31 octobre 2018, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du troisième trimestre de 2018. Ce communiqué peut être consulté sur le site Web d'Air Canada au www.aircanada.com ainsi que sur le site de SEDAR au www.sedar.com. Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa notice annuelle, consulter le site de SEDAR au www.sedar.com.

MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

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

Comme, par définition, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, dont celles décrites dans le présent rapport, ils sont soumis à de grands risques et incertitudes. Les énoncés prospectifs ne sont donc pas entièrement assurés en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise le secteur. Les résultats réels peuvent donc différer sensiblement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs du fait de divers facteurs, notamment la capacité d'Air Canada de dégager ou de maintenir une rentabilité nette positive ou de réaliser ses initiatives et ses objectifs, l'état

du secteur, du marché, du crédit, de la conjoncture économique et du contexte géopolitique, les cours de l'énergie, les taux de change, la concurrence, la dépendance d'Air Canada à l'égard des technologies, les risques liés à la cybersécurité, la capacité d'Air Canada de rembourser ses dettes et d'obtenir du financement, la capacité d'Air Canada de mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes ou de réduire les charges d'exploitation, les conflits armés, les attentats terroristes, les épidémies, les frais d'utilisation d'aéroport et frais connexes, le niveau élevé de coûts fixes, la liquidité, la dépendance d'Air Canada envers les fournisseurs clés, notamment les transporteurs régionaux et Aimia Canada Inc., la conclusion réussie des transactions entre Air Canada et les autres membres du consortium et Aimia relativement à l'acquisition du programme Aéroplan d'Aimia, la transition du programme Aéroplan vers le nouveau programme de fidélisation et le lancement fructueux de ce dernier, les pertes par sinistres, les relations de travail et les coûts connexes, la capacité d'Air Canada 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, la dépendance d'Air Canada 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 la capacité d'Air Canada de recruter et de conserver du personnel qualifié, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le dossier d'information publique d'Air Canada qui peut être consulté à l'adresse www.sedar.com, notamment à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2017 d'Air Canada. Les énoncés prospectifs contenus ou intégrés par renvoi dans le présent rapport de gestion représentent les attentes d'Air Canada en date du présent rapport de gestion (ou à la date à laquelle ils sont censés avoir été formulés) et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements qui pourraient se produire par la suite ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

PRINCIPALES HYPOTHÈSES

Air Canada a formulé des hypothèses pour l'élaboration et la formulation de ces énoncés prospectifs. Dans le cadre de ses hypothèses, elle a présumé que la croissance du PIB du Canada demeurera relativement modeste pour le quatrième trimestre et l'ensemble de 2018. Air Canada a également présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,30 \$ CA pour 1,00 \$ US au quatrième trimestre de 2018 et à 1,29 \$ CA pour 1,00 \$ US pour l'ensemble de 2018, et que le cours du carburant aviation s'établirait en moyenne à 0,86 \$ CA le litre pour le quatrième trimestre de 2018 et à 0,81 \$ CA le litre pour l'ensemble de 2018.

PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

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

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

3. APERÇU GÉNÉRAL

Air Canada a pour objectif premier de devenir l'une des principales sociétés aériennes mondiales. Pour y parvenir, elle se concentre sur l'amélioration continue de l'expérience client et de l'engagement des employés, ainsi que sur la création de valeur pour les actionnaires, en ciblant 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 d'élargir les marges, en grande partie au moyen de l'accroissement du trafic de correspondance par le truchement de ses villes-portes internationales stratégiques que sont Toronto, Vancouver et Montréal, ainsi qu'en favorisant sa croissance et en livrant concurrence efficacement sur le marché des voyages d'affaires et d'agrément à destination et au départ du Canada;
- nouer un lien de confiance avec la clientèle en améliorant constamment l'expérience voyage et en offrant en tout temps un service de qualité supérieure aux clients, tout en se focalisant davantage sur la clientèle d'affaires et de marque et les produits de catégorie supérieure qu'elle recherche;
- favoriser l'évolution positive de la culture d'entreprise par le truchement de programmes d'engagement des employés auprès des clients, notamment en investissant de façon substantielle 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 Société et ses employés de talent peuvent encore mieux travailler de concert dans un cadre humain et enrichissant.

Se reporter à la rubrique 4, *Stratégie*, du rapport de gestion de 2017 d'Air Canada pour un complément d'information.

Sommaire financier

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

- Les produits d'exploitation se sont établis à un montant record de 5 415 M\$ au troisième trimestre de 2018, comparativement à des produits d'exploitation de 4 880 M\$ au troisième trimestre de 2017, en hausse de 535 M\$ (+11 %). Du fait du relèvement de 6,7 % de la capacité, les produits passages se sont élevés à un montant sans précédent de 5 018 M\$, en progression de 504 M\$ (+11 %) par rapport à ceux du troisième trimestre de 2017.
- Les charges d'exploitation se sont établies à 4 575 M\$ au troisième trimestre de 2018, en regard de charges d'exploitation de 3 904 M\$ au troisième trimestre de 2017, en hausse de 671 M\$ (+17 %). Les CESMO ont augmenté de 9,8 % en regard du troisième trimestre de 2017. Les CESMO ajustées ont crû de 1,1 % comparativement au troisième trimestre de 2017, soit une amélioration par rapport à l'augmentation de l'ordre de 2,0 % à 3,0 % que prévoyait Air Canada dans son communiqué de presse du 27 juillet 2018. L'amélioration des CESMO ajustées par rapport aux attentes est essentiellement attribuable à la baisse des charges liées aux transporteurs régionaux par rapport aux prévisions, à l'incidence de la réduction des coûts liés au programme de transformation des coûts d'Air Canada ainsi qu'à la compression des autres charges d'exploitation. La baisse des charges liées aux transporteurs régionaux tient surtout au fait que certaines activités d'entretien moteur ont été imputées aux charges de maintenance immobilisées plutôt qu'aux charges d'exploitation au troisième trimestre de 2018, outre le calendrier des activités de maintenance visant le parc aérien d'Air Canada Express. Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 14, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

- Le bénéfice d'exploitation s'est chiffré à 840 M\$ au troisième trimestre de 2018, contre un bénéfice d'exploitation de 976 M\$ au troisième trimestre de 2017, soit un recul de 136 M\$.
- Le BAIIALA a atteint 1 265 M\$ au troisième trimestre de 2018, contre un BAIIALA de 1 360 M\$ au troisième trimestre de 2017, soit un fléchissement de 95 M\$. La Société a annoncé une marge BAIIALA (soit le BAIIALA exprimé en pourcentage des produits d'exploitation) de 23,4 % pour le troisième trimestre de 2018, contre une marge BAIIALA de 27,9 % au troisième trimestre de 2017. Les éléments particuliers sont exclus de tous les calculs du BAIIALA présentés par Air Canada. Se reporter à la rubrique 4 du présent rapport de gestion pour de plus amples renseignements sur les éléments particuliers. Le BAIIALA n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 14, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- Le bénéfice net s'est établi à 645 M\$ au troisième trimestre de 2018, soit un bénéfice net dilué par action de 2,34 \$, contre un bénéfice net de 1 723 M\$, soit un bénéfice net dilué par action de 6,22 \$, au troisième trimestre de 2017. Le bénéfice net du troisième trimestre de 2017 incluait un recouvrement d'impôt de 758 M\$.
- Le bénéfice net ajusté s'est chiffré à 561 M\$ au troisième trimestre de 2018, soit un bénéfice net ajusté dilué par action de 2,03 \$, contre un bénéfice net ajusté de 922 M\$, soit un bénéfice net ajusté dilué par action de 3,33 \$, au troisième trimestre de 2017. Se reporter à la rubrique 14, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- La dette nette ajustée se chiffrait à 5 620 M\$ au 30 septembre 2018 par rapport à une dette nette ajustée de 6 116 M\$ au 31 décembre 2017, soit une baisse de 496 M\$. Au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2018, l'augmentation du solde de la dette à long terme et des contrats de location-financement de 559 M\$ et la hausse des soldes de contrats de location simple immobilisés de 63 M\$ ont été largement contrebalancées par l'accroissement des soldes de trésorerie et des placements à court terme de 1 118 M\$. La dette nette ajustée est une mesure financière complémentaire aux PCGR. Se reporter à la rubrique 6.2, *Dette nette ajustée*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- Le ratio de levier financier (ratio dette nette ajustée-BAIIALA des 12 derniers mois) d'Air Canada s'est établi à 2,0 au 30 septembre 2018, par rapport à 2,1 au 31 décembre 2017. Le ratio de levier financier n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 6.2, *Dette nette ajustée*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- Les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation ont atteint 371 M\$ au troisième trimestre de 2018 en regard de 493 M\$ au troisième trimestre de 2017. Les flux de trésorerie disponibles se sont établis à 470 M\$, ce qui représente une hausse de 146 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2017. Les flux de trésorerie disponibles ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 6.4, *Flux de trésorerie consolidés*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.
- Le rendement du capital investi pour la période de 12 mois close le 30 septembre 2018 s'est établi à 12,7 %, contre 15,3 % pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2017. Cette baisse est surtout imputable à la contraction du bénéfice net ajusté et à l'augmentation de la dette à long terme du fait de la stratégie d'Air Canada en matière de renouvellement du parc aérien. Le rendement du capital investi n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 14, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Accord de principe visant l'acquisition du programme de fidélisation Aéroplan d'Aimia

Le 21 août 2018, Air Canada, la Banque Toronto-Dominion, la Banque Canadienne Impériale de Commerce ainsi que Visa Canada (collectivement « le consortium »), et Aimia Inc. (« Aimia ») ont annoncé avoir conclu un accord de principe en vue d'acquérir le programme de fidélisation Aéroplan d'Aimia.

Le prix d'achat global s'élève à 450 M\$ en trésorerie, sur la base d'une valeur d'entreprise établie compte non tenu de la trésorerie disponible et de l'endettement, et il comprend la prise en charge de passifs d'environ 1,9 G\$ au titre des milles Aéroplan.

La transaction est assujettie à la signature en bonne et due forme des documents de transaction définitifs, à l'approbation des actionnaires d'Aimia et à certaines autres conditions, notamment le contrôle préalable, la réception des approbations réglementaires usuelles et la conclusion par le consortium d'ententes portant sur le réseau et le programme de fidélité visant les cartes de crédit en vue d'une participation future dans le nouveau programme de fidélisation d'Air Canada. La réalisation de la transaction est prévue d'ici la fin de 2018.

4. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS

Le tableau et l'analyse ci-après comparent les résultats d'Air Canada pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Troisièmes trimestres				Neuf premiers mois			
	2018	2017 ¹⁾	Variation		2018	2017 ¹⁾	Variation	
			(\$)	(%)			(\$)	(%)
Produits d'exploitation								
Passages	5 018 \$	4 514 \$	504 \$	11	12 428 \$	11 184 \$	1 244 \$	11
Fret	218	194	24	12	586	510	76	15
Autres	179	172	7	4	805	738	67	9
Total des produits d'exploitation	5 415	4 880	535	11	13 819	12 432	1 387	11
Charges d'exploitation								
Carburant aviation	1 222	832	390	47	3 011	2 192	819	37
Charges liées aux transporteurs régionaux								
Carburant aviation	149	109	40	37	398	300	98	33
Autres	568	553	15	3	1 736	1 642	94	6
Salaires et charges sociales	743	690	53	8	2 154	1 997	157	8
Redevances aéroportuaires et de navigation	281	264	17	6	739	704	35	5
Maintenance avions	277	241	36	15	753	695	58	8
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	268	241	27	11	813	711	102	14
Frais de vente et de distribution	237	232	5	2	625	601	24	4
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	86	73	13	18	476	432	44	10
Location avions	137	125	12	10	385	377	8	2
Restauration et services à bord	125	112	13	12	329	294	35	12
Communications et technologies de l'information	79	63	16	25	225	192	33	17
Eléments particuliers	-	-	-	-	-	30	(30)	(100)
Autres	403	369	34	9	1 123	1 027	96	9
Total des charges d'exploitation	4 575	3 904	671	17	12 767	11 194	1 573	14
Bénéfice d'exploitation	840	976	(136)		1 052	1 238	(186)	
Produits (charges) autres que d'exploitation								
Profit (perte) de change	89	44	45		(48)	182	(230)	
Produits d'intérêts	32	16	16		76	42	34	
Charges d'intérêts	(80)	(73)	(7)		(247)	(232)	(15)	
Intérêts incorporés	7	9	(2)		27	27	-	
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(13)	(15)	2		(38)	(47)	9	
Profit sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	10	17	(7)		2	24	(22)	
Profit à la cession-bail d'actifs	-	-	-		-	52	(52)	
Profit (perte) aux modifications et règlements de dettes	(1)	(3)	2		9	(3)	12	
Perte à la cession d'actifs	(2)	-	(2)		(188)	-	(188)	
Autres	(6)	(6)	-		(24)	(17)	(7)	
Total des produits (charges) autres que d'exploitation	36	(11)	47		(431)	28	(459)	
Bénéfice avant impôts sur le résultat	876	965	(89)		621	1 266	(645)	
(Charge) recouvrement d'impôts sur le résultat	(231)	758	(989)		(223)	755	(978)	
Bénéfice net	645 \$	1 723 \$	(1 078) \$		398 \$	2 021 \$	(1 623) \$	
Résultat par action - dilué	2,34 \$	6,22 \$	(3,88) \$		1,44 \$	7,29 \$	(5,85) \$	
BAIIALA²⁾	1 265 \$	1 360 \$	(95) \$		2 308 \$	2 407 \$	(99) \$	
Résultat avant impôts ajusté²⁾	793 \$	922 \$	(129) \$		884 \$	1 088 \$	(204) \$	
Bénéfice net ajusté	561 \$	922 \$	(361) \$		623 \$	1 088 \$	(465) \$	
Résultat ajusté par action - dilué²⁾	2,03 \$	3,33 \$	(1,30) \$		2,25 \$	3,91 \$	(1,68) \$	

1) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2018 et a retraité les chiffres de 2017, comme le montre le tableau ci-dessus. Se reporter à la rubrique 9, Méthodes comptables, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

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

Produits passages réseau

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

Au troisième trimestre de 2018, les produits passages réseau se sont élevés à 5 018 M\$, en hausse de 504 M\$ (+11,2 %) par rapport au troisième trimestre de 2017, du fait de l'amplification de 7,5 % du trafic et de l'amélioration de 3,4 % du rendement unitaire. En données ajustées en fonction de la longueur d'étape, le rendement unitaire s'est accru de 4,1 % par rapport au trimestre correspondant de 2017. Les produits tirés de la cabine Classe affaires pour l'ensemble du réseau ont crû de 98 M\$ (+13,0 %) par rapport au troisième trimestre de 2017 en raison de la hausse de 8,9 % du trafic et de l'accroissement de 3,7 % du rendement unitaire.

