



Premier trimestre de 2026

Rapport de gestion

Le 30 avril 2026



MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

TABLE DES MATIÈRES

1.	PRINCIPALES MESURES FINANCIÈRES ET STATISTIQUES	1
2.	INTRODUCTION ET PRINCIPALES HYPOTHÈSES	3
3.	À PROPOS D'AIR CANADA.....	5
4.	APERÇU.....	6
5.	RÉSULTATS DES ACTIVITÉS – COMPARAISON DU PREMIER TRIMESTRE 2026 ET DU PREMIER TRIMESTRE 2025	8
6.	PARC AÉRIEN	13
7.	GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL.....	15
7.1	LIQUIDITÉ.....	15
7.2	DETTE NETTE.....	16
7.3	FONDS DE ROULEMENT	17
7.4	VARIATIONS DES FLUX DE TRÉSORERIE	18
7.5	DÉPENSES D'INVESTISSEMENT ET ACCORDS DE FINANCEMENT CONNEXES	19
7.6	OBLIGATIONS DE CAPITALISATION DES RÉGIMES DE RETRAITE.....	21
7.7	OBLIGATIONS CONTRACTUELLES	22
7.8	CAPITAL-ACTIONS	22
8.	RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS	23
9.	INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE.....	24
10.	MÉTHODES COMPTABLES	24
11.	JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES	24
12.	ACCORDS HORS BILAN	24
13.	TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES	25
14.	FACTEURS DE RISQUE.....	25
15.	CONTRÔLES ET PROCÉDURES.....	25
16.	MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR	25
17.	GLOSSAIRE.....	29

1. PRINCIPALES MESURES FINANCIÈRES ET STATISTIQUES

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 les données par action ou indication contraire)	Premiers trimestres		
Mesures de performance financière	2026	2025	Variation (\$)
Produits d'exploitation	5 785	5 196	589
Bénéfice (perte) d'exploitation	117	(108)	225
Marge d'exploitation ¹⁾ (en %)	2,0	(2,1)	4,1 pp ⁸⁾
BAIIDA ajusté ²⁾	623	387	236
Marge du BAIIDA ajusté ²⁾ (en %)	10,8	7,4	3,4 pp
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	123	(167)	290
Bénéfice net (perte nette)	48	(102)	150
Bénéfice ajusté (perte ajustée) avant impôts ²⁾	18	(215)	233
Perte nette ajustée ²⁾	(16)	(150)	134
Liquidités totales ³⁾	8 798	9 464	(666)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	1 798	1 526	272
Flux de trésorerie disponibles ²⁾	1 604	831	773
Dettes nettes ²⁾	4 860	4 665	195
Dettes à long terme et obligations locatives	12 301	12 726	(425)
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	0,16	(0,40)	0,56
Perte ajustée par action – résultat dilué ²⁾	(0,05)	(0,45)	0,40
Statistiques d'exploitation ⁴⁾	2026	2025	Variation (%)
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	21 373	19 887	7,5
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	24 829	24 240	2,4
Coefficient d'occupation (en %)	86,1 %	82,0 %	4,0 pp
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	22,4	21,8	2,9
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	19,3	17,9	8,0
Produits d'exploitation par SMO (« PESMO ») (en cents)	23,3	21,4	8,7
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	22,8	21,9	4,3
CESMO ajustées (en cents) ²⁾	16,1	15,3	5,5
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) ⁵⁾	35,9	37,2	(3,3)
Avions composant le parc en exploitation à la clôture de la période	355	359	(1,1)
Sièges routés (en milliers)	13 405	13 339	0,5
Mouvements des appareils (en milliers)	92,0	91,3	0,8
Longueur d'étape moyenne (en milles) ⁶⁾	1 852	1 817	1,9
Coût du litre de carburant (en cents)	97,9	97,7	0,2
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 205 173	1 191 444	1,2
Passagers payants transportés (en milliers) ⁷⁾	10 960	10 383	5,6

1) La marge d'exploitation est une mesure financière complémentaire définie comme le bénéfice d'exploitation (la perte d'exploitation) exprimé en pourcentage des produits d'exploitation.

- 2) *Le BAIIA ajusté (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et dépréciation), la marge du BAIIA ajusté, le bénéfice ajusté (la perte ajustée) avant impôts, le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée), les flux de trésorerie disponibles, la dette nette, le bénéfice ajusté (la perte ajustée) par action et les CESMO ajustées sont des mesures financières hors PCGR, des mesures de la gestion du capital, des ratios hors PCGR ou des mesures financières complémentaires. 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. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour la description des mesures financières hors PCGR d'Air Canada et pour un rapprochement quantitatif des mesures financières hors PCGR d'Air Canada avec la mesure financière conforme aux PCGR la plus comparable.*
- 3) *Les liquidités totales s'entendent de la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court et à long terme et des fonds disponibles aux termes de facilités de crédit d'Air Canada. Au 31 mars 2026, les liquidités totales s'élevaient à 8 798 M\$ et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 7 441 M\$ et d'un montant de 1 357 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Au 31 mars 2025, les liquidités totales s'élevaient à 9 464 M\$ et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 8 061 M\$ et d'un montant de 1 403 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Les liquidités totales comprennent également des fonds (259 M\$ au 31 mars 2026 et 197 M\$ au 31 mars 2025) détenus en fiducie par Vacances Air Canada en conformité avec les prescriptions réglementaires régissant les produits perçus d'avance pour les voyageurs.*
- 4) *À l'exception de l'effectif moyen en employés équivalents temps plein (ETP), les statistiques d'exploitation dans le présent tableau tiennent compte des données pour les transporteurs tiers exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité conclus avec Air Canada.*
- 5) *Rend compte de l'effectif en ETP d'Air Canada et des filiales de celle-ci. Ne comprend pas l'effectif en ETP des transporteurs tiers exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité conclus avec Air Canada.*
- 6) *La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles offerts divisé par le total de sièges routés.*
- 7) *Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol (et non en fonction du voyage, de l'itinéraire ou du segment de trajet), conformément à la définition établie par l'IATA.*
- 8) *L'acronyme « pp » désigne les points de pourcentage et renvoie à la mesure de l'écart arithmétique entre deux pourcentages.*

2. INTRODUCTION ET PRINCIPALES HYPOTHÈSES

Aux fins du présent rapport de gestion, « Air Canada » renvoie, selon le contexte, à Air Canada seulement, à Air Canada et à une ou plusieurs de ses filiales, notamment ses filiales actives lui appartenant en propre, soit Aéroplan inc. (« Aéroplan »), Société en commandite Touram Limitée faisant affaire sous le nom de marque « Vacances Air Canada^{MD} » (« Vacances Air Canada ») et Air Canada Rouge S.E.C. faisant affaire sous le nom de marque « Air Canada Rouge^{MD} » (« Air Canada Rouge »), ou à une ou plusieurs de ces filiales. Le présent rapport de gestion fournit une présentation et une analyse des résultats financiers d'Air Canada pour le premier trimestre de 2026, selon le point de vue de la direction. Il doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés résumés et notes complémentaires non audités intermédiaires du premier trimestre de 2026 d'Air Canada datés du 30 avril 2026. Toute l'information financière est conforme aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada tels qu'ils sont énoncés dans le *Manuel de CPA Canada – Comptabilité* (le « Manuel de CPA Canada »), qui intègre les *Normes internationales d'information financière* (les « normes IFRS de comptabilité ») publiées par l'International Accounting Standards Board, sauf indication contraire visant toute mesure hors PCGR ou information financière expressément désignée.

Sauf indication contraire, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens. La rubrique 17, *Glossaire*, du présent rapport de gestion, donne l'explication des principaux termes qui y sont utilisés. À moins de mention contraire ou à moins que le contexte ne s'y oppose, le présent rapport de gestion était à jour au 30 avril 2026.

Les risques visant Air Canada sont décrits à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2025 d'Air Canada, et à la rubrique 14, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion. Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa notice annuelle, consulter le site de SEDAR+ au www.sedarplus.ca.

Mise en garde concernant les énoncés prospectifs

Le présent rapport de gestion comprend des énoncés prospectifs. Les paragraphes qui suivent contiennent une analyse des risques, incertitudes et hypothèses liés à ces énoncés. Les communications publiques d'Air Canada peuvent contenir des énoncés prospectifs au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. Ces énoncés découlent d'analyses et d'autres renseignements 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 prévisions, des stratégies, des attentes, des opérations projetées ou des actions à venir, le programme de modernisation du parc aérien sur plusieurs années d'Air Canada et les modifications prévues du parc aérien, les priorités en matière de répartition du capital, les attentes en matière de satisfaction des besoins de liquidités au cours des 12 prochains mois et l'intention de refinancer l'encours de la dette de premier rang en 2026. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes comme « préliminaire », « 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 ci-après, ils sont soumis à d'importants risques et incertitudes. La réalisation des énoncés prospectifs reste assujettie, notamment, à la survenance possible d'événements externes et à l'incertitude qui caractérise le secteur où évolue Air Canada. Les résultats réels peuvent donc différer sensiblement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs en raison de divers facteurs, entre autres ceux dont il est fait mention ci-après.

Les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats diffèrent sensiblement de ceux indiqués dans les énoncés prospectifs comprennent la conjoncture économique, y compris les prix du carburant élevés ou leur volatilité, ou les perturbations importantes de l'offre de carburant d'aviation, y compris celles découlant du conflit militaire au Moyen-Orient, les déclarations faites (p. ex. des menaces) ou les mesures prises par des États en matière d'imposition de droits de douane sur les exportations ou les importations canadiennes, de même que l'incertitude qui en découle et leurs répercussions sur les économies du Canada, de l'Amérique du Nord et du monde, et sur la demande de voyages, le contexte géopolitique et en lien avec la sécurité, notamment en ce qui concerne les conflits militaires au Moyen-Orient et entre la Russie et l'Ukraine, la capacité d'Air Canada de dégager ou de maintenir une rentabilité nette, l'état du secteur et du marché et le contexte influant sur la demande, la concurrence, la dépendance d'Air Canada à l'égard des technologies, les risques liés à la cybersécurité, les interruptions de service, les changements climatiques et les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs anthropiques), sa dépendance envers les fournisseurs clés (y compris des organismes gouvernementaux et d'autres parties prenantes soutenant les activités aéroportuaires et l'exploitation aérienne), les relations de travail et les coûts connexes, sa capacité

de mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes et d'autres initiatives importantes (notamment sa faculté de gérer les charges d'exploitation), les cours de l'énergie, sa capacité de rembourser ou de refinancer ses dettes et de conserver ou d'accroître la liquidité à des conditions avantageuses et en temps opportun, sa dépendance envers les transporteurs régionaux et autres, sa capacité de recruter et de conserver le personnel qualifié, les épidémies, l'évolution de la législation, de la réglementation ou des procédures judiciaires, les attentats terroristes, les conflits armés, la capacité d'Air Canada d'exploiter avec succès son programme de fidélité, les pertes par sinistre, sa dépendance à l'égard des partenaires Star Alliance^{MD} et des coentreprises, sa capacité de préserver et de faire croître sa marque, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les fluctuations des taux de change, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, les obligations au titre des régimes de retraite, 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.sedarplus.ca, notamment à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2025 d'Air Canada et à la rubrique 14, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion.

