



Deuxième trimestre de 2026

Rapport de gestion

Le 11 août 2026



AIR CANADA

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.....	8
6. PARC AÉRIEN	15
7. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL.....	17
7.1. LIQUIDITÉ.....	17
7.2. DETTE NETTE	18
7.3. FONDS DE ROULEMENT	19
7.4. VARIATIONS DES FLUX DE TRÉSORERIE	20
7.5. DÉPENSES D'INVESTISSEMENT ET ACCORDS DE FINANCEMENT CONNEXES	22
7.6. OBLIGATIONS DE CAPITALISATION DES RÉGIMES DE RETRAITE	24
7.7. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES	25
7.8. CAPITAL-ACTIONS	26
8. RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS.....	27
9. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE	28
10. MÉTHODES COMPTABLES.....	28
11. JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES	29
12. ACCORDS HORS BILAN.....	29
13. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES.....	29
14. FACTEURS DE RISQUE	29
15. CONTRÔLES ET PROCÉDURES	29
16. MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR.....	30
17. GLOSSAIRE	36

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 montants par action ou indication contraire)						
	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
Mesures de performance financière	2026	2025	Variation (\$)	2026	2025	Variation (\$)
Produits d'exploitation	6 266	5 632	634	12 051	10 828	1 223
Bénéfice (perte) d'exploitation	(215)	418	(633)	(98)	310	(408)
Marge d'exploitation ¹⁾ (en %)	(3,4)	7,4	(10,8) pp ⁸⁾	(0,8)	2,9	(3,7) pp
BAIIDA ajusté ²⁾	719	909	(190)	1 342	1 296	46
Marge du BAIIDA ajusté ²⁾ (en %)	11,5	16,1	(4,6) pp	11,1	12,0	(0,9) pp
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	(316)	103	(419)	(193)	(64)	(129)
Bénéfice net (perte nette)	(178)	186	(364)	(130)	84	(214)
Bénéfice ajusté avant impôts ²⁾	77	300	(223)	95	85	10
Bénéfice net ajusté ²⁾	114	207	(93)	98	57	41
Liquidités totales ³⁾	8 910	8 364	546	8 910	8 364	546
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	651	895	(244)	2 449	2 421	28
Flux de trésorerie disponibles ²⁾	174	183	(9)	1 778	1 014	764
Dette nette ²⁾	5 270	4 757	513	5 270	4 757	513
Dette à long terme et obligations locatives	12 794	11 794	1 000	12 794	11 794	1 000
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	(0,63)	0,51	(1,14)	(0,45)	0,10	(0,55)
Bénéfice ajusté par action – résultat dilué ²⁾	0,40	0,60	(0,20)	0,34	0,16	0,18
Statistiques d'exploitation ⁴⁾	2026	2025	Variation (%)	2026	2025	Variation (%)
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	23 597	22 796	3,4	44 970	42 683	5,4
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	26 942	26 860	0,3	51 771	51 100	1,3
Coefficient d'occupation (en %)	87,5 %	84,9 %	2,6 pp	86,9 %	83,5 %	3,4 pp
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	23,7	22,1	7,2	23,1	21,9	5,1
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	20,7	18,7	10,5	20,0	18,3	9,3
Produits d'exploitation par SMO (« PESMO ») (en cents)	23,3	21,0	10,9	23,3	21,2	9,9
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	24,1	19,4	23,9	23,5	20,6	14,0
CESMO ajustées (en cents) ²⁾	15,5	14,4	7,4	15,8	14,8	6,5
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) ⁵⁾	37,0	37,3	(0,8)	36,5	37,2	(2,1)
Avions composant le parc en exploitation à la clôture de la période	357	364	(1,9)	357	364	(1,9)
Sièges routés (en milliers)	14 644	14 478	1,2	28 049	27 817	0,8
Mouvements des appareils (en milliers)	100,3	98,5	1,8	192,4	189,9	1,3
Longueur d'étape moyenne (en milles) ⁶⁾	1 840	1 855	(0,8)	1 846	1 837	0,5
Coût du litre de carburant (en cents)	132,7	88,0	50,8	115,7	92,9	24,5
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 273 971	1 271 963	0,2	2 479 145	2 463 407	0,6
Passagers payants transportés (en milliers) ⁷⁾	12 032	11 551	4,2	22 992	21 934	4,8