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

Produits passages (en millions de dollars canadiens)	Troisième trimestre de 2018	Troisième trimestre de 2017¹⁾	Variation (en \$)	Variation (en %)
Lignes intérieures	1 427 \$	1 368 \$	59 \$	4,3
Lignes transfrontalières	946	862	84	9,7
Lignes transatlantiques	1 617	1 344	273	20,3
Lignes transpacifiques	787	717	70	9,9
Autres	241	223	18	7,9
Réseau	5 018 \$	4 514 \$	504 \$	11,2

1) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2018 et a retraité les chiffres de 2017 comme le montre le tableau ci-dessus. Se reporter à la rubrique 9, Méthodes comptables, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

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

Troisième trimestre de 2018 par rapport au troisième trimestre de 2017¹⁾	Produits passages Variation (en %)	Capacité (SMO) Variation (en %)	Trafic (PMP) Variation (en %)	Coefficient d'occupation Variation (en pt)	Rendement unitaire Variation (en %)	PPSMO Variation (en %)
Lignes intérieures	4,3	4,3	3,4	(0,7)	0,9	-
Lignes transfrontalières	9,7	5,9	5,6	(0,3)	3,8	3,5
Lignes transatlantiques	20,3	10,3	13,1	2,2	6,4	9,1
Lignes transpacifiques	9,9	1,1	2,9	1,5	6,8	8,6
Autres	7,9	16,8	11,1	(4,3)	(2,8)	(7,6)
Réseau	11,2	6,7	7,5	0,6	3,4	4,2

1) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2018 et a retraité les chiffres de 2017 comme le montre le tableau ci-dessus. Se reporter à la rubrique 9, Méthodes comptables, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2018 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation à l'échelle du réseau.

Réseau	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T3 2017 ¹⁾	T4 2017 ¹⁾	T1 2018	T2 2018	T3 2018
Produits passages	9,1	11,4	11,8	10,4	11,2
Capacité (SMO)	9,1	9,5	8,6	7,5	6,7
Trafic (PMP)	8,8	9,9	11,4	8,2	7,5
Coefficient d'occupation (variation en pt)	(0,2)	0,3	2,1	0,5	0,6
Rendement unitaire	0,4	1,4	0,4	2,0	3,4
PPSMO	0,1	1,8	3,0	2,7	4,2

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

La variation des produits passages réseau en glissement annuel au troisième trimestre s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La progression de 7,5 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic pour l'ensemble des marchés, ainsi que de l'accroissement au chapitre des cabines Classe affaires et Économique Privilège. Conformément à l'objectif de la Société d'accroître le trafic de correspondance mondial entre lignes internationales par le truchement de ses principales plaques tournantes au Canada (sixième liberté de l'air), la croissance du trafic au troisième trimestre de 2018 rendait compte de la progression du trafic de correspondance vers des destinations internationales via le Canada.
- La hausse de 3,4 % du rendement unitaire pour l'ensemble du réseau, qui correspond aux facteurs suivants :
 - la hausse des tarifs et des suppléments des transporteurs, la croissance du trafic local haute contribution et l'amélioration de la composition tarifaire globale;
 - la proportion accrue de passagers haute contribution de la cabine Classe affaires et de la cabine Économique Privilège;
 - l'accroissement des produits accessoires, notamment au moyen des produits tirés des frais liés à la présélection de places et aux places *Préférence* ainsi que des frais de surclassement payés à l'aéroport;
 - l'instauration d'un ensemble accru d'offres tarifaires sur les lignes intérieures, les lignes transfrontalières et les lignes transatlantiques, qui a stimulé la croissance des produits accessoires et amélioré la composition tarifaire;
 - l'incidence favorable du change de 11 M\$ en regard du troisième trimestre de 2017.

Ces facteurs ont été en partie contrebalancés par l'accroissement de 1,3 % de la longueur d'étape moyenne, du fait de l'expansion des vols long-courrier à l'échelle internationale, qui a eu pour effet de comprimer de 0,7 point de pourcentage le rendement pour l'ensemble du réseau.

Pour les neuf premiers mois de 2018, les produits passages réseau se sont élevés à 12 428 M\$, en hausse de 1 244 M\$ (+11,1 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2017.

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

Produits passages (en millions de dollars canadiens)	Neuf premiers mois de 2018	Neuf premiers mois de 2017¹⁾	Variation (en \$)	Variation (en %)
Lignes intérieures	3 678 \$	3 486 \$	192 \$	5,5
Lignes transfrontalières	2 658	2 449	209	8,5
Lignes transatlantiques	3 338	2 776	562	20,2
Lignes transpacifiques	1 880	1 694	186	11,0
Autres	874	779	95	12,2
Réseau	12 428 \$	11 184 \$	1 244 \$	11,1

1) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2018 et a retraité les chiffres de 2017 comme le montre le tableau ci-dessus. Se reporter à la rubrique 9, Méthodes comptables, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

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

Neuf premiers mois de 2018 par rapport aux neuf premiers mois de 2017¹⁾	Produits passages Variation (en %)	Capacité (SMO) Variation (en %)	Trafic (PMP) Variation (en %)	Coefficient d'occupation Variation (en pt)	Rendement unitaire Variation (en %)	PPSMO Variation (en %)
Lignes intérieures	5,5	3,7	3,1	(0,5)	2,4	1,8
Lignes transfrontalières	8,5	6,1	6,3	0,2	2,1	2,3
Lignes transatlantiques	20,2	10,7	14,8	3,0	4,7	8,6
Lignes transpacifiques	11,0	5,6	7,5	1,5	3,3	5,1
Autres	12,2	14,5	12,4	(1,6)	(0,2)	(2,0)
Réseau	11,1	7,5	8,9	1,0	2,1	3,3

1) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2018 et a retraité les chiffres de 2017 comme le montre le tableau ci-dessus. Se reporter à la rubrique 9, Méthodes comptables, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

La variation des produits passages réseau en glissement annuel aux neuf premiers mois de 2018 en regard des neuf premiers mois de 2017 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La progression de 8,9 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic pour l'ensemble des marchés, ainsi que de l'accroissement au chapitre des cabines Classe affaires et Économique Privilège. La croissance du trafic au cours des neuf premiers mois de 2018 rendait compte de la progression du trafic de correspondance vers des destinations internationales via le Canada.
- La hausse de 2,1 % du rendement unitaire pour l'ensemble du réseau, qui correspond aux facteurs suivants :
 - la croissance du trafic local haute contribution, l'amélioration de la composition tarifaire globale et la hausse des tarifs et des suppléments des transporteurs;
 - la proportion accrue de passagers haute contribution de la cabine Classe affaires et de la cabine Économique Privilège;

- l'accroissement des produits accessoires, notamment au moyen des produits tirés des frais liés à la présélection de places et aux places *Préférence* ainsi que des frais de surclassement payés à l'aéroport;
- l'instauration d'un ensemble accru d'offres tarifaires sur les lignes intérieures et les lignes transfrontalières, qui a stimulé la croissance des produits accessoires et amélioré la composition tarifaire.

Ces facteurs ont été en partie contrebalancés par les éléments suivants :

- l'accroissement de 2,4 % de la longueur d'étape moyenne, du fait de l'expansion des vols long-courrier à l'échelle internationale, qui a eu pour effet de comprimer de 1,4 point de pourcentage le rendement pour l'ensemble du réseau;
- l'incidence défavorable du change de 37 M\$ en regard des neuf premiers mois de 2017.

Produits passages intérieurs

Au troisième trimestre de 2018, les produits passages intérieurs se sont chiffrés à 1 427 M\$, en hausse de 59 M\$ (+4,3 %) par rapport au troisième trimestre de 2017.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2018 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les lignes intérieures.

Lignes intérieures	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T3 2017 ¹⁾	T4 2017 ¹⁾	T1 2018	T2 2018	T3 2018
Produits passages	3,0	5,4	5,9	6,6	4,3
Capacité (SMO)	1,5	1,4	3,4	3,2	4,3
Trafic (PMP)	1,0	1,6	3,0	2,6	3,4
Coefficient d'occupation (variation en pt)	(0,4)	0,2	(0,3)	(0,5)	(0,7)
Rendement unitaire	2,2	3,5	2,8	3,9	0,9
PPSMO	1,7	3,8	2,5	3,2	-

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

La variation des produits passages intérieurs en glissement annuel au troisième trimestre s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La croissance de 3,4 % du trafic qui traduit la progression du trafic sur l'ensemble des principaux services intérieurs, ainsi que le trafic de correspondance supplémentaire vers des destinations internationales. L'augmentation du trafic au troisième trimestre de 2018 tenait compte également des gains au chapitre de la cabine Classe affaires.
- La progression de 0,9 % du rendement unitaire, qui rend compte de l'amplification du rendement sur l'ensemble des principaux services intérieurs, à l'exception des lignes transcontinentales reliant Toronto, Montréal et Ottawa aux principales villes de l'ouest du Canada, qui ont été touchées par la concurrence visant la tarification sur les marchés point à point au Canada, en particulier au mois de juillet. L'amélioration globale du rendement unitaire rend compte des gains au chapitre de la cabine Classe affaires ainsi que de l'incidence de nouvelles catégories tarifaires sur les lignes intérieures qui a stimulé la croissance des produits accessoires et amélioré la composition tarifaire.

Au cours des neuf premiers mois de 2018, les produits passages intérieurs se sont établis à 3 678 M\$, en hausse de 192 M\$ (+5,5 %) par rapport à ceux des neuf premiers mois de 2017, du fait de l'amplification de 3,1 % du trafic et de l'amélioration de 2,4 % du rendement unitaire.

Produits passages transfrontaliers

Au troisième trimestre de 2018, les produits passages transfrontaliers se sont établis à 946 M\$, en hausse de 84 M\$ (+9,7 %) par rapport au troisième trimestre de 2017.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2018 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les lignes transfrontalières.

Lignes transfrontalières	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T3 2017 ¹⁾	T4 2017 ¹⁾	T1 2018	T2 2018	T3 2018
Produits passages	8,0	6,3	6,9	8,9	9,7
Capacité (SMO)	10,9	6,7	5,5	6,8	5,9
Trafic (PMP)	9,3	7,1	6,7	6,6	5,6
Coefficient d'occupation (variation en pt)	(1,2)	0,3	0,9	(0,1)	(0,3)
Rendement unitaire	(1,0)	(0,7)	0,1	2,2	3,8
PPSMO	(2,4)	(0,3)	1,3	2,0	3,5

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

La variation des produits passages transfrontaliers en glissement annuel au troisième trimestre s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'augmentation de 5,6 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur l'ensemble des principales lignes transfrontalières, à l'exception des services vers Las Vegas et Hawaii où la capacité a été comprimée en glissement annuel. La hausse du trafic au troisième trimestre de 2018 traduit la forte demande passagers entre le Canada et les États-Unis, les gains liés à la cabine Classe affaires ainsi que l'amplification des flux de passagers en correspondance entre lignes internationales en provenance des États-Unis.
- La progression de 3,8 % du rendement unitaire, qui rend compte de l'amplification du rendement unitaire sur l'ensemble des principaux services transfrontaliers à l'exception des lignes court-courrier aux États-Unis, où les rendements ont été légèrement en deçà de ceux du troisième trimestre de 2017. Le lancement de nouvelles catégories tarifaires sur les services transfrontaliers avec les États-Unis, qui a stimulé la croissance des produits accessoires et amélioré la composition tarifaire, a contribué à la progression du rendement unitaire global en glissement annuel.

Au cours des neuf premiers mois de 2018, les produits passages transfrontaliers se sont établis à 2 658 M\$, en hausse de 209 M\$ (+8,5 %) par rapport à ceux des neuf premiers mois de 2017, du fait de l'amplification de 6,3 % du trafic et de l'amélioration de 2,1 % du rendement unitaire.