Air Canada a fixé et continue de fixer des objectifs, de prendre des engagements et d'évaluer l'incidence eu égard aux changements climatiques, ainsi que les initiatives, plans et propositions connexes qu'Air Canada et d'autres parties prenantes (dont les organismes publics, les autorités de réglementation et autres organismes) mettent en œuvre en matière de changements climatiques et d'émissions de carbone. La réalisation de nos engagements et de nos objectifs dépend de nombreux facteurs, notamment des actions et des efforts combinés des gouvernements, du secteur, des fournisseurs et des autres intervenants et parties prenantes, ainsi que du développement et de la mise en œuvre de nouvelles technologies. En particulier, les cibles d'émissions de carbone liées à nos objectifs pour 2030, de même que nos aspirations à cet égard pour 2050, sont ambitieuses et fortement tributaires des nouvelles technologies, des énergies renouvelables et de la disponibilité d'un approvisionnement suffisant en carburants d'aviation durables (CAD), ce qui demeure un défi important. De plus, Air Canada a engagé, et prévoit continuer à engager, des coûts pour atteindre son objectif de carboneutralité et pour se conformer aux lois et règlements sur la durabilité environnementale ainsi qu'aux autres normes et accords. La nature précise des lois, règlements, normes et accords contraignants ou non contraignants à venir, qui font l'objet d'une attention accrue de la part de parties prenantes à l'échelle locale et internationale, ne peut être prédite avec un quelconque degré de certitude, pas plus que leur incidence financière, opérationnelle ou autre. Rien ne garantit la mesure dans laquelle l'un ou l'autre de nos objectifs climatiques sera atteint, ni que les investissements futurs que nous ferons pour atteindre nos objectifs climatiques produiront les résultats escomptés ou répondront aux attentes croissantes des parties prenantes en matière d'environnement, de responsabilité sociale et de gouvernance. De plus, des événements futurs pourraient amener Air Canada à privilégier d'autres intérêts à plus court terme au détriment de la progression vers nos objectifs climatiques actuels, en fonction de la stratégie commerciale, de facteurs économiques, réglementaires et sociaux, et de pressions potentielles de la part d'investisseurs, de groupes d'activistes ou d'autres parties prenantes. Si nous ne sommes pas en mesure de respecter nos objectifs et nos engagements relativement aux changements climatiques ou d'en rendre compte de façon appropriée, nous pourrions faire l'objet d'une publicité et de réactions négatives de la part d'investisseurs, de clients, de groupes de défense ou d'autres parties prenantes, ce qui pourrait nuire à la réputation d'Air Canada ou exercer d'autres effets négatifs sur celle-ci.

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 précisée de leur formulation) 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 des énoncés prospectifs, à savoir que les tendances actuelles de la demande se poursuivront pour le deuxième trimestre de 2026 et que le dollar canadien s'échangera en moyenne à 1,36 \$ CA contre 1,00 \$ US pour le deuxième trimestre de 2026. Air Canada suppose que le prix du carburant d'aviation s'établira en moyenne à environ 1,28 \$ CA le litre pour le deuxième trimestre de 2026, ce qui tient compte d'un profit de couverture estimé de 0,21 \$ CA le litre. Nos hypothèses reposent sur la courbe des prix à terme au 28 avril 2026, ajustée pour tenir compte de l'environnement propre à la chaîne d'approvisionnement d'Air Canada, y compris les infrastructures de carburant d'Air Canada aux plaques tournantes canadiennes, où le carburant est généralement acheté et reçu dans un délai de un à deux mois, ainsi que de l'exposition aux prix dans les escales internationales. Ces estimations du prix du carburant d'avion tiennent compte des plans de capacité d'Air Canada et demeurent assujetties à la volatilité persistante des marchés mondiaux de l'énergie.

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.

Autre information intégrée par renvoi

Aucune information figurant ou accessible sur les sites Web d’Air Canada (ou sur tout autre site Web mentionné dans le présent rapport de gestion) et aucun document mentionné dans le présent rapport de gestion n’est intégré par renvoi au présent rapport de gestion ni n’en fait partie intégrante, à moins d’une indication expresse à l’effet contraire.

3. À PROPOS D’AIR CANADA

Air Canada est le plus grand fournisseur de services passagers réguliers au départ et à destination du Canada, sur les marchés intérieurs, sur les marchés des lignes transfrontalières (Canada–États-Unis) et sur les marchés internationaux. Sa mission consiste à relier le Canada au monde.

Air Canada donne plus d’envergure à son réseau intérieur et transfrontalier au moyen d’ententes commerciales avec des transporteurs régionaux, notamment un contrat d’achat de capacité (« CAC ») conclu avec Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz »), filiale en propriété exclusive de Chorus Aviation Inc., et un accord commercial avec PAL Airlines Ltd. (« PAL », filiale en propriété exclusive d’Exchange Income Corporation, relativement aux vols régionaux exploités pour son compte sous la dénomination Air Canada Express. Les vols régionaux font partie intégrante de la stratégie en matière de réseau à l’échelle internationale d’Air Canada, car ils procurent un précieux trafic d’apport au réseau d’Air Canada et à celui d’Air Canada Rouge.

Air Canada est membre cofondateur du réseau Star Alliance^{MD}. Grâce à ce réseau de sociétés aériennes, Air Canada propose à sa clientèle un vaste réseau mondial, ainsi que la réciprocité des programmes de fidélité, une expérience de voyage harmonieuse et un service à la clientèle amélioré, notamment par un accès aux salons et autres installations communes dans les aéroports.

Le programme Aéroplan d’Air Canada est le principal programme de fidélité du Canada en matière de voyages. L’adhésion permet d’accumuler des points Aéroplan au moyen de voyages offerts par Air Canada, de même que par certains partenaires, et de l’achat de produits et services auprès de fournisseurs et de partenaires participants. Les membres peuvent échanger leurs points contre un vaste éventail de voyages, marchandises, cartes-cadeaux et autres primes offertes directement par les partenaires participants ou par l’entremise de fournisseurs d’Aéroplan. Le statut Aéroplan Élite reconnaît la fidélité des grands voyageurs d’Air Canada ainsi que des membres les plus actifs d’Aéroplan en leur offrant une gamme de services prioritaires associés aux voyages et de privilèges réservés aux membres.

Air Canada Cargo, division d’Air Canada, est un fournisseur de services de fret aérien d’envergure mondiale qui assure des services de transport de fret par l’intermédiaire de vols de passagers et d’avions-cargos 767 de Boeing.

Vacances Air Canada, l’un des principaux voyagistes au Canada, élabore, commercialise et distribue des forfaits vacances, y compris des forfaits vols et hôtel, des locations de voiture et des activités liées au voyage, dans le secteur des voyages d’agrément à destination de l’étranger (Caraïbes, Mexique, États-Unis, Europe, Amérique centrale et Amérique du Sud, Asie, Océanie et Moyen-Orient), et dans le secteur des voyages d’agrément à destination du Canada, ainsi que des forfaits vols et croisières pour diverses destinations dans le monde, dont en Amérique du Nord, en Europe, dans les Caraïbes et au Japon.

Air Canada Rouge est le transporteur loisirs d'Air Canada, qui exploite principalement des lignes court-courrier et moyen-courrier de destinations loisirs en Amérique latine, dans les Caraïbes, aux États-Unis et au Canada. Air Canada Rouge tire parti des forces d'Air Canada, notamment son vaste réseau assorti d'options de correspondance rehaussées, son excellence opérationnelle et son programme de fidélité, et permet de plus à Air Canada de livrer une concurrence efficace aux transporteurs à faibles coûts ainsi qu'aux transporteurs à très faibles coûts.

4. APERÇU

Air Canada a vu la dynamique amorcée à la fin de 2025 se poursuivre au premier trimestre de 2026. La forte demande à l'échelle du réseau a entraîné une croissance du trafic passagers supérieure à l'augmentation de la capacité, une hausse des coefficients d'occupation et une progression du rendement unitaire du réseau de 2,9 % par rapport à il y a un an. Quoique cette vigueur de la demande ait été généralisée, elle a été particulièrement marquée sur les marchés internationaux des voyages d'agrément, notamment les destinations soleil, ainsi que dans les cabines haut de gamme.

Les autres produits ont enregistré une augmentation par rapport à il y a un an grâce à la hausse des produits tirés de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, témoignant en grande partie de la forte demande pour les forfaits vacances au premier trimestre.

Les charges du premier trimestre de 2026 rendent compte de l'augmentation des charges d'exploitation dans plusieurs catégories, en raison surtout de niveaux d'activité plus élevés et de pressions inflationnistes. Les charges ayant augmenté d'une année à l'autre sont notamment les charges liées à la main-d'œuvre, ainsi que les coûts plus élevés associés à la portion terrestre des forfaits, aux redevances aéroportuaires et de navigation, aux frais de vente et de distribution et à la restauration, ce qui cadre avec l'augmentation de la capacité et du nombre de passagers.

Au premier trimestre de 2026, Air Canada a dégagé des flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 1 798 M\$ grâce à l'excellente progression des produits passages perçus d'avance et aux bons résultats d'exploitation. Pour le premier trimestre de 2026, les flux de trésorerie disponibles se sont élevés à 1 604 M\$ et sont attribuables à la hausse des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation et à la baisse des dépenses d'investissement, après déduction du produit des opérations de cession-bail d'actifs.