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 30 juin 2026, les liquidités totales s'élevaient à 8 910 M\$ et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 7 524 M\$ et d'un montant de 1 386 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Au 30 juin 2025, les liquidités totales s'élevaient à 8 364 M\$ et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 7 037 M\$ et d'un montant de 1 327 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Les liquidités totales comprennent également des fonds (188 M\$ au 30 juin 2026 et 168 M\$ au 30 juin 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 deuxième 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 deuxième trimestre de 2026 d'Air Canada datés du 11 août 2026 ainsi qu'avec les états financiers consolidés résumés et notes complémentaires de l'exercice 2025 datés du 12 février 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 11 août 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 troisième trimestre de 2026 et que le dollar canadien s'échangera en moyenne à 1,41 \$ CA contre 1,00 \$ US pour l'exercice 2026 complet. Air Canada suppose que le prix du carburant d'aviation s'établira en moyenne à environ 1,38 \$ CA le litre pour le troisième trimestre de 2026, et à environ 1,29 \$ CA le litre pour le quatrième trimestre de 2026. Les hypothèses d'Air Canada reposent sur la courbe des prix à terme au 29 juillet 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

Au deuxième trimestre de 2026, les produits d'exploitation d'Air Canada se sont chiffrés à 6 266 M\$, en hausse de 634 M\$, ou 11 %, par rapport au deuxième trimestre de 2025. Cette augmentation s'explique principalement par une hausse des produits passages et fret. Les produits unitaires totaux ont progressé de 11 % par rapport à il y a un an, portés par la demande soutenue de transport aérien de passagers et de services de fret aérien ainsi que par une hausse des tarifs par rapport à il y a un an, partiellement en réponse à la flambée des prix du carburant d'aviation observée au début de l'exercice.

Au deuxième trimestre de 2026, la capacité exploitée s'est accrue de 0,3 % sur 12 mois, un chiffre inférieur à notre fourchette prévisionnelle de croissance pour le deuxième trimestre comprise entre 0,5 % et 1 %. Cette évolution s'explique principalement par des perturbations liées aux conditions météorologiques qui ont pesé sur le taux d'exécution des vols au cours de la dernière partie du trimestre.

Les charges d'exploitation se sont établies à 6 481 M\$, augmentant de 1 267 M\$, ou 24 %, par rapport au deuxième trimestre de 2025. Cette augmentation s'explique principalement par la hausse de la charge du carburant d'aviation, qui reflète une augmentation de 51 % du prix du litre de carburant, ainsi que par la hausse des charges au titre du personnel et de certains éléments totalisant un montant de 388 M\$ comptabilisé au deuxième trimestre de 2026. Un montant de 360 M\$ de ces charges a été comptabilisé dans les salaires et charges sociales, tandis qu'un montant de 28 M\$ a été comptabilisé dans les autres charges d'exploitation. L'augmentation des charges d'exploitation s'explique également par l'augmentation de plusieurs postes de charges, notamment la dotation aux amortissements et dépréciation, les redevances aéroportuaires et de navigation, la maintenance avions, les frais de vente et de distribution, ainsi que les autres charges d'exploitation.

Conflit au Moyen-Orient et prix du carburant d'aviation

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, au premier semestre de 2026, les routes maritimes internationales empruntant le détroit d'Ormuz ont été considérablement perturbées, ce qui a accentué davantage les impacts sur l'offre et les prix du carburant, y compris en ce qui concerne le carburant d'aviation. En conséquence, les prix du carburant d'aviation ont augmenté de 51 % sur 12 mois au deuxième trimestre de 2026, malgré un profit de couverture du prix du carburant d'aviation de 205 M\$.

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 les frais, et en procédant à des ajustements sélectifs de la capacité. L'instabilité géopolitique persistante dans la région continue d'influencer les prix du carburant d'aviation, et les conflits actuels ou futurs pourraient amplifier les répercussions sur l'offre de carburant, les prix, les marchés mondiaux de l'énergie et le secteur du transport aérien. 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.

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

Événement postérieur à la date de clôture

Investissement minoritaire dans Aéroplan

Le 11 août 2026, Air Canada a annoncé que des fonds gérés par Blackstone et La Caisse, ainsi que d'autres grandes institutions canadiennes, font un investissement minoritaire en actions de 2,5 G\$ dans Aéroplan inc. Aux termes de l'opération, le groupe d'investisseurs acquiert une participation de 25 % ne donnant pas le contrôle dans Aéroplan. Air Canada conservera une participation de 75 % et continuera de contrôler Aéroplan et ses activités, son orientation stratégique et sa gestion quotidienne.

Air Canada continuera de consolider Aéroplan dans ses états financiers consolidés, et cet investissement sera présenté dans les capitaux propres comme une participation ne donnant pas le contrôle. Cet investissement comprend les protections pour investisseur minoritaire habituelles.

Les investisseurs auront le droit de participer aux distributions d'Aéroplan, selon les modalités et au moment où elles seront déclarées par son conseil d'administration, conformément à une politique de distribution convenue.