Produits passages transatlantiques

Au troisième trimestre de 2018, les produits passages transatlantiques se sont établis à 1 617 M\$, en hausse de 273 M\$ (+20,3 %) par rapport au troisième trimestre de 2017.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2018 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les lignes transatlantiques.

Lignes transatlantiques	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T3 2017 ¹⁾	T4 2017 ¹⁾	T1 2018	T2 2018	T3 2018
Produits passages	17,7	22,2	23,9	17,8	20,3
Capacité (SMO)	13,3	13,9	9,6	11,9	10,3
Trafic (PMP)	13,7	14,4	17,5	15,5	13,1
Coefficient d'occupation (variation en pt)	0,3	0,3	5,4	2,6	2,2
Rendement unitaire	3,5	6,8	5,4	1,9	6,4
PPSMO	3,9	7,3	13,0	5,3	9,1

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

La variation des produits passages transatlantiques en glissement annuel au troisième trimestre s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'amplification de 13,1 % du trafic, du fait de la croissance du trafic sur l'ensemble des principaux marchés transatlantiques, notamment des gains à l'échelle de toutes les cabines. La croissance de la capacité en glissement annuel est principalement attribuable aux nouveaux services lancés au départ de Vancouver à destination de la France et de la Suisse, au départ de Toronto à destination de l'Irlande, du Portugal, de la Roumanie et de la Croatie, ainsi qu'au départ de Montréal à destination de l'Irlande, de la Roumanie et du Portugal, outre l'accroissement des fréquences sur les services existants.
- La progression de 6,4 % du rendement unitaire, qui traduit les améliorations sur l'ensemble des principales lignes transatlantiques, notamment la hausse des suppléments des transporteurs en glissement annuel, outre l'incidence favorable du change de 8 M\$. Le lancement d'une nouvelle catégorie tarifaire sur les services transatlantiques, qui a stimulé la croissance des produits accessoires et amélioré la composition tarifaire, a également contribué à l'essor du rendement unitaire global en glissement annuel. La progression du rendement unitaire a été atténuée par l'accroissement de 1,3 % de la longueur d'étape moyenne, qui a comprimé le rendement des lignes transatlantiques de 0,8 point de pourcentage.

Au cours des neuf premiers mois de 2018, les produits passages transatlantiques se sont établis à 3 338 M\$, en hausse de 562 M\$ (+20,2 %) par rapport à ceux des neuf premiers mois de 2017, du fait de l'amplification de 14,8 % du trafic et de l'amélioration de 4,7 % du rendement unitaire.

Produits passages transpacifiques

Au troisième trimestre de 2018, les produits passages transpacifiques se sont établis à 787 M\$, en hausse de 70 M\$ (+9,9 %) par rapport au troisième trimestre de 2017.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2018 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les lignes transpacifiques.

Lignes transpacifiques	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T3 2017 ¹⁾	T4 2017 ¹⁾	T1 2018	T2 2018	T3 2018
Produits passages	5,7	13,5	14,2	9,9	9,9
Capacité (SMO)	10,1	12,2	12,0	5,2	1,1
Trafic (PMP)	9,4	13,7	15,9	5,7	2,9
Coefficient d'occupation (variation en pt)	(0,6)	1,0	2,8	0,4	1,5
Rendement unitaire	(3,4)	(0,2)	(1,5)	4,0	6,8
PPSMO	(4,0)	1,1	1,9	4,5	8,6

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

La variation des produits passages transpacifiques en glissement annuel au troisième trimestre s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'amplification de 2,9 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic sur l'ensemble des principales lignes transpacifiques, à l'exception des services vers le Japon, où la capacité a été comprimée d'un exercice à l'autre. La croissance du trafic tenait compte de gains au chapitre des cabines Classe affaires et Économique Privilège.
- La progression de 6,8 % du rendement unitaire, qui rend compte de l'amplification du rendement unitaire sur l'ensemble des principales lignes transpacifiques, à l'exception de l'Australie où les services se sont ressentis du relèvement de la capacité à l'échelle du secteur. La progression globale du rendement unitaire des lignes transpacifiques par rapport au troisième trimestre de 2017 rendait compte de la hausse des suppléments des transporteurs en glissement annuel et de l'incidence favorable du change de 4 M\$.

Au cours des neuf premiers mois de 2018, les produits passages transpacifiques se sont établis à 1 880 M\$, en hausse de 186 M\$ (+11,0 %) par rapport à ceux des neuf premiers mois de 2017, du fait de l'amplification de 7,5 % du trafic et de l'amélioration de 3,3 % du rendement unitaire.

Autres produits passages

Au troisième trimestre de 2018, les Autres produits passages (tirés des lignes au départ et à destination des Antilles, du Mexique, de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud) se sont établis à 241 M\$, en hausse de 18 M\$ (+7,9 %) par rapport au troisième trimestre de 2017.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2018 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les Autres produits passages et les statistiques d'exploitation connexes.

Autres lignes	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T3 2017 ¹⁾	T4 2017 ¹⁾	T1 2018	T2 2018	T3 2018
Produits passages	15,3	23,7	17,7	7,6	7,9
Capacité (SMO)	8,4	18,7	15,0	11,7	16,8
Trafic (PMP)	10,1	17,9	15,6	8,6	11,1
Coefficient d'occupation (variation en pt)	1,4	(0,6)	0,4	(2,4)	(4,3)
Rendement unitaire	4,4	4,8	1,9	(0,9)	(2,8)
PPSMO	6,1	4,1	2,4	(3,7)	(7,6)

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

La variation des Autres produits passages en glissement annuel au troisième trimestre s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'augmentation de 11,1 % du trafic, qui traduit la croissance du trafic vers l'Amérique du Sud et vers les destinations soleil classiques. L'amplification du trafic au troisième trimestre de 2018 incluait des gains à l'échelle de toutes les cabines.
- Le fléchissement de 2,8 % du rendement unitaire, qui rend compte des reculs sur les lignes vers l'Amérique du Sud et le Mexique. Ces baisses ont été largement contrebalancées par la croissance du rendement unitaire des services vers les Antilles en regard du troisième trimestre de 2017. Le fléchissement du rendement unitaire des lignes vers l'Amérique du Sud est imputable surtout à la hausse sensible de la longueur d'étape moyenne en raison du retrait du trajet court-courrier entre Santiago et Buenos Aires étant donné qu'Air Canada dessert désormais les deux marchés au moyen de vols sans escale. En données ajustées en fonction de la longueur d'étape, le rendement global des Autres lignes n'a pas varié par rapport au troisième trimestre de 2017.

Au cours des neuf premiers mois de 2018, les Autres produits passages se sont établis à 874 M\$, en hausse de 95 M\$ (+12,2 %) par rapport à ceux des neuf premiers mois de 2017, du fait de l'amplification de 12,4 % du trafic.

Produits fret

Les produits tirés du transport de fret se sont chiffrés à 218 M\$ au troisième trimestre de 2018 et à 586 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2018, en hausse respectivement de 24 M\$ (+12,3 %) et de 76 M\$ (+15,0 %) par rapport aux périodes correspondantes de 2017. En comparaison des périodes correspondantes de 2017, le rendement unitaire et le trafic en ce qui concerne le transport de fret ont augmenté respectivement de 10,6 % et de 1,6 % au troisième trimestre de 2018 et de 8,6 % et de 5,9 % au cours des neuf premiers mois de 2018. Au troisième trimestre et au cours des neuf premiers mois de 2018, le marché transatlantique et le marché transpacifique ont affiché une performance particulièrement solide, tant au chapitre du rendement unitaire que du trafic.

Le tableau ci-après présente les produits fret par région pour les périodes indiquées.

Produits fret (en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres				Neuf premiers mois			
	2018	2017 ¹⁾	Variation		2018	2017 ¹⁾	Variation	
			(en \$)	(en %)			(en \$)	(en %)
Lignes intérieures	25 \$	23 \$	2 \$	9,4	68 \$	61 \$	7 \$	11,3
Lignes transfrontalières	12	11	1	4,8	31	29	2	7,5
Lignes transatlantiques	74	68	6	10,5	206	179	27	15,6
Lignes transpacifiques	91	78	13	16,9	237	199	38	18,8
Autres	16	14	2	6,8	44	42	2	4,8
Réseau	218 \$	194 \$	24 \$	12,3	586 \$	510 \$	76 \$	15,0

1) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2018 et a retraité les chiffres de 2017 comme le montre le tableau ci-dessus. Se reporter à la rubrique 9, Méthodes comptables, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Autres produits

Les autres produits se sont chiffrés à 179 M\$ au troisième trimestre de 2018, en hausse de 7 M\$ (+4 %) par rapport au troisième trimestre de 2017, du fait principalement de l'augmentation des produits tirés de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada. La hausse des produits tirés de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada est attribuable surtout à l'accroissement tarifaire des forfaits terrestres et, dans une moindre mesure, à l'amplification des volumes passagers, en regard du troisième trimestre de 2017.

Les autres produits se sont chiffrés à 805 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2018, en hausse de 67 M\$ (+9 %) par rapport à la période correspondante de 2017, du fait principalement de l'augmentation des produits tirés de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada en raison de l'amplification des volumes passagers et, dans une moindre mesure, de l'accroissement tarifaire des forfaits terrestres.

CESMO et CESMO ajustées

Au troisième trimestre de 2018, les CESMO ont augmenté de 9,8 % et les CESMO ajustées ont crû de 1,1 %, par rapport au troisième trimestre de 2017. Au cours des neuf premiers mois de 2018, les CESMO ont augmenté de 6,1 % et les CESMO ajustées ont crû de 0,2 % en regard de la période correspondante de 2017. Le tableau ci-après compare les CESMO et CESMO ajustées d'Air Canada pour les périodes indiquées.

(en cents par SMO)	Troisièmes trimestres				Neuf premiers mois			
	2018	2017 ¹⁾	Variation		2018	2017 ¹⁾	Variation	
			(en ¢)	(en %)			(en ¢)	(en %)
Carburant aviation	3,69	2,68	1,01	37,6	3,53	2,76	0,77	27,8
Charges liées aux transporteurs régionaux								
Carburant aviation	0,45	0,35	0,10	28,1	0,47	0,38	0,09	23,5
Autres	1,72	1,78	(0,06)	(3,8)	2,04	2,07	(0,03)	(1,7)
Salaires	1,72	1,73	(0,01)	(0,5)	1,90	1,91	(0,01)	(0,6)
Charges sociales	0,53	0,50	0,03	5,8	0,63	0,61	0,02	3,2
Redevances aéroportuaires et de navigation	0,85	0,85	-	0,2	0,87	0,89	(0,02)	(2,3)
Maintenance avions	0,84	0,77	0,07	7,8	0,88	0,88	-	0,8
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	0,81	0,78	0,03	4,4	0,95	0,90	0,05	6,3
Frais de vente et de distribution	0,72	0,75	(0,03)	(4,0)	0,73	0,76	(0,03)	(3,2)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	0,26	0,23	0,03	11,5	0,56	0,54	0,02	2,6
Location avions	0,41	0,40	0,01	2,2	0,45	0,48	(0,03)	(5,2)
Restauration et services à bord	0,38	0,36	0,02	3,5	0,39	0,37	0,02	3,9
Communications et technologies de l'information	0,24	0,20	0,04	17,0	0,26	0,24	0,02	9,1
Éléments particuliers	-	-	-	-	-	0,04	(0,04)	(100,0)
Autres	1,19	1,19	-	-	1,31	1,29	0,02	-
CESMO	13,81	12,57	1,24	9,8	14,97	14,12	0,85	6,1
Retrancher :								
Charge de carburant aviation ²⁾ , coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et éléments particuliers	(4,40)	(3,26)	(1,14)	(34,7)	(4,56)	(3,73)	(0,83)	(22,4)
CESMO ajustées³⁾	9,41	9,31	0,10	1,1	10,41	10,39	0,02	0,2

1) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2018 et a retraité les chiffres de 2017 comme le montre le tableau ci-dessus. Se reporter à la rubrique 9, Méthodes comptables, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

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

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

Charges d'exploitation

Au troisième trimestre de 2018, en raison du relèvement de 6,7 % de la capacité, les charges d'exploitation se sont établies à 4 575 M\$, en hausse de 671 M\$ (+17 %) par rapport au troisième trimestre de 2017. Au troisième trimestre de 2018, l'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation libellées en devises (principalement le dollar américain), en regard du troisième trimestre de 2017, a accru les charges d'exploitation de 82 M\$ (dont une tranche de 55 M\$ se rapporte à la charge de carburant aviation et un total de 27 M\$ a trait aux charges d'exploitation non liées au carburant).

Au cours des neuf premiers mois de 2018, en raison du relèvement de 7,5 % de la capacité, les charges d'exploitation se sont établies à 12 767 M\$, en hausse de 1 573 M\$ (+14 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2017. Au cours des neuf premiers mois de 2018, l'incidence favorable de l'appréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation libellées en devises (principalement le dollar américain), en regard des neuf premiers mois de 2017, a comprimé les charges d'exploitation de 41 M\$.