Conflit au Moyen-Orient

L'évolution du contexte géopolitique au Moyen-Orient a entraîné des perturbations opérationnelles dans la région ainsi qu'une hausse des prix et de la volatilité sur les marchés mondiaux de l'énergie. De plus, les routes maritimes internationales empruntant le détroit d'Ormuz ont été considérablement perturbées, ce qui a accentué les impacts sur l'offre et les prix du carburant, y compris en ce qui concerne le carburant d'aviation. Un conflit prolongé ou son intensification pourrait perturber davantage les marchés mondiaux de l'énergie et faire en sorte que les prix du carburant d'aviation demeurent élevés ou augmentent davantage. Nous ne sommes pas en mesure de prévoir les contraintes liées à l'offre, la volatilité des prix ou le coût du carburant d'aviation à venir, ni la durée des conflits actuels ou futurs ou leur incidence ultime sur les marchés mondiaux de l'énergie et sur l'ensemble de l'industrie aéronautique.

Air Canada a réagi en prenant des mesures pour atténuer l'incidence sur ses activités et celle de la hausse des prix du carburant, notamment en ajustant les tarifs et en procédant à certains ajustements de la capacité. Air Canada continue de surveiller l'évolution des prix et de l'offre de carburant et pourrait prendre d'autres mesures, au besoin, afin d'atténuer sa vulnérabilité à ceux-ci. Bien que le conflit ait entraîné une hausse des prix du carburant d'aviation à l'échelle mondiale à partir de mars, l'incidence de la hausse des prix du carburant sur les résultats du premier trimestre d'Air Canada a été partiellement contrebalancée par l'utilisation de stocks de carburant achetés à des prix plus bas et par les profits tirés des couvertures des prix du carburant d'aviation.

Voici un aperçu des résultats d'exploitation et de la situation financière d'Air Canada pour le premier trimestre de 2026 par rapport à la période correspondante de 2025. Se reporter à la rubrique 5, *Résultats des activités – Comparaison du premier trimestre 2026 et du premier trimestre 2025*, pour un complément d'information sur les facteurs ayant une incidence sur les résultats d'une année à l'autre.

Récapitulatif financier du premier trimestre de 2026

- Produits d'exploitation de 5 785 M\$, en hausse de 11 %, en raison de la forte croissance des produits passages et des autres produits.
- Charges d'exploitation de 5 668 M\$, en hausse de 7 %, en raison surtout de l'augmentation du trafic et de la capacité ainsi que de l'accroissement des coûts liés à la main-d'œuvre.
- Bénéfice d'exploitation de 117 M\$ par rapport à une perte d'exploitation de 108 M\$ au premier trimestre de 2025. Cette amélioration est attribuable à l'augmentation des produits. La marge d'exploitation a été de 2,0 %, soit une amélioration de 4,1 points de pourcentage.
- BAIIDA ajusté atteignant 623 M\$, en hausse par rapport à 387 M\$ il y a un an, et marge du BAIIDA ajusté de 10,8 %, soit une hausse de 3,4 points de pourcentage.
- Bénéfice net de 48 M\$ et bénéfice par action – résultat dilué de 0,16 \$, contre une perte nette de 102 M\$ et une perte par action – résultat dilué de 0,40 \$ au premier trimestre de 2025.
- Perte nette ajustée de 16 M\$, contre une perte nette ajustée de 150 M\$, en raison de résultats d'exploitation améliorés. Perte ajustée par action – résultat dilué en amélioration, passant de (0,45) \$ à (0,05) \$.
- CESMO ajustées en hausse de 5,5 % par rapport à il y a un an, en raison de coûts plus élevés dans plusieurs catégories de coûts et d'une capacité inférieure à la capacité prévue du fait des annulations de vols au cours du trimestre.
- Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 1 798 M\$ et flux de trésorerie disponibles de 1 604 M\$, contre 1 526 M\$ et 831 M\$, respectivement au premier trimestre de 2025.

5. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS – COMPARAISON DU PREMIER TRIMESTRE 2026 ET DU PREMIER TRIMESTRE 2025

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Premiers trimestres			
	2026	2025	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾
Produits d'exploitation				
Passages	4 792 \$	4 331 \$	461	11
Fret	259	250	9	4
Autres	734	615	119	19
Total des produits d'exploitation	5 785	5 196	589	11
Charges d'exploitation				
Carburant d'aviation	1 194	1 186	8	1
Salaires et charges sociales	1 253	1 139	114	10
Dotation aux amortissements et dépréciation	506	495	11	2
Redevances aéroportuaires et de navigation	390	357	33	9
Maintenance avions	357	333	24	7
Frais de vente et de distribution	293	265	28	11
Frais d'achat de capacité	233	220	13	6
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	432	373	59	16
Technologies de l'information	187	192	(5)	(3)
Restauration et services à bord	173	137	36	26
Autres	650	607	43	7
Total des charges d'exploitation	5 668	5 304	364	7
Bénéfice (perte) d'exploitation	117	(108)	225	
Produits (charges) autres que d'exploitation				
Profit (perte) de change	103	(11)	114	
Produits d'intérêts	56	75	(19)	
Charges d'intérêts	(159)	(178)	19	
Intérêts incorporés	10	13	(3)	
Instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	3	54	(51)	
Perte aux règlements de dette	(56)	-	(56)	
Profit à la cession-bail d'actifs	46	-	46	
Autres	3	(12)	15	
Total des produits (charges) autres que d'exploitation	6	(59)	65	
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	123	(167)	290	
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	(75)	65	(140)	
Bénéfice net (perte nette)	48 \$	(102) \$	150 \$	
Bénéfice (perte) par action – résultat de base	0,16 \$	(0,31) \$	0,47 \$	
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	0,16 \$	(0,40) \$	0,56 \$	
BAIIDA ajusté²⁾	623 \$	387 \$	236 \$	
Bénéfice ajusté (perte ajustée) avant impôts²⁾	18 \$	(215) \$	233 \$	
Perte nette ajustée²⁾	(16) \$	(150) \$	134 \$	
Perte ajustée par action – résultat dilué²⁾	(0,05) \$	(0,45) \$	0,40 \$	

1) Les variations en pourcentage indiquées dans le tableau ci-dessus pourraient ne pas être exactes en raison de l'arrondissement des chiffres.

2) Le BAIIDA ajusté, le bénéfice ajusté (la perte ajustée) avant impôts, le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée) et le bénéfice ajusté (la perte ajustée) par action sont des mesures financières hors PCGR ou des ratios financiers hors PCGR. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Produits passages réseau

Les produits passages se sont établis à 4 792 M\$, en hausse de 11 % par rapport à il y a un an. Cette hausse témoigne de la forte demande à l'échelle du réseau, à l'exception des lignes transfrontalières, qui s'est traduite par des augmentations des coefficients d'occupation et des rendements unitaires par rapport à il y a un an. La croissance du trafic et des rendements unitaires s'explique par d'excellents résultats sur les marchés des lignes intérieures, des lignes internationales et des voyages d'agrément, en particulier en Amérique latine et dans les Caraïbes.

Les produits tirés des cabines haut de gamme ont poursuivi sur leur lancée et progressé de 11 % au premier trimestre de 2026, surpassant d'un point de pourcentage les produits tirés de la classe économique. Ils ont représenté 30 % du total des produits passages.

Les produits liés à la sixième liberté se sont hissés de 18 % par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent en raison de la forte augmentation du trafic en provenance des États-Unis et sur le marché Europe-Amérique latine.

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

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres			
	2026	2025	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾
Lignes intérieures	1 218 \$	1 122 \$	96 \$	8,5
Lignes transfrontalières	970	991	(21)	(2,1)
Lignes transatlantiques	1 074	939	135	14,3
Lignes transpacifiques	714	631	83	13,1
Autres	816	648	168	26,0
Réseau	4 792 \$	4 331 \$	461 \$	10,6

1) Les variations en pourcentage indiquées dans le tableau ci-dessus pourraient ne pas être exactes en raison de l'arrondissement des chiffres.

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage, sur 12 mois, en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les périodes indiquées.

	Premier trimestre de 2026 par rapport au premier trimestre de 2025					
	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (pp)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	8,5	1,7	7,4	4,5	1,0	6,6
Lignes transfrontalières	(2,1)	(10,5)	(5,9)	4,1	4,1	9,4
Lignes transatlantiques	14,3	(1,1)	5,8	5,6	8,0	15,5
Lignes transpacifiques	13,1	6,0	9,3	2,7	3,4	6,7
Autres	26,0	20,1	22,7	1,8	2,7	4,9
Réseau	10,6	2,4	7,5	4,0	2,9	8,0

Produits passages – Lignes intérieures

Les produits passages tirés des lignes intérieures se sont établis à 1 218 M\$, en hausse de 96 M\$, ou 8,5 %, en raison principalement d'une hausse de 4,5 points de pourcentage du coefficient d'occupation et d'une augmentation de 1 % du rendement unitaire. Ces résultats rendent compte de la vigueur persistante de la demande sur le marché des lignes intérieures ainsi que de l'augmentation des prix des billets.

Produits passages – Lignes transfrontalières

Les produits passages tirés des lignes transfrontalières se sont établis à 970 M\$, soit une baisse de 21 M\$, ou 2,1 %. Ces résultats sont attribuables à une baisse du trafic et de la capacité, compensée en partie par une augmentation des coefficients d'occupation et des rendements unitaires par rapport à il y a un an grâce à une meilleure adéquation entre la capacité et la demande.

Depuis la fin février 2025, les voyages entre le Canada et les États-Unis connaissent une baisse notable, principalement attribuable aux inquiétudes persistantes concernant les droits de douane et aux incertitudes géopolitiques qui en découlent. Air Canada et d'autres transporteurs ont réagi à cette baisse de la demande en réduisant leur capacité exploitée sur le marché des lignes transfrontalières.

Produits passages – Lignes transatlantiques

Les produits passages tirés des lignes transatlantiques se sont établis à 1 074 M\$, soit une hausse de 135 M\$, ou 14,3 %. Cette progression s'explique par la très forte demande de voyages transatlantiques, notamment à destination de l'Europe continentale et du Royaume-Uni, ce qui s'est traduit par une augmentation, sur 12 mois, de 8 % du rendement unitaire et de 5,6 % des coefficients d'occupation. Cette augmentation a été contrebalancée partiellement par l'interruption de dessertes vers le Moyen-Orient en raison du conflit dans cette région.

Produits passages – Lignes transpacifiques

Les produits passages tirés des lignes transpacifiques se sont établis à 714 M\$, soit une hausse de 83 M\$, ou 13,1 %. Cette hausse témoigne de la forte demande, en particulier vers l'Asie du Sud-Est, l'Australie et le Japon, qui a soutenu la croissance du coefficient d'occupation et du rendement unitaire par rapport à il y a un an.

