



Troisième trimestre de 2019
Rapport de gestion
Le 29 octobre 2019

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.....	22
6. Gestion financière et gestion du capital	25
6.1. Liquidité	25
6.2. Situation financière	26
6.3. Dette nette	29
6.4. Fonds de roulement	30
6.5. Flux de trésorerie consolidés	31
6.6. Dépenses d'investissement et contrats de financement connexes	33
6.7. Obligations de capitalisation des régimes de retraite	34
6.8. Obligations contractuelles	35
6.9. Capital social	36
7. Résultats financiers trimestriels	37
8. Instruments financiers et gestion du risque	39
9. Méthodes comptables	39
10. Jugements et estimations comptables critiques.....	40
11. Arrangements hors bilan.....	42
12. Transactions entre parties liées	42
13. Sensibilité des résultats.....	43
14. Facteurs de risque	44
15. Contrôles et procédures.....	44
16. Mesures financières hors PCGR.....	45
17. Glossaire	51

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		
	2019 ¹⁾	2018 ²⁾	Variation (\$)	2019 ¹⁾	2018 ²⁾	Variation (\$)
Mesures de performance financière						
Produits d'exploitation	5 553	5 415	138	14 763	13 819	944
Bénéfice d'exploitation	956	923	33	1 505	1 317	188
Bénéfice avant impôts sur le résultat	878	954	(76)	1 603	619	984
Bénéfice net	636	702	(66)	1 324	397	927
Résultat avant impôts ajusté ³⁾	857	815	42	1 207	968	239
Bénéfice net ajusté ³⁾	613	580	33	870	683	187
Marge d'exploitation (en %)	17,2 %	17,0 %	0,2 pt	10,2 %	9,5 %	0,7 pt
BAIIA ³⁾	1 472	1 351	121	2 971	2 594	377
Marge BAIIA (en %) ²⁾	26,5 %	24,9 %	1,6 pt	20,1 %	18,8 %	1,3 pt
Liquidités non soumises à restrictions ⁴⁾	7 355	5 309	2 046	7 355	5 309	2 046
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	834	550	284	5 035	2 922	2 113
Flux de trésorerie disponibles ³⁾	533	597	(64)	1 649	1 039	610
Dette nette ³⁾	2 999	4 992	(1 993)	2 999	4 992	(1 993)
Rendement du capital investi (en %) ^{2),3)}	15,5 %	N.S.	N.S.	15,5 %	N.S.	N.S.
Ratio de levier financier ^{2),3)}	0,8	N.S.	N.S.	0,8	N.S.	N.S.
Bénéfice par action – résultat dilué	2,35 \$	2,55 \$	(0,20) \$	4,86 \$	1,44 \$	3,42 \$
Bénéfice ajusté par action – résultat dilué ³⁾	2,27 \$	2,10 \$	0,17 \$	3,19 \$	2,47 \$	0,72 \$
Statistiques d'exploitation⁵⁾						
			Variation (%)			Variation (%)
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	27 954	28 465	(1,8)	72 710	71 559	1,6
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	32 457	33 137	(2,1)	86 383	85 268	1,3
Coefficient d'occupation (en %)	86,1 %	85,9 %	0,2 pt	84,2 %	83,9 %	0,2 pt
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	18,5	17,6	4,8	18,3	17,4	5,5
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	15,9	15,1	5,1	15,4	14,6	5,8
Produits d'exploitation par SMO (en cents)	17,1	16,3	4,7	17,1	16,2	5,5
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	14,2	13,6	4,5	15,4	14,7	4,7
CESMO ajustées (en cents) ³⁾	10,0	9,2	9,3	10,8	10,1	6,4
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) ⁶⁾	33,2	30,2	9,8	32,8	29,7	10,4
Avions composant le parc en exploitation à la clôture de la période	404	409	(1,2)	404	409	(1,2)
Utilisation moyenne du parc aérien (en heures par jour)	11,8	11,6	1,3	10,8	10,6	2,0
Sièges routés (en milliers)	17 780	17 970	(1,1)	49 147	48 615	1,1
Mouvements des appareils (en milliers)	148,1	159,5	(7,1)	418,2	441,2	(5,2)
Longueur d'étape moyenne (en milles) ⁷⁾	1 825	1 844	(1,0)	1 758	1 754	0,2
Coût du litre de carburant (en cents)	74,7	83,0	(10,0)	76,4	79,2	(3,5)
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 633 120	1 652 137	(1,2)	4 364 351	4 304 169	1,4
Passagers payants transportés (en milliers) ⁸⁾	14 627	14 806	(1,2)	39 495	38 995	1,3

- 1) *Air Canada a commencé à consolider les résultats financiers d'Aéroplan inc. (« Aéroplan ») le 10 janvier 2019, soit la date de son acquisition d'Aéroplan. Se reporter à la rubrique 9, Méthodes comptables, et à la rubrique 10, Jugements et estimations comptables critiques, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.*
- 2) *Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 16, Contrats de location, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2019 et a retraité les chiffres de 2018. Le rendement du capital investi et le ratio de levier financier au 30 septembre 2018 sont non significatifs (« N.S. »), car les données financières des 12 derniers mois utilisées pour calculer ces deux montants et ceux de 2017 n'ont pas été retraitées à l'adoption de la norme IFRS 16, Contrats de location.*
- 3) *Le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée), le BAIIA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements et aux pertes de valeur), la marge BAIIA, les flux de trésorerie disponibles, le rendement du capital investi, le ratio de levier financier, le bénéfice ajusté par action – résultat dilué et les CESMO ajustées ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR et la dette nette est une mesure complémentaire aux PCGR. Se reporter à la rubrique 16 du présent rapport de gestion pour la description des mesures financières hors PCGR et mesures complémentaires aux PCGR d'Air Canada.*
- 4) *Les liquidités non soumises à restrictions s'entendent de la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court et à long terme ainsi que des fonds disponibles aux termes des facilités de crédit renouvelables d'Air Canada. Au 30 septembre 2019, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 5 869 M\$, de placements à long terme de 492 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 994 M\$. Au 30 septembre 2018, les liquidités non soumises à restrictions se composaient de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 4 922 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 387 M\$.*
- 5) *À l'exception de l'effectif moyen en ETP, les statistiques d'exploitation dans le présent 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.*
- 6) *Rend compte des ETP à Air Canada et aux filiales de celle-ci, 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.*
- 7) *La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles offerts divisé par le total de sièges routés.*
- 8) *Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol (et 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 le nom de marque « Vacances Air Canada^{MD} » (« Vacances Air Canada »), Air Canada Rouge S.E.C. faisant affaire sous le nom de marque « Air Canada Rouge^{MD} » (« Air Canada Rouge ») et, avec prise d'effet le 10 janvier 2019, Aéroplan inc. (« Aéroplan »). Le présent rapport de gestion fournit une présentation et une analyse des résultats financiers d'Air Canada pour le troisième trimestre de 2019, 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 2019 et les notes complémentaires d'Air Canada, les états financiers consolidés audités annuels de 2018 et les notes complémentaires d'Air Canada ainsi que son rapport de gestion de 2018 daté du 15 février 2019 (le « rapport de gestion de 2018 »). Toute l'information financière visant Air Canada est conforme aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada tels qu'ils sont énoncés dans le *Manuel de CPA Canada – Comptabilité* (le « Manuel de CPA »), qui intègre les Normes internationales d'information financière (« IFRS ») publiées par l'International Accounting Standards Board (l'« IASB »), sauf indication contraire visant toute mesure hors PCGR ou information financière expressément désignée. Les états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires du troisième trimestre de 2019 d'Air Canada ont été établis en fonction des méthodes comptables présentées à la note 2 afférente aux états financiers consolidés annuels de 2018, sauf en ce qui concerne l'adoption d'IFRS 16, *Contrats de location*, les méthodes comptables applicables à la suite de l'acquisition d'Aéroplan le 10 janvier 2019 et l'interprétation IFRIC 23, *Incertitude relative aux traitements fiscaux*. Se reporter à la note 2 des états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires du troisième trimestre de 2019 et aux notes complémentaires d'Air Canada pour un complément d'information.

Sauf indication contraire, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens. La rubrique 17, *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 était à jour au 28 octobre 2019.

Le présent rapport de gestion comprend des énoncés prospectifs. Se reporter à la *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs* ci-après pour une analyse des risques, incertitudes et hypothèses liés à ces énoncés. Pour une description des risques visant Air Canada, se reporter à la rubrique 14, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion et à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2018 d'Air Canada. Le 29 octobre 2019, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du troisième trimestre de 2019. Ce communiqué peut être consulté sur le site Web d'Air Canada au aircanada.com ainsi que sur le site de SEDAR au www.sedar.com. Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa notice annuelle, consulter le site de SEDAR au www.sedar.com.

MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Les communications publiques d'Air Canada peuvent contenir des énoncés prospectifs au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. Le présent rapport de gestion en renferme, tout comme les autres documents déposés auprès des organismes de réglementation et des autorités de réglementation des valeurs mobilières peuvent en renfermer. Ces énoncés prospectifs peuvent être fondés sur la prévision de résultats à venir et l'estimation de montants qu'il est actuellement impossible de déterminer. Ils peuvent porter sur des observations concernant, entre autres, des stratégies, des attentes, des opérations projetées ou des actions à venir. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes comme *prévoir*, *croire*, *pouvoir*, *estimer*, *projeter* et *planifier*, employés au futur et au conditionnel, et d'autres termes semblables, ainsi qu'à l'évocation de certaines hypothèses.

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

géopolitique, les cours de l'énergie, les taux de change, la concurrence, sa dépendance à l'égard des technologies, les risques liés à la cybersécurité, sa capacité de mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes (notamment la remise en service des appareils 737 MAX de Boeing de son parc aérien et l'intégration de ceux qui font l'objet de commandes, de même que la gestion de son parc aérien et de ses activités jusqu'à la remise en service ou l'intégration des appareils) ou de réduire les charges d'exploitation, sa capacité d'intégrer et d'exploiter avec succès l'entreprise de fidélisation Aéroplan après son acquisition d'Aimia Inc. et de réussir le lancement de son nouveau programme de fidélisation, sa capacité de préserver et de faire croître sa marque, les frais d'utilisation d'aéroport et frais connexes, le niveau élevé de coûts fixes, sa dépendance envers les fournisseurs clés, notamment les transporteurs régionaux, les relations de travail et les coûts connexes, sa dépendance envers les partenaires Star Alliance et les coentreprises, les interruptions de services, les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs d'origine humaine), sa capacité de rembourser ses dettes et de conserver la liquidité, les questions de retraite, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, sa capacité de recruter et de conserver du personnel qualifié, les conflits armés, les attentats terroristes, les pertes par sinistre, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, les épidémies, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le dossier d'information publique d'Air Canada qui peut être consulté à l'adresse www.sedar.com, notamment à la rubrique 14, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion et à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2018 d'Air Canada. Par ailleurs, l'acquisition de Transat A.T. Inc. est assujettie à l'approbation des organismes de réglementation et à la satisfaction de certaines conditions usuelles, et rien ne garantit que l'acquisition sera réalisée, ou qu'elle le sera conformément aux modalités décrites dans le présent rapport de gestion. Les énoncés prospectifs contenus ou intégrés par renvoi dans le présent rapport de gestion représentent les attentes d'Air Canada en date de ce rapport (ou à la date à laquelle ils sont censés avoir été formulés) et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

PRINCIPALES HYPOTHÈSES

Air Canada a formulé des hypothèses pour l'élaboration et la formulation de ces énoncés prospectifs. Dans le cadre de ses hypothèses, elle présume que la croissance du PIB du Canada demeurera relativement modeste pour le quatrième trimestre de 2019 et l'exercice 2019, ainsi que pour la période 2020-2021. Air Canada prévoit que le dollar canadien se négociera, en moyenne, à 1,33 \$ CA pour 1,00 \$ US au quatrième trimestre de 2019 et pour l'exercice 2019, à 1,29 \$ CA pour 1,00 \$ US pour l'exercice 2020 et à 1,28 \$ CA pour 1,00 \$ US pour l'exercice 2021. Air Canada présume par ailleurs que le cours du carburant aviation s'établira, en moyenne, à 0,77 \$ CA le litre pour le quatrième trimestre de 2019 et pour l'exercice 2019. Air Canada présume également que les appareils 737 MAX de Boeing seront remis en service au premier trimestre de 2020. Il est trop tôt pour évaluer quelle serait l'incidence de l'acquisition de Transat A.T. Inc. par Air Canada. Par conséquent, les énoncés prospectifs d'Air Canada n'en tiennent pas compte.

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

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

Se reporter à la rubrique 4, *Stratégie*, du rapport de gestion de 2018 d'Air Canada pour un complément d'information sur la stratégie de la Société.

Acquisition d'Aéropfan

Le 10 janvier 2019, Air Canada a réalisé l'acquisition d'Aimia Inc. (« Aimia ») de tous les titres de participation en circulation d'Aéropfan (auparavant Aimia Canada Inc.), propriétaire et exploitant du programme de fidélisation Aéropfan. Le prix d'achat global se ventilait comme suit : 450 M\$ en trésorerie, plus 67 M\$ en trésorerie au titre des ajustements liés à la clôture (la contrepartie totale liée à l'acquisition s'élevait à 517 M\$). L'acquisition comprenait aussi la prise en charge du passif en milles Aéropfan.

Parallèlement à la clôture de l'acquisition d'Aéropfan, Air Canada, la Banque Toronto-Dominion (« Banque TD »), la Banque Canadienne Impériale de Commerce (« CIBC ») et Corporation Visa Canada (« Visa ») ont parachevé différentes ententes commerciales liées à l'acquisition, et au soutien de celle-ci, notamment des ententes en matière de cartes de crédit et de réseau en vue d'une participation future dans le programme Aéropfan. De la même manière, au premier trimestre de 2019, Air Canada et Banque Amex du Canada (« AMEX ») ont conclu des ententes permettant à cette dernière de continuer à participer au programme Aéropfan. Air Canada a reçu des paiements de Banque TD, de CIBC, de Visa et d'AMEX totalisant 1 212 M\$. Cette contrepartie a été comptabilisée à titre de produits différés et sera amortie dans les produits passages sur la durée des ententes connexes.

En outre, Banque TD et CIBC ont remis au total 400 M\$ à Air Canada en versements anticipés s'appliquant aux paiements mensuels futurs des milles Aéropfan. Cette contrepartie est comptabilisée à titre de passif contractuel dans les produits différés d'Aéropfan et autres produits différés.

Air Canada a commencé à consolider les résultats financiers d'Aéropfan le 10 janvier 2019, soit la date de son acquisition d'Aéropfan. Se reporter à la rubrique 9, *Méthodes comptables*, et à la rubrique 10, *Jugements et estimations comptables critiques*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Convention d'arrangement définitive visant l'acquisition de Transat

Air Canada et Transat A.T. Inc. (« Transat ») ont annoncé le 27 juin 2019 la conclusion d'une convention d'arrangement définitive prévoyant l'acquisition par Air Canada de toutes les actions émises et en circulation de Transat. En vertu de la convention, Air Canada ferait l'acquisition de toutes les actions en circulation de Transat, au prix de 13 \$ l'action. La valeur de la transaction réglée entièrement en trésorerie représentait, à ce moment-là, environ 520 M\$.

Le 11 août 2019, Air Canada et Transat ont annoncé qu'Air Canada avait convenu d'augmenter le prix d'achat de toutes les actions émises et en circulation de Transat, pour le faire passer de 13 \$ à 18 \$ par action. La convention d'arrangement datée du 27 juin 2019 a été modifiée en conséquence. Compte tenu de la hausse de la contrepartie, la valeur de la transaction réglée entièrement en trésorerie s'élève à environ 720 M\$.

Le 23 août 2019, Air Canada et Transat ont annoncé qu'une majorité de près de 95 % des actionnaires de Transat avaient approuvé la convention d'arrangement susmentionnée.

L'acquisition de Transat demeure assujettie à l'approbation des organismes de réglementation, ainsi qu'à d'autres conditions propres à la conclusion d'une telle transaction. Si ces approbations sont obtenues et que les conditions sont respectées, la transaction devrait être conclue au premier semestre de 2020.

Sommaire financier du troisième trimestre de 2019

Le texte qui suit est un sommaire des résultats des activités et de la situation financière d'Air Canada pour le troisième trimestre de 2019 en regard du troisième trimestre de 2018.