Air Canada a également le droit de racheter la participation du groupe d'investisseurs dans Aéroplan entre le cinquième et le huitième anniversaire de la clôture de l'opération, et lorsque surviennent des événements spécifiques. Le prix de rachat sera établi selon une formule convenue qui procure aux investisseurs un taux de rendement interne de 6,5 %, calculé déduction faite de toutes les distributions.

Récapitulatif financier du deuxième trimestre de 2026

- Produits d'exploitation de 6 266 M\$, en hausse de 634 M\$, ou 11 %, en raison de la croissance dans tous les secteurs d'exploitation.
- Charges d'exploitation de 6 481 M\$, en hausse de 1 267 M\$, ou 24 %, en raison surtout de la hausse de la charge de carburant d'aviation et des charges au titre du personnel, ainsi que des charges de 388 M\$ comptabilisées au deuxième trimestre de 2026 dans les salaires et charges sociales et les autres charges d'exploitation.
- Perte d'exploitation de 215 M\$, par rapport à un bénéfice d'exploitation de 418 M\$ au deuxième trimestre de 2025. Marge d'exploitation négative de 3,4 %, soit une baisse de 10,8 points de pourcentage.
- BAIIDA ajusté de 719 M\$, en baisse par rapport à 909 M\$ au deuxième trimestre de 2025, et marge du BAIIDA ajusté de 11,5 %, soit une baisse de 4,6 points de pourcentage.
- Perte avant impôts de 316 M\$, par rapport à un bénéfice avant impôts de 103 M\$ au deuxième trimestre de 2025.
- Bénéfice avant impôts ajusté de 77 M\$, contre un bénéfice avant impôts ajusté de 300 M\$ au deuxième trimestre de 2025.
- Perte nette de 178 M\$ et perte nette par action – résultat dilué de 0,63 \$, comparativement à un bénéfice net de 186 M\$ et à un bénéfice par action – résultat dilué de 0,51 \$ au deuxième trimestre de 2025.
- Bénéfice net ajusté de 114 M\$ et bénéfice ajusté par action – résultat dilué de 0,40 \$, comparativement à 207 M\$ et à 0,60 \$, respectivement, au deuxième trimestre de 2025.
- CESMO ajustées en hausse de 7,4 % pour atteindre 15,47 cents, rendant compte de charges d'exploitation autres que de carburant d'aviation plus élevées malgré une légère augmentation de la capacité.
- Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 651 M\$ et flux de trésorerie disponibles de 174 M\$, contre 895 M\$ et 183 M\$, respectivement, au deuxième trimestre de 2025.

5. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Deuxièmes trimestres				Premiers semestres			
	2026	2025	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾	2026	2025	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾
Produits d'exploitation								
Passages	5 576 \$	5 031 \$	545 \$	11	10 368 \$	9 362 \$	1 006 \$	11
Fret	325	253	72	29	584	503	81	16
Autres	365	348	17	5	1 099	963	136	14
Total des produits d'exploitation	6 266	5 632	634	11	12 051	10 828	1 223	11
Charges d'exploitation								
Carburant d'aviation	1 713	1 148	565	49	2 907	2 334	573	25
Salaires et charges sociales	1 740	1 247	493	40	2 993	2 386	607	25
Dotation aux amortissements et dépréciation	546	491	55	11	1 052	986	66	7
Redevances aéroportuaires et de navigation	446	407	39	10	836	764	72	9
Maintenance avions	364	341	23	7	721	674	47	7
Frais de vente et de distribution	293	275	18	7	586	540	46	9
Frais d'achat de capacité	232	219	13	6	465	439	26	6
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	164	157	7	4	596	530	66	12
Technologies de l'information	143	151	(8)	(5)	330	343	(13)	(4)
Restauration et services à bord	180	173	7	4	353	310	43	14
Autres	660	605	55	9	1 310	1 212	98	8
Total des charges d'exploitation	6 481	5 214	1 267	24	12 149	10 518	1 631	16
Bénéfice (perte) d'exploitation	(215)	418	(633)		(98)	310	(408)	
Produits (charges) autres que d'exploitation								
Profit (perte) de change	(4)	(190)	186		99	(201)	300	
Produits d'intérêts	58	59	(1)		114	134	(20)	
Charges d'intérêts	(158)	(168)	10		(317)	(346)	29	
Intérêts incorporés	23	13	10		33	26	7	
Instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(6)	6	(12)		(3)	60	(63)	
Perte aux règlements de dette	-	-	-		(56)	-	(56)	
Profit à la cession-bail d'actifs	36	-	36		82	-	82	
Autres	(50)	(35)	(15)		(47)	(47)	-	
Total des charges autres que d'exploitation	(101)	(315)	214		(95)	(374)	279	
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	(316)	103	(419)		(193)	(64)	(129)	
Recouvrement d'impôts sur le résultat	138	83	55		63	148	(85)	
Bénéfice net (perte nette)	(178) \$	186 \$	(364) \$		(130) \$	84 \$	(214) \$	
Bénéfice (perte) par action – résultat de base	(0,63) \$	0,58 \$	(1,21) \$		(0,45) \$	0,26 \$	(0,71) \$	
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	(0,63) \$	0,51 \$	(1,14) \$		(0,45) \$	0,10 \$	(0,55) \$	
BAIIDA ajusté²⁾	719 \$	909 \$	(190) \$		1 342 \$	1 296 \$	46 \$	
Bénéfice ajusté avant impôts²⁾	77 \$	300 \$	(223) \$		95 \$	85 \$	10 \$	
Bénéfice net ajusté²⁾	114 \$	207 \$	(93) \$		98 \$	57 \$	41 \$	
Bénéfice ajusté par action – résultat dilué²⁾	0,40 \$	0,60 \$	(0,20) \$		0,34 \$	0,16 \$	0,18 \$	