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

Charge de carburant aviation

Au troisième trimestre de 2018, la charge de carburant aviation (notamment la charge de carburant liée aux activités des transporteurs régionaux) s'est établie à 1 371 M\$, en hausse de 430 M\$ (+45,7 %) par rapport au troisième trimestre de 2017, augmentation qui s'explique par les facteurs suivants :

- la hausse du cours du carburant aviation (compte non tenu de l'incidence du change), responsable d'un accroissement de 324 M\$;
- l'incidence défavorable du change de 55 M\$;
- l'augmentation du volume de litres de carburant consommé, responsable d'une hausse de 40 M\$;
- et d'autres facteurs, responsables d'une augmentation de 11 M\$.

Au cours des neuf premiers mois de 2018, la charge de carburant aviation (notamment la charge de carburant liée aux activités des transporteurs régionaux) s'est établie à 3 409 M\$, en hausse de 917 M\$ (+36,8 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2017, augmentation qui s'explique par les facteurs suivants :

- la hausse du cours du carburant aviation (compte non tenu de l'incidence du change), responsable d'un accroissement de 767 M\$;
- l'augmentation du volume de litres de carburant consommé, responsable d'une hausse de 138 M\$;
- et d'autres facteurs, responsables d'une augmentation de 12 M\$.

Charges liées aux transporteurs régionaux

Au troisième trimestre de 2018, les charges liées aux transporteurs régionaux se sont chiffrées à 717 M\$, en hausse de 55 M\$ (+8 %) par rapport au troisième trimestre de 2017, du fait en grande partie de la hausse de la charge de carburant aviation en glissement annuel.

Au cours des neuf premiers mois de 2018, les charges liées aux transporteurs régionaux se sont chiffrées à 2 134 M\$, en hausse de 192 M\$ (+10 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2017. Cette augmentation est le fait, en grande partie, de la hausse de la charge de carburant aviation en glissement annuel, de la majoration des tarifs des CAC par rapport à la période correspondante de 2017 et de l'incidence de l'accroissement des vols, en particulier au premier trimestre de 2018. L'accroissement

des frais d'achat de capacité au cours des neuf premiers mois de 2018 est également imputable à l'amplification du volume des activités d'entretien moteur au deuxième trimestre de 2018, facteur en partie contrebalancé par l'incidence favorable du change.

Le tableau qui suit présente la ventilation des charges liées aux transporteurs régionaux pour les périodes indiquées :

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres				Neuf premiers mois			
	2018	2017	Variation		2018	2017	Variation	
			(en \$)	(en %)			(en \$)	(en %)
Frais d'achat de capacité	318 \$	315 \$	3 \$	1	997 \$	937 \$	60 \$	6
Carburant aviation	149	109	40	37	398	300	98	33
Redevances aéroportuaires et de navigation	78	80	(2)	(3)	223	222	1	-
Frais de vente et de distribution	44	34	10	29	119	111	8	7
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	9	8	1	13	27	21	6	29
Location avions	11	10	1	10	31	30	1	3
Autres	108	106	2	2	339	321	18	6
Total des charges liées aux transporteurs régionaux	717 \$	662 \$	55 \$	8	2 134 \$	1 942 \$	192 \$	10

Salaires et charges sociales

Les salaires se sont établis à 569 M\$ au troisième trimestre de 2018 et à 1 617 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2018, en hausse respectivement de 33 M\$ (+6 %) et de 104 M\$ (+7 %) par rapport aux périodes correspondantes de 2017. Ces augmentations sont surtout attribuables à la croissance du nombre d'employés équivalents temps plein (« ETP ») au soutien principalement du relèvement de la capacité et de la stratégie d'expansion internationale de la Société.

Les charges sociales se sont chiffrées à 174 M\$ au troisième trimestre de 2018 et à 537 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2018, en hausse respectivement de 20 M\$ (+13 %) et de 53 M\$ (+11 %) par rapport aux périodes correspondantes de 2017. Ces augmentations sont attribuables surtout au nombre plus élevé d'ETP et à l'incidence de la baisse des taux d'actualisation, qui ont accru le coût des services rendus au cours de l'exercice des régimes de retraite à prestations déterminées.

Redevances aéroportuaires et de navigation

Les redevances aéroportuaires et de navigation se sont chiffrées à 281 M\$ au troisième trimestre de 2018 et à 739 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2018, en hausse respectivement de 17 M\$ (+6 %) et de 35 M\$ (+5 %) par rapport aux périodes correspondantes de 2017. Ces hausses sont largement attribuables à l'affectation accrue de gros-porteurs et à l'accroissement des vols internationaux. Cette hausse a été contrebalancée par l'incidence favorable des modalités d'une entente avec l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, entente qui permet à Air Canada d'accroître sa part des passagers en correspondance entre lignes internationales à Toronto-Pearson de façon plus rentable, et la réduction du tarif de Nav Canada de 3,9 % entrée en vigueur le 1^{er} septembre 2017.

Charges de maintenance avions

Au troisième trimestre de 2018, les charges de maintenance avions se sont chiffrées à 277 M\$, en hausse de 36 M\$ (+15 %) par rapport au troisième trimestre de 2017, surtout en raison de l'accroissement des activités de maintenance, liées principalement aux moteurs, au troisième trimestre de 2018 par rapport au troisième trimestre de 2017.

Au cours des neuf premiers mois de 2018, les charges de maintenance avions se sont chiffrées à 753 M\$, en hausse de 58 M\$ (+8 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2017. Cette augmentation est imputable principalement à l'accroissement des activités d'entretien moteur en glissement annuel et a été en partie neutralisée par l'incidence du nombre accru de prolongations de contrats de location

d'appareils au cours du premier semestre de 2018 en regard de la période correspondante de 2017, ainsi que par les répercussions de la négociation de modalités de restitution plus favorables dans le cadre des prolongations de contrats de location d'appareils et par l'incidence favorable du change.

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres				Neuf premiers mois			
	2018	2017	Variation		2018	2017	Variation	
			(en \$)	(en %)			(en \$)	(en %)
Maintenance	244 \$	203 \$	41 \$	20	701 \$	618 \$	83 \$	13
Provisions liées à la maintenance ¹⁾	30	35	(5)	(13)	34	69	(35)	(50)
Autres	3	3	-	-	18	8	10	125
Total de la charge de maintenance avions	277 \$	241 \$	36 \$	15	753 \$	695 \$	58 \$	8

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

Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur

La dotation aux amortissements et aux pertes de valeur s'est chiffrée à 268 M\$ au troisième trimestre de 2018 et à 813 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2018, en hausse respectivement de 27 M\$ (+11 %) et de 102 M\$ (+14 %) par rapport aux périodes correspondantes de 2017, en grande partie du fait de l'intégration d'appareils 787 et 737 MAX de Boeing au parc aérien principal. Cette hausse a été atténuée par la cession-bail par Air Canada de 25 appareils E190 d'Embraer en août 2018.

Frais de vente et de distribution

Les frais de vente et de distribution se sont chiffrés à 237 M\$ au troisième trimestre de 2018 et à 625 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2018, en hausse respectivement de 5 M\$ (+2 %) et de 24 M\$ (+4 %) par rapport aux périodes correspondantes de 2017. Ces augmentations rendaient compte en grande partie de la hausse des produits passages et elles ont été en partie contrebalancées par l'incidence favorable des nouveaux programmes de commissions instaurés en Amérique du Nord en avril 2018 et l'accroissement des réservations directes en regard des périodes correspondantes de 2017.

Coûts liés à la portion terrestre des forfaits

Au troisième trimestre de 2018, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada ont atteint 86 M\$, en hausse de 13 M\$ (+18 %) par rapport au troisième trimestre de 2017. Cette hausse s'explique par l'accroissement des coûts de la portion terrestre de forfaits (compte non tenu de l'effet du change) du fait, en grande partie, de la modification de la combinaison de produits et, dans une moindre mesure, de l'amplification des volumes passagers en glissement annuel.

Au cours des neuf premiers mois de 2018, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada ont atteint 476 M\$, en hausse de 44 M\$ (+10 %) par rapport à la période correspondante de 2017. Cette hausse s'explique par l'amplification des volumes de passagers et, dans une moindre mesure, par l'accroissement des coûts de la portion terrestre de forfaits (compte non tenu de l'effet du change) en regard des neuf premiers mois de 2017. Cette hausse a été contrebalancée en partie par l'incidence favorable du change.

Coûts de location avions

Les coûts de location avions se sont élevés à 137 M\$ au troisième trimestre de 2018 et à 385 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2018, en hausse respectivement de 12 M\$ (+10 %) et de 8 M\$ (+2 %) par rapport aux périodes correspondantes de 2017. Ces augmentations traduisent, en grande partie, l'incidence du nombre accru d'avions loués, notamment 25 appareils E190 d'Embraer ayant fait l'objet d'une cession-bail par Air Canada en août 2018, et elles ont été atténuées par l'effet de la baisse des tarifs de location dans le cadre du renouvellement de certains contrats de location, outre l'incidence favorable du change au cours des neuf premiers mois de 2018.

Éléments particuliers

Au premier trimestre de 2017, Air Canada a comptabilisé une provision de 30 M\$ au titre de l'amende imposée à nouveau par suite d'une décision de la Commission européenne relative aux enquêtes sur le fret. Air Canada a acquitté l'amende au deuxième trimestre de 2017. La Société a porté la décision en appel. Bien qu'elle ne puisse prédire avec certitude l'issue de cet appel ou de toute procédure connexe, Air Canada estime que sa contestation de la décision de la Commission européenne est fondée. Se reporter à la section « Litiges en cours » à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2017 d'Air Canada.

Autres charges

Les autres charges se sont chiffrées à 403 M\$ au troisième trimestre de 2018 et à 1 123 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2018, en hausse respectivement de 34 M\$ (+9 %) et de 96 M\$ (+9 %) par rapport aux périodes correspondantes de 2017. Ces augmentations traduisent essentiellement le relèvement de la capacité et la stratégie d'Air Canada en matière d'expansion internationale, outre l'accroissement des frais liés au service à la clientèle imputable en partie à l'incidence des perturbations opérationnelles causées par des conditions météorologiques extrêmes, en particulier au premier semestre de 2018. Les autres charges du premier trimestre de 2018 tenaient également compte des frais de 26 M\$ liés aux nouveaux uniformes.

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres				Neuf premiers mois			
	2018	2017	Variation		2018	2017	Variation	
			(en \$)	(en %)			(en \$)	(en %)
Services d'escale	94 \$	86 \$	8 \$	9	250 \$	227 \$	23 \$	10
Frais d'équipages	62	55	6	11	160	146	13	9
Location et entretien d'immeubles	44	41	3	7	129	126	3	2
Frais et services divers	46	45	1	2	123	119	4	3
Autres frais résiduels	157	142	16	11	461	409	53	13
Total des autres charges	403 \$	369 \$	34 \$	9	1 123 \$	1 027 \$	96 \$	9

Produits (charges) autres que d'exploitation

Au troisième trimestre de 2018, les produits autres que d'exploitation se sont chiffrés à 36 M\$, en regard de charges autres que d'exploitation de 11 M\$ au troisième trimestre de 2017. Au cours des neuf premiers mois de 2018, les charges autres que d'exploitation se sont chiffrées à 431 M\$, en regard de produits autres que d'exploitation de 28 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2017.

La variation des produits (charges) autres que d'exploitation en glissement annuel s'explique notamment par les facteurs suivants :

- Le profit de change s'est établi à 89 M\$ au troisième trimestre de 2018, contre un profit de change de 44 M\$ au troisième trimestre de 2017. Le profit de change au troisième trimestre de 2018 avait trait principalement à la réévaluation de la dette à long terme et des contrats de location-financement libellés en dollars américains. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 30 septembre 2018 était de 1,2908 \$ CA, tandis qu'il était de 1,3133 \$ CA le 30 juin 2018. La perte de change s'est établie à 48 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2018, contre un profit de change de 182 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2017. La perte de change liée à la dette à long terme libellée en dollars américains de 168 M\$ a été neutralisée en partie par le profit de change à l'égard des dérivés de change, qui s'est chiffré à 169 M\$. La perte de change au cours des neuf premiers mois de 2018 est attribuable à la dépréciation du dollar canadien au 30 septembre 2018 comparativement au 31 décembre 2017. Au 31 décembre 2017, le cours du change de clôture était de 1,2571 \$ CA pour 1 \$ US.

- Au cours des neuf premiers mois de 2017, Air Canada a comptabilisé un profit de 52 M\$ à la cession-bail de quatre appareils 787-9 de Boeing alors qu'aucun profit analogue n'a été inscrit au cours des neuf premiers mois de 2018.
- Au cours des neuf premiers mois de 2018, Air Canada a comptabilisé un profit de 11 M\$ lié aux modifications de dettes relativement à la refixation de prix (en février 2018) de sa facilité de billets garantis prioritaires de 1,1 G\$ US alors qu'aucun profit analogue n'a été inscrit au cours des neuf premiers mois de 2017.
- Au cours des neuf premiers mois de 2018, Air Canada a inscrit une perte à la cession d'actifs de 188 M\$ relativement à la vente de 25 appareils E190 d'Embraer, alors qu'aucune perte analogue n'a été comptabilisée au cours des neuf premiers mois de 2017. Air Canada a réalisé un produit net de 293 M\$ tiré de la vente de ces appareils au troisième trimestre de 2018.