- Les produits d'exploitation se sont établis à un montant record pour un troisième trimestre de 5 553 M\$, comparativement à des produits d'exploitation sans précédent pour un troisième trimestre de 5 415 M\$, en 2018, en hausse de 138 M\$ (+3 %). Dans un contexte de contraction de 2,1 % de la capacité, les produits passages se sont élevés à un montant sans précédent de 5 164 M\$, en progression de 146 M\$ (+2,9 %) par rapport à ceux du troisième trimestre de 2018, du fait de l'amélioration de 4,8 % du rendement unitaire, en partie contrebalancée par la diminution de 1,8 % du trafic. L'amélioration du rendement unitaire en glissement annuel tenait compte des produits supplémentaires découlant d'échanges contre billets-primés Aéroplan et d'autres produits à la suite de l'acquisition d'Aéroplan le 10 janvier 2019.
- Les charges d'exploitation se sont établies à 4 597 M\$ au troisième trimestre de 2019, en regard de charges d'exploitation de 4 492 M\$ au troisième trimestre de 2018, en hausse de 105 M\$ (+2 %). Les CESMO et les CESMO ajustées ont augmenté de 4,5 % et de 9,3 %, respectivement, en regard du troisième trimestre de 2018. Ces augmentations rendent compte en grande partie de l'incidence de l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing, qui a donné lieu à un recul de 2,1 % des SMO pour l'ensemble du réseau au troisième trimestre de 2019 au lieu de la croissance prévue d'environ 3 % et occasionné une hausse des coûts liés aux appareils de remplacement, et du maintien des charges d'exploitation courantes, notamment la dotation aux amortissements et les charges salariales liées aux pilotes, qui continuaient d'être engagées à l'égard des appareils 737 MAX de Boeing malgré leur immobilisation au sol. Le recul de 2,1 % des SMO pour l'ensemble du réseau au troisième trimestre de 2019 correspondait aux attentes exposées par Air Canada dans son communiqué daté du 30 juillet 2019. Étant donné que l'entreprise de fidélisation Aéroplan n'était pas consolidée dans les résultats financiers d'Air Canada en 2018, aux fins d'une comparaison plus pertinente de la rentabilité des activités courantes de la Société, les CESMO ajustées d'Air Canada pour le troisième trimestre de 2019 ne tiennent pas compte des charges d'exploitation d'Aéroplan. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.
- Le bénéfice d'exploitation s'est chiffré à 956 M\$ au troisième trimestre de 2019 contre un bénéfice d'exploitation de 923 M\$ au troisième trimestre de 2018, soit une hausse de 33 M\$.
- Le BAIIA a atteint 1 472 M\$ au troisième trimestre de 2019, contre un BAIIA de 1 351 M\$ au troisième trimestre de 2018, soit une progression de 121 M\$ (+9 %), une amélioration par rapport à la hausse d'environ 5 % que projetait Air Canada dans son communiqué daté du 30 juillet 2019.

Ce BAIIA supérieur aux prévisions est attribuable essentiellement au prix par litre de carburant, qui a été inférieur aux hypothèses formulées par Air Canada. La Société a annoncé une marge BAIIA (soit le BAIIA exprimé en pourcentage des produits d'exploitation) de 26,5 % au troisième trimestre de 2019, contre une marge BAIIA de 24,9 % au troisième trimestre de 2018. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

- Le bénéfice avant impôts sur le résultat s'est chiffré à 878 M\$ au troisième trimestre de 2019 par rapport à un bénéfice avant impôts sur le résultat de 954 M\$ au troisième trimestre de 2018.
- Le bénéfice avant impôts ajusté a atteint 857 M\$ au troisième trimestre de 2019, comparativement à un bénéfice avant impôts ajusté de 815 M\$ au troisième trimestre de 2018. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.
- Le bénéfice net s'est établi à 636 M\$ au troisième trimestre de 2019, soit un bénéfice par action – résultat dilué de 2,35 \$, contre un bénéfice net de 702 M\$, soit un bénéfice par action – résultat dilué de 2,55 \$, au troisième trimestre de 2018.
- Le bénéfice net ajusté s'est chiffré à 613 M\$ au troisième trimestre de 2019, soit un bénéfice ajusté par action – résultat dilué de 2,27 \$, contre un bénéfice net ajusté de 580 M\$, soit un bénéfice ajusté par action – résultat dilué de 2,10 \$, au troisième trimestre de 2018. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.
- La dette nette se chiffrait à 2 999 M\$ au 30 septembre 2019, comparativement à une dette nette de 5 214 M\$ au 31 décembre 2018, soit une baisse de 2 215 M\$, du fait de l'accroissement des soldes de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court et à long terme de 1 654 M\$ et de la baisse de la dette à long terme et des obligations locatives de 561 M\$. La dette nette est une mesure financière complémentaire aux PCGR. Se reporter à la rubrique 6.3, *Dette nette*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information. Le ratio de levier financier (ratio dette nette-BAIIA des 12 derniers mois) d'Air Canada s'est établi à 0,8 au 30 septembre 2019, contre 1,6 au 31 décembre 2018. Le ratio de levier financier n'est pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 6.3, *Dette nette*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.
- Les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation se sont établis à 834 M\$ au troisième trimestre de 2019 en regard de flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation de 550 M\$ au troisième trimestre de 2018. Au troisième trimestre de 2019, les flux de trésorerie disponibles se sont établis à 533 M\$, en baisse de 64 M\$ en regard du troisième trimestre de 2018. Au troisième trimestre de 2018, Air Canada avait encaissé un produit de 293 M\$ tiré de la cession-bail de 25 appareils E190 d'Embraer, alors qu'elle n'a encaissé aucun produit analogue au troisième trimestre de 2019. L'accroissement des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation du troisième trimestre de 2019 par rapport au troisième trimestre de 2018 a été en partie annulé par l'augmentation de 55 M\$ des dépenses d'investissement. Les flux de trésorerie disponibles ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 6.5, *Flux de trésorerie consolidés*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information. La trésorerie excédentaire s'établissait à 2 683 M\$ au 30 septembre 2019. Se reporter à la rubrique 6.1, *Liquidité*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur la trésorerie excédentaire.
- Le rendement du capital investi pour la période de 12 mois close le 30 septembre 2019 s'est établi à 15,5 % en regard de 13,5 % au 31 décembre 2018. Le rendement du capital investi est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

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			
	2019 ¹⁾	2018 ²⁾	Variation		2019 ¹⁾	2018 ²⁾	Variation	
			(\$)	(%)			(\$)	(%)
Produits d'exploitation								
Passages	5 164 \$	5 018 \$	146 \$	3	13 318 \$	12 428 \$	890 \$	7
Fret	177	218	(41)	(19)	531	586	(55)	(9)
Autres	212	179	33	18	914	805	109	14
Total des produits	5 553	5 415	138	3	14 763	13 819	944	7
Charges d'exploitation								
Carburant aviation	1 093	1 222	(129)	(11)	2 965	3 011	(46)	(2)
Salaires et charges sociales	788	743	45	6	2 368	2 154	214	10
Charges liées aux transporteurs régionaux								
Carburant aviation	127	149	(22)	(15)	369	398	(29)	(7)
Autres	505	500	5	1	1 461	1 499	(38)	(3)
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	516	428	88	21	1 466	1 277	189	15
Redevances aéroportuaires et de navigation	284	281	3	1	760	739	21	3
Maintenance avions	254	238	16	7	754	658	96	15
Frais de vente et de distribution	248	237	11	5	680	625	55	9
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	86	86	-	-	496	476	20	4
Restauration et services à bord	125	125	-	-	340	329	11	3
Communications et technologies de l'information	96	79	17	22	288	225	63	28
Autres	475	404	71	18	1 311	1 111	200	18
Total des charges d'exploitation	4 597	4 492	105	2	13 258	12 502	756	6
Bénéfice d'exploitation	956	923	33		1 505	1 317	188	
Produits (charges) autres que d'exploitation								
Profit (perte) de change	27	145	(118)		407	(134)	541	
Produits d'intérêts	44	32	12		123	76	47	
Charges d'intérêts	(129)	(140)	11		(393)	(425)	32	
Intérêts incorporés	9	7	2		26	27	(1)	
Coût financier net au titre des avantages du personnel	(10)	(13)	3		(29)	(38)	9	
Profit sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	4	10	(6)		18	2	16	
Profit (perte) aux règlements et modifications de dettes	-	(1)	1		-	9	(9)	
Perte à la cession d'actifs	-	(2)	2		-	(188)	188	
Autres	(23)	(7)	(16)		(54)	(27)	(27)	
Total des produits (charges) autres que d'exploitation	(78)	31	(109)		98	(698)	796	
Bénéfice avant impôts sur le résultat	878	954	(76)		1 603	619	984	
Charge d'impôts sur le résultat	(242)	(252)	10		(279)	(222)	(57)	
Bénéfice net	636 \$	702 \$	(66) \$		1 324 \$	397 \$	927 \$	
Bénéfice par action – résultat dilué	2,35 \$	2,55 \$	(0,20) \$		4,86 \$	1,44 \$	3,42 \$	
BAIIA³⁾	1 472 \$	1 351 \$	121 \$		2 971 \$	2 594 \$	377 \$	
Résultat avant impôts ajusté³⁾	857 \$	815 \$	42 \$		1 207 \$	968 \$	239 \$	
Bénéfice net ajusté³⁾	613 \$	580 \$	33 \$		870 \$	683 \$	187 \$	
Bénéfice ajusté par action – résultat dilué³⁾	2,27 \$	2,10 \$	0,17 \$		3,19 \$	2,47 \$	0,72 \$	

1) Air Canada a commencé à consolider les résultats financiers d'Aéroplan le 10 janvier 2019, soit la date de son acquisition d'Aéroplan. Se reporter à la rubrique 9, Méthodes comptables, et à la rubrique 10, Jugements et estimations comptables critiques, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

2) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 16, Contrats de location, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2019 et a retraité les chiffres de 2018.

3) Le BAIIA, le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée) et le bénéfice ajusté (perte ajustée) par action – résultat dilué ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Produits passages réseau

Au troisième trimestre de 2019, les produits passages réseau se sont élevés à 5 164 M\$, en hausse de 146 M\$ (+2,9 %) par rapport au troisième trimestre de 2018, du fait de l'amélioration de 4,8 % du rendement unitaire, en partie contrebalancée par le recul de 1,8 % du trafic. L'incidence de l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing a donné lieu à un recul de 2,1 % des SMO pour l'ensemble du réseau au troisième trimestre de 2019 au lieu de la croissance prévue d'environ 3 %. Le rendement unitaire pour l'ensemble du réseau a progressé au troisième trimestre de 2019 en raison de la contraction de la capacité imputable à l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing, ainsi que de l'amélioration globale du contexte tarifaire, surtout en Amérique du Nord. Les accroissements du rendement unitaire rendaient également compte des produits supplémentaires découlant d'échanges contre billets-primés Aéroplan et d'autres produits à la suite de l'acquisition d'Aéroplan le 10 janvier 2019.

Au troisième trimestre de 2019, les produits tirés de la cabine Classe affaires pour l'ensemble du réseau ont crû de 33 M\$ (+3,9 %) par rapport au troisième trimestre de 2018 en raison du rendement unitaire qui a augmenté de 3,9 %.

Le tableau ci-après présente les produits passages par région pour les troisième trimestres de 2019 et de 2018.

Produits passages (en millions de dollars canadiens)	Troisième trimestre 2019	Troisième trimestre 2018	Variation (\$)	Variation (%)
Lignes intérieures	1 550 \$	1 427 \$	123 \$	8,6
Lignes transfrontalières	1 000	946	54	5,6
Lignes transatlantiques	1 624	1 617	7	0,4
Lignes transpacifiques	741	787	(46)	(5,8)
Autres	249	241	8	3,5
Réseau	5 164 \$	5 018 \$	146 \$	2,9

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel par région pour le troisième trimestre de 2019, par rapport au troisième trimestre de 2018, en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation.

Troisième trimestre 2019 par rapport au troisième trimestre 2018	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (pt)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	8,6	(0,1)	(0,6)	(0,4)	9,3	8,7
Lignes transfrontalières	5,6	(4,0)	(3,9)	0,1	9,9	10,0
Lignes transatlantiques	0,4	(1,3)	(0,6)	0,7	1,0	1,8
Lignes transpacifiques	(5,8)	(4,1)	(4,7)	(0,5)	(1,1)	(1,8)
Autres	3,5	(2,2)	1,2	3,0	2,3	5,9
Réseau	2,9	(2,1)	(1,8)	0,2	4,8	5,1

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2019 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 2018	T4 2018	T1 2019	T2 2019	T3 2019
Produits passages	11,2	11,3	9,4	10,7	2,9
Capacité (SMO)	6,7	5,8	4,6	2,3	(2,1)
Trafic (PMP)	7,5	7,2	4,2	3,6	(1,8)
Coefficient d'occupation (variation en pt)	0,6	1,1	(0,4)	1,0	0,2
Rendement unitaire	3,4	3,8	5,0	6,8	4,8
PPSMO	4,2	5,2	4,5	8,1	5,1

La variation des produits passages réseau par rapport au troisième trimestre de 2018 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La croissance de 4,8 % du rendement unitaire pour l'ensemble du réseau, qui traduit la hausse du rendement unitaire pour toutes les lignes, à l'exception des lignes transpacifiques. La croissance du rendement unitaire rend compte de la hausse des tarifs et de l'amélioration de la composition tarifaire globale. La légère augmentation des suppléments des transporteurs, le rendement additionnel attribuable aux produits liés aux échanges contre billets-primés Aéroplan et la croissance du trafic local haute contribution ont également contribué à l'accroissement du rendement d'un exercice à l'autre.
- La régression de 1,8 % du trafic, qui rend compte de la décroissance du trafic sur toutes les lignes, hormis les autres lignes. Les marchés dans leur ensemble se sont ressentis des contractions de la capacité, du fait surtout de l'interdiction de vol des appareils 737 MAX de Boeing.

En regard du troisième trimestre de 2018, les PPSMO ont crû de 5,1 % au troisième trimestre de 2019, du fait principalement de la hausse du rendement unitaire.

Au cours des neuf premiers mois de 2019, en raison du relèvement de 1,3 % de la capacité, les produits passages réseau se sont établis à 13 318 M\$, en hausse de 890 M\$ (+7,2 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2018 du fait de la hausse de 5,5 % du rendement unitaire et de l'amplification de 1,6 % du trafic.

Pour les neuf premiers mois de 2019, les produits tirés de la cabine Classe affaires pour l'ensemble du réseau ont augmenté de 207 M\$ (+8,6 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2018, en raison de l'accroissement de 4,4 % du rendement unitaire et de l'amplification de 4,1 % du trafic.

Le tableau ci-après présente les produits passages par région pour les neuf premiers mois de 2019 par rapport aux neuf premiers mois de 2018.

Produits passages (en millions de dollars canadiens)	Neuf premiers mois de 2019	Neuf premiers mois de 2018	Variation (\$)	Variation (%)
Lignes intérieures	3 992 \$	3 678 \$	314 \$	8,5
Lignes transfrontalières	2 906	2 658	248	9,3
Lignes transatlantiques	3 550	3 338	212	6,4
Lignes transpacifiques	1 897	1 880	17	0,9
Autres	973	874	99	11,4
Réseau	13 318 \$	12 428 \$	890 \$	7,2

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage et en glissement annuel par région pour les neuf premiers mois de 2019, par rapport aux neuf premiers mois de 2018, en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation.

Neuf premiers mois de 2019 par rapport aux neuf premiers mois de 2018	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (pt)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	8,5	0,1	0,5	0,3	8,0	8,4
Lignes transfrontalières	9,3	1,4	0,8	(0,5)	8,5	7,8
Lignes transatlantiques	6,4	2,2	3,2	0,9	3,0	4,1
Lignes transpacifiques	0,9	(1,2)	(1,4)	(0,2)	2,3	2,1
Autres	11,4	6,7	7,3	0,5	3,8	4,4
Réseau	7,2	1,3	1,6	0,2	5,5	5,8

La variation des produits passages réseau par rapport aux neuf premiers mois de 2018 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La croissance de 5,5 % du rendement unitaire qui rend compte des hausses du rendement pour l'ensemble des marchés. La croissance du rendement unitaire traduit la hausse des tarifs et des suppléments des transporteurs, ainsi que l'amélioration de la composition tarifaire globale, surtout en Amérique du Nord. L'accroissement du rendement unitaire d'un exercice à l'autre est également le fait du rendement additionnel attribuable aux produits liés aux échanges contre billets-primés Aéroplan ainsi que la croissance du trafic local haute contribution.
- La progression de 1,6 % du trafic, qui rend compte de la croissance du trafic pour toutes les lignes, à l'exception des lignes transpacifiques. La progression du trafic en glissement annuel incluait notamment des gains liés à l'ensemble des cabines. La baisse du trafic dans le cas des lignes transpacifiques correspond essentiellement à la contraction de la capacité sur ce marché.

En regard des neuf premiers mois de 2018, les PPSMO ont crû de 5,8 % durant les neuf premiers mois de 2019, du fait principalement de la hausse du rendement unitaire.

Produits passages intérieurs

Au troisième trimestre de 2019, dans un contexte de contraction de 0,1 % de la capacité, les produits passages intérieurs se sont chiffrés à 1 550 M\$, en hausse de 123 M\$ (+8,6 %) par rapport au troisième trimestre de 2018.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2019 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 2018	T4 2018	T1 2019	T2 2019	T3 2019
Produits passages	4,3	5,6	6,0	10,7	8,6
Capacité (SMO)	4,3	1,5	(0,1)	0,7	(0,1)
Trafic (PMP)	3,4	1,7	0,6	1,9	(0,6)
Coefficient d'occupation (variation en pt)	(0,7)	0,2	0,6	1,0	(0,4)
Rendement unitaire	0,9	3,9	5,3	8,6	9,3
PPSMO	-	4,1	6,1	9,9	8,7

La variation des produits passages intérieurs par rapport au troisième trimestre de 2018 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La progression du rendement unitaire, qui traduit l'effet des majorations tarifaires, l'amélioration de la composition du trafic attribuable aux contractions de la capacité et aux nouvelles catégories tarifaires, la croissance du trafic local haute contribution, le rendement unitaire supplémentaire découlant des échanges contre billets-primés Aéroplan et des gains relativement à la cabine Classe affaires.
- Le recul de 0,6 % du trafic, qui traduit en grande partie la diminution du nombre de passagers en correspondance attribuable au recul de la capacité qui a suivi l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing.

En regard du troisième trimestre de 2018, les PPSMO liés aux lignes intérieures ont crû de 8,7 % du fait de la hausse du rendement unitaire.