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

Au deuxième trimestre de 2026, les produits passages se sont établis à 5 576 M\$, en hausse de 545 M\$, ou 11 %, par rapport au deuxième trimestre de 2025. Cette hausse s'explique par l'augmentation du trafic et l'amélioration du rendement unitaire, portées par une demande soutenue sur l'ensemble du réseau et par une hausse des tarifs par rapport à il y a un an. En regard d'une augmentation de 0,3 % de la capacité, le coefficient d'occupation réseau a progressé de 2,6 points de pourcentage et le rendement unitaire a augmenté de 7,2 % pour l'ensemble du réseau. Ces facteurs ont entraîné une hausse de 11 % des produits passages unitaires ou PPSMO par rapport au deuxième trimestre de 2025.

À la suite de l'évolution du contexte géopolitique au Moyen-Orient, qui a entraîné des perturbations opérationnelles ainsi qu'une hausse des prix du carburant, Air Canada a pris des mesures pour atténuer l'incidence sur ses activités et celle de la hausse des prix du carburant, notamment en ajustant les tarifs et les frais, et en procédant à certains ajustements de la capacité.

Les produits tirés des cabines haut de gamme ont poursuivi sur leur lancée et progressé de 11 % au deuxième trimestre de 2026. Ils ont représenté environ 30 % du total des produits passages.

Les produits liés à la sixième liberté se sont hissés de 9 % par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent en raison de la croissance des produits tirés des marchés États-Unis-Atlantique et États-Unis-Pacifique, soutenue principalement par la forte augmentation du trafic sur le marché États-Unis-Europe.

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

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres				Premiers semestres			
	2026	2025	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾	2026	2025	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾
Lignes intérieures	1 505 \$	1 379 \$	126 \$	9,2	2 723 \$	2 501 \$	222 \$	8,9
Lignes transfrontalières	1 075	961	114	11,8	2 045	1 952	93	4,7
Lignes transatlantiques	1 821	1 644	177	10,8	2 895	2 583	312	12,1
Lignes transpacifiques	783	702	81	11,5	1 497	1 333	164	12,2
Autres	392	345	47	13,6	1 208	993	215	21,7
Réseau	5 576 \$	5 031 \$	545 \$	10,9	10 368 \$	9 362 \$	1 006 \$	10,8

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.

Deuxième trimestre de 2026 par rapport au deuxième trimestre de 2025						
	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (pp)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	9,2	(0,0)	2,8	2,4	6,3	9,3
Lignes transfrontalières	11,8	(5,7)	0,2	4,9	11,6	18,5
Lignes transatlantiques	10,8	(1,8)	1,9	3,3	8,7	12,9
Lignes transpacifiques	11,5	7,9	7,8	(0,1)	3,5	3,3
Autres	13,6	6,8	8,5	1,3	4,7	6,3
Réseau	10,9	0,3	3,4	2,6	7,2	10,5

Premier semestre de 2026 par rapport au premier semestre de 2025						
	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (pp)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	8,9	0,8	4,9	3,3	3,8	8,1
Lignes transfrontalières	4,7	(8,2)	(2,9)	4,5	7,9	14,1
Lignes transatlantiques	12,1	(1,5)	3,4	4,2	8,4	13,8
Lignes transpacifiques	12,2	6,9	8,5	1,3	3,4	4,9
Autres	21,7	15,2	17,7	1,8	3,4	5,6
Réseau	10,8	1,3	5,4	3,4	5,1	9,3

Produits passages – Lignes intérieures

Les produits passages tirés des lignes intérieures se sont hissés de 126 M\$, ou 9 %, au deuxième trimestre de 2026, par rapport au deuxième trimestre de 2025. Cette hausse s'explique par un contexte de forte demande, qui s'est traduit par une hausse de 2,4 points de pourcentage du coefficient d'occupation en regard d'une capacité inchangée, ainsi que par une augmentation de 6 % du rendement unitaire par rapport à il y a un an, attribuable à la hausse du prix des billets sur le marché des lignes intérieures.