5. PARC AÉRIEN

Le tableau qui suit présente le nombre d'appareils composant le parc en exploitation d'Air Canada au 30 septembre 2018 et au 31 décembre 2017 ainsi que le parc en exploitation prévu d'Air Canada, y compris les appareils qu'Air Canada Rouge exploite ou compte exploiter, aux 31 décembre 2018 et 31 décembre 2019.

	Réal			Projeté			
	31 décembre 2017	Modifications apportées pour les neuf premiers mois de 2018	30 septembre 2018	Modifications apportées pour le reste de 2018	31 décembre 2018	Modifications apportées pour 2019	31 décembre 2019
Parc aérien principal							
<u>Gros-porteurs</u>							
787-8 de Boeing	8	-	8	-	8	-	8
787-9 de Boeing	22	5	27	-	27	2	29
777-300ER de Boeing	19	-	19	-	19	-	19
777-200LR de Boeing	6	-	6	-	6	-	6
767-300ER de Boeing	10	(4)	6	-	6	(6)	-
A330-300 d'Airbus	8	-	8	-	8	4	12
<u>Appareils monocouloirs</u>							
737 MAX 8 de Boeing	2	16	18	-	18	18	36
A321 d'Airbus	15	-	15	-	15	-	15
A320 d'Airbus	42	-	42	-	42	(13)	29
A319 d'Airbus	18	(2)	16	-	16	-	16
A220-300 d'Airbus	-	-	-	-	-	1	1
E190 d'Embraer	25	(3)	22	(3)	19	(5)	14
Total – parc aérien principal	175	12	187	(3)	184	1	185
Air Canada Rouge							
<u>Gros-porteurs</u>							
767-300ER de Boeing	24	1	25	-	25	-	25
<u>Appareils monocouloirs</u>							
A321 d'Airbus	5	1	6	-	6	-	6
A320 d'Airbus	-	-	-	-	-	3	3
A319 d'Airbus	20	2	22	-	22	-	22
Total – Air Canada Rouge	49	4	53	-	53	3	56
Total gros-porteurs	97	2	99	-	99	-	99
Total appareils monocouloirs	127	14	141	(3)	138	4	142
Total parc aérien principal et Air Canada Rouge	224	16	240	(3)	237	4	241

Vente d'appareils E190 d'Embraer

En août 2018, Air Canada a finalisé la cession-bail de 25 appareils E190 d'Embraer. Air Canada continuera d'exploiter ces appareils jusqu'à leur retrait graduel du parc aérien de 2018 à 2020.

Air Canada Express

Le tableau qui suit présente, au 30 septembre 2018, le nombre d'appareils exploités pour le compte d'Air Canada par Jazz, Sky Regional et d'autres sociétés aériennes assurant des vols sous la dénomination Air Canada Express, aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada. Aucune modification ne devrait être apportée au parc d'Air Canada Express durant la période allant du 30 septembre au 31 décembre 2018.

	Au 30 septembre 2018			
	Jazz	Sky Regional	Autres	Total
E175 d'Embraer	-	25	-	25
CRJ-100/200 de Bombardier	10	-	14	24
CRJ-705/900 de Bombardier	21	-	-	21
Dash 8-100 de Bombardier	15	-	-	15
Dash 8-300 de Bombardier	26	-	-	26
Dash 8-Q400 de Bombardier	44	-	-	44
Total – Air Canada Express	116	25	14	155

Autres appareils exploités par des transporteurs aux termes de CAC

En outre, Air Georgian et EVAS exploitent au total 14 appareils Beech 1900 de 18 places pour le compte d'Air Canada aux termes de contrats d'achat de capacité conclus avec cette dernière.

6. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL

6.1. Situation financière

Le tableau ci-après présente l'état consolidé résumé de la situation financière d'Air Canada au 30 septembre 2018 et au 31 décembre 2017.

(en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2018	31 décembre 2017 ¹⁾	Variation (en \$)
Actif			
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	4 922 \$	3 804 \$	1 118 \$
Autres actifs courants	1 672	1 593	79
Actifs courants	6 594 \$	5 397 \$	1 197 \$
Dépôts et autres actifs	416	465	(49)
Immobilisations corporelles	9 810	9 252	558
Actifs des régimes de retraite	2 243	1 583	660
Impôt différé	32	456	(424)
Immobilisations incorporelles	371	318	53
Goodwill	311	311	-
Total de l'actif	19 777 \$	17 782 \$	1 995 \$
Passif			
Passifs courants	5 221 \$	5 101 \$	120 \$
Dette à long terme et contrats de location-financement	6 246	5 448	798
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	2 447	2 592	(145)
Provisions liées à la maintenance	1 058	1 003	55
Autres passifs non courants	145	167	(22)
Impôts différés	110	49	61
Total du passif	15 227 \$	14 360 \$	867 \$
Total des capitaux propres attribuables aux actionnaires	4 550 \$	3 422 \$	1 128 \$
Total du passif et des capitaux propres attribuables aux actionnaires	19 777 \$	17 782 \$	1 995 \$

1) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2018 et a retraité les chiffres de 2017 comme le montre le tableau ci-dessus. Se reporter à la rubrique 9, Méthodes comptables, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

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

Au 30 septembre 2018, les immobilisations corporelles se chiffraient à 9 810 M\$, soit 558 M\$ de plus qu'au 31 décembre 2017. Cette augmentation résulte surtout des acquisitions d'immobilisations corporelles totalisant 1 907 M\$ et est contrebalancée par l'effet de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur de 802 M\$ ainsi que l'incidence de la vente de 25 appareils E190 au troisième trimestre de 2018.

Au cours des neuf premiers mois de 2018, les acquisitions d'immobilisations corporelles comprenaient cinq appareils 787-9 de Boeing et 16 appareils 737 MAX 8 de Boeing. Quatre appareils 787 et neuf appareils 737 MAX de Boeing ont été financés à l'aide du produit tiré d'un placement privé en dollars américains de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel en 2017, un appareil 787 et quatre appareils 737 MAX de Boeing ont été financés à l'aide du produit tiré d'un placement privé en dollars canadiens de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel en 2018 et trois appareils 737 MAX

de Boeing ont été achetés en contrepartie de trésorerie. Se reporter à la rubrique 6.7, *Obligations contractuelles*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur ces placements privés de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel. Au cours des neuf premiers mois de 2018, les acquisitions d'immobilisations corporelles comprenaient des acomptes sur les futures livraisons d'appareils ainsi que des charges de maintenance immobilisées.

Le passif net à long terme au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel s'est établi à 204 M\$ (soit le passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel de 2 447 M\$, déduction faite des actifs des régimes de retraite de 2 243 M\$), en baisse de 805 M\$ par rapport au 31 décembre 2017. Cette baisse est surtout imputable au fléchissement de 29 points de base du taux d'actualisation utilisé pour évaluer les passifs et l'incidence de la révision des hypothèses démographiques, facteurs qui ont donné lieu à un profit net à la réévaluation des passifs liés aux avantages du personnel de 1 009 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2018 (738 M\$ après impôts) comptabilisé à l'état consolidé du résultat global d'Air Canada. Les hypothèses démographiques révisées ont trait principalement à l'actualisation des hypothèses actuarielles visant les taux de départ à la retraite, facteur qui a comprimé le passif actuariel de 277 M\$.

6.2. Dette nette ajustée

Le tableau ci-après présente les soldes de la dette nette ajustée d'Air Canada au 30 septembre 2018 et au 31 décembre 2017.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	30 septembre 2018	31 décembre 2017	Variation (en \$)
Total de la dette à long terme et des contrats de location-financement	6 246 \$	5 448 \$	798 \$
Partie courante de la dette à long terme et des contrats de location-financement	432	671	(239)
Total de la dette à long terme et des contrats de location-financement (y compris la partie courante)	6 678 \$	6 119 \$	559 \$
Moins trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	(4 922)	(3 804)	(1 118)
Dette nette	1 756 \$	2 315 \$	(559) \$
Contrats de location simple immobilisés ¹⁾	3 864	3 801	63
Dette nette ajustée¹⁾	5 620 \$	6 116 \$	(496) \$
BAIIALA (12 derniers mois)	2 829 \$	2 928 \$	(99) \$
Ratio dette nette ajustée-BAIIALA²⁾	2,0	2,1	(0,1)

1) La dette nette ajustée est une mesure financière complémentaire aux PCGR et un élément clé du capital géré par Air Canada qui permet à la direction d'évaluer la dette nette de la Société. Air Canada inclut les contrats de location simple immobilisés, car c'est là un moyen courant dans le secteur d'attribuer une valeur aux obligations au titre de contrats de location simple. La pratique courante dans le secteur consiste à multiplier par 7 les frais annualisés de location avions. Cette définition du contrat de location simple immobilisé est propre à Air Canada et pourrait ne pas être comparable à des mesures analogues présentées par d'autres sociétés ouvertes. Les loyers d'avions (compte tenu des coûts de location avions liés aux activités des transporteurs régionaux) se sont élevés à 552 M\$ pour la période de 12 mois close le 30 septembre 2018 et à 543 M\$ pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2017.

2) Le ratio dette nette ajustée-BAIIALA des 12 derniers mois (également désigné « ratio de levier financier » dans le présent rapport de gestion) est une mesure financière hors PCGR qu'Air Canada utilise afin d'évaluer le levier financier. Le ratio de levier financier correspond à la dette nette ajustée divisée par le BAIIALA des 12 derniers mois. Se reporter à la rubrique 14, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard. Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2018 et a retraité les chiffres de 2017. Se reporter à la rubrique 9, Méthodes comptables, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Au 30 septembre 2018, le total de la dette à long terme et des contrats de location-financement (y compris la partie courante) s'est chiffré à 6 678 M\$, en hausse de 559 M\$ par rapport au 31 décembre 2017. Au cours des neuf premiers mois de 2018, les nouveaux emprunts liés à l'achat d'avions de 1 210 M\$ et l'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien au 30 septembre 2018 en regard du 31 décembre 2017 ont accru de 168 M\$ la dette libellée en devises (principalement en dollars américains). Ces augmentations ont été en partie compensées par les remboursements de dette de 809 M\$.

Au 30 septembre 2018, la dette nette ajustée s'établissait à 5 620 M\$, en baisse de 496 M\$ par rapport au 31 décembre 2017, étant donné que la hausse du solde de la dette à long terme et des contrats de location-financement de 559 M\$ et l'augmentation des soldes de contrats de location simple immobilisés de 63 M\$ ont été plus que neutralisées par l'accroissement des soldes de trésorerie et des placements à court terme de 1 118 M\$. Au 30 septembre 2018, le ratio de levier financier (ratio dette nette ajustée-BAIIALA des 12 derniers mois) s'est établi à 2,0, par rapport à 2,1 au 31 décembre 2017.

Au 30 septembre 2018, le coût moyen pondéré du capital (« CMPC ») d'Air Canada avant impôts s'établissait à environ 7,4 % (contre environ 7,6 % au 31 décembre 2017). Le CMPC est une mesure établie par la direction, qui correspond au coût du capital, estimé à 20,0 %, et au coût moyen des emprunts et des contrats de location-financement, estimé à 4,3 % (en regard d'un coût du capital estimatif de 20,0 % et d'un coût moyen des emprunts et des contrats de location-financement estimatif de 4,5 % au 31 décembre 2017).

6.3. Fonds de roulement

Le tableau ci-après fournit un complément d'information sur les soldes de fonds de roulement d'Air Canada au 30 septembre 2018 et au 31 décembre 2017.

(en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2018	31 décembre 2017 ¹⁾	Variation (en \$)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	4 922 \$	3 804 \$	1 118 \$
Créances clients	960	814	146
Autres actifs courants	712	779	(67)
Total des actifs courants	6 594 \$	5 397 \$	1 197 \$
Dettes fournisseurs et charges à payer	2 030	1 961	69
Produits passages perçus d'avance	2 759	2 469	290
Partie courante de la dette à long terme et des contrats de location-financement	432	671	(239)
Total des passifs courants	5 221 \$	5 101 \$	120 \$
Fonds de roulement, montant net	1 373 \$	296 \$	1 077 \$

1) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2018 et a retraité les chiffres de 2017. Se reporter à la rubrique 9, Méthodes comptables, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Le montant net du fonds de roulement de 1 373 M\$ au 30 septembre 2018 représente une progression de 1 077 M\$ par rapport au 31 décembre 2017.

L'effet positif sur les flux de trésorerie nets des résultats d'exploitation favorables au cours des neuf premiers mois de 2018 a plus que compensé l'incidence des dépenses d'investissement nettes. Les sorties nettes de trésorerie liées aux dépenses d'investissement se sont établies à 619 M\$ (déduction faite du produit financier de 1 210 M\$ tiré de la livraison de cinq appareils 787 et de 13 appareils 737 MAX de Boeing, et du produit de 293 M\$ tiré de la vente de 25 appareils E190 d'Embraer déduction faite du remboursement de la dette connexe de 144 M\$). Au cours des neuf premiers mois de 2018, Air Canada a acheté trois appareils 737 MAX de Boeing en contrepartie de trésorerie.