Produits passages transfrontaliers

Au troisième trimestre de 2019, dans un contexte de contraction de 4,0 % de la capacité, les produits passages transfrontaliers se sont établis à 1 000 M\$, en hausse de 54 M\$ (+5,6 %) par rapport au troisième trimestre de 2018.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2019 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 2018	T4 2018	T1 2019	T2 2019	T3 2019
Produits passages	9,7	13,4	11,7	11,0	5,6
Capacité (SMO)	5,9	9,7	8,0	0,3	(4,0)
Trafic (PMP)	5,6	9,6	6,4	(0,1)	(3,9)
Coefficient d'occupation (variation en pt)	(0,3)	(0,1)	(1,2)	(0,3)	0,1
Rendement unitaire	3,8	3,5	5,0	11,1	9,9
PPSMO	3,5	3,4	3,4	10,7	10,0

La variation des produits passages transfrontaliers par rapport au troisième trimestre de 2018 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La progression de 9,9 % du rendement unitaire, qui rend compte de l'amplification du rendement unitaire sur l'ensemble des principaux services transfrontaliers. La progression du rendement unitaire global tenait compte de l'effet de l'amélioration de la composition du trafic en partie du fait de la contraction de la capacité, du rendement unitaire supplémentaire découlant des produits liés aux échanges contre billets-primés Aéroplan, de la progression du trafic local haute contribution et des gains liés à la cabine Classe affaires.
- La diminution de 3,9 % du trafic, qui traduit principalement la contraction de la capacité sur les lignes vers les destinations loisir, comme Hawaï et Las Vegas, et sur certains services long-courriers comme les lignes reliant l'est du Canada à la Californie, principalement du fait de l'immobilisation au sol des appareils 737 MAX de Boeing.

En regard du troisième trimestre de 2018, les PPSMO liés aux lignes transfrontalières ont crû de 10,0 % durant les neuf premiers mois de 2019, du fait principalement de la hausse du rendement unitaire.

Produits passages transatlantiques

Au troisième trimestre de 2019, dans un contexte de contraction de 1,3 % de la capacité, les produits passages transatlantiques se sont établis à 1 624 M\$, en hausse de 7 M\$ (+0,4 %) par rapport au troisième trimestre de 2018.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2019 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 2018	T4 2018	T1 2019	T2 2019	T3 2019
Produits passages	20,3	18,0	11,8	12,0	0,4
Capacité (SMO)	10,3	9,5	7,4	3,6	(1,3)
Trafic (PMP)	13,1	14,5	8,1	5,8	(0,6)
Coefficient d'occupation (variation en pt)	2,2	3,5	0,5	1,7	0,7
Rendement unitaire	6,4	3,0	3,5	5,8	1,0
PPSMO	9,1	7,7	4,1	8,1	1,8

La variation des produits passages transatlantiques par rapport au troisième trimestre de 2018 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'amplification de 1,0 % du rendement unitaire, qui rend compte de la hausse du rendement unitaire sur les services à destination du Royaume-Uni, de l'Inde et du Moyen-Orient, en partie annulée par le recul du rendement unitaire sur certaines lignes transatlantiques qui ont connu d'importantes augmentations de la capacité en glissement annuel, comme les services à destination de la Grèce, de l'Autriche, de la Suisse et des Pays-Bas.
- La baisse de 0,6 % du trafic, qui traduit l'incidence de l'interdiction de vol frappant les appareils 737 MAX de Boeing sur certains services transatlantiques, notamment ceux reliant Halifax et St. John's et Londres-Heathrow, outre l'interruption de la liaison Toronto-Delhi imputable à la fermeture de l'espace aérien pakistanais, lequel a été ouvert de nouveau le 18 juillet 2019. Ces reculs du trafic ont été largement compensés par les augmentations liées à divers autres services transatlantiques.
- Au troisième trimestre de 2019, Air Canada a réaffecté la capacité depuis le marché transpacifique, en raison des problèmes géopolitiques persistants, vers le marché transatlantique. Bien que ce changement ait eu une incidence négative sur les PPSMO du troisième trimestre de 2019, l'effet global sur la rentabilité a été favorable.

En regard du troisième trimestre de 2018, les PPSMO liés aux lignes transatlantiques ont crû de 1,8 % au troisième trimestre de 2019, du fait de la hausse du rendement unitaire et de la progression de 0,7 point du coefficient d'occupation.

Produits passages transpacifiques

Au troisième trimestre de 2019, dans un contexte de contraction de 4,1 % de la capacité, les produits passages transpacifiques se sont établis à 741 M\$, en baisse de 46 M\$ (-5,8 %) par rapport au troisième trimestre de 2018.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2019 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 2018	T4 2018	T1 2019	T2 2019	T3 2019
Produits passages	9,9	9,7	4,7	6,6	(5,8)
Capacité (SMO)	1,1	(0,8)	(1,5)	2,4	(4,1)
Trafic (PMP)	2,9	0,3	(1,9)	2,7	(4,7)
Coefficient d'occupation (variation en pt)	1,5	0,9	(0,4)	0,3	(0,5)
Rendement unitaire	6,8	9,3	6,7	3,7	(1,1)
PPSMO	8,6	10,6	6,3	4,0	(1,8)

La variation des produits passages transpacifiques par rapport au troisième trimestre de 2018 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- La diminution de 1,1 % du rendement unitaire, qui traduit le recul du rendement unitaire sur les dessertes de la Corée, de l'Australie et de la Chine, facteur en partie contrebalancé par l'accroissement du rendement unitaire sur les services à destination de Taïwan, du Japon et de Hong Kong.
- La régression de 4,7 % du trafic, qui traduit la réduction de la capacité sur les dessertes de la Chine, du Japon et de Taïwan, en partie compensée par l'augmentation du trafic sur les services à destination de la Corée, de l'Australie, et dans une mesure nettement moindre, de Hong Kong. La situation géopolitique entre le Canada et la Chine a continué d'affecter défavorablement la demande sur les lignes transpacifiques durant le trimestre, en particulier celle liée à la cabine Classe affaires, entre le Canada d'une part et la Chine et Hong Kong d'autre part.

En regard du troisième trimestre de 2018, les PPSMO liés aux lignes transpacifiques ont reculé de 1,8 % au troisième trimestre de 2019, du fait de la baisse du rendement unitaire et de la baisse de 0,5 point du coefficient d'occupation.

Autres produits passages

Au troisième trimestre de 2019, dans un contexte de contraction de 2,2 % de la capacité, les produits passages tirés des « autres lignes » (services au départ et à destination des Antilles, du Mexique, de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud) se sont établis à 249 M\$, en hausse de 8 M\$ (+3,5 %) par rapport au troisième trimestre de 2018.

Le tableau ci-après présente les variations en pourcentage et en glissement annuel pour le troisième trimestre de 2019 ainsi que pour chacun des quatre trimestres précédents en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les « autres lignes ».

Autres lignes	Résultats trimestriels en glissement annuel (variation en pourcentage)				
	T3 2018	T4 2018	T1 2019	T2 2019	T3 2019
Produits passages	7,9	14,5	14,8	13,5	3,5
Capacité (SMO)	16,8	15,2	12,2	6,1	(2,2)
Trafic (PMP)	11,1	14,0	9,4	9,6	1,2
Coefficient d'occupation (variation en pt)	(4,3)	(0,9)	(2,2)	2,7	3,0
Rendement unitaire	(2,8)	0,5	5,0	3,6	2,3
PPSMO	(7,6)	(0,6)	2,3	7,0	5,9

La variation des autres produits passages par rapport au troisième trimestre de 2018 s'explique notamment par les facteurs suivants :

- L'augmentation de 2,3 % du rendement unitaire, qui traduit l'accroissement du rendement unitaire pour les dessertes de l'Amérique du Sud et du Mexique, facteur en partie contrebalancé par le recul du rendement unitaire sur les lignes vers les destinations soleil classiques. L'amélioration du rendement unitaire d'un exercice à l'autre tient également au rendement unitaire supplémentaire découlant des produits liés aux échanges contre billets-primés Aéroplan ainsi que l'incidence favorable de la réinstauration du service avec escale vers Buenos Aires, lequel est assorti d'une correspondance à Santiago.
- L'augmentation de 1,2 % du trafic, qui traduit la croissance du trafic sur les lignes vers les destinations soleil classiques, en partie contrebalancée par le recul du trafic de correspondance sur les lignes long-courriers vers Buenos Aires.

En regard du troisième trimestre de 2018, les PPSMO liés aux autres lignes ont crû de 5,9 % au troisième trimestre de 2019, du fait de la progression de 3,0 points du coefficient d'occupation et de la hausse du rendement unitaire.

Produits fret

Les produits tirés du transport de fret se sont chiffrés à 177 M\$ au troisième trimestre de 2019 et à 531 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2019, en baisse de 41 M\$ (-18,6 %) et de 55 M\$ (-9,5 %), respectivement, par rapport aux périodes correspondantes de 2018. En regard des périodes de 2018, le rendement unitaire et le trafic liés au transport de fret aérien ont baissé de 11,5 % et de 8,0 % respectivement, au troisième trimestre de 2019, et de 5,3 % et de 4,4 %, respectivement, au cours des neuf premiers mois de 2019. La demande à l'égard du transport de fret aérien à l'échelle du secteur a diminué, en particulier sur les lignes transatlantiques et les lignes transpacifiques, facteur qui a comprimé les volumes et exercé une pression à la baisse sur les rendements unitaires. Ce phénomène à l'échelle du secteur tient à des facteurs externes imputables principalement aux différends commerciaux actuels.

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

Produits fret (en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres				Neuf premiers mois			
	2019	2018	Variation		2019	2018	Variation	
			(\$)	(%)			(\$)	(%)
Lignes intérieures	31 \$	25 \$	6 \$	21,5	86 \$	68 \$	18 \$	26,0
Lignes transfrontalières	12	12	-	9,9	37	31	6	20,3
Lignes transatlantiques	60	74	(14)	(20,5)	179	206	(27)	(13,4)
Lignes transpacifiques	61	91	(30)	(32,6)	187	237	(50)	(21,0)
Autres	13	16	(3)	(13,7)	42	44	(2)	(4,3)
Réseau	177 \$	218 \$	(41) \$	(18,6)	531 \$	586 \$	(55) \$	(9,5)

Autres produits

Les autres produits se sont chiffrés à 212 M\$ au troisième trimestre de 2019 et à 914 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2019, en hausse de 33 M\$ (+18 %) et de 109 M\$ (+14 %), respectivement, par rapport aux périodes correspondantes de 2018. Ces augmentations sont le fait en grande partie de la marge nette inscrite à l'échange et à la fourniture, en 2019, de produits et services autres que des voyages en avion liés au programme Aéroplan, qu'Air Canada a acquis en janvier 2019. La hausse des autres produits d'un exercice à l'autre est également attribuable à l'augmentation des produits tirés de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, surtout au premier semestre de 2019. L'augmentation des produits tirés de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada est attribuable à la majoration tarifaire des forfaits terrestres et, dans une mesure moindre, à l'amplification des volumes passagers en glissement annuel.

CESMO et CESMO ajustées

Au troisième trimestre de 2019, les CESMO ont crû de 4,5 % et les CESMO ajustées ont augmenté de 9,3 % en regard du troisième trimestre de 2018. Pour les neuf premiers mois de 2019, les CESMO ont crû de 4,7 % et les CESMO ajustées ont augmenté de 6,4 % en regard des neuf premiers mois de 2018. Ces augmentations rendent compte en grande partie de l'incidence de l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing, qui a donné lieu à un recul de 2,1 % des SMO pour l'ensemble du réseau au troisième trimestre de 2019 au lieu de la croissance prévue d'environ 3 % et occasionné une hausse des coûts liés aux appareils de remplacement, et du maintien des charges d'exploitation courantes, notamment la dotation aux amortissements et les charges salariales liées aux pilotes, qui continuaient d'être engagées à l'égard des appareils 737 MAX de Boeing malgré leur immobilisation au sol.

Le tableau ci-après compare les CESMO et les CESMO ajustées d'Air Canada pour les périodes indiquées. Étant donné que l'entreprise de fidélisation Aéroplan n'était pas consolidée dans les résultats financiers d'Air Canada en 2018, aux fins d'une comparaison plus pertinente de la rentabilité des activités courantes de la société aérienne, les CESMO ajustées d'Air Canada pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois de 2019 ne tiennent pas compte des charges d'exploitation d'Aéroplan.

(en cents par SMO)	Troisièmes trimestres				Neuf premiers mois			
	2019 ¹⁾	2018 ²⁾	Variation		2019 ¹⁾	2018 ²⁾	Variation	
			(cents)	(%)			(cents)	(%)
CESMO	14,16	13,55	0,61	4,5	15,35	14,66	0,69	4,7
Retrancher :								
Charge de carburant aviation ³⁾ , coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et charges d'exploitation d'Aéroplan	(4,15)	(4,39)	0,24	(5,5)	(4,60)	(4,56)	(0,04)	0,9
CESMO ajustées⁴⁾	10,01	9,16	0,85	9,3	10,75	10,10	0,65	6,4

1) Air Canada a commencé à consolider les résultats financiers d'Aéroplan le 10 janvier 2019, soit la date de son acquisition d'Aéroplan. Se reporter à la rubrique 9, Méthodes comptables, et à la rubrique 10, Jugements et estimations comptables critiques, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

2) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 16, Contrats de location, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2019 et a retraité les chiffres de 2018.

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

4) Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Charges d'exploitation

Au troisième trimestre de 2019, dans un contexte de contraction de 2,1 % de la capacité, Air Canada a inscrit des charges d'exploitation de 4 597 M\$, soit une hausse de 105 M\$ (+2 %) par rapport au troisième trimestre de 2018. Au troisième trimestre de 2019, 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 2018, a accru les charges d'exploitation de 9 M\$.

Au cours des neuf premiers mois de 2019, en raison de la hausse de 1,3 % de la capacité, Air Canada a inscrit des charges d'exploitation de 13 258 M\$, soit une hausse de 756 M\$ (+6 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2018. Au cours des neuf premiers mois de 2019, l'incidence défavorable de la dépréciation du dollar canadien sur les charges d'exploitation libellées en devises (principalement le dollar américain), en regard des neuf premiers mois de 2018, a accru les charges d'exploitation de 142 M\$ (dont une tranche de 81 M\$ a trait à la charge de carburant aviation et un total de 61 M\$ se rapporte aux charges d'exploitation non liées au carburant).

Les charges d'exploitation d'Aéroplan se sont chiffrées à 42 M\$ au troisième trimestre de 2019 et à 142 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2019. Ces charges influent principalement sur les salaires et les charges sociales, la dotation aux amortissements, les coûts liés aux communications et aux technologies et les autres charges.

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 2019, la charge de carburant aviation (notamment la charge de carburant liée aux activités des transporteurs régionaux) s'est établie à 1 220 M\$, en baisse de 151 M\$ (-11 %) par rapport au troisième trimestre de 2018. Cette baisse s'explique par l'incidence du recul du cours du carburant aviation (compte non tenu de l'incidence du change), responsable d'une baisse de 152 M\$, ainsi que de la diminution du volume de litres de carburant consommé, responsable d'une baisse de 15 M\$. Ces baisses ont été contrebalancées en partie par l'incidence défavorable du change de 11 M\$, et d'autres facteurs se traduisant par une hausse de 5 M\$.

Pour les neuf premiers mois de 2019, la charge de carburant aviation (notamment la charge de carburant liée aux activités des transporteurs régionaux) s'est établie à 3 334 M\$, en baisse de 75 M\$ (-2 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2018. Cette baisse s'explique par l'incidence de la chute du cours du carburant aviation (compte non tenu de l'incidence du change), responsable d'une contraction de 204 M\$, facteur en partie compensé par l'incidence défavorable du change de 81 M\$, l'accroissement

du volume de litres de carburant consommé, responsable d'une hausse de 45 M\$ et d'autres facteurs se traduisant par une augmentation de 3 M\$.

Salaires et charges sociales

Les salaires se sont établis à 615 M\$ au troisième trimestre de 2019 et à 1 814 M\$ pour les neuf premiers mois de 2019, en hausse respectivement de 46 M\$ (+8 %) et de 197 M\$ (+12 %), par rapport aux périodes correspondantes de 2018. Ces augmentations traduisent en grande partie l'accroissement du nombre d'employés équivalents temps plein (« ETP ») (9,8 % au troisième trimestre de 2019 et 10,4 % au cours des neuf premiers mois de 2019 par rapport aux périodes correspondantes de 2018), en raison de la stratégie d'expansion internationale d'Air Canada, de l'incidence de l'acquisition d'Aéroplan le 10 janvier 2019 et de l'augmentation des charges liées aux programmes d'intéressement des employés. La hausse des salaires au cours des neuf premiers mois de 2019 en regard de la période correspondante de 2018 s'explique également par l'accroissement de la rémunération à base d'actions.

Au troisième trimestre de 2019, les charges sociales se sont chiffrées à 173 M\$, en baisse de 1 M\$ par rapport au trimestre correspondant de 2018. Au cours des neuf premiers mois de 2019, les charges sociales se sont établies à 554 M\$, en hausse de 17 M\$ (+3 %) par rapport aux neuf premiers mois de 2018, en raison principalement de l'accroissement du nombre d'ETP et de l'incidence de l'acquisition d'Aéroplan le 10 janvier 2019. Ces hausses ont été en partie contrebalancées par l'augmentation des taux d'actualisation visant les régimes complémentaires de retraite et les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi.

Charges liées aux transporteurs régionaux

Les charges liées aux transporteurs régionaux se sont chiffrées à 632 M\$ au troisième trimestre de 2019 et à 1 830 M\$ pour les neuf premiers mois de 2019, en baisse de 17 M\$ (-3 %) et de 67 M\$ (-4 %), respectivement, par rapport aux périodes correspondantes de 2018. Ces baisses sont attribuables à la diminution de la charge de carburant aviation, à l'incidence de la prolongation et de la modification du contrat d'achat de capacité avec Jazz qui a pris effet le 1^{er} janvier 2019, outre la réduction des heures de vol des transporteurs régionaux en regard des périodes correspondantes de 2018. Les baisses constatées au troisième trimestre de 2019 ont été en partie compensées par l'amplification des activités d'entretien moteurs d'un exercice à l'autre.