Produits passages – Autres lignes

Les produits passages tirés des autres lignes se sont établis à 816 M\$, en hausse de 168 M\$, ou 26,0 %. La capacité a été augmentée de 20,1 % en regard d'une hausse de 22,7 % du trafic en raison d'une très forte demande de voyages d'agrément sur le marché des destinations soleil, ce qui explique également une augmentation de 2,7 % du rendement unitaire. L'accroissement considérable du trafic combiné à l'amélioration des rendements unitaires a permis d'enregistrer la plus forte croissance en pourcentage des produits sur tous les marchés.

Produits fret

Les produits fret se sont hissés de 9 M\$, ou 3,5 %, pour s'établir à 259 M\$ au premier trimestre de 2026. Cette hausse s'explique principalement par l'augmentation du volume de fret sur tous les marchés et des rendements unitaires sur le marché des lignes intérieures. De plus, en réponse à la hausse importante des prix du carburant d'aviation, Air Canada Cargo a instauré certains suppléments carburants qui, dans une moindre mesure, ont contribué à l'augmentation des produits fret. Celle-ci a été contrebalancée partiellement par des rendements unitaires plus bas par rapport à il y a un an sur les marchés des lignes internationales et transfrontalières.

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

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres			
	2026	2025	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾
Lignes intérieures	39 \$	26 \$	13 \$	49,6
Lignes transfrontalières	13	15	(2)	(17,9)
Lignes transatlantiques	88	89	(1)	(1,3)
Lignes transpacifiques	75	76	(1)	(1,0)
Autres	44	44	-	1,3
Réseau	259 \$	250 \$	9 \$	3,5

1) Les variations en pourcentage indiquées dans le tableau ci-dessus pourraient ne pas être exactes en raison de l'arrondissement des chiffres.

Autres produits

Les autres produits ont augmenté de 119 M\$, ou 19 %, pour s'établir à 734 M\$ au premier trimestre de 2026. Cette augmentation par rapport au premier trimestre de 2025 s'explique principalement par la hausse des produits tirés de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, soutenue par la forte demande pour les voyages d'agrément sur tous les marchés des destinations soleil. Dans une moindre mesure, la hausse des produits tirés de services autres que de transport aérien liés au programme Aéroplan a également contribué à l'augmentation des autres produits.

Charges d'exploitation

Au premier trimestre de 2026, les charges d'exploitation ont progressé de 364 M\$, ou 7 %, pour s'élever à 5 668 M\$. Cette augmentation est attribuable à la hausse de la capacité et du trafic par rapport au premier trimestre de 2025 de même qu'aux pressions inflationnistes subies par plusieurs catégories de coûts. Les principaux éléments des charges d'exploitation qui ont connu une variation sur 12 mois sont présentés ci-après.

Carburant d'aviation

Au premier trimestre de 2026, la charge de carburant d'aviation est demeurée relativement stable par rapport au premier trimestre de 2025. Les prix du carburant d'aviation ont augmenté dans la dernière partie du trimestre, principalement en mars, à la suite de l'évolution du contexte géopolitique au Moyen-Orient, qui a contribué à la volatilité sur les marchés mondiaux de l'énergie. L'incidence sur la charge de carburant d'aviation du premier trimestre a cependant été compensée par les stocks disponibles de carburant affichant un prix moins élevé et par un profit de couverture du prix du carburant d'aviation de 38 M\$.

Salaires et charges sociales

Les salaires et charges sociales ont augmenté de 114 M\$, ou 10 %, pour atteindre 1 253 M\$ au premier trimestre de 2026 en raison de la hausse des salaires moyens découlant d'augmentations des taux de rémunération de groupes de salariés admissibles et de la hausse des charges sociales. Ces facteurs ont été compensés partiellement par une diminution des employés cadres équivalents temps plein.

Redevances aéroportuaires et de navigation

Les redevances aéroportuaires et celles de navigation se sont hissées de 33 M\$, ou 9 %, pour atteindre 390 M\$ au premier trimestre de 2026 en raison de la hausse des charges liées aux activités aéroportuaires, ainsi que de la croissance de la capacité par rapport à il y a un an.

Maintenance avions

La charge de maintenance avions s'est accrue de 24 M\$, ou 7 %, pour atteindre 357 M\$ au premier trimestre de 2026, en raison du plus grand nombre de vols par rapport au premier trimestre de 2025. Cet accroissement a été contrebalancé partiellement par la diminution du nombre total d'appareils A319 d'Airbus dans le parc aérien. L'évolution par rapport à il y a un an rend aussi compte de l'effet favorable de l'ajustement lié à un contrat comptabilisé au premier trimestre de 2025.

Frais de vente et de distribution

Les frais de vente et de distribution ont progressé de 28 M\$, ou 11 %, pour s'établir à 293 M\$ au premier trimestre de 2026 en raison de la hausse du trafic et des rendements unitaires qui a entraîné une augmentation des coûts liés aux paiements et à la distribution, notamment les frais de carte de crédit et les commissions.

Coûts liés à la portion terrestre des forfaits

Les charges liées à la portion terrestre des forfaits ont augmenté de 59 M\$, ou 16 %, pour atteindre 432 M\$ au premier trimestre de 2026 en raison du plus grand nombre de passagers et de la hausse des prix par rapport à il y a un an.

Restauration et services à bord

Les charges liées à la restauration et aux services à bord se sont accrues de 36 M\$, ou 26 %, pour atteindre 173 M\$. Cette augmentation s'explique par la hausse des prix des aliments et des tarifs des services de restauration, ainsi que par la croissance et la composition du trafic par rapport à il y a un an.

Autres charges d'exploitation

Les autres charges d'exploitation ont augmenté de 43 M\$, ou 7 %, pour atteindre 650 M\$ au premier trimestre de 2026. Cette augmentation par rapport à il y a un an rend compte de la hausse des coûts découlant principalement de la location et de l'entretien d'immeubles et des services d'escalier.

Le tableau ci-après présente une ventilation des autres charges pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres			
	2026	2025	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾
Services d'escale	145 \$	135 \$	10 \$	7
Frais d'équipage	85	79	6	8
Location et entretien d'immeubles	97	79	18	23
Frais et services divers	60	61	(1)	(2)
Autres frais résiduels	263	253	10	4
Total des autres charges	650 \$	607 \$	43 \$	7

1) Les variations en pourcentage indiquées dans le tableau ci-dessus pourraient ne pas être exactes en raison de l'arrondissement des chiffres.

CESMO et CESMO ajustées

Les CESMO et les CESMO ajustées ont augmenté au premier trimestre de 2026 par rapport au premier trimestre de 2025. Les augmentations reflètent la hausse des charges d'exploitation dans plusieurs catégories, notamment les coûts liés à la main-d'œuvre, les redevances aéroportuaires et de navigation, les charges de maintenance avions, les frais de vente et de distribution, la dotation aux amortissements et à la dépréciation ainsi que les charges au titre de la restauration. Ces hausses ont plus que compensé l'avantage lié à la hausse de la capacité sur 12 mois.

Le tableau ci-après présente un rapprochement des CESMO et des CESMO ajustées pour les périodes indiquées.

(en cents par SMO)	Premiers trimestres			
	2026	2025	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾
CESMO	22,83 ¢	21,88 ¢	0,95 ¢	4,3
Retrancher :				
Charge de carburant d'aviation, coûts liés à la portion terrestre des forfaits, coûts liés aux avions-cargos	(6,72)	(6,61)	(0,11)	1,6
CESMO ajustées	16,11 ¢	15,27 ¢	0,84 ¢	5,5

1) Les variations en pourcentage indiquées dans le tableau ci-dessus pourraient ne pas être exactes en raison de l'arrondissement des chiffres.

Produits (charges) autres que d'exploitation

Les produits autres que d'exploitation ont totalisé 6 M\$ au premier trimestre de 2026, contre des charges de 59 M\$ au premier trimestre de 2025.

Le profit de change s'est chiffré à 103 M\$ au premier trimestre de 2026, comparativement à une perte de change de 11 M\$ à la période correspondante de l'exercice précédent. Cette évolution est principalement attribuable à la variation du dollar canadien par rapport au dollar américain au cours du trimestre, notamment un profit de 232 M\$ sur des dérivés sur devises, qui a été contrebalancé partiellement par la réévaluation défavorable de la dette et des obligations locatives libellées en dollars américains. Au 31 mars 2026, le cours du change de clôture était de 1 \$ US pour 1,39 \$ CA, comparativement à 1 \$ US pour 1,37 \$ CA au 31 décembre 2025.

Les produits d'intérêt ont reculé sur 12 mois pour s'établir à 56 M\$. Ce recul rend compte de la baisse des soldes de trésorerie moyens et des taux d'intérêt en vigueur par rapport au premier trimestre de 2025.

Les charges d'intérêts ont diminué par rapport au premier trimestre de 2025 pour s'établir à 159 M\$, en raison d'une combinaison de facteurs, notamment les remboursements prévus de la dette, les variations des taux d'intérêt moyens et un écart de change favorable par rapport à il y a un an. La diminution des charges d'intérêts a été contrebalancée partiellement par des paiements d'intérêts plus élevés sur les obligations locatives découlant des acquisitions d'avions au cours des 12 derniers mois.

Au premier trimestre de 2026, Air Canada a comptabilisé une perte aux règlements de dette de 56 M\$ relativement à la révision des conditions de l'emprunt à terme B, opération décrite à la rubrique 7.2, *Dette nette*, du présent rapport de gestion.

Au premier trimestre de 2026, Air Canada a comptabilisé un profit de 46 M\$ relativement à des opérations de cession-bail.

6. PARC AÉRIEN

Les tableaux ci-après présentent le nombre d'appareils composant le parc en exploitation d'Air Canada et d'Air Canada Rouge aux dates indiquées, ainsi que le parc en exploitation projeté pour les périodes ultérieures indiquées.