6.4. Flux de trésorerie consolidés

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2018	2017	Variation (en \$)	2018	2017	Variation (en \$)
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	371 \$	493 \$	(122) \$	2 335 \$	2 349 \$	(14) \$
Produits des emprunts	-	-	-	1 210	733	477
Réduction de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location-financement	(225)	(203)	(22)	(809)	(574)	(235)
Actions rachetées aux fins d'annulation	-	-	-	(23)	(36)	13
Émission d'actions	3	4	(1)	5	7	(2)
Frais de financement	-	(3)	3	(8)	(15)	7
Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement	(222) \$	(202) \$	(20) \$	375 \$	115 \$	260 \$
Placements à court terme	(259)	(256)	(3)	(884)	(831)	(53)
Acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles	(194)	(169)	(25)	(1 978)	(1 990)	12
Produit de la vente d'actifs	4	1	3	10	3	7
Produit tiré d'opérations de cession-bail	293	-	293	293	740	(447)
Autres	3	9	(6)	48	8	40
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'investissement	(153) \$	(415) \$	262 \$	(2 511) \$	(2 070) \$	(441) \$
Incidence des variations du taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	- \$	(29) \$	29 \$	11 \$	(35) \$	46 \$
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(4) \$	(153) \$	149 \$	210 \$	359 \$	(149) \$

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2018	2017	Variation (en \$)	2018	2017	Variation (en \$)
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	371 \$	493 \$	(122) \$	2 335 \$	2 349 \$	(14) \$
Acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles, déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail	99	(169)	268	(1 685)	(1 250)	(435)
Flux de trésorerie disponibles¹⁾	470 \$	324 \$	146 \$	650 \$	1 099 \$	(449) \$

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

Flux de trésorerie disponibles

Au troisième trimestre de 2018, les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation se sont établis à 371 M\$, en baisse de 122 M\$ en regard du trimestre correspondant de 2017. Les flux de trésorerie disponibles se sont établis à 470 M\$, en hausse de 146 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2017. Au troisième trimestre de 2018, Air Canada a encaissé un produit de 293 M\$ tiré de la cession-bail de 25 appareils d'Embraer.

Au cours des neuf premiers mois de 2018, les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation se sont établis à 2 335 M\$, en baisse de 14 M\$ en regard de la période correspondante de 2017. Au cours des neuf premiers mois de 2018, les flux de trésorerie disponibles se sont établis à 650 M\$, en baisse de 449 M\$ par rapport aux neuf premiers mois de 2017. Au cours des neuf premiers mois de 2018, Air Canada a encaissé le produit de 293 M\$ tiré de la cession-bail de 25 appareils d'Embraer. Au cours des neuf premiers mois de 2017, Air Canada a encaissé le produit de 740 M\$ tiré de la cession-bail de quatre appareils 787 de Boeing.

Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement

La réduction de la dette à long terme et des obligations au titre de contrats de location-financement s'est chiffrée à 225 M\$ au troisième trimestre de 2018 et à 809 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2018, alors que le produit des emprunts a totalisé respectivement néant au troisième trimestre de 2018 et 1 210 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2018.

Se reporter aux rubriques 6.3, *Fonds de roulement*, 6.1, *Situation financière*, et 6.2, *Dette nette ajustée*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

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

Air Canada a en cours des engagements auprès de The Boeing Company (« Boeing ») visant l'acquisition de deux appareils 787 de Boeing dont la livraison est prévue au début de 2019. Air Canada détient également des options d'achat visant 13 appareils 787 de Boeing (qui permettent à Air Canada d'acheter des avions 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 des avions aux prix alors en vigueur et en fonction des créneaux disponibles de livraison d'appareils de Boeing).

Sous réserve de certaines conditions, Air Canada dispose d'engagements de financement portant sur les deux appareils 787 de Boeing dont la livraison est prévue au début de 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.

Appareils 737 MAX de Boeing

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

- Des commandes fermes de 61 appareils 737 MAX, se composant de 50 appareils 737 MAX 8 et de 11 appareils 737 MAX 9, assorties du droit de substituer entre eux ces modèles ainsi que d'en remplacer par des appareils 737 MAX 7.
- Des options d'achat visant 18 appareils 737 MAX de Boeing.
- Certains droits d'achat visant 30 appareils 737 MAX de Boeing supplémentaires.

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

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

Sous réserve de certaines conditions, Air Canada a également des engagements de financement auprès de Boeing couvrant 25 appareils 737 MAX de Boeing en commande ferme dont la livraison est prévue en 2020, en 2023 et en 2024. L'engagement porte sur le financement, à hauteur de 80 %, du prix des appareils à la livraison. Son échéance est de 10 ans et les modalités de remboursement sont assimilables à celles d'un emprunt hypothécaire.

Appareils A220-300 d'Airbus

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

Reconfiguration d'appareils A330 d'Airbus

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

Engagements d'immobilisations

Comme indiqué dans le tableau ci-après, le coût global estimatif des futurs appareils 787 et 737 MAX de Boeing ainsi que des appareils A220-300 d'Airbus en commande ferme et des autres immobilisations faisant l'objet d'un engagement était, au 30 septembre 2018, d'environ 5 251 M\$. Le tableau ci-après tient compte de l'incidence de la modification du contrat d'achat visant les appareils 737 de Boeing décrits plus haut.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2018	2019	2020	2021	2022	Par la suite	Total
Dépenses projetées et faisant l'objet d'un engagement	176 \$	1 623 \$	1 422 \$	775 \$	716 \$	539 \$	5 251 \$
Dépenses projetées, planifiées, mais ne faisant pas l'objet d'un engagement	100	718	340	305	226	non disponible	non disponible
Activités de maintenance immobilisées projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement ¹⁾	39	173	175	56	95	non disponible	non disponible
Total des dépenses projetées²⁾	315 \$	2 514 \$	1 937 \$	1 136 \$	1 037 \$	non disponible	non disponible

1) Les montants au titre des activités de maintenance immobilisées futures pour 2021 et 2022 et par la suite ne sont pas encore déterminables; toutefois, ils sont estimés à 56 M\$ pour 2021 et à 95 M\$ pour 2022.

2) Les montants en dollars américains ont été convertis au cours du change de clôture en vigueur le 30 septembre 2018, soit 1 \$ US pour 1,2908 \$ 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 30 septembre 2018.

6.6. Obligations de capitalisation des régimes de retraite

D'après les évaluations actuarielles, en date du 1^{er} janvier 2018, pris collectivement, les régimes de retraite agréés canadiens d'Air Canada affichent un excédent de solvabilité de 2,6 G\$. De ce fait, Air Canada ne versera aucune cotisation au titre de services passés en 2018.

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 déterminées ou à capitaliser la cotisation de l'employeur pour le volet cotisations définies du même régime de retraite. Les obligations de capitalisation des régimes de retraite pour 2018 devraient s'élever à 90 M\$.

Au 30 septembre 2018, compte tenu de l'incidence des outils de gestion du risque lié aux instruments financiers, une tranche approximative de 79 % 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 substantielle du risque de taux d'intérêt (taux d'actualisation). Air Canada pourrait continuer à augmenter la proportion des produits de placement à revenu fixe assortis aux passifs au titre des régimes de retraite, sous réserve de la conjoncture favorable du marché.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada, se reporter à la rubrique 9.7, *Obligations de capitalisation des régimes de retraite*, du rapport de gestion de 2017 d'Air Canada.

6.7. Obligations contractuelles

Placement privé de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel

En décembre 2017, dans le cadre du financement de quatre nouveaux appareils 787-9 de Boeing et de neuf nouveaux appareils 737 MAX 8 de Boeing, Air Canada a réalisé la clôture d'un placement privé de trois tranches de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel d'une valeur nominale globale d'environ 719 M\$ US. Le taux d'intérêt moyen pondéré combiné des trois tranches de certificats de fiducie est de 3,422 % par an. L'ensemble des 13 appareils visés par cette opération ont été livrés et financés durant le premier semestre de 2018.

En mars 2018, dans le cadre du financement d'un nouvel appareil 787-9 de Boeing et de quatre nouveaux appareils 737 MAX 8 de Boeing, Air Canada a réalisé la clôture d'un placement privé de deux tranches de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel libellés en dollars canadiens d'un montant nominal global d'environ 301 M\$. Tous les appareils visés par cette opération ont été livrés et financés durant le deuxième trimestre de 2018. Le placement privé se composait de certificats de catégorie A et de certificats de catégorie B.

- Les certificats de catégorie A, d'un montant nominal de 238 M\$, sont assortis d'un taux d'intérêt annuel de 3,670 % et d'une dernière date de distribution prévue au 15 avril 2030.
- Les certificats de catégorie B, d'un montant nominal de 63 M\$, sont assortis d'un taux d'intérêt annuel de 4,190 % et d'une dernière date de distribution prévue au 15 janvier 2026.

Le taux d'intérêt moyen pondéré combiné des deux tranches de certificats de fiducie est de 3,760 % par an.

Le tableau ci-après présente les obligations contractuelles d’Air Canada au 30 septembre 2018, y compris celles liées au paiement d’intérêts et de capital à l’égard de la dette à long terme, des contrats de location-financement, des contrats de location simple et des dépenses d’investissement faisant l’objet d’engagements.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2018	2019	2020	2021	2022	Par la suite	Total
<u>Capital</u>							
Obligations liées à la dette à long terme	92 \$	383 \$	608 \$	952 \$	327 \$	4 233 \$	6 595 \$
Obligations liées aux contrats de location-financement	11	45	48	17	14	56	191
Total des obligations liées au capital	103 \$	428 \$	656 \$	969 \$	341 \$	4 289 \$	6 786 \$
<u>Intérêts</u>							
Obligations liées à la dette à long terme	76	273	253	211	176	471	1 460
Obligations liées aux contrats de location-financement	3	14	9	6	5	14	51
Total des obligations liées aux intérêts	79 \$	287 \$	262 \$	217 \$	181 \$	485 \$	1 511 \$
Total des obligations de paiement liées à la dette à long terme et aux contrats de location-financement	182 \$	715 \$	918 \$	1 186 \$	522 \$	4 774 \$	8 297 \$
Obligations liées aux contrats de location simple	172 \$	607 \$	475 \$	341 \$	257 \$	1 026 \$	2 878 \$
Dépenses d’investissement faisant l’objet d’engagements	176 \$	1 623 \$	1 422 \$	775 \$	716 \$	539 \$	5 251 \$
Total des obligations contractuelles¹⁾	530 \$	2 945 \$	2 815 \$	2 302 \$	1 495 \$	6 339 \$	16 426 \$

1) Le total des obligations contractuelles ne comprend pas les engagements à l’égard des biens et services dont la Société a besoin dans le cours normal de ses activités. Il ne comprend pas non plus les passifs non courants autres que la dette à long terme et les obligations au titre de contrats de location-financement en raison de l’incertitude entourant le calendrier des flux de trésorerie et des éléments hors trésorerie.

6.8. Capital social

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

	30 septembre 2018	31 décembre 2017
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable	155 014 869	115 986 084
Actions à droit de vote	117 765 095	157 090 562
Total des actions émises et en circulation	272 779 964	273 076 646
Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises		
Options sur actions	6 030 403	6 121 252
Total des actions pouvant être émises	6 030 403	6 121 252
Total des actions en circulation et pouvant être émises	278 810 367	279 197 898

Offre publique de rachat

En mai 2018, Air Canada a reçu l’approbation par la Bourse de Toronto du renouvellement de son offre publique de rachat dans le cours normal des activités pour ses actions à droit de vote variable de catégorie A et ses actions à droit de vote de catégorie B (collectivement les « actions »), autorisant l’achat, entre le 31 mai 2018 et le 30 mai 2019, d’au plus 24 040 243 actions, soit 10 % du flottant d’Air Canada au 17 mai 2018. Le renouvellement a fait suite à la conclusion de l’offre publique de rachat dans le cours normal des activités de 2017 qui a expiré le 30 mai 2018.

Au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2018, Air Canada a racheté, aux fins d’annulation, 914 218 actions au coût moyen de 24,78 \$ l’action pour une contrepartie globale de 23 M\$. Aucune action n’a été rachetée durant le trimestre clos le 30 septembre 2018. Au 30 septembre 2018, 24 040 243 actions au total demeuraient disponibles aux fins de rachat dans le cadre de l’offre de rachat en vigueur.

7. RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	2016 ¹⁾	2017 ¹⁾				2018		
	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
Produits passages	3 035 \$	3 120 \$	3 550 \$	4 514 \$	3 409 \$	3 489 \$	3 921 \$	5 018 \$
Produits fret	155	148	168	194	198	168	200	218
Autres	235	374	192	172	213	414	212	179
Produits d'exploitation	3 425	3 642	3 910	4 880	3 820	4 071	4 333	5 415
Carburant aviation	598	659	701	832	735	825	964	1 222
Charges liées aux transporteurs régionaux								
Carburant aviation	90	95	96	109	112	114	135	149
Autres	532	537	552	553	563	561	607	568
Salaires et charges sociales	633	644	663	690	674	700	711	743
Redevances aéroportuaires et de navigation	203	210	230	264	201	221	237	281
Maintenance avions	200	228	226	241	243	256	220	277
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	212	228	242	241	245	267	278	268
Frais de vente et de distribution	172	181	188	232	169	189	199	237
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	101	256	103	73	106	276	114	86
Location avions	120	122	130	125	126	125	123	137
Restauration et services à bord	82	85	97	112	89	96	108	125
Communications et technologies de l'information	60	71	58	63	62	79	67	79
Éléments particuliers	91	30	-	-	-	-	-	-
Autres	313	326	332	369	362	376	344	403
Charges d'exploitation	3 407	3 672	3 618	3 904	3 687	4 085	4 107	4 575
Bénéfice (perte) d'exploitation	18	(30)	292	976	133	(14)	226	840
Profit (perte) de change	(29)	70	68	44	(62)	(112)	(25)	89
Produit d'intérêts	13	12	14	16	18	20	24	32
Charge d'intérêts	(83)	(79)	(80)	(73)	(79)	(83)	(84)	(80)
Intérêts incorporés	8	9	9	9	9	13	7	7
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(24)	(16)	(16)	(15)	(18)	(12)	(13)	(13)
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	9	-	7	17	(1)	1	(9)	10
Profit à la cession-bail d'actifs	-	26	26	-	-	-	-	-
Profit (perte) aux modifications et règlements de dettes	(82)	-	-	(3)	24	11	(1)	(1)
Perte à la cession d'actifs	-	-	-	-	-	-	(186)	(2)
Autres	(8)	(5)	(6)	(6)	(4)	(8)	(10)	(6)
Total des produits (charges) autres que d'exploitation	(196)	17	22	(11)	(113)	(170)	(297)	36
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	(178)	(13)	314	965	20	(184)	(71)	876
(Charge) recouvrement d'impôts sur le résultat	(1)	-	(3)	758	(12)	14	(6)	(231)
Bénéfice net (perte nette)	(179) \$	(13) \$	311 \$	1 723 \$	8 \$	(170) \$	(77) \$	645 \$
Résultat par action – dilué	(0,66) \$	(0,05) \$	1,13 \$	6,22 \$	0,02 \$	(0,62) \$	(0,28) \$	2,34 \$
BAIIALA²⁾	455 \$	366 \$	681 \$	1 360 \$	521 \$	397 \$	646 \$	1 265 \$
Résultat avant impôts ajusté²⁾	39 \$	(63) \$	229 \$	922 \$	77 \$	(72) \$	163 \$	793 \$
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée)²⁾	38 \$	(63) \$	226 \$	922 \$	61 \$	(52) \$	114 \$	561 \$
Résultat ajusté par action – dilué²⁾	0,14 \$	(0,23) \$	0,82 \$	3,33 \$	0,22 \$	(0,19) \$	0,41 \$	2,03 \$

1) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2018 et a retraité les chiffres de 2017. Les chiffres de 2016 n'ont pas été retraités au titre de l'adoption de cette nouvelle norme comptable. Se reporter à la rubrique 9, Méthodes comptables, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

2) Le BAIILA, le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée) et le résultat ajusté par action – dilué ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières hors PCGR du présent rapport de gestion et aux autres rapports de gestion d'Air Canada, à l'adresse aircanada.com, pour obtenir le rapprochement de ces mesures avec les mesures conformes aux PCGR comparables.

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

(en millions de dollars canadiens)	2016	2017				2018		
	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
Frais d'achat de capacité	304 \$	308 \$	314 \$	315 \$	330 \$	319 \$	360 \$	318 \$
Carburant aviation	90	95	96	109	112	114	135	149
Redevances aéroportuaires et de navigation	72	69	73	80	71	69	76	78
Frais de vente et de distribution	36	37	40	34	35	34	41	44
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	6	6	7	8	7	9	9	9
Location avions	8	10	10	10	10	10	10	11
Autres	106	107	108	106	110	120	111	108
Total des charges liées aux transporteurs régionaux	622 \$	632 \$	648 \$	662 \$	675 \$	675 \$	742 \$	717 \$

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

Réseau	2016 ¹⁾	2017 ¹⁾				2018		
	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
PPSMO (en cents)	13,5	13,6	14,0	14,5	14,1	14,0	14,4	15,1
CESMO (en cents)	15,4	16,0	14,3	12,6	15,2	16,4	15,1	13,8
CESMO ajustées (en cents) ²⁾	11,4	11,5	10,7	9,3	11,3	11,5	10,6	9,4
Coût du litre de carburant (en cents) ³⁾	59,4	63,2	61,3	59,4	67,5	73,3	80,3	83,0

1) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2018 et a retraité les chiffres de 2017. Les chiffres de 2016 n'ont pas été retraités au titre de l'adoption de cette nouvelle norme comptable. Se reporter à la rubrique 9, Méthodes comptables, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

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

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

Le tableau 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 :

	2016	2017				2018		
Réseau	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
PMP (en millions)	17 643	18 341	20 928	26 472	19 396	20 440	22 654	28 465
SMO (en millions)	22 091	22 894	25 357	31 050	24 191	24 862	27 269	33 137
Coefficient d'occupation (en %)	79,9	80,1	82,5	85,3	80,2	82,2	83,1	85,9
Lignes intérieures								
PMP (en millions)	4 534	4 101	4 875	6 130	4 607	4 226	5 003	6 339
SMO (en millions)	5 510	5 108	5 837	7 173	5 584	5 280	6 026	7 482
Coefficient d'occupation (en %)	82,3	80,3	83,5	85,4	82,5	80,0	83,0	84,7
Lignes transfrontalières								
PMP (en millions)	3 182	3 782	3 609	3 951	3 408	4 037	3 848	4 172
SMO (en millions)	3 985	4 687	4 376	4 683	4 252	4 945	4 673	4 962
Coefficient d'occupation (en %)	79,9	80,7	82,5	84,4	80,1	81,6	82,3	84,1
Lignes transatlantiques								
PMP (en millions)	4 437	3 891	6 131	9 406	5 076	4 573	7 084	10 642
SMO (en millions)	5 778	5 248	7 661	11 087	6 582	5 753	8 571	12 231
Coefficient d'occupation (en %)	76,8	74,1	80,0	84,8	77,1	79,5	82,7	87,0
Lignes transpacifiques								
PMP (en millions)	3 959	3 943	4 671	5 471	4 501	4 572	4 936	5 630
SMO (en millions)	4 977	4 862	5 540	6 412	5 586	5 447	5 829	6 484
Coefficient d'occupation (en %)	79,6	81,1	84,3	85,3	80,6	83,9	84,7	86,8
Autres lignes								
PMP (en millions)	1 531	2 624	1 642	1 514	1 804	3 032	1 783	1 682
SMO (en millions)	1 841	2 989	1 943	1 695	2 187	3 437	2 170	1 978
Coefficient d'occupation (en %)	83,1	87,8	84,5	89,3	82,5	88,2	82,1	85,0

8. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE

Les instruments financiers d’Air Canada et ses pratiques en matière de gestion du risque sont résumés à la rubrique 12 du rapport de gestion de 2017 d’Air Canada et ils n’ont fait l’objet d’aucune modification notable depuis lors. Se reporter à la note 10 des états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires d’Air Canada pour le troisième trimestre de 2018 pour un complément d’information sur les instruments financiers de la Société ainsi que sur ses pratiques en matière de gestion du risque.

9. MÉTHODES COMPTABLES

Les méthodes comptables d’Air Canada sont telles que présentées à la note 2 des états financiers consolidés audités annuels de 2017 d’Air Canada. Les méthodes comptables d’Air Canada n’ont fait l’objet d’aucune modification notable depuis lors, à l’exception de l’adoption d’IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*, décrite ci-après.

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 afférentes. Selon le principe fondamental 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 très complètes sur les transactions à l’égard desquelles aucune directive n’était fournie et à améliorer les directives sur les accords de prestations multiples. Pour un complément d’information, se reporter à la note 2 afférente aux états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires du troisième trimestre de 2018 d’Air Canada. Air Canada a adopté la norme le 1^{er} janvier 2018 et l’applique selon la méthode rétrospective complète.

IFRS 16 – Contrats de location

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

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

Air Canada adoptera la norme à compter du 1^{er} janvier 2019 et compte appliquer la méthode rétrospective intégrale avec retraitement de chaque période de présentation de l’information financière antérieure présentée. Air Canada prévoit d’opter pour l’ensemble de mesures de simplification afin de ne pas réévaluer les conclusions antérieures relatives aux contrats contenant des contrats de location et elle compte appliquer l’exemption relative à la comptabilisation des contrats de location à court terme. La Société continue son évaluation des autres mesures de simplification prévues par la norme.

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 le compte consolidé de résultat. Au vu des contrats en vigueur et des exigences de la norme, Air Canada a en grande partie terminé l'exercice de détermination de la méthode comptable et de délimitation pour IFRS 16, et fournit ci-dessous des informations supplémentaires à cet égard. L'évaluation des actifs au titre du droit d'utilisation et des obligations locatives est en cours.

Contrats de location avions

Au 31 décembre 2017, 111 appareils d'Air Canada étaient visés par des contrats de location simple; la Société prévoit de comptabiliser des actifs au titre de droit d'utilisation et des obligations locatives relativement à ces appareils, conformément aux dispositions de la nouvelle norme. Air Canada a en outre déterminé que, selon IFRS 16, elle détient des contrats de location à titre de preneur à l'égard d'appareils utilisés par les transporteurs régionaux fournissant des services en vertu de leurs contrats d'achat de capacité (« CAC ») respectifs; elle prévoit de comptabiliser des actifs au titre de droits d'utilisation et des obligations locatives d'Air Canada relativement à ces appareils. Au 31 décembre 2017, 151 appareils étaient exploités en vertu de tels contrats pour le compte d'Air Canada.

Baux immobiliers

Air Canada est partie à des contrats de location visant les locaux nécessaires aux services d'escalaux aéroports et visant d'autres biens immobiliers. Dans le cas des contrats visant les locaux nécessaires aux services d'escalaux aéroports, le bailleur détient généralement des droits de substitution, ce qui fait en sorte que ces contrats ne sont pas considérés comme des contrats de location simple en vertu de la norme. Les contrats de location avec droits de résiliation réciproques moyennant un préavis de moins de 12 mois seraient considérés comme des contrats de location à court terme et ne seraient pas, par conséquent, comptabilisés dans l'état de la situation financière du fait de la mesure de simplification. Enfin, les contrats visant les locaux nécessaires aux services d'escalaux prévoyant des paiements de loyers variables ne seraient pas non plus comptabilisés dans l'état de la situation financière puisque les paiements de loyers variables, autres que ceux qui sont calculés sur la base d'un indice ou d'un taux, sont exclus de l'évaluation des obligations locatives. Il en résulte un portefeuille composé de baux immobiliers, devant être comptabilisés comme actifs au titre du droit d'utilisation et obligations locatives en vertu de la norme, qui ont trait à des locaux réservés dans les aéroports de Toronto, Montréal et Vancouver, plaques tournantes d'Air Canada, de contrats de location visant des locaux réservés à Air Canada dans des immeubles pour des bureaux, des services aéroportuaires et de maintenance et les salons Feuille d'érable, et des contrats de location visant des terrains.

Comptabilisation des actifs au titre du droit d'utilisation

Les actifs au titre du droit d'utilisation seront comptabilisés selon IAS 16 *Immobilisations corporelles*. Les appareils comptabilisés comme actifs au titre du droit d'utilisation feront l'objet des mêmes méthodes comptables que les appareils détenus directement, c'est-à-dire que les actifs au titre du droit d'utilisation seront décomposés et amortis sur la durée du contrat de location. Comme pour les appareils détenus, les travaux de maintenance admissibles seront incorporés au coût de l'actif et amortis sur la durée du bail ou la durée d'utilité moyenne prévue, si elle est plus courte. Des provisions au titre de la maintenance seront comptabilisées, le cas échéant, relativement aux contrats de location d'appareils pour tenir compte des frais de maintenance sur la durée du contrat de location. Toute modification de la provision relative aux modalités de restitution à la fin de la location sera comptabilisée comme ajustement de l'actif au titre du droit d'utilisation et amortie par imputation au compte de résultat sur la durée résiduelle du contrat de location.

Incidence sur le compte de résultat

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

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

10. ARRANGEMENTS HORS BILAN

L'information sur les arrangements hors bilan d'Air Canada est présentée à la rubrique 15, *Arrangements hors bilan*, du rapport de gestion de 2017 d'Air Canada. Les arrangements hors bilan n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors.

11. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Au 30 septembre 2018, Air Canada n'était partie à aucune transaction entre parties liées selon la définition qu'en donne le *Manuel de CPA Canada*, sauf celles visant des membres clés de la haute direction dans le cadre normal de leurs contrats de travail ou conventions d'administrateur.

12. FACTEURS DE RISQUE

Pour obtenir une description détaillée des facteurs de risque visant Air Canada, se reporter à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2017 d'Air Canada. Il n'est survenu aucune modification notable visant les facteurs de risque concernant la Société depuis lors.

13. CONTRÔLES ET PROCÉDURES

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

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

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

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

Dans les documents déposés par la Société pour le troisième trimestre de 2018, le chef de la direction et le chef des Affaires financières de la Société ont attesté, conformément au *Règlement 52-109*, de l'adéquation de l'information financière communiquée, de la conception des contrôles et procédures de communication de l'information financière de la Société et de la conception des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

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

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

Au cours du trimestre clos le 30 septembre 2018, aucune modification au contrôle interne à l'égard de l'information financière de la Société n'a eu, ou n'est raisonnablement réputée avoir eu, une incidence notable sur celui-ci.

14. MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR

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

BAIIALA

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

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2018	2017 ¹⁾	Variation (en \$)	2018	2017 ¹⁾	Variation (en \$)
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	840 \$	976 \$	(136) \$	1 052 \$	1 238 \$	(186) \$
Rajouter (selon le compte consolidé de résultat d'Air Canada) :						
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	268	241	27	813	711	102
Location avions	137	125	12	385	377	8
Rajouter (compris dans les charges liées aux transporteurs régionaux) :						
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	9	8	1	27	21	6
Location avions	11	10	1	31	30	1
BAIIALA (compte tenu des éléments particuliers)	1 265 \$	1 360 \$	(95) \$	2 308 \$	2 377 \$	(69) \$
Exclure l'incidence des éléments particuliers ²⁾	-	-	-	-	30	(30)
BAIIALA (compte non tenu des éléments particuliers)	1 265 \$	1 360 \$	(95) \$	2 308 \$	2 407 \$	(99) \$

1) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2018 et a retraité les chiffres de 2017. Se reporter à la rubrique 9, Méthodes comptables, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

2) Au premier trimestre de 2017, Air Canada a comptabilisé une provision de 30 M\$ au titre de l'amende imposée à nouveau par une décision de la Commission européenne relative aux enquêtes sur le fret.

CESMO ajustées

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

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

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

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2018	2017 ¹⁾	Variation (en \$)	2018	2017 ¹⁾	Variation (en \$)
Charges d'exploitation selon les PCGR	4 575 \$	3 904 \$	671 \$	12 767 \$	11 194 \$	1 573 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Carburant aviation (selon le compte consolidé de résultat d'Air Canada)	(1 222)	(832)	(390)	(3 011)	(2 192)	(819)
Carburant aviation (compris dans les charges liées aux transporteurs régionaux)	(149)	(109)	(40)	(398)	(300)	(98)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	(86)	(73)	(13)	(476)	(432)	(44)
Éléments particuliers ²⁾	-	-	-	-	(30)	30
Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus	3 118 \$	2 890 \$	228 \$	8 882 \$	8 240 \$	642 \$
SMO (en millions)	33 137	31 050	6,7 %	85 268	79 301	7,5 %
CESMO ajustées (en cents)	9,41 ¢	9,31 ¢	1,1 %	10,41 ¢	10,39 ¢	0,2 %

1) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2018 et a retraité les chiffres de 2017. Se reporter à la rubrique 9, Méthodes comptables, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

2) Au premier trimestre de 2017, Air Canada a comptabilisé une provision de 30 M\$ au titre de l'amende imposée à nouveau par une décision de la Commission européenne relative aux enquêtes sur le fret.

Résultat avant impôts ajusté

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

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2018	2017 ¹⁾	Variation (en \$)	2018	2017 ¹⁾	Variation (en \$)
Bénéfice avant impôts	876 \$	965 \$	(89) \$	621 \$	1 266 \$	(645) \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Éléments particuliers ²⁾	-	-	-	-	30	(30)
Perte (profit) de change	(89)	(44)	(45)	48	(182)	230
Coût financier net au titre des avantages du personnel	13	15	(2)	38	47	(9)
Profit sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(10)	(17)	7	(2)	(24)	22
Profit à la cession-bail d'actifs	-	-	-	-	(52)	52
(Profit) perte aux modifications et règlements de dettes	1	3	(2)	(9)	3	(12)
Perte à la cession d'actifs ³⁾	2	-	2	188	-	188
Résultat avant impôts ajusté	793 \$	922 \$	(129) \$	884 \$	1 088 \$	(204) \$

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

2) Au premier trimestre de 2017, Air Canada a comptabilisé une provision de 30 M\$ au titre de l'amende imposée à nouveau par une décision de la Commission européenne relative aux enquêtes sur le fret.

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

Bénéfice net ajusté 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 après impôts du profit ou de la perte de change, du produit (coût) financier net au titre des avantages du personnel, des ajustements à la valeur du marché à l'égard des dérivés et autres instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte aux modifications et règlements de dettes, du profit ou de la perte à la cession d'actifs ainsi que des éléments particuliers, car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres sociétés aériennes moins pertinente. Depuis le quatrième trimestre de 2017 inclusivement, le bénéfice net ajusté est calculé après impôts. Par conséquent, l'information relative à 2018 et à 2017 dans le tableau ci-dessous n'est pas directement comparable.

Le bénéfice net ajusté se rapproche du bénéfice net selon les PCGR de la façon suivante :

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2018	2017 ¹⁾	Variation (en \$)	2018	2017 ¹⁾	Variation (en \$)
Bénéfice net	645 \$	1 723 \$	(1 078) \$	398 \$	2 021 \$	(1 623) \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Éléments particuliers ²⁾	-	-	-	-	30	(30)
Recouvrement d'impôts sur le résultat différé (non récurrent) ³⁾	-	(758)	758	-	(755)	755
(Profit) perte de change	(90)	(44)	(46)	66	(182)	248
Coût financier net au titre des avantages du personnel	9	15	(6)	27	47	(20)
Profit sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(7)	(17)	10	(2)	(24)	22
Profit à la cession-bail d'actifs	-	-	-	-	(52)	52
Perte aux modifications et règlements de dettes	1	3	(2)	1	3	(2)
Perte à la cession d'actifs ⁴⁾	3	-	3	133	-	133
Bénéfice net ajusté	561 \$	922 \$	(361) \$	623 \$	1 088 \$	(465) \$
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé dans le calcul du résultat dilué par action (en millions)	276	277	(1)	277	277	-
Résultat ajusté par action – dilué	2,03 \$	3,33 \$	(1,30) \$	2,25 \$	3,93 \$	(1,68) \$

1) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2018 et a retraité les chiffres de 2017. Se reporter à la rubrique 9, Méthodes comptables, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

2) Au premier trimestre de 2017, Air Canada a comptabilisé une provision de 30 M\$ au titre de l'amende imposée à nouveau par une décision de la Commission européenne relative aux enquêtes sur le fret.

3) Au cours des neuf premiers mois de 2017, Air Canada a comptabilisé un recouvrement d'impôt de 755 M\$ (représentant un recouvrement d'impôt différé de 771 M\$ et une charge d'impôt exigible de 16 M\$). Ce recouvrement d'impôt a été exclu du bénéfice net ajusté, car il rend compte de la comptabilisation non récurrente d'actifs d'impôt différé qui n'avaient pas été comptabilisés jusqu'à présent.

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

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

(en millions)	Troisièmes trimestres		Neuf premiers mois	
	2018	2017	2018	2017
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – de base	273	272	273	272
Effet dilutif	3	5	4	5
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – dilué	276	277	277	277

Rendement du capital investi

Air Canada se sert du rendement du capital investi afin d'évaluer la rentabilité du capital qu'elle utilise. Le rendement se fonde sur le résultat avant impôts ajusté, compte non tenu des charges d'intérêts et des intérêts implicites aux termes des contrats de location simple. Le capital investi comprend i) la moyenne de la dette à long terme en glissement annuel, la moyenne des obligations découlant des contrats de location-financement en glissement annuel, la moyenne des capitaux propres attribuables aux actionnaires en glissement annuel et ii) la valeur des contrats de location simple immobilisés (calculée en multipliant par 7 les coûts de location avions annualisés). Air Canada calcule le capital investi en fonction d'une méthode de calcul du rendement du capital investi basée sur la valeur comptable, comme il est décrit ci-dessus. À la suite de l'augmentation du total de sa trésorerie, de ses équivalents de trésorerie et de ses placements à court terme, Air Canada a revu sa méthode afin de retrancher de la valeur comptable moyenne des capitaux propres attribuables aux actionnaires en glissement annuel la trésorerie excédentaire qui n'est pas nécessaire à l'exercice de ses activités commerciales de base. Air Canada utilise la moyenne des produits passages perçus d'avance en glissement annuel comme mesure de remplacement à l'égard de la trésorerie minimale requise au titre des activités commerciales de base courantes. Ce changement fait en sorte que le capital investi rende compte plus fidèlement du fonds de roulement. Se reporter à la définition du résultat avant impôts ajusté plus haut en vue de savoir pourquoi Air Canada recourt à cette mesure pour évaluer le rendement financier avant impôts global de ses activités.

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Périodes de 12 mois closes les		
	30 septembre 2018	31 décembre 2017 ¹⁾	30 septembre 2017 ¹⁾
Bénéfice avant impôts sur le résultat	641 \$	1 286 \$	1 081 \$
Retrancher :			
Éléments particuliers ²⁾	-	30	121
Perte (profit) de change	110	(120)	(153)
Coût financier net au titre des avantages du personnel	56	65	71
Profit sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(1)	(23)	(33)
Profit à la cession-bail d'actifs	-	(52)	(52)
(Profit) perte aux modifications et règlements de dettes ³⁾	(33)	(21)	85
Perte à la cession d'actifs ⁴⁾	188	-	-
Bénéfice avant impôts ajusté	961 \$	1 165 \$	1 120 \$
Compte tenu des éléments suivants :			
Charge d'intérêts	326	311	315
Intérêts implicites sur les contrats de location simple ⁵⁾	270	266	262
Bénéfice avant impôts ajusté avant les intérêts	1 557 \$	1 742 \$	1 697 \$
Capital investi :			
Moyenne de la dette à long terme et des obligations découlant des contrats de location-financement	6 504	6 369	6 653
Moyenne des capitaux propres attribuables aux actionnaires, déduction faite de la trésorerie excédentaire	1 877	1 249	(4)
Contrats de location simple immobilisés ⁶⁾	3 864	3 801	3 745
Capital investi	12 245 \$	11 419 \$	10 394 \$
Rendement du capital investi (en %)	12,7	15,3	16,3

1) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2018 et a retraité les chiffres de 2017. Pour rendre plus pertinente la comparaison, le rendement du capital investi au 30 septembre 2017 se fonde sur les montants présentés antérieurement étant donné que les chiffres de 2016 n'ont pas été retraités au titre de l'adoption d'IFRS 15. Se reporter à la rubrique 9, Méthodes comptables, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

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

Les éléments particuliers pour la période de 12 mois close le 30 septembre 2017 comprenaient une provision de 30 M\$ au titre des enquêtes sur le fret et un coût des services passés de 91 M\$ en 2016 au titre des augmentations du coût des prestations de retraite pour les pilotes représentés par l'APAC qui cotisent à un régime à prestations déterminées.

3) Le profit aux modifications et règlements de dettes de 33 M\$ pour la période de 12 mois close le 30 septembre 2018 comprenait un profit de 38 M\$ lié à la refixation de prix de la facilité de billets garantis prioritaires de 1,1 G\$ US et une perte de 5 M\$ relative au remboursement anticipé d'un instrument d'emprunt à taux fixe.

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

La perte aux modifications et règlements de dettes de 85 M\$ pour la période de 12 mois close le 30 septembre 2017 comprenait une tranche de 82 M\$ ayant trait à une opération de refinancement de 1,25 G\$ ainsi qu'une tranche de 3 M\$ liée à l'exercice anticipé d'une option d'achat visant un appareil A330 d'Airbus.

4) Les résultats des neuf premiers mois de 2018 tiennent compte d'une perte à la cession totalisant 188 M\$ relativement à la vente de 25 appareils d'Embraer.

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

6) Les contrats de location simple immobilisés sont calculés en multipliant par 7 les coûts de location avions des 12 derniers mois. Les coûts de location avions totalisaient 552 M\$ pour la période de 12 mois close le 30 septembre 2018, 543 M\$ pour la période de 12 mois close le 31 décembre 2017 et 535 M\$ pour la période de 12 mois close le 30 septembre 2017 (compte tenu des coûts de location avions liés aux activités des transporteurs régionaux).

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

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

Flux de trésorerie disponibles

Les flux de trésorerie disponibles sont couramment utilisés dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert comme indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités exprimant le montant de trésorerie que la Société 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 acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. Se reporter à la rubrique 6.4, *Flux de trésorerie consolidés*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure financière hors PCGR et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.

15. GLOSSAIRE

Air Georgian – Air Georgian Limited.

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

BAIIALA – Bénéfice avant les intérêts, les impôts, la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur et la location avions. Ces unités de mesure financière ne sont pas reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 14, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d’information. Air Canada retrace les éléments particuliers du calcul du BAIIALA.

Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) – Bénéfice net (perte nette) consolidé(e) d’Air Canada ajusté(e) en vue d’en exclure l’incidence après impôts des profits ou pertes de change, du produit (coût) financier net au titre des avantages du personnel, des ajustements à la valeur du marché à l’égard des dérivés et autres instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit à la cession-bail d’actifs, du profit ou de la perte aux modifications et règlements de dettes, du profit ou de la perte à la cession d’actifs ainsi que des éléments particuliers. Se reporter à la rubrique 14, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d’information à cet égard.

Boeing – The Boeing Company.

Bombardier – Bombardier Inc.

CESMO – Charges d’exploitation par SMO.

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

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

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

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

EVAS – Exploits Valley Air Services Limited.

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

Jazz – Jazz Aviation S.E.C.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Résultat avant impôts ajusté – Résultat consolidé d'Air Canada avant les impôts sur le résultat et ajusté en vue d'en exclure l'incidence des profits ou pertes de change, du produit (coût) financier net au titre des avantages du personnel, des ajustements à la valeur du marché à l'égard des dérivés et autres instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte aux modifications et règlements de dettes, du profit ou de la perte à la cession d'actifs ainsi que des éléments particuliers. Se reporter à la rubrique 14, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

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

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

Sky Regional – Sky Regional Airlines Inc.