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			
	2019	2018 ¹⁾	Variation		2019	2018 ¹⁾	Variation	
			(\$)	(%)			(\$)	(%)
Frais d'achat de capacité ²⁾	266 \$	265 \$	1 \$	-	765 \$	803 \$	(38) \$	(5)
Carburant aviation	127	149	(22)	(15)	369	398	(29)	(7)
Redevances aéroportuaires et de navigation	78	78	-	-	221	223	(2)	(1)
Frais de vente et de distribution	43	44	(1)	(2)	120	119	1	1
Autres charges d'exploitation	118	113	5	4	355	354	1	-
Total des charges liées aux transporteurs régionaux	632 \$	649 \$	(17) \$	(3)	1 830 \$	1 897 \$	(67) \$	(4)

1) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 16, Contrats de location, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2019 et a retraité les chiffres de 2018.

2) Les frais d'achat de capacité ne tiennent pas compte de la composante des frais ayant trait aux coûts liés aux avions, lesquels sont comptabilisés à titre d'obligations locatives conformément à IFRS 16, Contrats de location.

Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur

La dotation aux amortissements et aux pertes de valeur s'est chiffrée à 516 M\$ au troisième trimestre de 2019 et à 1 466 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2019, en hausse respectivement de 88 M\$ (+21 %) et de 189 M\$ (+15 %), par rapport aux périodes correspondantes de 2018. Ces hausses étaient en grande partie le fait de l'amplification du volume d'activités d'entretien moteurs visant les avions loués, de l'intégration d'appareils 737 MAX de Boeing et 787 de Boeing au parc aérien principal d'Air Canada et de la dotation à l'amortissement des immobilisations incorporelles inscrite à l'acquisition d'Aéroplan le 10 janvier 2019. La hausse de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur d'un exercice à l'autre a été atténuée par la cession-bail par Air Canada de 25 appareils E190 d'Embraer en août 2018.

Redevances aéroportuaires et de navigation

Les redevances aéroportuaires et de navigation se sont chiffrées à 284 M\$ au troisième trimestre de 2019 et à 760 M\$ durant les neuf premiers mois de 2019, en hausse respectivement de 3 M\$ (+1 %) et de 21 M\$ (+3 %) par rapport aux périodes correspondantes de 2018, du fait de l'affectation accrue de gros-porteurs, attribuable à l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing, outre la stratégie d'expansion internationale d'Air Canada. L'augmentation a été contrebalancée en partie par l'incidence favorable des modalités d'une entente avec l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, entente qui permet à Air Canada d'accroître sa part des passagers en correspondance entre lignes internationales à Toronto-Pearson de façon plus rentable.

Charge de maintenance avions

La charge de maintenance avions s'est chiffrée à 254 M\$ au troisième trimestre de 2019 et à 754 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2019, en hausse respectivement de 16 M\$ (+7 %) et de 96 M\$ (+15 %) par rapport aux périodes correspondantes de 2018, ce qui rend compte du calendrier des activités de maintenance par rapport aux périodes correspondantes de 2018. De plus, dans le but de réduire l'incidence de l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing, Air Canada a prolongé la location d'appareils A320 d'Airbus et E190 d'Embraer, ce qui s'est traduit par un volume d'activités de maintenance plus élevé que prévu. La hausse des charges liées aux appareils dont les moteurs font l'objet d'une facturation contractuelle selon les heures de vol en raison de l'accroissement des heures de vol et l'incidence défavorable du change, en particulier au premier semestre de 2019, ont également contribué à l'accroissement de la charge de maintenance avions en glissement annuel.

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres				Neuf premiers mois			
	2019	2018 ¹⁾	Variation		2019	2018 ¹⁾	Variation	
			(\$)	(%)			(\$)	(%)
Entretien du matériel	224 \$	208 \$	16 \$	8	657 \$	558 \$	99 \$	18
Provision liée à la maintenance ²⁾	28	31	(3)	(10)	78	96	(18)	(19)
Autres	2	(1)	3	(300)	19	4	15	375
Total de la charge de maintenance avions	254 \$	238 \$	16 \$	7	754 \$	658 \$	96 \$	15

1) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 16, Contrats de location, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2019 et a retraité les chiffres de 2018.

2) 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.

Frais de vente et de distribution

Les frais de vente et de distribution se sont chiffrés à 248 M\$ au troisième trimestre de 2019 et à 680 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2019, en hausse respectivement de 11 M\$ (+5 %) et de 55 M\$ (+9 %) par rapport aux périodes correspondantes de 2018. Ces hausses rendent compte surtout de l'augmentation des produits passages. L'accroissement des réservations directes a en partie compensé la hausse des frais de transaction versés aux fournisseurs de systèmes mondiaux de distribution.

Coûts liés à la portion terrestre des forfaits

Les coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada ont atteint 86 M\$ au troisième trimestre de 2019, sans variation par rapport au troisième trimestre de 2018. Au cours des neuf premiers mois de 2019, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada ont augmenté de 20 M\$ (+4 %) du fait de l'accroissement des coûts de la portion terrestre de forfaits, notamment l'incidence défavorable du change, et à l'amplification des volumes passagers en glissement annuel.

Coûts liés aux communications et aux technologies

Les coûts liés aux communications et aux technologies se sont chiffrés à 96 M\$ au troisième trimestre de 2019 et à 288 M\$ pour les neuf premiers mois de 2019, en hausse respectivement de 17 M\$ (+22 %) et de 63 M\$ (+28 %), par rapport aux périodes correspondantes de 2018. Ces hausses traduisent l'augmentation des projets de technologie de l'information d'un exercice à l'autre, notamment ceux ayant trait à la sûreté, aux plateformes de données ainsi qu'à la résilience et à la modernisation des systèmes. Ces augmentations rendent également compte de l'incidence de l'acquisition d'Aéroplan le 10 janvier 2019, outre les coûts de transition liés à l'internalisation de fonctions clés antérieurement imparties à des tiers.

Autres charges

Les autres charges se sont chiffrées à 475 M\$ au troisième trimestre de 2019 et à 1 311 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2019, en hausse respectivement de 71 M\$ (+18 %) et de 200 M\$ (+18 %) par rapport aux périodes correspondantes de 2018. Ces augmentations reflètent l'incidence de la stratégie d'expansion internationale d'Air Canada, le coût de la location à court terme d'appareils, notamment pour la capacité supplémentaire liée à l'interdiction de vol visant les appareils 737 MAX de Boeing, la hausse des coûts liés aux projets, notamment ceux relatifs à l'acquisition de Transat, ainsi que la hausse des frais liés au service à la clientèle, en particulier au premier semestre de 2019. Ces augmentations rendent également compte de l'incidence de l'acquisition d'Aéroplan le 10 janvier 2019.

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			
	2019 ¹⁾	2018 ²⁾	Variation		2019 ¹⁾	2018 ²⁾	Variation	
			(\$)	(%)			(\$)	(%)
Services d'escale	99 \$	94 \$	5 \$	5	269 \$	250 \$	19 \$	8
Frais d'équipages	66	62	4	6	173	160	13	8
Location et entretien d'immeubles	44	37	7	19	132	109	23	21
Frais et services divers	60	46	14	30	162	123	39	32
Autres frais résiduels	206	165	41	25	575	469	106	23
Total des autres charges	475 \$	404 \$	71 \$	18	1 311 \$	1 111 \$	200 \$	18

1) Air Canada a commencé à consolider les résultats financiers d'Aéropian le 10 janvier 2019, soit la date de son acquisition d'Aéropian. Se reporter à la rubrique 9, Méthodes comptables, et à la rubrique 10, Jugements et estimations comptables critiques, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

2) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 16, Contrats de location, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2019 et a retraité les chiffres de 2018.

Produits (charges) autres que d'exploitation

Au troisième trimestre de 2019, les charges autres que d'exploitation se sont chiffrées à 78 M\$, en regard de produits autres que d'exploitation de 31 M\$ au troisième trimestre de 2018. Au cours des neuf premiers mois de 2019, les produits autres que d'exploitation se sont chiffrés à 98 M\$, en regard de charges autres que d'exploitation de 698 M\$ durant les neuf premiers mois de 2018.

La variation des produits (charges) autres que d'exploitation d'un exercice à l'autre s'explique notamment par les facteurs suivants :

- Le profit de change, qui s'est chiffré à 27 M\$ au troisième trimestre de 2019, contre un profit de change de 145 M\$ au troisième trimestre de 2018. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 30 septembre 2019 était de 1,3241 \$ CA tandis qu'il était de 1,3095 \$ CA le 30 juin 2019. Le profit de change au troisième trimestre de 2019 tenait compte de la perte de change liée à la dette à long terme et aux obligations locatives de 94 M\$ et du profit de change de 133 M\$ lié aux dérivés de change. Au cours des neuf premiers mois de 2019, le profit de change s'est élevé à 407 M\$ contre une perte de change de 134 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2018. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 30 septembre 2019 était de 1,3241 \$ CA tandis qu'il était de 1,3637 \$ CA le 31 décembre 2018. Le profit de change durant les neuf premiers mois de 2019 tenait compte du profit de change lié à la dette à long terme et aux obligations locatives de 258 M\$ et du profit de change à l'égard des dérivés de change, qui s'est chiffré à 163 M\$.
- Air Canada a inscrit un profit aux modifications de dettes de 11 M\$ relativement à la refixation de prix de sa facilité de billets garantis prioritaires durant les neuf premiers mois de 2018, alors qu'aucun profit analogue n'a été inscrit au cours des neuf premiers mois de 2019.
- Air Canada a inscrit une perte de 188 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2018 à la vente de 25 appareils E190 d'Embraer, alors qu'aucune perte semblable n'a été comptabilisée au cours des neuf premiers mois de 2019.

5. PARC AÉRIEN

Les tableaux ci-après présentent le nombre d'appareils composant le parc en exploitation d'Air Canada au 30 septembre 2019, ainsi que le parc en exploitation prévu d'Air Canada aux 31 décembre 2019 et 31 décembre 2020. Étant donné l'interdiction de vol frappant les appareils 737 MAX de Boeing décrite ci-après, Air Canada tient pour acquis, dans le tableau ci-dessous, que les 12 appareils 737 MAX de Boeing restants dont la livraison était prévue pour 2019 seront livrés en 2020.

	Réel			Projeté			
	31 décembre 2018	Modifications apportées pour les neuf premiers mois de 2019	30 septembre 2019	Modifications apportées pour le reste de 2019	31 décembre 2019	Modifications apportées pour 2020	31 décembre 2020
Parc aérien principal							
<u>Gros-porteurs</u>							
787-8 de Boeing	8	-	8	-	8	-	8
787-9 de Boeing	27	2	29	-	29	-	29
777-300ER de Boeing	19	-	19	-	19	-	19
777-200LR de Boeing	6	-	6	-	6	-	6
767-300ER de Boeing	6	-	6	(1)	5	(5)	-
A330-300 d'Airbus	8	3	11	3	14	1	15
<u>Appareils monocouloirs</u>							
737 MAX 8 de Boeing ¹⁾	18	6	24	-	24	26	50
A321 d'Airbus	15	-	15	-	15	-	15
A320 d'Airbus	42	(3)	39	(4)	35	(19)	16
A319 d'Airbus	16	-	16	-	16	-	16
A220-300 d'Airbus	-	-	-	1	1	17	18
E190 d'Embraer	19	(3)	16	(2)	14	(14)	-
Total – parc aérien principal	184	5	189	(3)	186	6	192
Air Canada Rouge							
<u>Gros-porteurs</u>							
767-300ER de Boeing	25	-	25	-	25	-	25
<u>Appareils monocouloirs</u>							
A321 d'Airbus	6	8	14	-	14	-	14
A320 d'Airbus	-	3	3	1	4	1	5
A319 d'Airbus	22	-	22	-	22	-	22
Total – Air Canada Rouge	53	11	64	1	65	1	66
Total gros-porteurs	99	5	104	2	106	(4)	102
Total appareils monocouloirs	138	11	149	(4)	145	8	153
Total parc aérien principal et Air Canada Rouge	237	16	253	(2)	251	4	255

¹⁾ Interdiction de vol des appareils 737 MAX de Boeing

Le 12 mars 2019, l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (« AESA ») a publié une directive d'urgence visant à suspendre l'exploitation d'appareils 737 MAX de Boeing au sein de l'espace aérien européen (y compris des territoires extérieurs), ainsi qu'à destination et au départ de celui-ci. Le 13 mars 2019, Transports Canada a publié un avis de sécurité visant la fermeture de l'espace aérien canadien aux appareils 737 MAX de Boeing jusqu'à nouvel ordre. Par la suite, la Federal Aviation Administration a temporairement interdit de vol ces appareils. Le 14 mars 2019, l'avionneur Boeing a fait savoir qu'il suspendait les livraisons de 737 MAX de Boeing aux transporteurs clients. Air Canada devait recevoir 12 autres appareils pour un total de 36 appareils 737 MAX de Boeing au sein du parc aérien avant juillet 2019. Comme le calendrier de remise en service des appareils 737 MAX de Boeing demeure incertain, aux fins de planification, Air Canada retire de son horaire les vols assurés par ces appareils jusqu'au 14 février 2020. Le tableau ci-dessus pourrait changer une fois que seront connues la durée et l'incidence de l'interdiction de vol des appareils, ou de la décision de l'avionneur de suspendre les livraisons. La décision définitive quant à la remise en service des appareils 737 MAX de Boeing se fondera sur l'évaluation en matière de sécurité que fera Air Canada lorsque Transports Canada aura levé l'avis de sécurité et que les autorités réglementaires internationales auront donné leur aval.

Les mesures prises par Air Canada en vue d'atténuer les répercussions de l'interdiction de vol frappant les appareils 737 MAX de Boeing comprennent les suivantes :

- L'affectation d'autres types d'appareils à des liaisons qui étaient exploitées au moyen de 737 MAX de Boeing, le maintien au sein du parc en exploitation de certains avions détenus ou loués plus longtemps que prévu, notamment des appareils 767 de Boeing, A320 d'Airbus et E190 d'Embraer et l'accélération de l'intégration au parc aérien d'au plus six appareils A321 d'Airbus acquis auprès de WOW Air.
- Le recours à d'autres transporteurs pour procurer une capacité accrue.
- La mise en œuvre de plusieurs changements d'itinéraire, soit en modifiant les heures d'exploitation, soit en affectant de plus gros appareils selon des fréquences réduites à des liaisons exploitées plus fréquemment par de plus petits appareils.
- Dans certains cas, le déploiement d'appareils d'Air Canada Rouge pour assurer des liaisons de l'exploitation principale et, dans quelques cas, l'interruption du service sur certaines lignes auxquelles étaient affectés des appareils 737 MAX de Boeing lorsqu'aucun autre appareil n'était encore disponible. Air Canada demeure déterminée à assurer ces liaisons et reprendra le service dès que possible. En outre, le lancement de certaines liaisons saisonnières, comme Montréal-Bordeaux et Vancouver-Boston, a été retardé.
- Le maintien de l'entraînement et des exigences en matière de vols visant les pilotes affectés aux appareils 737 MAX de Boeing.

Vente d'appareils E190 d'Embraer

En août 2018, Air Canada a finalisé la cession-bail de 25 appareils E190 d'Embraer. Six de ces appareils ont été restitués au bailleur en 2018 et trois de ces appareils ont été restitués au bailleur au cours des neuf premiers mois de 2019. Air Canada compte restituer deux de ces appareils au bailleur au quatrième trimestre de 2019, alors que les 14 autres appareils seront retirés du parc en 2020.

Air Canada Express

Le tableau ci-après présente le nombre d'appareils exploités, au 30 septembre 2019, et le nombre projeté d'appareils exploités, au 31 décembre 2019 et au 31 décembre 2020, pour le compte d'Air Canada par Jazz, Sky Regional et d'autres sociétés aériennes assurant des vols sous la dénomination Air Canada Express, aux termes de contrats d'achat de capacité avec Air Canada.

	Réel			Projeté			
	31 décembre 2018	Modifications apportées pour les neuf premiers mois de 2019	30 septembre 2019	Modifications apportées pour le reste de 2019	31 décembre 2019	Modifications apportées pour 2020	31 décembre 2020
E175 d'Embraer	25	-	25	-	25	-	25
CRJ-100/200 de Bombardier	24	-	24	(2)	22	(7)	15
CRJ-900 de Bombardier	21	3	24	2	26	7	33
Dash 8-100 de Bombardier	15	(9)	6	-	6	(6)	-
Dash 8-300 de Bombardier	25	(2)	23	-	23	(4)	19
Dash 8-Q400 de Bombardier	44	-	44	-	44	(4)	40
Total – Air Canada Express	154	(8)	146	-	146	(14)	132

Autres appareils exploités par des transporteurs aux termes de CAC

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

6. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL

6.1. Liquidité

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

Les besoins de liquidité se rapportent principalement à la nécessité de remplir les obligations liées aux passifs financiers, aux engagements d'immobilisations, aux activités courantes, aux obligations contractuelles et autres, lesquelles sont décrites plus amplement aux rubriques 6.6, 6.7 et 6.8 du présent rapport de gestion. Air Canada contrôle et gère le risque de liquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu, en surveillant l'état et la valeur des actifs disponibles pour servir de garantie dans le cadre d'arrangements de financement, et de ceux déjà affectés en garantie, en préservant sa marge de manœuvre relativement à ces arrangements et en établissant des programmes pour surveiller et observer les conditions des ententes de financement. Au 30 septembre 2019, les liquidités non soumises à restrictions s'élevaient à 7 355 M\$ (constituées de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 5 869 M\$, de placements à long terme de 492 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 994 M\$), comparativement à des liquidités non soumises à restrictions de 5 309 M\$ au 30 septembre 2018 (constituées de trésorerie, d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme de 4 922 M\$ et de facilités de crédit non utilisées de 387 M\$). Après un examen plus poussé de ses pratiques en matière de gestion des liquidités, Air Canada a mis à jour sa définition des liquidités non soumises à restrictions pour y inclure les placements à long terme, au troisième trimestre de 2019. Les placements à long terme de 492 M\$ dont dispose Air Canada au 30 septembre 2019 peuvent être affectés à l'acquittement d'engagements financiers à long terme ou convertis en trésorerie, selon les besoins.