Au premier semestre de 2026, les produits passages tirés des lignes intérieures ont augmenté de 222 M\$, ou 9 %, par rapport au premier semestre de 2025. Cette augmentation témoigne d'une hausse de 5 % du trafic, accompagnée d'une augmentation de 0,8 % de la capacité, ce qui s'est traduit par une amélioration de 3,3 points de pourcentage du coefficient d'occupation. Les rendements unitaires sur le marché des lignes intérieures ont progressé de 4 % grâce à la hausse du prix des billets sur le marché des lignes intérieures.

Produits passages – Lignes transfrontalières

Au deuxième trimestre de 2026, les produits passages tirés des lignes transfrontalières ont augmenté de 114 M\$, ou 12 %, par rapport au deuxième trimestre de 2025. L'augmentation est attribuable à une hausse de 12 % sur 12 mois du rendement unitaire découlant à la fois de l'augmentation du prix des billets et de la diminution de la capacité sur le marché des lignes transfrontalières.

Au premier semestre de 2026, les produits passages tirés des lignes transfrontalières ont augmenté de 93 M\$, ou 5 %, par rapport au premier semestre de 2025. L'augmentation rend compte d'une progression de 8 % du rendement unitaire attribuable à la fois à la hausse du prix des billets et à la diminution de la capacité sur le marché, ainsi qu'à une augmentation de 4,5 points de pourcentage du coefficient d'occupation par rapport à il y a un an.

La demande de voyages entre le Canada et les États-Unis est restée stable, quoiqu'inférieure aux niveaux observés avant février 2025. Les réductions de capacité du secteur ont toutefois favorisé une hausse des rendements unitaires et des coefficients d'occupation.

Produits passages – Lignes transatlantiques

Au deuxième trimestre de 2026, les produits passages tirés des lignes transatlantiques se sont hissés de 177 M\$, ou 11 %, par rapport au deuxième trimestre de 2025. Cette hausse s'explique par une augmentation de 2 % du trafic malgré une réduction de 2 % de la capacité, ce qui a entraîné une amélioration de 3,3 points de pourcentage du coefficient d'occupation. Le rendement unitaire a progressé de 9 % en raison de la hausse du prix des billets sur le marché des lignes transatlantiques.

Au premier semestre de 2026, les produits passages tirés des lignes transatlantiques ont augmenté de 312 M\$, ou 12 %, par rapport au premier semestre de 2025. Cette augmentation s'explique par une hausse de 3 % du trafic en regard d'une diminution de 2 % de la capacité, ce qui s'est traduit par une amélioration de 4,2 points de pourcentage du coefficient d'occupation. Elle s'explique également par une progression de 8 % des rendements unitaires, attribuable à la hausse du prix des billets.

Produits passages – Lignes transpacifiques

Au deuxième trimestre de 2026, les produits passages tirés des lignes transpacifiques ont augmenté de 81 M\$, ou 12 %, par rapport au deuxième trimestre de 2025. Cette augmentation s'explique par une hausse de 8,0 % du trafic, qui coïncide avec une augmentation de 8,0 % de la capacité, ainsi que par une progression de 4 % du rendement unitaire, attribuable à la hausse du prix des billets et, dans certains pays, à des suppléments carburants plus élevés.

Au premier semestre de 2026, les produits passages tirés des lignes transpacifiques ont augmenté de 164 M\$, ou 12 %, par rapport au premier semestre de 2025. Cette augmentation s'explique par une hausse de 9 % du trafic, accompagnée d'une hausse de 7 % de la capacité, ainsi que par une progression de 3 % du rendement unitaire par rapport à la même période de l'exercice précédent.

Produits passages – Autres lignes

Au deuxième trimestre de 2026, les produits passages tirés des autres lignes ont augmenté de 47 M\$, ou 14 %, par rapport au deuxième trimestre de 2025. Cette augmentation s'explique par une hausse de 9 % du trafic, accompagnée d'une augmentation de 7 % de la capacité, ce qui s'est traduit par une amélioration de 1,3 point de pourcentage du coefficient d'occupation. Le rendement unitaire a progressé de 5 % en raison de la hausse du prix des billets sur le marché.