 AIR CANADA	Réel			Projeté			
	31 déc. 2025	Modifications apportées au parc aérien depuis le début de l'exercice	31 mars 2026	Modifications apportées au parc aérien au cours du reste de 2026	31 déc. 2026	Modifications apportées au parc aérien en 2027	31 déc. 2027
Gros-porteurs							
777-300ER de Boeing	19	-	19	-	19	-	19
777-200LR de Boeing	6	-	6	-	6	-	6
787-8 de Boeing	8	-	8	-	8	-	8
787-9 de Boeing	32	-	32	-	32	-	32
787-10 de Boeing	-	-	-	2	2	5	7
767-300 de Boeing (avions-cargos)	6	-	6	-	6	-	6
A330-300 d'Airbus	20	-	20	-	20	-	20
Total – gros-porteurs	91	-	91	2	93	5	98
Appareils monocouloirs							
737 MAX 8 de Boeing	47	2	49	(49)	-	-	-
A321XLR d'Airbus	-	-	-	10	10	9	19
A321 d'Airbus	21	-	21	5	26	8	34
A320 d'Airbus	22	-	22	-	22	(3)	19
A319 d'Airbus	1	(1)	-	-	-	-	-
A220-300 d'Airbus	41	1	42	17	59	6	65
Total – appareils monocouloirs	132	2	134	(17)	117	20	137
Total – parc aérien principal	223	2	225	(15)	210	25	235

	Réel			Projeté			
	31 déc. 2025	Modifications apportées au parc aérien depuis le début de l'exercice	31 mars 2026	Modifications apportées au parc aérien au cours du reste de 2026	31 déc. 2026	Modifications apportées au parc aérien en 2027	31 déc. 2027
Appareils monocouloirs							
737 MAX 8 de Boeing*	-	3	3	49	52	-	52
A321 d'Airbus	13	-	13	(5)	8	(8)	-
A320 d'Airbus	5	-	5	(5)	-	-	-
A319 d'Airbus	15	(1)	14	(14)	-	-	-
Total – Air Canada Rouge	33	2	35	25	60	(8)	52

Total – parc aérien principal et Air Canada Rouge	256	4	260	10	270	17	287
--	------------	----------	------------	-----------	------------	-----------	------------

*Le cas échéant, les transferts prévus sont sous réserve de l'obtention des autorisations nécessaires.

Air Canada Express

Le tableau ci-après présente, aux dates indiquées, le nombre d'appareils exploités par les transporteurs régionaux pour le compte d'Air Canada sous le nom de marque Air Canada Express. Le tableau présente également le parc projeté d'Air Canada Express pour les périodes ultérieures indiquées.

	Réel			Projeté			
	31 déc. 2025	Modifications apportées au parc aérien depuis le début de l'exercice	31 mars 2026	Modifications apportées au parc aérien au cours du reste de 2026	31 déc. 2026	Modifications apportées au parc aérien en 2027	31 déc. 2027
E175 d'Embraer	25	-	25	-	25	-	25
CRJ-900 de Mitsubishi	31	-	31	(1)	30	-	30
Dash 8-400 de De Havilland	41	(2)	39	2	41	-	41
Total – Air Canada Express	97	(2)	95	1	96	-	96

7. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL

7.1 LIQUIDITÉ

Gestion du risque de 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 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 en capital, aux activités courantes, aux obligations contractuelles et autres, lesquelles obligations sont décrites plus amplement aux rubriques 7.5, *Dépenses d'investissement et accords de financement connexes*, 7.6, *Obligations de capitalisation des régimes de retraite*, et 7.7, *Obligations contractuelles*, du présent rapport de gestion. Air Canada contrôle et gère le risque de liquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu pour une période minimale d'au moins 12 mois après chaque période de présentation de l'information financière, notamment en fonction de plusieurs scénarios et de diverses hypothèses, en surveillant l'état et la valeur des actifs disponibles pour servir de garantie dans le cadre d'accords de financement, et de ceux déjà affectés en garantie, en préservant sa marge de manœuvre relativement à ces accords et en établissant des programmes pour surveiller et respecter les conditions des accords de financement. Air Canada surveille également son levier financier, mesuré par le ratio de la dette nette sur le BAIIA ajusté, comme il est décrit à la rubrique 7.2, *Dette nette*, du présent rapport de gestion. Air Canada évalue également ses besoins de liquidité, y compris l'incidence de son fonds de roulement, comme il est indiqué à la rubrique 7.3, *Fonds de roulement*, du présent rapport de gestion. Il convient de noter que les produits passages perçus d'avance et la partie courante des produits différés d'Aéroparc et autres produits différés constituent des éléments structurels du fonds de roulement négatif. Ces éléments représentent des rentrées de trésorerie provenant des activités d'exploitation qui sont comptabilisées dans les produits et qui viennent donc étayer la situation de trésorerie d'Air Canada.

Au 31 mars 2026, les liquidités totales s'élevaient à 8 798 M\$ et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie ainsi que de placements à court terme et à long terme de 7 441 M\$ et d'un montant de 1 357 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprenaient également un montant de 259 M\$ au titre des fonds détenus en fiducie par Vacances Air Canada, en conformité avec les prescriptions réglementaires régissant les produits perçus d'avance pour les voyageurs. Au cours des 12 prochains mois, Air Canada prévoit combler ses besoins de liquidité à même les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation ainsi que la trésorerie et les équivalents de trésorerie et les placements à court terme et à long terme. Les besoins de liquidité, y compris ceux qui se rapportent aux obligations liées aux passifs financiers et aux engagements en capital, peuvent être également comblés au moyen de nouveaux accords de financement.

7.2 DETTE NETTE

Le tableau ci-après présente les soldes de la dette nette d'Air Canada pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens)	31 mars 2026	31 décembre 2025	Variation	31 mars 2025
Dettes à long terme et obligations locatives	9 009 \$	8 609 \$	400 \$	10 710 \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	3 292	2 967	325	2 016
Total de la dette à long terme et des obligations locatives (y compris la partie courante)	12 301	11 576	725	12 726
Moins la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements à court terme et les placements à long terme	(7 441)	(6 165)	(1 276)	(8 061)
Dettes nettes¹⁾	4 860 \$	5 411 \$	(551) \$	4 665 \$
BAIIDA ajusté (période de 12 mois)	3 360 \$	3 124 \$	236 \$	3 520 \$
Ratio de la dette nette sur le BAIIDA ajusté¹⁾	1,4	1,7	(0,3)	1,3

1) La dette nette est une mesure de gestion du capital ainsi qu'un élément clé du capital géré par Air Canada. Elle permet à la direction d'évaluer la dette nette d'Air Canada. Le ratio de la dette nette sur le BAIIDA ajusté (également appelé « niveau d'endettement » dans le présent rapport de gestion) est un ratio hors PCGR qu'utilise Air Canada pour évaluer le levier financier. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur la dette nette.

Le ratio dette nette-BAIIDA ajusté s'établissait à 1,4 au 31 mars 2026, soit une amélioration par rapport à 1,7 au 31 décembre 2025. La situation de trésorerie s'est améliorée au cours du trimestre, les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation ayant atteint 1 798 M\$, ce qui a été contrebalancé partiellement par l'affectation d'un montant de 137 M\$ au rachat d'actions aux fins d'annulation (comme il est indiqué à la rubrique 7.8, *Capital-actions*, du présent rapport de gestion) et les achats nets d'immobilisations corporelles et incorporelles (comme il est indiqué à la rubrique 7.4, *Variations des flux de trésorerie*, du présent rapport de gestion).

Au premier trimestre de 2026, Air Canada a réalisé des opérations de cession-bail qui se sont soldées par un produit total de 283 M\$ et ont donné lieu à la comptabilisation d'un profit à la vente de 46 M\$.

En janvier 2026, Air Canada a procédé à la révision des conditions de son emprunt à terme B en dollars américains, abaissant le taux d'intérêt de 25 points de base pour le ramener à 1,75 % au-dessus du SOFR (Secured Overnight Financing Rate), et a augmenté la facilité de crédit de 200 M\$ US pour la porter à 1 354 G\$ US. Air Canada a comptabilisé une perte aux règlements de dette de 56 M\$ relativement à la radiation d'éléments différés non amortis découlant de cette transaction.

7.3 FONDS DE ROULEMENT

Le tableau ci-après fournit un complément d'information sur les soldes de fonds de roulement d'Air Canada au 31 mars 2026 et au 31 décembre 2025.

(en millions de dollars canadiens)	31 mars 2026	31 décembre 2025	Variation
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	6 689 \$	5 525 \$	1 164 \$
Créances clients	1 481	1 292	189
Autres actifs courants	1 202	1 099	103
Total des actifs courants	9 372 \$	7 916 \$	1 456 \$
Dettes fournisseurs et charges à payer	4 383	4 513	(130)
Produits passages perçus d'avance	6 177	4 814	1 363
Produits différés d'Aéroparc et autres produits différés	1 785	1 840	(55)
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	3 292	2 967	325
Total des passifs courants	15 637 \$	14 134 \$	1 503 \$
Fonds de roulement, montant net	(6 265) \$	(6 218) \$	(47) \$

Par rapport au 31 décembre 2025, le fonds de roulement net négatif a augmenté de 47 M\$ pour atteindre 6 265 M\$ au 31 mars 2026. Le total des actifs courants a progressé pendant le trimestre en raison surtout de soldes plus élevés de trésorerie et d'équivalents de trésorerie attribuables à l'augmentation des produits passages perçus d'avance. La hausse du fonds de roulement net négatif s'explique aussi par une augmentation de la partie courante de la dette à long terme attribuable à des remboursements de la dette plus élevés exigibles au cours des 12 prochains mois.

Au premier trimestre de 2026, Air Canada a réalisé des opérations de cession-bail pour un produit total de 283 M\$, comme il est décrit à la rubrique 7.2, *Dette nette*, du présent rapport de gestion.

7.4 VARIATIONS DES FLUX DE TRÉSORERIE

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

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres		
	2026	2025	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	1 798 \$	1 526 \$	272 \$
Flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement	(366)	(561)	195
Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement	(184)	(137)	(47)
Incidence des variations du taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	11	15	(4)
Augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	1 259 \$	843 \$	416 \$

Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation

Les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation se sont établis à 1 798 M\$, en hausse de 272 M\$ par rapport à il y a un an, rendant compte principalement de l'augmentation saisonnière des produits passages perçus d'avance à l'approche de la période de pointe estivale ainsi que de la hausse du BAIDA ajusté par rapport à il y a un an.

Flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement

Les flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement se sont élevés à 366 M\$, en baisse de 195 M\$ par rapport à il y a un an en raison principalement du nombre moindre d'actions rachetées aux fins d'annulation par rapport au premier trimestre de 2025.

Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement

Les flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement se sont élevés à 184 M\$, en hausse de 47 M\$ par rapport à il y a un an, rendant compte de la baisse importante du produit tiré de la cession de placements à court terme et à long terme, compensée partiellement par la diminution des dépenses d'investissement et par les produits tirés des opérations de cession-bail décrites à la rubrique 7.2, *Dette nette*, du présent rapport de gestion.