Air Canada définit la trésorerie excédentaire comme le total de la trésorerie et des placements qui excède le niveau minimal de trésorerie nécessaire au soutien des activités d'exploitation. Cette mesure de la liquidité comprend la trésorerie, les équivalents de trésorerie, les placements à court terme, les liquidités soumises à restrictions à court terme ainsi que les placements à long terme. Air Canada estime que le niveau minimal de trésorerie nécessaire au soutien des activités commerciales courantes correspond à 20 % des produits d'exploitation des 12 derniers mois. Cette estimation du niveau minimal de trésorerie suffit pour couvrir les produits passages perçus d'avance et combler les besoins de liquidité d'Air Canada, comme ils sont décrits ci-dessus. La trésorerie excédentaire se chiffrait à 2 683 M\$ au 30 septembre 2019. La trésorerie excédentaire sert au calcul du rendement du capital investi. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

En outre, Air Canada surveille son levier financier qu'elle mesure à l'aide du ratio dette nette-BAIIA, comme il est expliqué plus en détail à la rubrique 6.3 du présent rapport de gestion.

6.2. Situation financière

Le tableau ci-après présente l'état consolidé résumé de la situation financière d'Air Canada au 30 septembre 2019 et au 31 décembre 2018.

(en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2019 ¹⁾	31 décembre 2018 ²⁾	Variation (\$)
Actif			
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	5 869 \$	4 707 \$	1 162 \$
Autres actifs courants	1 546	1 594	(48)
Actifs courants	7 415 \$	6 301 \$	1 114 \$
Placements, dépôts et autres actifs	925	401	524
Immobilisations corporelles	12 857	12 183	674
Actifs au titre des régimes de retraite	1 761	1 969	(208)
Impôt sur le résultat différé	323	314	9
Immobilisations incorporelles	930	404	526
Goodwill	3 286	311	2 975
Total de l'actif	27 497 \$	21 883 \$	5 614 \$
Passif			
Passifs courants	7 838 \$	5 676 \$	2 162 \$
Dette à long terme et obligations locatives	8 116	8 873	(757)
Produits différés d'Aéroplan et autres produits différés	3 151	-	3 151
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	3 016	2 547	469
Provisions liées à la maintenance	1 094	1 307	(213)
Autres passifs non courants	166	151	15
Impôt sur le résultat différé	73	52	21
Total du passif	23 454 \$	18 606 \$	4 848 \$
Total des capitaux propres attribuables aux actionnaires	4 043 \$	3 277 \$	766 \$
Total du passif et des capitaux propres attribuables aux actionnaires	27 497 \$	21 883 \$	5 614 \$

1) Air Canada a commencé à consolider les résultats financiers d'Aéroplan le 10 janvier 2019, soit la date de son acquisition d'Aéroplan. Se reporter à la rubrique 9, Méthodes comptables, et à la rubrique 10, Jugements et estimations comptables critiques, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

2) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 16, Contrats de location, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2019 et a retraité les chiffres de 2018.

Dans le présent rapport de gestion, les mouvements des actifs courants et passifs courants sont décrits à la rubrique 6.4, *Fonds de roulement*, alors que la dette à long terme et les obligations locatives sont examinées aux rubriques 6.3, *Dette nette*, et 6.5, *Flux de trésorerie consolidés*.

Au 30 septembre 2019, les placements, dépôts et autres actifs s'établissaient à 925 M\$, en hausse de 524 M\$ par rapport au 31 décembre 2018. L'augmentation tient au placement en titres de capitaux propres d'Air Canada dans Chorus, décrit ci-après, ainsi qu'à la trésorerie placée dans des comptes de placement à long terme, comme il est décrit à la rubrique 6.3, *Dette nette*, du présent rapport de gestion.

Au 30 septembre 2019, les immobilisations corporelles se chiffraient à 12 857 M\$, soit 674 M\$ de plus qu'au 31 décembre 2018. Cette augmentation résulte de l'incidence sans effet sur la trésorerie de la prolongation du CAC de Jazz décrite ci-après et des acquisitions d'immobilisations corporelles totalisant 1 588 M\$ et elle est contrebalancée par l'effet de la dotation aux amortissements et aux pertes de valeur de 1 388 M\$.

Durant les neuf premiers mois de 2019, les acquisitions d'immobilisations corporelles comprenaient deux nouveaux appareils 787-9 de Boeing, six nouveaux appareils 737 MAX 8 de Boeing et quatre appareils A321 d'Airbus d'occasion. Ces appareils ont été achetés en contrepartie de trésorerie. Au cours des neuf premiers mois de 2019, les acquisitions d'immobilisations corporelles comprenaient des acomptes sur les futures livraisons d'appareils ainsi que des charges de maintenance immobilisées.

Au 30 septembre 2019, le passif net à long terme au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel s'établissait à 1 255 M\$ (soit le passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel de 3 016 M\$, déduction faite des actifs au titre des régimes de retraite de 1 761 M\$), en hausse de 677 M\$ par rapport au 31 décembre 2018. Cette hausse est surtout imputable au fléchissement de 84 points de base du taux d'actualisation utilisé pour évaluer les passifs, facteur qui a donné lieu à une perte nette à la réévaluation des passifs liés aux avantages du personnel de 473 M\$ (345 M\$, après impôts) pendant les neuf premiers mois de 2019 comptabilisée à l'état consolidé du résultat global d'Air Canada. L'augmentation tenait également compte de l'acquisition d'Aéropian décrite ci-après.

Acquisition d'Aéropian

En janvier 2019, Air Canada a réalisé l'acquisition d'Aéropian, comme il est décrit plus amplement à la rubrique 3, *Aperçu général*, du présent rapport de gestion. Outre la contrepartie dans le cadre de l'entente commerciale de 1 212 M\$ et le montant de 400 M\$ au titre des versements anticipés visant les milles Aéropian (ces deux montants étant imputés aux produits différés d'Aéropian et autres produits différés), le tableau ci-après résume les ajouts à l'état consolidé de la situation financière d'Air Canada à la date d'acquisition.

(en millions de dollars canadiens)

Juste valeur des actifs acquis	
Trésorerie	- \$
Créances clients	188
Charges payées d'avance et autres actifs courants	8
Immobilisations corporelles	55
Impôt sur le résultat différé	44
Immobilisations incorporelles fondées sur la technologie	44
Immobilisations incorporelles découlant de contrats	225
Immobilisations incorporelles – marque de commerce	90
	654 \$
Juste valeur des passifs repris	
Dettes fournisseurs et charges à payer	229
Produits différés (à court terme et à long terme)	2 779
Dettes à long terme (obligations locatives)	41
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	39
Impôt sur le résultat différé	24
	3 112 \$
Juste valeur des actifs nets acquis	(2 458)
Goodwill	2 975
Prix d'achat total	517 \$

Contrat d'achat de capacité avec Jazz et placement en titres de capitaux propres dans Chorus

En février 2019, Air Canada a conclu une entente visant à modifier et à prolonger le contrat d'achat de capacité (« CAC de Jazz ») conclu avec Jazz, filiale entièrement détenue de Chorus Aviation Inc. Les modifications prolongent de 10 ans la durée du CAC, du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2035. Les modifications comprennent divers niveaux minimaux d'appareils couverts à différents moments, ce qui donne à Air Canada la souplesse nécessaire pour optimiser le parc dans le cadre de sa stratégie de réseau. Les modifications sont entrées en vigueur avec effet rétroactif le 1^{er} janvier 2019. La prolongation de la durée du CAC de Jazz a donné lieu à une augmentation de 95 M\$ de l'actif au titre de droits d'utilisation et de 104 M\$ de l'obligation locative et une diminution de 9 M\$ de la provision pour maintenance a été comptabilisée au premier trimestre de 2019. Les augmentations de l'actif au titre de droits d'utilisation et de l'obligation locative ne concernent que les appareils visés expressément par la prolongation de la durée du CAC de Jazz. À mesure que l'application de la prolongation du CAC de Jazz à d'autres appareils sera confirmée au cours de la période visée par le contrat, des actifs au titre de droits d'utilisation et des obligations locatives supplémentaires seront comptabilisés.

Parallèlement aux modifications apportées au CAC de Jazz, Air Canada a souscrit 15 561 600 actions à droit de vote de catégorie B du capital de Chorus, ce qui représentait, au moment de l'émission, environ 9,99 % des actions à droit de vote variable de catégorie A et des actions à droit de vote de catégorie B de Chorus émises et en circulation sur une base combinée. Cela représente un placement de 97 M\$ de la part d'Air Canada. Les actions de Chorus ont été émises à Air Canada au prix de 6,25 \$ l'action, ce qui représente une prime d'émission de 5 % sur le cours moyen pondéré en fonction du volume sur cinq jours des actions à la clôture des marchés, le 10 janvier 2019. Au même moment, Air Canada et Chorus ont conclu une convention concernant les droits des investisseurs au titre de laquelle, entre autres choses, Air Canada détiendra les actions du placement pendant au moins 60 mois à compter de février 2019, sous réserve de certaines exceptions limitées. Le placement en titres de capitaux propres dans Chorus est comptabilisé à la juste valeur et toutes les variations de juste valeur sont comptabilisées par le biais des autres éléments du résultat global. Au 30 septembre 2019, le placement avait une juste valeur de 120 M\$ et était comptabilisé dans les Placements, dépôts et autres actifs à l'état consolidé de la situation financière d'Air Canada. La variation de la juste valeur comptabilisée par le biais des autres éléments du résultat global pour le trimestre clos le 30 septembre 2019 a été de 1 M\$ et comprenait une perte de 1 M\$ majorée d'un recouvrement d'impôt sur le résultat différé inférieur à 1 M\$ (profit de 19 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2019, compte tenu d'un profit de 22 M\$ diminué d'une charge d'impôt sur le résultat différé de 3 M\$).

6.3. Dette nette

Le tableau ci-après présente les soldes de la dette nette d’Air Canada au 30 septembre 2019 et au 31 décembre 2018.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	30 septembre 2019 ¹⁾	31 décembre 2018 ²⁾	Variation (\$)
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	8 116 \$	8 873 \$	(757) \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 244	1 048	196
Total de la dette à long terme et des obligations locatives, y compris la partie courante	9 360 \$	9 921 \$	(561) \$
Moins trésorerie, équivalents de trésorerie, placements à court terme et placements à long terme	(6 361)	(4 707)	(1 654)
Dette nette³⁾	2 999 \$	5 214 \$	(2 215) \$
BAIIA (12 derniers mois)	3 590 \$	3 213 \$	377 \$
Ratio dette nette-BAIIA⁴⁾	0,8	1,6	(0,8)

1) Air Canada a commencé à consolider les résultats financiers d’Aéroplan le 10 janvier 2019, soit la date de son acquisition d’Aéroplan. Se reporter à la rubrique 9, Méthodes comptables, et à la rubrique 10, Jugements et estimations comptables critiques, du présent rapport de gestion pour un complément d’information.

2) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 16, Contrats de location, avec prise d’effet le 1^{er} janvier 2019 et a retraité les chiffres de 2018.

3) La dette nette est une mesure financière complémentaire aux PCGR et un élément clé du capital géré par Air Canada et elle permet à la direction d’évaluer la dette nette de la Société.

4) Le ratio dette nette-BAIIA des 12 derniers mois (également désigné « ratio de levier financier » dans le présent rapport de gestion) est une mesure financière hors PCGR et il est utilisé par Air Canada afin d’évaluer le levier financier. Le ratio de levier financier correspond à la dette nette divisée par le BAIIA des 12 derniers mois. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d’information.

Au 30 septembre 2019, le total de la dette à long terme et des obligations locatives (y compris la partie courante) s’est chiffré à 9 360 M\$, en baisse de 561 M\$ par rapport au 31 décembre 2018. L’incidence favorable de l’appréciation du dollar canadien au 30 septembre 2019 en regard du 31 décembre 2018 a comprimé de 258 M\$ la dette libellée en devises (principalement en dollars américains). Cette baisse a été contrebalancée en partie par l’incidence de la prolongation du CAC de Jazz comme il est indiqué à la rubrique 6.2, *Situation financière*, du présent rapport de gestion, facteur qui a accru les obligations locatives de 104 M\$.

Au 30 septembre 2019, la dette nette s’établissait à 2 999 M\$, en baisse de 2 215 M\$ par rapport au 31 décembre 2018, du fait de l’accroissement des soldes de trésorerie, d’équivalents de trésorerie, de placements à court et à long terme de 1 654 M\$ et de la contraction de la dette à long terme et des obligations locatives de 561 M\$. Au 30 septembre 2019, le ratio de levier financier (ratio dette nette-BAIIA des 12 derniers mois) s’est établi à 0,8, par rapport à 1,6 au 31 décembre 2018.

En 2019, Air Canada a commencé à placer une partie de sa trésorerie dans des comptes de placement à long terme afin d’améliorer les rendements sur investissement tout en tenant compte de ses besoins de trésorerie à court terme. Au 30 septembre 2019, ces placements à long terme s’élevaient à 492 M\$. Ces placements peuvent être affectés à l’acquittement d’engagements financiers à long terme ou convertis en trésorerie, selon les besoins. C’est pourquoi Air Canada a mis à jour sa définition de dette nette afin d’y inclure les placements à long terme, lesquels sont portés en réduction du total pour calculer la dette nette.

Au 30 septembre 2019, le coût moyen pondéré du capital (« CMPC ») d’Air Canada avant impôts s’établissait à 7,2 %. Le CMPC est une mesure établie par la direction, qui correspond au coût du capital, estimé à 15,4 %, et au coût moyen mixte des emprunts et des obligations locatives de 5,1 % (composé du coût moyen des emprunts de 4,1 % et du coût moyen des obligations locatives de 6,9 %). Par comparaison, au 31 décembre 2018, le CMPC avant impôts s’établissait à 8,0 %, qui correspondait au coût du capital, estimé à 18,2 %, et au coût moyen mixte des emprunts et des obligations locatives de 5,4 % (composé du coût moyen des emprunts de 4,2 % et du coût moyen des obligations locatives de 7,6 %).

6.4. Fonds de roulement

Le tableau ci-après fournit un complément d'information sur les soldes de fonds de roulement d'Air Canada au 30 septembre 2019 et au 31 décembre 2018.

(en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2019 ¹⁾	31 décembre 2018 ²⁾	Variation (en \$)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	5 869 \$	4 707 \$	1 162 \$
Créances clients	895	796	99
Autres actifs courants	651	798	(147)
Total des actifs courants	7 415 \$	6 301 \$	1 114 \$
Dettes fournisseurs et charges à payer	2 492	1 911	581
Produits passages perçus d'avance	2 943	2 717	226
Produits différés d'Aéroplan et autres produits différés	1 159	-	1 159
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 244	1 048	196
Total des passifs courants	7 838 \$	5 676 \$	2 162 \$
Fonds de roulement, montant net	(423) \$	625 \$	(1 048) \$

1) Air Canada a commencé à consolider les résultats financiers d'Aéroplan le 10 janvier 2019, soit la date de son acquisition d'Aéroplan. Se reporter à la rubrique 9, Méthodes comptables, et à la rubrique 10, Jugements et estimations comptables critiques, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

2) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 16, Contrats de location, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2019 et a retraité les chiffres de 2018.

Le montant net du fonds de roulement négatif de 423 M\$ au 30 septembre 2019 représente un fléchissement de 1 048 M\$ par rapport au 31 décembre 2018. Les principaux vecteurs de cette contraction du montant net du fonds de roulement au cours des neuf derniers mois de 2019 sont les sorties de trésorerie liées aux activités d'investissement et de financement se rapportant aux acquisitions d'avions, la participation dans Chorus, le placement de la trésorerie dans des comptes de placement à long terme (comme il est indiqué à la rubrique 6.3, *Dette nette*, ci-dessus) et les rachats d'actions.

En outre, la partie courante de la provision liée à la maintenance, comptabilisée dans les dettes fournisseurs et charges à payer, a augmenté de 242 M\$ depuis le 31 décembre 2018, comprimant ainsi le montant net du fonds de roulement. La partie courante de la provision liée à la maintenance rend compte de l'échéance prévue prochaine de certains contrats de location d'avions et de la valeur estimative des conditions de restitution connexes; en revanche, une grande partie de cette obligation devrait être différée à la prolongation de certains de ces contrats.

L'incidence nette en trésorerie de l'acquisition d'Aéroplan et des ententes connexes représente un accroissement de 1 115 M\$ de la trésorerie à la date d'acquisition, soit la contrepartie dans le cadre de l'entente commerciale de 1 212 M\$ et le montant de 400 M\$ au titre des versements anticipés visant les milles Aéroplan, qui sont présentés à titre d'entrées de trésorerie liées aux activités d'exploitation, déduction faite du prix d'achat des actions de 517 M\$, qui est présenté à titre de sortie de trésorerie liée aux activités d'investissement. En ce qui concerne le fonds de roulement, cette incidence en trésorerie a été largement compensée par la partie courante des produits différés d'Aéroplan et autres produits différés.