Au premier semestre de 2026, les produits passages tirés des autres lignes ont augmenté de 215 M\$, ou 22 %, par rapport au premier semestre de 2025. Cette augmentation s'explique par une progression de 18 % du trafic en regard d'une hausse de 15 % de la capacité, ce qui s'est traduit par une amélioration de 1,8 point de pourcentage du coefficient d'occupation.

Produits fret

Au deuxième trimestre de 2026, les produits fret ont été de 325 M\$, soit une augmentation de 72 M\$, ou 29 %, par rapport au deuxième trimestre de 2025. Pour le premier semestre de 2026, les produits fret ont été de 584 M\$, en hausse de 81 M\$, ou 16 %, par rapport au premier semestre de 2025. Les augmentations pour les deux périodes s'expliquent principalement par la hausse du rendement unitaire du fret et un contexte de tarification du fret favorable, en particulier sur le marché des lignes internationales, en partie en raison de suppléments de transport plus élevés.

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

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres				Premiers semestres			
	2026	2025	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾	2026	2025	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾
Lignes intérieures	48 \$	27 \$	21 \$	80,1	87 \$	53 \$	34 \$	65,0
Lignes transfrontalières	13	14	(1)	(0,4)	26	29	(3)	(9,8)
Lignes transatlantiques	106	89	17	18,6	194	178	16	8,6
Lignes transpacifiques	111	85	26	30,4	186	161	25	15,6
Autres	47	38	9	23,3	91	82	9	11,6
Réseau	325 \$	253 \$	72 \$	28,7	584 \$	503 \$	81 \$	16,2

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

Comparativement aux périodes correspondantes de 2025, les autres produits ont augmenté de 17 M\$, ou 5 %, pour s'établir à 365 M\$ au deuxième trimestre de 2026 et de 136 M\$, ou 14 %, pour s'établir à 1 099 M\$ au premier semestre de 2026. Ces augmentations s'expliquent principalement par la hausse des produits tirés de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et la hausse des produits tirés de services autres que de transport aérien liés au programme Aéroplan.

Charges d'exploitation

Au deuxième trimestre de 2026, les charges d'exploitation se sont établies à 6 481 M\$, en hausse de 1 267 M\$, ou 24 %, par rapport au deuxième trimestre de 2025. Cette progression est principalement attribuable à l'augmentation des charges de carburant d'aviation et des charges au titre du personnel, notamment certains éléments totalisant 388 M\$, dont un montant de 360 M\$ a été comptabilisé dans les salaires et charges sociales et un montant de 28 M\$ a été comptabilisé dans les autres charges d'exploitation. Ces éléments comprenaient également un montant de 152 M\$ lié aux modifications apportées aux régimes de retraite et aux coûts des services passés liés aux prestations, un montant de 208 M\$ lié au versement de sommes forfaitaires aux retraités et aux indemnités de départ volontaire découlant de la conclusion de l'accord autorisant l'utilisation, à ces fins, du produit de la vente des actions détenues dans la fiducie de capitalisation des régimes de retraite des salariés syndiqués ainsi qu'une provision de 28 M\$ liée à une question juridique. Au cours du trimestre, Air Canada a également comptabilisé une charge d'intérêts liée à la provision de 41 M\$ dans les autres charges autres que d'exploitation.

Pour le premier semestre de 2026, les charges d'exploitation se sont élevées à 12 149 M\$, en hausse de 1 631 M\$, ou 16 %, par rapport au premier semestre de 2025. Cette hausse s'explique principalement par l'augmentation de la charge de carburant d'aviation et des charges au titre du personnel, ainsi que, dans une moindre mesure, par l'augmentation des coûts dans diverses catégories.

Les principaux éléments des charges d'exploitation qui ont connu une variation sur 12 mois sont présentés ci-après.

Carburant d'aviation

Au deuxième trimestre de 2026, la charge de carburant d'aviation a atteint 1 713 M\$, soit une augmentation de 565 M\$, ou 49 %, par rapport au deuxième trimestre de 2025. Cette augmentation s'explique principalement par une hausse de 51 % du prix du carburant au litre, reflétant la hausse des prix mondiaux du carburant d'aviation résultant des événements géopolitiques au Moyen-Orient et des perturbations qui en ont découlé sur les voies de transport maritime internationales et les marchés de l'énergie. La consommation de carburant est demeurée stable sur 12 mois, en phase avec la capacité. L'incidence de la hausse des prix du carburant d'aviation a été partiellement compensée par des profits de couverture du prix du carburant d'aviation de 205 M\$ enregistrés au cours du trimestre.