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)	Premiers trimestres		
	2026	2025	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	1 798 \$	1 526 \$	272 \$
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(477)	(695)	218
Produit des opérations de cession-bail d'actifs	283	-	283
Flux de trésorerie disponibles¹⁾	1 604 \$	831 \$	773 \$

1) Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure financière hors PCGR dont Air Canada se sert comme indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités exprimant le montant de trésorerie qu'elle est en mesure de dégager de ses activités, compte tenu des dépenses d'investissement. Les flux de trésorerie disponibles correspondent aux flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. Comme cette mesure n'est pas conforme aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elle n'a pas de sens normalisé, elle ne saurait être comparée à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doit pas être considérée comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Air Canada a engendré des flux de trésorerie disponibles de 1 604 M\$ au premier trimestre de 2026, soit une hausse de 773 M\$ par rapport au même trimestre de 2025, en raison de l'augmentation du BAIIA ajusté et de la baisse des dépenses d'investissement, déduction faite du produit des opérations de cession-bail.

7.5 DÉPENSES D'INVESTISSEMENT ET ACCORDS DE FINANCEMENT CONNEXES

Appareils A321XLR d'Airbus

Air Canada fait l'acquisition de 30 appareils à distance franchissable accrue (ou XLR, pour *extra-long range*) de la gamme A321neo d'Airbus (« A321XLR d'Airbus »). Le premier appareil a été livré en avril 2026 et le dernier appareil devrait être livré en 2029. Quinze des 30 appareils seront loués et 15 seront acquis dans le cadre d'un contrat d'achat conclu avec Airbus S.A.S. prévoyant des droits visant l'achat d'un maximum de 10 autres appareils de 2030 à 2032.

Appareils A220-300 d'Airbus

Air Canada a conclu avec Airbus Canada un contrat d'achat d'appareils A220-300 d'Airbus qui prévoit ce qui suit :

- des commandes fermes visant 65 appareils A220-300 d'Airbus;
- des options d'achat visant 10 appareils A220-300 d'Airbus supplémentaires.

Sur les 65 appareils faisant l'objet d'une commande ferme susmentionnés, 42 avaient été livrés au 31 mars 2026. La livraison des 23 appareils restants faisant l'objet d'une commande ferme devrait se poursuivre jusqu'en 2027.

En octobre 2024, Air Canada a reçu un engagement de financement d'Exportation et développement Canada d'un montant maximal de 975 M\$ US pour financer une partie du prix d'achat d'au plus 27 appareils A220-300 d'Airbus dont la livraison est prévue au plus tard en octobre 2027. En septembre 2025, Air Canada avait prélevé un montant de 231 M\$ sur cette facilité pour financer l'achat de cinq appareils A220 d'Airbus qui ont déjà été livrés.

Appareils 737 MAX de Boeing

Le contrat qu'Air Canada a conclu avec Boeing à l'égard de l'achat d'appareils 737 MAX prévoit des commandes fermes visant 40 appareils 737 MAX 8 (qui ont tous été livrés) et des options d'achat visant 10 autres appareils 737 MAX.

En 2023, Air Canada a signé des contrats de location visant cinq appareils 737 MAX 8 de Boeing supplémentaires dont l'ajout au parc en exploitation est programmé pour 2026.

Appareils 787-10 de Boeing

En septembre 2023, Air Canada a annoncé qu'elle ferait l'acquisition de 18 appareils 787-10 de Boeing. En novembre 2025, le nombre total d'appareils a été réduit à 14, dont 10 devraient être livrés d'ici 2028 et les 4 autres d'ici 2030. Les livraisons devraient commencer en 2026. Le contrat d'achat prévoit la possibilité d'ajouter 12 appareils 787-10 de Boeing.

Appareils A350-1000 d'Airbus

En février 2026, Air Canada a annoncé qu'elle ferait l'acquisition de huit appareils A350-1000 d'Airbus dont la livraison devrait commencer en 2030. Le contrat d'achat comprend des droits d'achat sur huit autres appareils A350-1000 d'Airbus.

Avions électriques ES-30 de Heart Aerospace

En 2022, Air Canada a conclu un contrat d'achat de 30 appareils hybrides électriques ES-30 en cours de développement par la société Heart Aerospace. L'achat reste soumis à certaines conditions, notamment en ce qui concerne la conception et les spécifications de l'avion. De plus, le coût final des appareils, qui est assujéti à un prix plafond, ne peut pas encore être déterminé et n'est pas inclus dans le tableau ci-dessous. Ces appareils ne devraient pas entrer en service avant au moins 2029.

Engagements en capital

Comme l'indique le tableau ci-après, le coût global estimatif de l'ensemble des appareils dont la livraison est prévue et des autres immobilisations faisant l'objet d'un engagement s'élève, au 31 mars 2026, à 13 046 M\$.

	Reste de 2026	2027	2028	2029	2030	Par la suite	Total
Dépenses faisant l'objet d'un engagement	2 462 \$	2 567 \$	1 800 \$	1 510 \$	1 339 \$	3 368 \$	13 046 \$
Dépenses projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement	470	763	822	982	1 098	non disponible	non disponible
Activités de maintenance immobilisées projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement ¹⁾	496	742	795	888	770	non disponible	non disponible
Total des dépenses projetées²⁾	3 428 \$	4 072 \$	3 417 \$	3 380 \$	3 207 \$	non disponible	non disponible

1) Les montants au titre des activités de maintenance immobilisées futures pour 2029 et par la suite ne sont pas encore déterminables; en revanche, des estimations de 888 M\$ et de 770 M\$ ont été établies pour 2029 comme pour 2030, respectivement.

2) Les montants en dollars américains ont été convertis au cours du change de clôture le 31 mars 2026, soit 1 \$ US pour 1,39 \$ CA. Le coût total estimatif des appareils repose sur leurs prix de livraison, lesquels comprennent les augmentations estimatives.

Au quatrième trimestre de 2025, Air Canada avait conclu des lettres d'intention non contraignantes pour des opérations de cession-bail allant jusqu'à 2 G\$, qui devraient se conclure en 2026 et 2027, sous réserve de l'exécution d'ententes contraignantes définitives et de la réalisation des conditions normalisées préalables. Le tableau des engagements ci-dessus ne tient pas compte de ces opérations. Au premier trimestre de 2026, Air Canada a réalisé une partie des opérations de cession-bail pour un produit total de 283 M\$.

7.6 OBLIGATIONS DE CAPITALISATION DES RÉGIMES DE RETRAITE

En date du 1^{er} janvier 2026, pris collectivement, les régimes de retraite agréés canadiens d'Air Canada affichaient un excédent de solvabilité de 5,0 G\$. 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 déterminées du même régime de retraite.

Les obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada sont analysées à la rubrique 8.6, *Obligations de capitalisation des régimes de retraite*, du rapport de gestion de 2025 d'Air Canada. Les obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors.

Actif des régimes de retraite agréés canadiens

Comme il est décrit à la note 9 des états financiers consolidés annuels de 2025, 17 646 765 actions d'Air Canada, détenues en fiducie, qui ont été émises en 2009 dans le cadre des accords de capitalisation des régimes de retraite conclus avec tous les syndicats canadiens représentant des groupes d'employés d'Air Canada, sont comprises dans l'actif des régimes de retraite utilisé pour déterminer aux fins comptables l'obligation nette au titre des prestations de retraite. La convention de fiducie prévoit que le produit de la vente d'actions en fiducie sera retenu et appliqué à la réduction des déficits de solvabilité futurs des régimes de retraite, s'il en est.

En novembre 2021, Air Canada a annoncé que les syndicats canadiens représentant des groupes de ses employés et Pionniers d'Air Canada ont conclu une entente de principe visant à permettre certains autres emplois du produit des actions susmentionnées. En avril 2026, les conditions relatives à la conclusion de cette entente de principe ont été remplies, y compris la production de documents définitifs et l'obtention de toutes les approbations requises. Par conséquent, la fiducie commencera graduellement à vendre des actions jusqu'à la fin de 2037 et le produit net de cette vente servira au versement de sommes forfaitaires aux retraités admissibles ainsi qu'au financement d'indemnités de départ volontaire à des employés syndiqués ayant une certaine ancienneté et à des employés non syndiqués, exclusion faite de la haute direction, situés au Canada. L'incidence comptable commencera à être comptabilisée dans les états financiers du deuxième trimestre et ne devrait pas avoir d'incidence significative sur les capitaux propres attribuables aux actionnaires d'Air Canada, car la charge qui y est liée sera contrebalancée par un profit comptabilisé dans les autres éléments du résultat global.

7.7 OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

Le tableau ci-après présente les obligations contractuelles projetées d'Air Canada au 31 mars 2026, y compris celles liées au paiement d'intérêts et au remboursement de capital à l'égard de la dette à long terme, des obligations locatives et des dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2026	2027	2028	2029	2030	Par la suite	Total
Capital							
Dette à long terme ¹⁾	2 107 \$	1 084 \$	1 394 \$	2 320 \$	459 \$	1 931 \$	9 295 \$
Obligations locatives	465	448	394	302	261	1 260	3 130
Total des obligations liées au capital	2 572 \$	1 532 \$	1 788 \$	2 622 \$	720 \$	3 191 \$	12 425 \$
Intérêts							
Dette à long terme	243 \$	297 \$	238 \$	221 \$	112 \$	58 \$	1 169 \$
Obligations locatives	123	138	114	93	76	336	880
Total des obligations liées aux intérêts	366 \$	435 \$	352 \$	314 \$	188 \$	394 \$	2 049 \$
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	2 938 \$	1 967 \$	2 140 \$	2 936 \$	908 \$	3 585 \$	14 474 \$
Dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements	2 462 \$	2 567 \$	1 800 \$	1 510 \$	1 339 \$	3 368 \$	13 046 \$
Total des obligations contractuelles²⁾	5 400 \$	4 534 \$	3 940 \$	4 446 \$	2 247 \$	6 953 \$	27 520 \$

1) Le solde du capital complet de 1 273 M\$ de la facilité de crédit non garantie échéant en 2028 est pris en compte.

2) Le total des obligations contractuelles ne comprend pas les engagements à l'égard des biens et services dont Air Canada 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.