6.5. Flux de trésorerie consolidés

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2019 ¹⁾	2018 ²⁾	Variation (\$)	2019 ¹⁾	2018 ²⁾	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation	834 \$	550 \$	284 \$	5 035 \$	2 922 \$	2 113 \$
Produits des emprunts	-	-	-	-	1 210	(1 210)
Réduction de la dette à long terme et des obligations locatives	(276)	(352)	76	(808)	(1 198)	390
Actions rachetées aux fins d'annulation	(94)	-	(94)	(248)	(23)	(225)
Émission d'actions	5	3	2	8	5	3
Frais de financement	-	-	-	-	(8)	8
Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement	(365) \$	(349) \$	(16) \$	(1 048) \$	(14) \$	(1 034) \$
Placements à court terme et placements à long terme	197	(259)	456	(322)	(884)	562
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(301)	(246)	(55)	(1 774)	(2 176)	402
Produit de la vente d'actifs	3	4	(1)	6	10	(4)
Produit de la cession-bail d'actifs	-	293	(293)	-	293	(293)
Acquisition d'Aéroplan	-	-	-	(517)	-	(517)
Participation dans Chorus	-	-	-	(97)	-	(97)
Autres	11	3	8	62	48	14
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'investissement	(90) \$	(205) \$	115 \$	(2 642) \$	(2 709) \$	67 \$
Incidence des variations du taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	6 \$	- \$	6 \$	1 \$	11 \$	(10) \$
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	385 \$	(4) \$	389 \$	1 346 \$	210 \$	1 136 \$

1) Air Canada a commencé à consolider les résultats financiers d'Aéroplan le 10 janvier 2019, soit la date de son acquisition d'Aéroplan. Se reporter à la rubrique 9, Méthodes comptables, et à la rubrique 10, Jugements et estimations comptables critiques, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

2) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 16, Contrats de location, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2019 et a retraité les chiffres de 2018.

Parallèlement à la clôture de l'acquisition d'Aéroplan, Air Canada a reçu des paiements de Banque TD, de CIBC, de Visa et d'AMEX totalisant 1 212 M\$. En outre, Banque TD et CIBC ont remis au total 400 M\$ à Air Canada en versements anticipés s'appliquant aux paiements mensuels futurs des milles Aéroplan. Air Canada n'a pas tenu compte de ce produit exceptionnel dans le calcul de ses flux de trésorerie disponibles.

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		
	2019 ¹⁾	2018 ²⁾	Variation (\$)	2019 ¹⁾	2018 ²⁾	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets liés aux activités d’exploitation	834 \$	550 \$	284 \$	5 035 \$	2 922 \$	2 113 \$
Achats d’immobilisations corporelles et incorporelles, déduction faite du produit tiré d’opérations de cession-bail	(301)	47	(348)	(1 774)	(1 883)	109
Produit exceptionnel tiré de l’acquisition d’Aéroplan (indiqué ci-dessus)	-	-	-	(1 612)	-	(1 612)
Flux de trésorerie disponibles³⁾	533 \$	597 \$	(64) \$	1 649 \$	1 039 \$	610 \$

1) Air Canada a commencé à consolider les résultats financiers d’Aéroplan le 10 janvier 2019, soit la date de son acquisition d’Aéroplan. Se reporter à la rubrique 9, Méthodes comptables, et à la rubrique 10, Jugements et estimations comptables critiques, du présent rapport de gestion pour un complément d’information.

2) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 16, Contrats de location, avec prise d’effet le 1^{er} janvier 2019 et a retraité les chiffres de 2018.

3) 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 et du produit exceptionnel tiré de l’acquisition d’Aéroplan. Les flux de trésorerie disponibles correspondent aux flux de trésorerie nets liés aux activités d’exploitation, moins les achats d’immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d’opérations de cession-bail. Le produit exceptionnel tiré de l’acquisition d’Aéroplan a également été exclu du calcul des flux de trésorerie disponibles d’Air Canada en 2019. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d’information.

Flux de trésorerie disponibles

Au troisième trimestre de 2019, les flux de trésorerie nets liés aux activités d’exploitation se sont établis à 834 M\$, en hausse de 284 M\$ en regard du trimestre correspondant de 2018. Les flux de trésorerie disponibles se sont chiffrés à 533 M\$, en baisse de 64 M\$ par rapport au troisième trimestre de 2018. Au troisième trimestre de 2018, Air Canada a encaissé un produit de 293 M\$ tiré de la cession-bail de 25 appareils E190 d’Embraer, alors qu’elle n’a encaissé aucun produit analogue au troisième trimestre de 2019. L’accroissement des flux de trésorerie liés aux activités d’exploitation pour le troisième trimestre de 2019, par comparaison au troisième trimestre de 2018, a été en partie annulé par l’augmentation de 55 M\$ des dépenses d’investissement. La progression des flux de trésorerie liés aux activités d’exploitation est attribuable à l’amélioration du bénéfice d’exploitation et à l’accroissement de la trésorerie tirée du fonds de roulement. La hausse des dépenses d’investissement est imputable essentiellement aux investissements qu’effectue actuellement Air Canada dans ses nouveaux systèmes de réservations et de fidélisation.

Au cours des neuf premiers mois de 2019, les flux de trésorerie nets liés aux activités d’exploitation se sont établis à 5 035 M\$, en hausse de 2 113 M\$ en regard de la période correspondante de 2018. Comme il est indiqué plus haut, les entrées de trésorerie liées aux activités d’exploitation relativement à l’acquisition d’Aéroplan se sont établies à 1 612 M\$. L’effet positif sur les flux de trésorerie nets de la progression du bénéfice d’exploitation d’un exercice à l’autre et le montant brut facturé aux partenaires du programme au titre des milles Aéroplan depuis la date d’acquisition ont contribué à l’accroissement des flux de trésorerie nets liés aux activités d’exploitation au troisième trimestre et au cours des neuf premiers mois de 2019.

Compte non tenu du produit exceptionnel tiré de l’acquisition d’Aéroplan, les flux de trésorerie disponibles se sont établis à 1 649 M\$ durant les neuf premiers mois de 2019, en hausse de 610 M\$ par rapport aux neuf premiers mois de 2018 en raison de l’accroissement des flux de trésorerie liés aux activités d’exploitation et de la baisse des dépenses d’investissement en glissement annuel, en grande partie du fait du report des livraisons des appareils 737 MAX de Boeing.

Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement

La réduction de la dette à long terme et des obligations locatives s'est chiffrée à 276 M\$ au troisième trimestre de 2019 et à 808 M\$ durant les neuf premiers mois de 2019.

Se reporter aux rubriques 6.4, *Fonds de roulement*, 6.2, *Situation financière*, 6.3, *Dette nette*, et 6.9, *Capital social*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

6.6. Dépenses d'investissement et contrats de financement connexes

Appareils 787 de Boeing

Air Canada a pris livraison du dernier des 37 appareils 787 de Boeing à la fin d'avril 2019 et n'a aucun autre engagement auprès de The Boeing Company (« Boeing ») visant ce modèle d'appareil. Air Canada détient des options d'achat visant 13 appareils 787 de Boeing (qui permettent à Air Canada d'acheter du matériel volant à des modalités déterminées au préalable en ce qui a trait aux prix et aux créneaux de livraison) ainsi que des droits d'achat visant 10 appareils 787 de Boeing (qui permettent à Air Canada d'acheter du matériel volant aux prix alors en vigueur et en fonction des créneaux disponibles de livraison d'appareils).

Appareils 737 MAX de Boeing

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

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

Vingt-quatre appareils 737 MAX 8 de Boeing ont été livrés, alors que la livraison des 37 appareils 737 MAX de Boeing restants faisant l'objet d'une commande est prévue pour la période allant de 2019 à 2024. Étant donné l'interdiction de vol frappant les appareils 737 MAX de Boeing et les incertitudes entourant la date de reprise de leur exploitation, Air Canada tient pour acquis, dans le tableau des engagements d'immobilisations ci-après, que les 12 appareils 737 MAX de Boeing restants dont la livraison était prévue pour 2019 seront livrés en 2020. Air Canada s'attend toujours à ce que les 14 appareils 737 MAX de Boeing dont la livraison est prévue pour 2020 soient livrés en 2020. Se reporter à la rubrique 5, *Parc aérien*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Sous réserve de certaines conditions, Air Canada a 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'échelonneront de fin 2019 à 2022. Les 25 premiers appareils livrés devraient remplacer les appareils E190 d'Embraer du parc aérien principal actuel d'Air Canada alors que les autres appareils seront affectés au soutien de la croissance du réseau de la Société et de ses plaques tournantes.

Engagements d'immobilisations

Comme il est indiqué dans le tableau ci-après, le coût global estimatif des futurs appareils 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 2019, d'environ 4 538 M\$. Air Canada tient pour acquis, dans le tableau ci-dessous, que les 12 appareils 737 MAX de Boeing restants dont la livraison était prévue pour 2019 seront livrés en 2020. Air Canada s'attend toujours à ce que les 14 appareils 737 MAX de Boeing dont la livraison est prévue pour 2020 soient livrés en 2020. Les engagements d'immobilisations présentés dans le tableau ci-après pourraient changer une fois que seront connues la durée et l'incidence de l'interdiction de vol des appareils 737 MAX de Boeing, ou de la décision de Boeing de suspendre les livraisons de ces appareils.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2019	2020	2021	2022	2023	Par la suite	Total
Dépenses projetées et faisant l'objet d'un engagement	335 \$	2 281 \$	741 \$	591 \$	398 \$	192 \$	4 538 \$
Dépenses projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement	59	726	470	522	786	Non disponible	Non disponible
Activités de maintenance immobilisées projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement ¹⁾	81	343	439	396	400	Non disponible	Non disponible
Total des dépenses projetées²⁾	475 \$	3 350 \$	1 650 \$	1 509 \$	1 584 \$	Non disponible	Non disponible

1) Les montants au titre des activités de maintenance immobilisées futures pour 2023 et par la suite ne sont pas encore déterminables; en revanche, une estimation de 400 M\$ a été établie pour 2023.

2) Les montants en dollars américains ont été convertis au cours du change de clôture le 30 septembre 2019, soit 1 \$ US pour 1,3241 \$ CA. Le coût global estimatif des appareils est basé sur les prix de livraison, lesquels comprennent les augmentations estimatives ainsi que, le cas échéant, les intérêts pour report de livraison calculés sur le TIOL à 90 jours pour le dollar américain au 30 septembre 2019.

6.7. Obligations de capitalisation des régimes de retraite

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

D'après les évaluations actuarielles, en date du 1^{er} janvier 2019, pris collectivement, les régimes de retraite agréés canadiens affichent un excédent de solvabilité de 2,5 G\$. De ce fait, Air Canada ne versera aucune cotisation au titre de services passés dans ces régimes en 2019.

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

Du fait de l'acquisition d'Aéroplan le 10 janvier 2019, le montant net de l'obligation au titre des prestations de retraite d'Air Canada a crû de 20 M\$. Le régime de retraite d'Aéroplan comporte des obligations de capitalisation au titre des services passés et des services rendus au cours de la période.

Selon la comptabilité de trésorerie, les cotisations de l'employeur pour les régimes de retraite (compte tenu des régimes à l'étranger et des régimes complémentaires ainsi que du régime de retraite d'Aéroplan) devraient se chiffrer à 100 M\$ pour 2019.

Au 30 septembre 2019, compte tenu de l'incidence des outils de gestion du risque lié aux instruments financiers, une tranche approximative de 85 % 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 d'augmenter la proportion des produits de placement à revenu fixe assortis aux passifs au titre des régimes de retraite, sous réserve de la conjoncture favorable du marché.

6.8. Obligations contractuelles

Le tableau ci-après présente les obligations contractuelles d'Air Canada au 30 septembre 2019, y compris celles liées au paiement d'intérêts et de capital à l'égard de la dette à long terme, des obligations locatives et des dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements. Les dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements présentées dans le tableau ci-après pourraient changer une fois que seront connues la durée et l'incidence de l'interdiction de vol des appareils 737 MAX de Boeing, ou de la décision de l'avionneur de suspendre les livraisons de ces appareils.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2019	2020	2021	2022	2023	Par la suite	Total
<u>Capital</u>							
Obligations liées à la dette à long terme	103 \$	590 \$	972 \$	334 \$	1 415 \$	2 666 \$	6 080 \$
Obligations locatives	183	590	453	375	367	1 406	3 374
Total des obligations liées au capital	286 \$	1 180 \$	1 425 \$	709 \$	1 782 \$	4 072 \$	9 454 \$
<u>Intérêts</u>							
Obligations liées à la dette à long terme	70	244	201	165	143	328	1 151
Obligations locatives	55	189	149	119	96	400	1 008
Total des obligations liées aux intérêts	125 \$	433 \$	350 \$	284 \$	239 \$	728 \$	2 159 \$
Total des obligations de paiement liées à la dette à long terme et aux obligations locatives	411 \$	1 613 \$	1 775 \$	993 \$	2 021 \$	4 800 \$	11 613 \$
Dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements	335 \$	2 281 \$	741 \$	591 \$	398 \$	192 \$	4 538 \$
Total des obligations contractuelles¹⁾	746 \$	3 894 \$	2 516 \$	1 584 \$	2 419 \$	4 992 \$	16 151 \$

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 locatives en raison de l'incertitude entourant le calendrier des flux de trésorerie et des éléments hors trésorerie.

6.9. Capital social

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

	30 septembre 2019	31 décembre 2018
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable	125 089 484	125 214 350
Actions à droit de vote	141 007 022	145 515 561
Total des actions émises et en circulation	266 096 506	270 729 911
Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises		
Options sur actions	5 210 648	6 014 464
Total des actions pouvant être émises	5 210 648	6 014 464
Total des actions en circulation et pouvant être émises	271 307 154	276 744 375

Offre publique de rachat dans le cours normal des activités

En mai 2019, la Bourse de Toronto a autorisé Air Canada à renouveler son offre publique de rachat dans le cours normal des activités pour ses actions à droit de vote variable de catégorie A et ses actions à droit de vote de catégorie B (collectivement les « actions »), autorisant l’achat, entre le 31 mai 2019 et le 30 mai 2020, d’au plus 24 130 551 actions, soit 10 % du flottant d’Air Canada de 241 305 518 actions au 17 mai 2019. Le renouvellement a suivi l’expiration de l’offre publique de rachat de 2018 dans le cours normal des activités d’Air Canada qui se terminait le 30 mai 2019.

Dans le cadre du renouvellement de son offre publique de rachat, Air Canada a renouvelé son programme d’achat d’actions automatique (le « programme ») avec son courtier désigné afin de faciliter le rachat d’actions aux termes de l’offre publique de rachat à des moments où Air Canada ne pourrait pas normalement en racheter en raison de restrictions de nature réglementaire ou de périodes d’interdiction d’opérations auto-imposées. Air Canada s’impose des périodes d’interdiction d’opérations régulières durant la période commençant le quinzième jour précédant la fin de chaque trimestre et se terminant deux jours de bourse après l’annonce publique de ses résultats financiers trimestriels ou annuels. Aux termes du programme, avant d’entrer dans une période d’interdiction d’opérations, Air Canada peut, sans y être tenue, demander au courtier désigné de faire des rachats aux termes de l’offre publique de rachat en fonction de paramètres établis par Air Canada. Le courtier désigné décide des rachats à effectuer en fonction des paramètres établis par Air Canada conformément aux règles de la TSX, à la législation sur les valeurs mobilières applicable et au programme. Le programme est entré en vigueur le 31 mai 2019.

Au troisième trimestre de 2019, Air Canada a racheté au total, aux fins d’annulation, 2 111 800 actions à un prix moyen de 43,15 \$ l’action pour une contrepartie totale de 91 M\$ (6 426 287 actions à un prix moyen de 38,87 \$ l’action pour une contrepartie totale de 250 M\$ pour les neuf premiers mois de 2019). Au 30 septembre 2019, 20 533 751 actions au total demeurent susceptibles de rachat dans le cadre de l’offre publique de rachat d’Air Canada.

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)	2017 ¹⁾	2018 ¹⁾				2019 ²⁾		
	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
Produits d'exploitation	3 820 \$	4 071 \$	4 333 \$	5 415 \$	4 246 \$	4 453 \$	4 757 \$	5 553 \$
Charges d'exploitation	3 687	3 985	4 025	4 492	4 067	4 326	4 335	4 597
Bénéfice d'exploitation	133	86	308	923	179	127	422	956
Produits (charges) autres que d'exploitation	(113)	(315)	(414)	31	(570)	158	18	(78)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	20	(229)	(106)	954	(391)	285	440	878
(Charge) recouvrement d'impôts sur le résultat	(12)	26	4	(252)	31	60	(97)	(242)
Bénéfice net (perte nette)	8 \$	(203) \$	(102) \$	702 \$	(360) \$	345 \$	343 \$	636 \$
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	0,02 \$	(0,74) \$	(0,37) \$	2,55 \$	(1,33) \$	1,26 \$	1,26 \$	2,35 \$
Résultat avant impôts ajusté³⁾	77 \$	(32) \$	185 \$	815 \$	68 \$	24 \$	326 \$	857 \$
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée)³⁾	60 \$	(26) \$	129 \$	580 \$	55 \$	17 \$	240 \$	613 \$
Bénéfice ajusté par action – résultat dilué³⁾	0,22 \$	(0,10) \$	0,47 \$	2,10 \$	0,20 \$	0,06 \$	0,88 \$	2,27 \$

1) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 16, Contrats de location, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2019 et a retraité les chiffres de 2018. Les chiffres de 2017 n'ont pas été retraités au titre de l'adoption de cette nouvelle norme comptable.