Pour le premier semestre de 2026, la charge de carburant d'aviation s'est accrue de 573 M\$, ou 25 %, par rapport au premier semestre de 2025 pour s'établir à 2 907 M\$. Cet accroissement s'explique principalement par une hausse de 25 % du prix du carburant d'aviation au litre, ainsi que par une augmentation de 1 % de la consommation de carburant en litres. L'incidence de la hausse des prix du carburant d'aviation pour le premier semestre de 2026 a toutefois été partiellement contrebalancée par des profits de couverture du prix du carburant d'aviation de 243 M\$.

Salaires et charges sociales

Par rapport au deuxième trimestre de 2025, les salaires et charges sociales ont augmenté de 493 M\$, ou 40 %, pour atteindre 1 740 M\$ au deuxième trimestre de 2026.

L'augmentation rend compte d'un montant totalisant 208 M\$, composé d'une charge de 167 M\$ liée au versement de sommes forfaitaires à des retraités et d'une charge de 41 M\$ liée aux indemnités de départ volontaire versées à des salariés syndiqués et annoncées en juin 2026. Les deux charges ont été comptabilisées au deuxième trimestre de 2026, à la suite de la conclusion de l'accord autorisant l'utilisation, à ces fins, du produit de la vente des actions détenues dans la fiducie de capitalisation des régimes de retraite des employés syndiqués.

Au deuxième trimestre de 2026, Air Canada a conclu une convention collective d'une durée de quatre ans avec Unifor. Air Canada a comptabilisé un coût des services passés de 132 M\$ au deuxième trimestre de 2026 afin de tenir compte des modifications comprises dans la nouvelle convention collective conclue avec Unifor.

Au deuxième trimestre de 2026, Air Canada a également comptabilisé une charge de 20 M\$ en raison d'un coût des services passés lié aux prestations, ce qui s'explique par un changement législatif.

Dans une moindre mesure, l'augmentation des salaires et charges sociales s'explique également par la hausse des taux de rémunération et d'autres coûts liés à la rémunération, partiellement contrebalancée par une légère baisse de l'effectif moyen en équivalents temps plein.

Pour le premier semestre de 2026, les salaires et charges sociales ont totalisé 2 993 M\$, en hausse de 607 M\$, ou 25 %, par rapport au premier semestre de 2025. Cette augmentation s'explique principalement par la hausse des taux de rémunération et d'autres coûts liés à la rémunération, ainsi que par des charges liées aux modifications des régimes de retraite, au coût des services passés liés aux prestations, et au versement de sommes forfaitaires aux retraités et d'indemnités de départ volontaire comptabilisés au deuxième trimestre de 2026 et décrits ci-dessus. L'augmentation a été partiellement compensée par une légère baisse de l'effectif moyen en équivalents temps plein.

Dotation aux amortissements et dépréciation

Par rapport au deuxième trimestre de 2025, la dotation aux amortissements et dépréciation a augmenté de 55 M\$, ou 11 %, pour atteindre 546 M\$ au deuxième trimestre de 2026. Au premier semestre de 2026, elle s'est élevée à 1 052 M\$, en hausse de 66 M\$, ou 7 %, par rapport au premier semestre de 2025. Ces hausses s'expliquent principalement par une augmentation de l'actif résultant d'un plus grand nombre de livraisons d'appareils et d'activités de maintenance immobilisées.

Redevances aéroportuaires et de navigation

Par rapport au deuxième trimestre de 2025, les redevances aéroportuaires et de navigation ont augmenté de 39 M\$, ou 10 %, pour atteindre 446 M\$ au deuxième trimestre de 2026. Par rapport au premier semestre de 2025, elles ont augmenté de 72 M\$, ou 9 %, pour atteindre 836 M\$ au premier semestre de 2026. Ces augmentations s'expliquent principalement

par la hausse des charges liées aux activités aéroportuaires attribuable à des tarifs plus élevés et à un plus grand nombre de passages qu'il y a un an.

Maintenance avions

Par rapport aux périodes correspondantes de 2025, la charge de maintenance avions s'est accrue de 23 M\$, ou 7 %, pour atteindre 364 M\$ au deuxième trimestre de 2026, tandis qu'elle a augmenté de 47 M\$, ou 7 %, pour atteindre 721 M\$ au premier semestre de 2026. Ces augmentations s'expliquent principalement par l'intensification des activités de maintenance, la hausse des coûts des matériaux et l'augmentation des provisions liées à la maintenance, à la suite de la révision des estimations des coûts de fin de contrat de location concernant les aéronefs pris en location.