7.8 CAPITAL-ACTIONS

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

	31 mars 2026	31 décembre 2025
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	54 668 344	66 330 053
Actions à droit de vote de catégorie B	232 403 018	228 219 567
Total des actions émises et en circulation	287 071 362	294 549 620
Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises		
Options sur actions	13 156 643	12 137 096
Total des actions pouvant être émises	13 156 643	12 137 096
Total des actions en circulation et pouvant être émises	300 228 005	306 686 716

Offre publique de rachat dans le cours normal des activités

Au quatrième trimestre de 2025, la Bourse de Toronto (TSX) a accepté l'avis d'intention de procéder à une offre publique de rachat dans le cours normal des activités (l'offre publique de rachat) d'Air Canada lui permettant de racheter aux fins d'annulation, au cours de la période du 7 novembre 2025 au 6 novembre 2026, jusqu'à 29 557 428 de ses actions, soit environ 10 % du flottant de ses actions à ce moment, conformément aux règles de la TSX. Au quatrième trimestre de 2025, Air Canada avait racheté aux fins d'annulation 1 778 824 actions à un coût moyen de 18,63 \$ l'action pour une contrepartie totale de 33 M\$. Le registraire a inscrit l'annulation de 51 637 de ces actions aux registres au cours des premiers jours ouvrables de 2026 en raison de délais administratifs entre le rachat et l'annulation.

Au premier trimestre de 2026, Air Canada a racheté 7 793 732 actions aux fins d'annulation à un coût moyen de 18,20 \$ l'action pour une contrepartie totale de 142 M\$. Compte tenu des achats effectués au quatrième trimestre de 2025, Air Canada a racheté un total de 9 572 556 actions aux fins d'annulation dans le cadre de l'offre publique de rachat existante.

Dans le cadre de l'offre publique de rachat, Air Canada a conclu avec son courtier désigné un régime d'achat d'actions automatique (le régime) aux termes duquel elle peut, sans y être tenue, donner au courtier l'instruction d'effectuer des rachats à des moments où elle ne serait normalement pas active sur le marché en raison de restrictions réglementaires, de périodes d'interdiction d'opérations qu'elle s'impose ou pour toute autre raison. Les rachats effectués par le courtier désigné dans le cadre du régime, le cas échéant, seront fondés sur des paramètres établis par Air Canada conformément aux règles de la TSX, aux lois sur les valeurs mobilières applicables et aux modalités du régime.

8. RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS

Le tableau ci-après présente certaines informations financières d'Air Canada pour les huit derniers trimestres.

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	2024			2025				2026
	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1
Produits d'exploitation	5 519 \$	6 106 \$	5 404 \$	5 196 \$	5 632 \$	5 774 \$	5 770 \$	5 785 \$
Charges d'exploitation	5 053	5 066	5 658	5 304	5 214	5 490	5 446	5 668
Bénéfice (perte) d'exploitation	466	1 040	(254)	(108)	418	284	324	117
Produits (charges) autres que d'exploitation	(62)	(143)	(467)	(59)	(315)	227	18	6
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	404	897	(721)	(167)	103	511	342	123
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	6	1 138	77	65	83	(247)	(46)	(75)
Bénéfice net (perte nette)	410 \$	2 035 \$	(644) \$	(102) \$	186 \$	264 \$	296 \$	48 \$
Bénéfice (perte) par action – résultat de base	1,14 \$	5,68 \$	(1,81) \$	(0,31) \$	0,58 \$	0,89 \$	1,00 \$	0,16 \$
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	1,04 \$	5,38 \$	(1,81) \$	(0,40) \$	0,51 \$	0,88 \$	1,00 \$	0,16 \$
BAIIDA ajusté¹⁾	914 \$	1 523 \$	696 \$	387 \$	909 \$	961 \$	867 \$	623 \$
Bénéfice ajusté (perte ajustée) avant impôts¹⁾	371 \$	985 \$	135 \$	(215) \$	300 \$	329 \$	244 \$	18 \$
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée)¹⁾	369 \$	969 \$	93 \$	(150) \$	207 \$	223 \$	191 \$	(16) \$
Bénéfice ajusté (perte ajustée) par action – résultat dilué¹⁾	0,98 \$	2,57 \$	0,25 \$	(0,45) \$	0,60 \$	0,75 \$	0,65 \$	(0,05) \$

1) Le BAIIDA ajusté, le bénéfice ajusté (la perte ajustée) avant impôts et le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée) ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Le bénéfice ajusté (la perte ajustée) par action n'est pas un ratio financier reconnu par les PCGR. Pour en savoir plus, se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion.

9. 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 11, *Instruments financiers et gestion du risque*, du rapport de gestion de 2025 d'Air Canada et n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors, exception faite de ce qui est indiqué ci-dessous. Se reporter à la note 8 des états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires d'Air Canada du premier trimestre de 2026 pour un complément d'information sur les instruments financiers d'Air Canada ainsi que sur ses pratiques en matière de gestion du risque.

Gestion du risque de prix du carburant

Au premier trimestre de 2026, des swaps de carburant d'aviation ont été réglés en trésorerie pour une juste valeur de 38 M\$ avec position favorable à Air Canada, ce qui a donné lieu à un profit de couverture de 38 M\$ comptabilisé dans la charge de carburant d'aviation. Au 31 mars 2026, des swaps de carburant d'aviation d'une juste valeur de 241 M\$ avec position favorable à Air Canada étaient en cours et couvraient environ 23 % des achats de carburant d'aviation prévus pour le deuxième trimestre de 2026, à un prix moyen de 0,51 \$ US le litre de carburant d'aviation.

Gestion du risque de change

Au premier trimestre de 2026, Air Canada a réduit sa couverture cible de dérivés sur devises pour la ramener de 70 à 60 % sur une période continue de 18 mois en vue de gérer son exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains. Au 31 mars 2026, Air Canada avait en cours des contrats d'options sur devises et des contrats de swaps, échéant en 2026 et en 2027, visant l'achat à l'échéance de dollars américains au moyen de dollars canadiens relativement à 7 753 M\$ (5 568 M\$ US) à un taux moyen pondéré de 1,3607 \$ pour 1,00 \$ US (8 913 M\$ [6 495 M\$ US] au 31 décembre 2025) échéant en 2026 et en 2027, à un taux moyen pondéré de 1,3648 \$ pour 1,00 \$ US).

Les structures de couverture mises en place ont diverses caractéristiques d'évaluation des options, comme des conditions à barrière désactivante et le plafonnement des bénéfices et, compte tenu de la volatilité présumée qui est utilisée dans le calcul de la juste valeur, la juste valeur nette de ces contrats sur devises au 31 mars 2026 était de 11 M\$ avec position favorable à Air Canada (243 M\$ avec position favorable aux contreparties au 31 décembre 2025). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couverture aux fins comptables et sont comptabilisés à la juste valeur. Pour le premier trimestre de 2026, Air Canada a enregistré un profit de change lié à ces dérivés de 232 M\$ (profit de 5 M\$ pour le premier trimestre de 2025). Au premier trimestre de 2026, les contrats de dérivés de change ont été réglés en trésorerie pour une juste valeur nette de 22 M\$ avec position favorable aux contreparties (58 M\$ avec position favorable à Air Canada pour le premier trimestre de 2025).

10. MÉTHODES COMPTABLES

Se reporter à la note 2 des états financiers consolidés et notes complémentaires audités de 2025 et à la rubrique 12, *Méthodes comptables*, du rapport de gestion de 2025 d'Air Canada pour un résumé des méthodes comptables d'Air Canada. Les méthodes comptables d'Air Canada n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors. Air Canada a adopté les modifications apportées aux normes IFRS 9, *Instruments financiers*, et IFRS 7, *Instruments financiers : Informations à fournir*, qui s'appliquent aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2026. Au 1^{er} janvier 2026, en date de l'adoption, ces modifications n'ont eu aucune incidence significative sur l'état consolidé de la situation financière d'Air Canada. Se reporter à la note 2 des états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires d'Air Canada du premier trimestre de 2026 pour un complément d'information sur les méthodes comptables.

11. JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

Les jugements et estimations comptables critiques d'Air Canada sont résumés à la rubrique 13, *Jugements et estimations comptables critiques*, du rapport de gestion de 2025 d'Air Canada. Ils n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors.

12. ACCORDS HORS BILAN

L'information sur les accords hors bilan d'Air Canada est présentée à la rubrique 14, *Accords hors bilan*, du rapport de gestion de 2025 d'Air Canada. Les accords hors bilan d'Air Canada n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors.

13. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Au 31 mars 2026, 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 et celles liées à des services de promotion et de gestion pour un certain nombre de régimes d'avantages postérieurs au départ à la retraite qui sont des parties liées. Se reporter aux notes 9 et 21 des états financiers consolidés et notes complémentaires audités de 2025 d'Air Canada pour un complément d'information sur ces régimes.

14. FACTEURS DE RISQUE

Pour une description détaillée des facteurs de risque visant Air Canada et ses activités, se reporter à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2025 d'Air Canada. Se reporter également à la rubrique 4, *Aperçu – Conflit au Moyen-Orient* du présent rapport de gestion pour une mise à jour de l'incidence du conflit sur l'offre et les prix du carburant d'aviation. Il n'est survenu aucune modification notable visant les facteurs de risque concernant Air Canada depuis ce qui est indiqué dans le rapport de gestion de 2025.

15. CONTRÔLES ET PROCÉDURES

Pour un résumé des contrôles et procédures d'Air Canada, se reporter à la rubrique 19, *Contrôles et procédures*, du rapport de gestion de 2025 d'Air Canada. Il n'est survenu aucune modification notable visant les contrôles et procédures d'Air Canada depuis lors.

16. MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR

Sont présentés ci-après certaines mesures financières et certains ratios 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. Les mesures ou ratios financiers hors PCGR décrits dans la présente rubrique comportent généralement des exclusions ou des ajustements qui tiennent compte d'une ou de plusieurs des caractéristiques suivantes, comme le fait d'être très variables, difficiles à prévoir, inhabituels par nature, significatifs pour les résultats d'une période en particulier ou non indicatifs des résultats d'exploitation passés ou futurs. Ces éléments sont exclus, car Air Canada est d'avis qu'ils peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres périodes. L'exclusion de ces éléments permet de manière générale d'analyser plus justement la performance d'Air Canada au chapitre des charges d'exploitation et peut permettre l'établissement de comparaisons plus significatives avec d'autres sociétés aériennes.

Air Canada exclut l'incidence de la dépréciation d'actifs, le cas échéant, dans le calcul des CESMO ajustées, du BAIIA ajusté, de la marge du BAIIA ajusté, du bénéfice ajusté (de la perte ajustée) avant impôts et du bénéfice net ajusté (de la perte nette ajustée), car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres périodes ou sociétés aériennes. Air Canada n'a comptabilisé aucune charge au titre de la dépréciation d'actifs au premier trimestre de 2026 ou en 2025.