2) Air Canada a commencé à consolider les résultats financiers d'Aéroparc le 10 janvier 2019, soit la date de son acquisition d'Aéroparc. Se reporter à la rubrique 9, Méthodes comptables, et à la rubrique 10, Jugements et estimations comptables critiques, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

3) Le résultat avant impôts ajusté, le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée) et le bénéfice ajusté par action – résultat dilué ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

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

(en millions de dollars canadiens)	2018 ¹⁾			2019 ²⁾		
	T2	T3	T4	T1	T2	T3
Frais d'achat de capacité ²⁾	274 \$	265 \$	264 \$	252 \$	247 \$	266 \$
Carburant aviation	135	149	133	116	126	127
Redevances aéroportuaires et de navigation	76	78	73	69	74	78
Frais de vente et de distribution	41	44	34	36	41	43
Autres	116	113	118	121	116	118
Total des charges liées aux transporteurs régionaux	642 \$	649 \$	622 \$	594 \$	604 \$	632 \$

1) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 16, Contrats de location, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2019 et a retraité les chiffres de 2018.

2) Les frais d'achat de capacité ne tiennent pas compte de la composante des frais ayant trait aux coûts liés aux avions, lesquels sont comptabilisés à titre d'obligations locatives conformément à IFRS 16, Contrats de location.

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

Réseau	2018 ¹⁾			2019 ²⁾		
	T2	T3	T4	T1	T2	T3
PPSMO (en cents)	14,4	15,1	14,8	14,7	15,5	15,9
CESMO (en cents)	14,8	13,6	15,9	16,6	15,5	14,2
CESMO ajustées (en cents) ³⁾	10,3	9,2	11,1	11,5	10,9	10,0
Coût du litre de carburant (en cents) ⁴⁾	80,2	83,0	84,3	75,5	79,2	74,7

1) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 16, Contrats de location, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2019 et a retraité les chiffres de 2018.

2) Air Canada a commencé à consolider les résultats financiers d'Aéroparc le 10 janvier 2019, soit la date de son acquisition d'Aéroparc. Se reporter à la rubrique 9, Méthodes comptables, et à la rubrique 10, Jugements et estimations comptables critiques, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

3) Les CESMO ajustées ne sont pas une mesure financière reconnue par les PCGR. Se reporter à la rubrique 16, 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.

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

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

Réseau	2017	2018				2019		
	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
PMP (en millions)	19 396	20 440	22 654	28 465	20 801	21 293	23 463	27 954
SMO (en millions)	24 191	24 862	27 269	33 137	25 598	26 016	27 910	32 457
Coefficient d'occupation (en %)	80,2	82,2	83,1	85,9	81,3	81,8	84,1	86,1

Lignes intérieures

PMP (en millions)	4 607	4 226	5 003	6 339	4 684	4 251	5 097	6 298
SMO (en millions)	5 584	5 280	6 026	7 482	5 667	5 274	6 068	7 474
Coefficient d'occupation (en %)	82,5	80,0	83,0	84,7	82,7	80,6	84,0	84,3

Lignes transfrontalières

PMP (en millions)	3 408	4 037	3 848	4 172	3 734	4 296	3 845	4 010
SMO (en millions)	4 252	4 945	4 673	4 962	4 662	5 341	4 686	4 764
Coefficient d'occupation (en %)	80,1	81,6	82,3	84,1	80,1	80,4	82,0	84,2

Lignes transatlantiques

PMP (en millions)	5 076	4 573	7 084	10 642	5 813	4 943	7 496	10 579
SMO (en millions)	6 582	5 753	8 571	12 231	7 206	6 177	8 882	12 068
Coefficient d'occupation (en %)	77,1	79,5	82,7	87,0	80,6	80,0	84,4	87,7

Lignes transpacifiques

PMP (en millions)	4 501	4 572	4 936	5 630	4 514	4 485	5 072	5 364
SMO (en millions)	5 586	5 447	5 829	6 484	5 541	5 368	5 971	6 217
Coefficient d'occupation (en %)	80,6	83,9	84,7	86,8	81,5	83,6	84,9	86,3

Autres

PMP (en millions)	1 804	3 032	1 783	1 682	2 056	3 317	1 953	1 702
SMO (en millions)	2 187	3 437	2 170	1 978	2 522	3 857	2 303	1 934
Coefficient d'occupation (en %)	82,5	88,2	82,1	85,0	81,6	86,0	84,8	88,0

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 2018 d'Air Canada et ils n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors. Se reporter à la note 13 des états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires d'Air Canada pour le troisième trimestre de 2019 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 résumées à la rubrique 14 du rapport de gestion de 2018 d'Air Canada. Air Canada a adopté IFRS 16, *Contrats de location*, le 1^{er} janvier 2019. Les méthodes comptables qui y sont présentées ont été mises à jour, comme il est décrit ci-après, afin de tenir compte de l'acquisition d'Aéropian le 10 janvier 2019.

Acquisition d'Aéropian – Effets sur les méthodes comptables

Les mises à jour des méthodes comptables d'Air Canada qui sont appliquées prospectivement du fait de l'acquisition d'Aéropian, le 10 janvier 2019, sont présentées dans les paragraphes suivants. Se reporter à la rubrique 10, *Jugements et estimations comptables critiques*, pour un complément d'information.

Produits passages – Mise à jour découlant de l'acquisition d'Aéropian

Avant l'acquisition d'Aéropian, les produits passages perçus d'avance comprenaient le produit de la vente de billets d'avion à Aéropian, société qui fournissait un programme de fidélisation de la clientèle à Air Canada et qui lui achetait des places aux termes du Contrat de participation et de services commerciaux entre Aéropian et Air Canada (le « CPSC »). Aux termes du CPSC, Aéropian achetait des places sur les vols d'Air Canada, qu'Air Canada comptabilise dans les produits passages lorsque le transport a été assuré.

Depuis l'acquisition d'Aéropian, le 10 janvier 2019, les produits passages perçus d'avance continuent de comprendre la valeur des milles échangés contre des billets d'avion délivrés par Air Canada après l'acquisition. En ce qui a trait aux milles Aéropian versés après la date d'acquisition, la valeur des produits différés d'Aéropian liés aux milles Aéropian versés mais non encore échangés est déterminée par rapport à l'équivalent de la valeur du billet en milles pour des voyages en avion admissibles, ou par rapport à la contrepartie reçue pour les milles Aéropian vendus à des tiers partenaires du programme Aéropian. L'équivalent de la valeur du billet est déterminé en fonction de la valeur qu'un passager reçoit lorsqu'il échange des milles Aéropian contre un billet d'avion plutôt qu'en le payant comptant. Il est ajusté du nombre de milles Aéropian qui ne devraient pas, selon les prévisions, être échangés (les « désistements »). À la date d'acquisition, les milles Aéropian en circulation ont été comptabilisés à la juste valeur à titre de produits différés d'Aéropian.

Les désistements correspondent au nombre estimatif de milles Aéropian qui ne devraient pas être échangés par des membres Aéropian. Le montant des produits des activités ordinaires comptabilisés relativement aux désistements s'appuie sur le nombre de milles Aéropian échangés au cours d'une période, comparativement au nombre total de milles Aéropian dont l'échange était prévu. Le nombre de milles Aéropian échangés au cours d'une période doit aussi être pris en compte dans le cadre de toute estimation révisée des désistements. Les variations du taux de désistements sont comptabilisées comme suit : pour la période durant laquelle survient la variation, le solde des produits différés est rajusté comme si l'estimation révisée avait servi pour les périodes précédentes, et un montant correspondant est inscrit à titre d'ajustement des produits passages; pour les périodes ultérieures, l'estimation révisée est utilisée.

Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles découlant de contrats, les immobilisations incorporelles liées au marketing (marque de commerce) et les immobilisations incorporelles fondées sur la technologie, dont les justes valeurs à l'acquisition étaient respectivement de 225 M\$, de 90 M\$ et de 44 M\$, ont été comptabilisées à la date de l'acquisition d'Aéroplan, le 10 janvier 2019. Les immobilisations incorporelles découlant de contrats ont une durée d'utilité estimative de 11,5 ans, ce qui correspond à la durée des principaux accords commerciaux conclus avec les partenaires du programme, qui expirent en 2030. La marque de commerce liée au marketing est considérée comme une immobilisation incorporelle à durée de vie indéterminée.

IFRIC 23 – Incertitude relative aux traitements fiscaux

IFRIC 23 est en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2019. IFRIC 23 fournit un cadre pour identifier, évaluer et comptabiliser l'incidence comptable de l'incertitude relative aux traitements fiscaux. L'interprétation contient aussi des directives précises concernant plusieurs aspects qu'IAS 12, *Impôts sur le résultat*, n'abordait pas. La Société a adopté l'interprétation IFRIC 23 et a conclu qu'elle n'avait aucune incidence sur les résultats présentés antérieurement.

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

En septembre 2019, le Comité d'interprétation des IFRS a rendu sa décision définitive selon laquelle une entité doit comptabiliser ses obligations d'indemniser les passagers en cas de retards ou d'annulations de vols conformément à IFRS 15. À l'heure actuelle, Air Canada comptabilise les coûts liés à l'indemnisation des passagers selon IAS 37, *Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels*. Air Canada continue d'évaluer l'incidence que cette directive aura sur son compte consolidé de résultat. Bien que le montant au titre de l'indemnisation des passagers ne variera pas, la présentation dans le compte consolidé de résultat pourrait changer, car l'indemnisation serait reclassée en réduction des produits passages. Air Canada s'attend à adopter de façon rétrospective ce mode de présentation au quatrième trimestre de 2019.

10. JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

Les jugements et estimations comptables critiques d'Air Canada sont résumés à la rubrique 13 du rapport de gestion de 2018 d'Air Canada. Les jugements et estimations qui y sont présentés ont été mis à jour afin de tenir compte de ceux ayant trait à l'acquisition d'Aéroplan le 10 janvier 2019.

Regroupements d'entreprises

L'acquisition d'Aéroplan par Air Canada a été comptabilisée selon la méthode de comptabilisation d'un regroupement d'entreprises dite « méthode de l'acquisition ». En vertu de la méthode de l'acquisition, les justes valeurs estimatives des actifs acquis et des passifs repris par la Société sont ajoutées dans l'état consolidé de la situation financière à la date de l'acquisition. La détermination des justes valeurs des actifs d'Aéroplan acquis et des passifs d'Aéroplan repris repose sur plusieurs hypothèses. Les hypothèses les plus importantes et celles qui ont nécessité le plus de jugement portent sur les justes valeurs estimatives des immobilisations incorporelles et sur les justes valeurs estimatives des produits différés liés à l'obligation au titre des milles Aéroplan en circulation (les « produits différés d'Aéroplan »).

Les immobilisations incorporelles comptabilisées à l'acquisition d'Aéroplan comprennent des immobilisations incorporelles fondées sur la technologie, des immobilisations incorporelles découlant de contrats et des immobilisations incorporelles liées au marketing (marque de commerce). Pour déterminer la juste valeur des immobilisations incorporelles fondées sur la technologie, Air Canada a utilisé la méthode du coût de remplacement net d'amortissement. Pour les immobilisations incorporelles découlant de contrats, elle a eu recours à la méthode des bénéfices excédentaires multipériodes. Cette technique d'évaluation détermine la valeur des immobilisations incorporelles selon la capitalisation des bénéfices excédentaires, qui correspondent à l'excédent de ce qu'un montant raisonnable de bénéfices serait sur les immobilisations corporelles utilisées pour générer ces bénéfices. Les hypothèses importantes portent, entre autres, sur la détermination des produits des activités ordinaires projetés, des flux de trésorerie, des taux de fidélisation des clients, des taux d'actualisation et des taux moyens d'impôt sur le résultat prévus. Pour déterminer la juste valeur de la marque de commerce, Air Canada

a utilisé la méthode de l'exonération des redevances. Cette technique d'évaluation détermine la valeur des immobilisations incorporelles en fonction de la valeur actualisée des flux de trésorerie liés aux redevances après impôts attendus, au moyen d'un accord de licence hypothétique. Les hypothèses importantes portent, entre autres, sur la détermination des produits des activités ordinaires projetés, du taux de redevance, des taux d'actualisation et des taux moyens d'impôt sur le résultat prévus.

Les produits différés comptabilisés à l'acquisition d'Aéropian se rapportent à la juste valeur estimative des milles Aéropian en circulation. Le passif repris a été comptabilisé à une valeur correspondant à la juste valeur estimative au titre des milles en circulation qui devraient être échangés.

Programme de fidélisation Aéropian

Le programme de fidélisation Aéropian vise à accroître la fidélité des clients en récompensant les clients qui utilisent les services d'Air Canada. Ce programme permet aux membres d'accumuler des milles Aéropian lorsqu'ils utilisent les services d'Air Canada, de ses partenaires du réseau Star Alliance et d'autres transporteurs aériens partenaires du programme de fidélisation Aéropian. Lorsqu'ils prennent l'avion, les membres du programme accumulent des milles échangeables en fonction de divers critères comme le statut de voyageur au sein du programme de fidélisation, la distance parcourue, la classe de réservation et le prix du billet payé. Les membres peuvent aussi accumuler des milles Aéropian auprès des partenaires participants du programme Aéropian comme des compagnies de cartes de crédit, des hôtels, des agences de location de voitures et d'autres partenaires du programme. Les milles Aéropian peuvent être échangés contre différentes primes, telles que des billets d'avion d'Air Canada ou d'autres transporteurs aériens partenaires, ou des primes autres que des billets d'avion, comme des prestations hôtelières, des locations de voitures, des cartes-cadeaux, des marchandises et autres.

Les membres Aéropian peuvent accumuler des milles Aéropian : 1) en achetant des billets d'avion et 2) en achetant des produits et services des partenaires du programme.

Milles obtenus pour l'achat de billets d'avion

Les ventes de passages admissibles à l'accumulation de milles en vertu du programme de fidélisation Aéropian procurent aux membres 1) un transport aérien et 2) des milles Aéropian. Dans le cadre d'un contrat générateur de produits comportant plusieurs obligations de prestation, chaque obligation de prestation est évaluée séparément selon la méthode des justes valeurs relatives. La valeur des milles Aéropian versés est déterminée en fonction de la valeur qu'un voyageur reçoit s'il échange des milles Aéropian contre un billet d'avion plutôt qu'en le payant comptant et correspond à l'équivalent de la valeur du billet. L'équivalent de la valeur du billet est ajusté en fonction des désistements. La contrepartie affectée à l'équivalent de la valeur du billet en échange des milles accumulés est comptabilisée dans les produits différés Aéropian.

Milles vendus à des partenaires du programme

Les membres Aéropian peuvent accumuler des milles Aéropian en fonction des achats qu'ils effectuent auprès des partenaires Aéropian participants comme les compagnies de cartes de crédit, les hôtels et les agences de location de voitures ou autres partenaires du programme. Les milles Aéropian versés en vertu des ententes conclues avec les partenaires du programme sont comptabilisés comme une obligation de prestation unique, à savoir l'octroi futur d'une prime obtenue par échange de milles au membre Aéropian. La contrepartie reçue pour les milles Aéropian versés aux membres Aéropian en vertu de ces ententes est comptabilisée à titre de produits différés d'Aéropian.

Pour la période écoulée entre la date d'acquisition, le 10 janvier 2019, et le 30 septembre 2019, la contrepartie totale reçue pour le versement de milles Aéropian en vertu de ces ententes s'est établie à 710 M\$ (251 M\$ pour le troisième trimestre de 2019).

Produits liés aux échanges

Lorsque des milles Aéropian sont échangés contre un billet-prime, la valeur des milles échangés est retranchée des produits différés d'Aéropian et comptabilisée dans les produits passages perçus d'avance. Les produits sont ensuite comptabilisés dans les produits passages lorsque le transport est assuré.

Dans le cas d'échanges contre des primes autres que des billets d'avion, Air Canada a déterminé qu'aux fins comptables, elle n'agissait pas pour son propre compte dans le cadre de la transaction entre le membre et le fournisseur ultime du bien ou du service. Lorsque des milles sont échangés contre des produits ou des services autres que des billets d'avion, la marge nette est comptabilisée dans les autres produits lorsque l'obligation de prestation est remplie.

Désistements

Les désistements correspondent au nombre estimatif de milles Aéroplan qui ne devraient pas, selon les prévisions, être échangés par les membres. Les désistements sont évalués par la direction en fonction des modalités du programme et des modèles historiques d'accumulation et d'échange, ajustés pour tenir compte des modifications de toute modalité ou de tout autre fait qui pourrait avoir une incidence sur les pratiques d'échange futures des membres. La direction utilise des modèles statistiques et des simulations pour estimer les désistements.

Depuis l'acquisition, les produits comptabilisés relativement aux désistements reposent sur le nombre de milles échangés au cours d'une période par rapport au nombre total de milles vraisemblablement échangés, qui sont pris en compte dans l'estimation des désistements par Air Canada. Les variations du taux de désistements sont comptabilisées comme suit : pour la période durant laquelle survient la variation, le solde des produits différés est rajusté comme si l'estimation révisée avait servi pour les périodes précédentes, et un montant correspondant est inscrit à titre d'ajustement des produits passages; pour les périodes ultérieures, l'estimation révisée est utilisée. Une modification des hypothèses relatives au nombre de milles qui devraient, selon les prévisions, être échangés pourrait avoir une incidence importante sur les produits des activités ordinaires de l'exercice au cours duquel la modification survient.

Sur la base de la juste valeur à la date d'acquisition, la juste valeur des produits différés d'Aéroplan tenait compte de l'estimation des milles devant être échangés dans l'avenir.

Au 30 septembre 2019, le solde des produits différés liés aux milles Aéroplan s'établissait à 2 802 M\$. À titre d'exemple, une variation hypothétique de 1 % du nombre de milles en circulation qui devraient, selon les estimations, être échangés se traduirait par une incidence d'environ 28 M\$ sur les produits des activités ordinaires et un ajustement du même montant des produits différés d'Aéroplan.

11. ARRANGEMENTS HORS BILAN

L'information sur les arrangements hors bilan d'Air Canada est présentée à la rubrique 15, *Arrangements hors bilan*, du rapport de gestion de 2018 d'Air Canada. Les arrangements hors bilan n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors.

12. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Au 30 septembre 2019, 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.