CESMO ajustées

Air Canada se sert des CESMO ajustées afin de mesurer le rendement courant de ses activités et d'analyser l'évolution de ses coûts, à l'exclusion de l'incidence de la charge de carburant d'aviation, des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, des coûts liés aux avions-cargos et d'autres éléments. Ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres périodes. Exclure ces éléments permet de manière générale d'analyser plus justement la performance d'Air Canada au chapitre des charges d'exploitation et, possiblement, de la comparer de façon plus pertinente à celle d'autres sociétés aériennes.

Dans le calcul des CESMO ajustées, la charge de carburant d'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 d'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 n'engagent pas certaines sociétés aériennes qui n'exercent pas d'activités de voyageur comparables. 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.

De plus, Air Canada engage des coûts relativement à l'exploitation d'avions-cargos, coûts que n'engagent pas certaines sociétés aériennes qui n'exercent pas d'activités de fret comparables. Aux 31 mars 2026 et 2025, Air Canada comptait six avions-cargos 767 de Boeing en service. Ces coûts n'engendrant pas de SMO, le fait de les exclure des charges d'exploitation permet d'établir une comparaison plus pertinente d'une période à l'autre pour les activités de transport de passagers.

Les CESMO ajustées sont rapprochées des charges d'exploitation selon les PCGR comme suit :

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Premiers trimestres		
	2026	2025	Variation
Charges d'exploitation selon les PCGR	5 668 \$	5 304 \$	364 \$
Compte tenu des éléments suivants :			
Carburant d'aviation	(1 194)	(1 186)	(8)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	(432)	(373)	(59)
Coûts liés aux avions-cargos (compte non tenu du carburant)	(42)	(42)	-
Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus	4 000 \$	3 703 \$	297 \$
SMO (en millions)	24 829	24 240	2,4 %
CESMO ajustées (en cents)	16,11 ¢	15,27 ¢	0,84 ¢

BAIIDA ajusté et marge du BAIIDA ajusté

Le BAIIDA ajusté (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et dépréciation) et la marge du BAIIDA ajusté (à savoir le BAIIDA ajusté exprimé en pourcentage des produits d'exploitation) sont couramment utilisés dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert afin d'avoir un aperçu du résultat d'exploitation, de la marge correspondante, avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et dépréciation et d'autres éléments. Ces éléments 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.

Le BAIIA ajusté et la marge du BAIIA ajusté sont rapprochés du bénéfice d'exploitation (de la perte d'exploitation) selon les PCGR comme suit :

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Premiers trimestres		
	2026	2025	Variation
Bénéfice (perte) d'exploitation selon les PCGR	117 \$	(108) \$	225 \$
Rajouter :			
Dotation aux amortissements et dépréciation	506	495	11
BAIIA ajusté	623 \$	387 \$	236 \$
Produits d'exploitation	5 785 \$	5 196 \$	589 \$
Marge d'exploitation (en %)	2,0	(2,1)	4,1 pp
Marge du BAIIA ajusté (en %)	10,8	7,4	3,4 pp

(en millions de dollars canadiens)	Périodes de douze mois closes les		
	31 mars 2026	31 décembre 2025	31 mars 2025
Bénéfice (perte) d'exploitation selon les PCGR	1 143 \$	918 \$	1 144 \$
Rajouter :			
Dotation aux amortissements et dépréciation	2 023	2 012	1 852
Provision pour obligations découlant de contrats de location	-	-	34
Modifications aux régimes de retraite et autres coûts liés à la main-d'œuvre	194	194	490
BAIIA ajusté	3 360 \$	3 124 \$	3 520 \$

Bénéfice ajusté (perte ajustée) avant impôts

Air Canada se sert du bénéfice ajusté (de la perte ajustée) avant impôts pour mesurer le rendement financier global avant impôts de ses activités, à l'exclusion de l'incidence du profit ou de la perte de change, des intérêts nets au titre des régimes d'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 à la cession d'actifs et du profit ou de la perte aux règlements et modifications de dette et d'autres éléments. Ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres périodes ou sociétés aériennes.

Le bénéfice ajusté (la perte ajustée) avant impôts est rapproché du bénéfice (de la perte) avant impôts sur le résultat selon les PCGR comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	Premiers trimestres		
	2026	2025	Variation (\$)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat selon les PCGR	123 \$	(167) \$	290 \$
Compte tenu des éléments suivants :			
(Profit) perte de change	(103)	11	(114)
Intérêts nets au titre des régimes d'avantages du personnel	(9)	(5)	(4)
Profit sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(3)	(54)	51
Perte aux règlements de dette	56	-	56
Profit sur opérations de cession-bail d'actifs	(46)	-	(46)
Bénéfice ajusté (perte ajustée) avant impôts	18 \$	(215) \$	233 \$

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

Air Canada se sert du bénéfice net ajusté (de la perte nette ajustée) et du bénéfice ajusté (de la perte ajustée) par action – résultat dilué pour mesurer le rendement financier global de ses activités, à l'exclusion de l'incidence après impôts du profit ou de la perte de change, des intérêts nets au titre des régimes d'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 dette et du profit ou de la perte à la cession d'actifs et d'autres éléments. Ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres sociétés aériennes.

Le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée) et le bénéfice ajusté (la perte ajustée) par action sont rapprochés du bénéfice net selon les PCGR comme suit :

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Premiers trimestres		
	2026	2025	Variation (\$)
Bénéfice net (perte nette) selon les PCGR	48 \$	(102) \$	150 \$
Compte tenu des éléments suivants :			
(Profit) perte de change	(103)	11	(114)
Intérêts nets au titre des régimes d'avantages du personnel	(9)	(5)	(4)
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(3)	(54)	51
Perte aux règlements de dette	56	-	56
Profit sur opérations de cession-bail d'actifs	(46)	-	(46)
Impôt sur le résultat, y compris pour les éléments de rapprochement ci-dessus	41	-	41
Perte nette ajustée	(16) \$	(150) \$	134 \$
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé dans le calcul du résultat net dilué par action (en millions)	294	330	(36)
Perte ajustée par action – résultat dilué	(0,05) \$	(0,45) \$	0,40 \$

Le tableau ci-après présente les données relatives aux actions servant au calcul du bénéfice par action – résultat dilué et en fonction du bénéfice ajusté par action.

(en millions)	Premiers trimestres	
	2026	2025
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – de base	294	330
Effet dilutif	-	-
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – dilué	294	330

Flux de trésorerie disponibles

Air Canada se sert des flux de trésorerie disponibles comme indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités exprimant le montant de trésorerie qu'Air Canada 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 provenant des activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. Se reporter à la rubrique 7.4, *Variations des flux de trésorerie*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure financière hors PCGR et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.

Dette nette

La dette nette est une mesure de gestion du capital ainsi qu'un élément clé du capital géré par Air Canada et elle permet à la direction d'évaluer la dette nette d'Air Canada. Se reporter à la rubrique 7.2, *Dette nette*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure hors PCGR et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.

17. GLOSSAIRE

Actions – Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B d’Air Canada.

Aéroplan – Aéroplan inc.

Autres produits passages – Dans le cadre des activités d’exploitation d’une société aérienne, ce terme désigne les 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 Caraïbes et au Mexique.

BAIIDA ajusté – Bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements. Dans le calcul du BAIIDA ajusté, Air Canada exclut la dépréciation d’actifs, le cas échéant. Le BAIIDA 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.

Bénéfice ajusté (perte ajustée) avant impôts – Résultat consolidé d’Air Canada avant impôts sur le résultat ajusté pour en exclure l’incidence du profit ou de la perte de change, des intérêts nets 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 dette, du profit ou de la perte à la cession d’actifs et la dépréciation d’actifs, le cas échéant. Le bénéfice ajusté (la perte ajustée) avant impôts 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.

Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) – Bénéfice net (perte nette) consolidé d’Air Canada ajusté pour en exclure l’incidence après impôts du profit ou de la perte de change, des intérêts nets 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 dette, du profit ou de la perte à la cession d’actifs et la dépréciation d’actifs, le cas échéant. 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.

CESMO – Charges d’exploitation par SMO.

CESMO ajustées – Charges d’exploitation par SMO ajustées pour en exclure l’incidence de la charge de carburant d’aviation, des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, des coûts liés aux avions-cargos et la dépréciation d’actifs, le cas échéant. Les CESMO ajustées sont un ratio financier 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 SMO.

Dette nette – Total des passifs au titre de la dette à long terme (incluant la portion courante) moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme et à long terme. Se reporter à la rubrique 7.2, *Dette nette*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure de gestion du capital et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.

Flux de trésorerie disponibles – Flux de trésorerie nets provenant des activités d’exploitation, moins les achats d’immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d’opérations de cession-bail. Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 7.4, *Variations des flux de trésorerie*, et à la rubrique 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 SMO divisé par le total des sièges routés.

Marge du BAIIA ajusté – BAIIA ajusté exprimé en pourcentage des produits d'exploitation. La marge du BAIIA ajusté est un ratio hors PCGR. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

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 – Ce terme renvoie à la définition établie par l'International Air Transport Association (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.

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

Produits d'exploitation totaux par siège-mille offert (PESMO) – Moyenne des produits d'exploitation par SMO.

Produits passages intérieurs – Dans le cadre des activités d'exploitation d'une société aérienne, ce terme désigne les produits tirés de vols effectués à l'intérieur du Canada.

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

Produits passages transatlantiques – Dans le cadre des activités d'exploitation d'une société aérienne, ce terme désigne les 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 transfrontaliers – Dans le cadre des activités d'exploitation d'une société aérienne, ce terme désigne les produits tirés de vols entre le Canada et les États-Unis.

Produits passages transpacifiques – Dans le cadre des activités d'exploitation d'une société aérienne, ce terme désigne les produits tirés de vols transpacifiques dont les points d'origine et de destination se trouvent surtout en Asie et en Australie.

Ratio de levier financier (ou ratio dette nette-BAIIA ajusté) – Ratio dette nette-BAIIA ajusté des 12 derniers mois (obtenu en divisant la dette nette par le BAIIA ajusté des 12 derniers mois). Le ratio de levier financier est une mesure financière hors PCGR. Se reporter aux rubriques 7.2, *Dette nette*, et 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Rendement unitaire – Moyenne des produits passages par PMP.

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.