13. SENSIBILITÉ DES RÉSULTATS

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

Le tableau ci-après a été mis à jour en regard du tableau présenté dans le rapport de gestion de 2018 d’Air Canada afin de tenir compte de l’incidence de l’adoption de la norme comptable IFRS 16, *Contrats de location*, avec prise d’effet le 1^{er} janvier 2019, et les chiffres de 2018 ont été retraités.

Variable clé (en millions de dollars canadiens)	Mesure de 2018	Facteur de sensibilité	Incidence favorable (défavorable) estimative sur le bénéfice d’exploitation
Carburant			
Carburant – carburant aviation (\$ US/baril) ¹⁾	93,0	Augmentation de 1 \$ US/baril	(46) \$
Carburant – carburant aviation (cents CA/litre) ¹⁾	80,4	Augmentation de 1 %	(43) \$
Variable clé (en millions de dollars canadiens)	Mesure de 2018	Facteur de sensibilité	Incidence favorable (défavorable) estimative sur le bénéfice d’exploitation et le résultat avant impôts
Change			
\$ CA en \$ US	1 \$ US = 1,33 \$ CA	Augmentation de 1 cent (p. ex., de 1,33 \$ à 1,32 \$ pour 1 \$ US)	
		Bénéfice d’exploitation ²⁾	15 \$
		Charge d’intérêts nette	4
		Réévaluation de la dette à long terme et des obligations locatives, de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme libellés en dollars américains et des autres éléments monétaires à long terme, montant net	67
		Réévaluation des dérivés de change en cours	(37)
		Incidence sur le résultat avant impôts	49 \$

1) Compte non tenu de l’incidence des suppléments des transporteurs et des instruments de couverture liés au carburant.

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

14. FACTEURS DE RISQUE

Pour consulter la description détaillée des facteurs de risque visant Air Canada, se reporter à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2018 d'Air Canada. À l'exception des mises à jour qui suivent, il n'est survenu aucune modification notable visant les facteurs de risque concernant la Société depuis lors.

Le 12 mars 2019, l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (« AESA ») a publié une directive d'urgence visant à suspendre l'exploitation d'appareils 737 MAX de Boeing au sein de l'espace aérien européen (y compris des territoires extérieurs), ainsi qu'à destination et au départ de celui-ci. Le 13 mars 2019, Transports Canada a publié un avis de sécurité visant la fermeture de l'espace aérien canadien aux appareils 737 MAX de Boeing jusqu'à nouvel ordre. Par la suite, la Federal Aviation Administration a temporairement interdit de vol ces appareils. Le 14 mars 2019, l'avionneur Boeing annonçait la suspension des livraisons d'appareils 737 MAX de Boeing aux transporteurs clients. À cette date, Air Canada comptait 24 appareils 737 MAX de Boeing dans son parc aérien en exploitation alors que 12 autres appareils 737 MAX de Boeing devaient lui être livrés en 2019, outre les 25 appareils 737 MAX de Boeing dont le calendrier de livraison s'échelonne de 2020 à 2024. Les appareils 737 MAX de Boeing au sein du parc aérien prévu pour 2019 d'Air Canada auraient représenté environ 8 % des SMO projetés d'Air Canada pour 2019. L'interdiction de vol qui vise toujours les appareils 737 MAX de Boeing a une incidence défavorable sur les activités d'exploitation, en réduisant les revenus et en augmentant les coûts. Si elle se prolongeait, elle pourrait nuire davantage à Air Canada et son incidence dépendrait de nombre de facteurs, notamment la durée d'indisponibilité des appareils, l'accès à des appareils de remplacement appropriés et les coûts connexes, ainsi que le contexte de remise en service de ces appareils. L'interdiction de vol a également des répercussions sur le calendrier des livraisons à Air Canada des appareils 737 MAX de Boeing faisant encore l'objet de commandes. Air Canada a rajusté son horaire afin d'optimiser son parc aérien et de réacheminer les passagers au moyen d'un ensemble de mesures d'atténuation, notamment la modification de l'horaire, les suspensions temporaires de certaines liaisons et l'affectation d'autres appareils. La décision définitive quant à la remise en service des appareils 737 MAX de Boeing se fondera sur l'évaluation en matière de sécurité que fera Air Canada lorsque Transports Canada aura levé l'avis de sécurité et que les autorités réglementaires internationales auront donné leur aval.

Le facteur de risque énoncé dans le rapport de gestion de 2018 d'Air Canada traitant du *Règlement sur la protection des passagers aériens* est mis à jour comme suit : certains éléments de ce règlement sont entrés en vigueur le 15 juillet 2019. En revanche, les obligations en matière d'indemnisation et de normes de traitement en cas de retards ou d'annulations de vol devraient entrer en vigueur le 15 décembre 2019.

15. 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 chef de la direction adjoint 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 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 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 2019, 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 2019, 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.

16. 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.

BAIIA

Le BAIIA (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements et aux pertes de valeur) 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, étant donné que ces coûts peuvent varier sensiblement d'une société aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance son matériel volant et ses autres actifs. Air Canada retranche les éléments particuliers du BAIIA, car ces éléments fausseraient l'analyse de certaines tendances commerciales et rendraient toute analyse comparative en regard d'autres sociétés aériennes moins pertinente.

Le BAIIA est rapproché du bénéfice d'exploitation selon les PCGR comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2019 ¹⁾	2018 ²⁾	Variation (\$)	2019 ¹⁾	2018 ²⁾	Variation (\$)
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	956 \$	923 \$	33 \$	1 505 \$	1 317 \$	188 \$
Rajouter :						
Dotation aux amortissements et aux pertes de valeur	516	428	88	1 466	1 277	189
BAIIA (compte tenu des éléments particuliers)	1 472 \$	1 351 \$	121 \$	2 971 \$	2 594 \$	377 \$
Exclure l'incidence des éléments particuliers ²⁾	-	-	-	-	-	-
BAIIA (compte non tenu des éléments particuliers)	1 472 \$	1 351 \$	121 \$	2 971 \$	2 594 \$	377 \$

1) Air Canada a commencé à consolider les résultats financiers d'Aéroparc le 10 janvier 2019, soit la date de son acquisition d'Aéroparc. Se reporter à la rubrique 9, Méthodes comptables, et à la rubrique 10, Jugements et estimations comptables critiques, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

2) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 16, Contrats de location, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2019 et a retraité les chiffres de 2018.

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, des charges d'exploitation d'Aéroplan et des éléments particuliers, car ces éléments risquent de fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et de rendre moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres sociétés aériennes.

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

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

Après la réalisation de l'acquisition d'Aéroplan le 10 janvier 2019, Air Canada a commencé à consolider les résultats financiers d'Aéroplan. Étant donné que l'entreprise de fidélisation Aéroplan n'était pas consolidée dans les résultats financiers d'Air Canada en 2018, aux fins d'une comparaison plus pertinente de la rentabilité des activités courantes de la Société, les CESMO ajustées d'Air Canada pour 2019 ne tiennent pas compte des charges d'exploitation d'Aéroplan.

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		
	2019 ¹⁾	2018 ²⁾	Variation (\$)	2019 ¹⁾	2018 ²⁾	Variation (\$)
Charges d'exploitation selon les PCGR	4 597 \$	4 492 \$	105 \$	13 258 \$	12 502 \$	756 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Charge de carburant aviation	(1 220)	(1 371)	151	(3 334)	(3 409)	75
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	(86)	(86)	-	(496)	(476)	(20)
Charges d'exploitation d'Aéroplan	(42)	-	(42)	(142)	-	(142)
Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus	3 249 \$	3 035 \$	214 \$	9 286 \$	8 617 \$	669 \$
SMO (en millions)	32 457	33 137	(2,1) %	86 383	85 268	1,3 %
CESMO ajustées (en cents)	10,01 ¢	9,16 ¢	9,3 %	10,75 ¢	10,10 ¢	6,4 %

1) Air Canada a commencé à consolider les résultats financiers d'Aéroplan le 10 janvier 2019, soit la date de son acquisition d'Aéroplan. Se reporter à la rubrique 9, Méthodes comptables, et à la rubrique 10, Jugements et estimations comptables critiques, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

2) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 16, Contrats de location, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2019 et a retraité les chiffres de 2018.

Résultat avant impôts ajusté

Air Canada se sert du résultat avant impôts ajusté pour mesurer le rendement financier avant impôts global de ses activités sans égard aux effets du profit ou de la perte de change, du coût financier net au titre des avantages du personnel, du profit ou de la perte sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit ou de la perte à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte aux règlements et modifications 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		
	2019 ¹⁾	2018 ²⁾	Variation (\$)	2019 ¹⁾	2018 ²⁾	Variation (\$)
Bénéfice avant impôts sur le résultat selon les PCGR	878 \$	954 \$	(76) \$	1 603 \$	619 \$	984 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Perte (profit) de change	(27)	(145)	118	(407)	134	(541)
Coût financier net au titre des avantages du personnel	10	13	(3)	29	38	(9)
Profit sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(4)	(10)	6	(18)	(2)	(16)
(Profit) perte aux règlements et modifications de dettes	-	1	(1)	-	(9)	9
Perte à la cession d'actifs ³⁾	-	2	(2)	-	188	(188)
Résultat avant impôts ajusté	857 \$	815 \$	42 \$	1 207 \$	968 \$	239 \$

1) Air Canada a commencé à consolider les résultats financiers d'Aéropian le 10 janvier 2019, soit la date de son acquisition d'Aéropian. Se reporter à la rubrique 9, Méthodes comptables, et à la rubrique 10, Jugements et estimations comptables critiques, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

2) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 16, Contrats de location, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2019 et a retraité les chiffres de 2018.

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

Air Canada se sert du « bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) » et du « bénéfice ajusté par action (perte ajustée) – résultat dilué » pour mesurer le rendement financier global de ses activités sans égard aux effets après impôts du profit ou de la perte de change, du coût financier net au titre des avantages du personnel, du profit ou de la perte sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit ou de la perte à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte aux règlements et modifications 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.

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2019 ¹⁾	2018 ²⁾	Variation (\$)	2019 ¹⁾	2018 ²⁾	Variation (\$)
Bénéfice net selon les PCGR	636 \$	702 \$	(66) \$	1 324 \$	397 \$	927 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
(Profit) perte de change	(7)	(128)	121	(336)	127	(463)
Coût financier net au titre des avantages du personnel	7	9	(2)	21	27	(6)
Profit sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(3)	(7)	4	(13)	(2)	(11)
Perte aux règlements et modifications de dettes	-	1	(1)	-	1	(1)
Perte à la cession d'actifs ³⁾	-	3	(3)	-	133	(133)
Recouvrement d'impôts net exceptionnel ⁴⁾	(20)	-	(20)	(126)	-	(126)
Bénéfice net ajusté	613 \$	580 \$	33 \$	870 \$	683 \$	187 \$
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé dans le calcul du résultat dilué par action (en millions)	270	276	(6)	273	277	(4)
Bénéfice ajusté par action – résultat dilué	2,27 \$	2,10 \$	0,17 \$	3,19 \$	2,47 \$	0,72 \$

1) Air Canada a commencé à consolider les résultats financiers d'Aéroplan le 10 janvier 2019, soit la date de son acquisition d'Aéroplan. Se reporter à la rubrique 9, Méthodes comptables, et à la rubrique 10, Jugements et estimations comptables critiques, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

2) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 16, Contrats de location, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2019 et a retraité les chiffres de 2018.

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.

4) Air Canada a comptabilisé des éléments d'impôts nets exceptionnels au cours des neuf premiers mois de 2019 qui ont trait principalement à son acquisition d'Aéroplan le 10 janvier 2019.

Le tableau suivant présente les données relatives aux actions servant au calcul du bénéfice par action (résultats dilué et de base) en fonction du bénéfice net ajusté par action :

(en millions)	Troisièmes trimestres		Neuf premiers mois	
	2019	2018	2019	2018
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – de base	267	273	269	273
Effet dilutif	3	3	4	4
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – dilué	270	276	273	277

Rendement du capital investi

Air Canada se sert du rendement du capital investi afin d'évaluer la rentabilité du capital qu'elle utilise pour générer des rendements. Le rendement du capital investi se fonde sur le résultat avant impôts ajusté, compte non tenu des charges d'intérêts. Le capital investi comprend la moyenne de la dette à long terme en glissement annuel, la moyenne des obligations locatives en glissement annuel, la moyenne des capitaux propres attribuables aux actionnaires en glissement annuel, déduction faite de la trésorerie excédentaire. Air Canada définit la trésorerie excédentaire comme le total de la trésorerie et des placements qui excède le niveau minimal de trésorerie nécessaire au soutien des activités d'exploitation. Cette mesure de la liquidité comprend la trésorerie, les équivalents de trésorerie, les placements à court terme, les liquidités soumises à restrictions à court terme ainsi que les placements à long terme. Air Canada estime que le niveau minimal de trésorerie nécessaire au soutien des activités commerciales courantes correspond à 20 % des produits d'exploitation des 12 derniers mois. Cette estimation du niveau minimal de trésorerie suffit pour couvrir les produits passages perçus d'avance et combler les besoins de liquidité d'Air Canada, comme ils sont décrits à la rubrique 6.1, *Liquidité*, du présent rapport de gestion. 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. Se reporter à la définition du résultat avant impôts ajusté plus haut en vue de savoir pourquoi Air Canada recourt au résultat avant impôts ajusté 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 :

	Périodes de 12 mois closes les	
	30 septembre 2019 ¹⁾	31 décembre 2018 ²⁾
(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)		
Bénéfice avant impôts sur le résultat selon les PCGR	1 212 \$	228 \$
Retrancher :		
(Profit) perte de change	37	578
Coût financier net au titre des avantages du personnel	41	50
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(15)	1
(Profit) perte aux règlements et modifications de dettes ³⁾	-	(9)
Perte à la cession d'actifs ⁴⁾	-	188
Résultat avant impôts ajusté	1 275 \$	1 036 \$
Compte tenu des éléments suivants :		
Charge d'intérêts	535	567
Résultat avant impôts ajusté avant les intérêts	1 810 \$	1 603 \$
Capital investi :		
Moyenne de la dette à long terme et des obligations découlant des obligations locatives	9 637	9 649
Moyenne des capitaux propres attribuables aux actionnaires, déduction faite de la trésorerie excédentaire	2 023	2 240
Capital investi	11 660 \$	11 889 \$
Rendement du capital investi (en %)	15,5 %	13,5 %

1) Air Canada a commencé à consolider les résultats financiers d'Aéroparc le 10 janvier 2019, soit la date de son acquisition d'Aéroparc. Se reporter à la rubrique 9, Méthodes comptables, et à la rubrique 10, Jugements et estimations comptables critiques, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

2) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 16, Contrats de location, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2019 et a retraité les chiffres de 2018.

3) En 2018, Air Canada a comptabilisé un profit aux règlements et modifications de dettes de 11 M\$ lié à la refixation de prix de la facilité de billets garantis prioritaires de 1,1 G\$ US.

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

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

Le ratio dette nette-BAIIA 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 divisée par le BAIIA des 12 derniers mois (compte non tenu des éléments particuliers). Comme il est mentionné plus haut, Air Canada retranche les éléments particuliers des résultats relatifs au BAIIA (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 6.3, *Dette nette*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure financière hors PCGR et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.

Flux de trésorerie disponibles

Les flux de trésorerie disponibles sont couramment utilisés dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert comme indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités exprimant le montant de trésorerie que la société aérienne est en mesure de dégager de ses activités, compte tenu des dépenses d'investissement. Les flux de trésorerie disponibles correspondent aux flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. En outre, les flux de trésorerie disponibles de 2019 ne tiennent pas compte du produit exceptionnel tiré de l'acquisition d'Aéroparc. Se reporter à la rubrique 6.5, *Flux de trésorerie consolidés*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure financière hors PCGR et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.

17. GLOSSAIRE

Aéroplan – Aéroplan inc., anciennement connue sous la dénomination Aimia Canada Inc.

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.

BAIIA – Bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements et aux pertes de valeur. Le BAIIA est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information. Air Canada retrace les éléments particuliers du calcul du BAIIA.

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 coût financier net au titre des avantages du personnel, du profit ou de la perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit ou de la perte à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte aux règlements et modifications de dettes, du profit ou de la perte à la cession d'actifs ainsi que des éléments particuliers. Le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée) est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Boeing – The Boeing Company.

Bombardier – Bombardier Inc.

CAC de Jazz – Contrat d'achat de capacité intervenu entre Air Canada et Jazz.

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, aux charges d'exploitation d'Aéroplan et aux éléments particuliers. Les CESMO ajustées sont une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

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

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

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

EVAS – Exploits Valley Air Services Limited.

Flux de trésorerie disponibles – Flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. Les flux de trésorerie disponibles de 2019 ne tiennent pas compte du produit exceptionnel tiré de l'acquisition d'Aéroplan. Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure financière hors PCGR. Se reporter aux rubriques 6.5, *Flux de trésorerie consolidés*, et 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

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

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

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

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

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

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

Ratio de levier financier – Ratio dette nette-BAIIA des 12 derniers mois (obtenu en divisant la dette nette par le BAIIA des 12 derniers mois). Le ratio de levier financier est une mesure financière hors PCGR. Se reporter aux rubriques 6.3, *Dette nette*, et 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Rendement du capital investi – Mesure de la rentabilité du capital qu'utilise une société pour générer des rendements. Le rendement du capital investi est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

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

Résultat avant impôts ajusté – Résultat consolidé d'Air Canada avant impôts sur le résultat et ajusté en vue d'en exclure l'incidence des profits ou pertes de change, du coût financier net au titre des avantages du personnel, du profit ou de la perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit ou de la perte à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte aux règlements et modifications de dettes, du profit ou de la perte à la cession d'actifs ainsi que des éléments particuliers. Le résultat avant impôts ajusté est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

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.