Frais de vente et de distribution

Par rapport aux périodes correspondantes de 2025, les frais de vente et de distribution ont progressé de 18 M\$, ou 7 %, pour s'établir à 293 M\$ au deuxième trimestre de 2026, et de 46 M\$, ou 9 %, pour atteindre 586 M\$ au premier semestre de 2026. Ces augmentations sont principalement attribuables à l'augmentation du nombre de passagers et, dans une moindre mesure, aux commissions plus élevées associées à l'augmentation du prix des billets.

Autres charges d'exploitation

Au deuxième trimestre de 2026, les autres charges d'exploitation ont atteint 660 M\$, en hausse de 55 M\$, ou 9 %, par rapport au deuxième trimestre de 2025. Pour le premier semestre de 2026, les autres charges d'exploitation ont atteint 1 310 M\$, en hausse de 98 M\$, ou 8 %, par rapport au premier semestre de 2025. Ces augmentations s'expliquent principalement par la hausse des frais et services divers, des frais d'équipage et de frais de location et d'entretien d'immeubles. Les frais et services divers tenaient compte d'une provision de 28 M\$ comptabilisée au deuxième trimestre de 2026 en lien avec une question juridique.

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

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres				Premiers semestres			
	2026	2025	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾	2026	2025	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾
Services d'escale	147 \$	145 \$	2 \$	1	292 \$	280 \$	12 \$	4
Frais d'équipage	98	86	12	14	183	165	18	11
Location et entretien d'immeubles	85	76	9	12	182	155	27	17
Frais et services divers	95	78	17	22	155	139	16	12
Autres frais résiduels	235	220	15	7	498	473	25	5
Total des autres charges	660 \$	605 \$	55 \$	9	1 310 \$	1 212 \$	98 \$	8

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

Au deuxième trimestre de 2026, les CESMO ont atteint 24,05 cents, en hausse de 23,9 % par rapport au deuxième trimestre de 2025. Cette hausse s'explique principalement par l'augmentation des charges d'exploitation, dont la hausse de la charge de carburant d'aviation et des charges au titre du personnel, entre autres, attribuable à l'augmentation de 0,3 % de la capacité. Pour le premier semestre de 2026, les CESMO se sont élevés à 23,47 cents, en hausse de 14,0 % par rapport au premier semestre de 2025. Cette hausse s'explique également surtout par l'augmentation de la charge de carburant d'aviation et de certaines charges totalisant 388 M\$ et comptabilisées au deuxième trimestre de 2026, qui sont décrites ci-dessus.

Au deuxième trimestre de 2026, les CESMO ajustées se sont chiffrées à 15,47 cents, en hausse de 7,4 % par rapport au deuxième trimestre de 2025. La hausse des CESMO ajustées rend compte de l'augmentation des coûts d'exploitation non liés au prix du carburant d'aviation, notamment les charges au titre du personnel, la maintenance avions, les redevances aéroportuaires et de navigation et les frais de vente. Pour le premier semestre de 2026, les CESMO ajustées se sont établies à 15,78 cents, en hausse de 6,5 % par rapport au premier semestre de 2025. Cette hausse est principalement attribuable aux charges au titre du personnel, à la maintenance avions et aux redevances aéroportuaires et de navigation, facteurs compensés partiellement par une légère augmentation de la capacité exploitée.

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

(en cents par SMO)	Deuxièmes trimestres				Premiers semestres			
	2026	2025	Variation (¢)	Variation (%) ¹⁾	2026	2025	Variation (¢)	Variation (%) ¹⁾
CESMO	24,05 ¢	19,41 ¢	4,64 ¢	23,9	23,47 ¢	20,58 ¢	2,89 ¢	14,0
Retrancher :								
Charge de carburant d'aviation, coûts liés à la portion terrestre des forfaits, coûts liés aux avions-cargos, fiducie de participation aux régimes de retraite, modifications aux régimes de retraite, coût des services passés lié aux prestations et provision pour réserve légale	(8,58)	(5,01)	(3,57)	71,3	(7,69)	(5,77)	(1,92)	33,3
CESMO ajustées	15,47 ¢	14,40 ¢	1,07 ¢	7,4	15,78 ¢	14,81 ¢	0,97 ¢	6,5

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 charges autres que d'exploitation ont totalisé 101 M\$ au deuxième trimestre de 2026 et 95 M\$ au premier semestre de 2026, contre des charges autres que d'exploitation de 315 M\$ au deuxième trimestre de 2025 et de 374 M\$ au premier semestre de 2025.

Les opérations de change ont entraîné une perte de 4 M\$ au deuxième trimestre de 2026 et un profit de 99 M\$ au premier semestre de 2026. Cette évolution est principalement attribuable à la variation du dollar canadien par rapport au dollar américain au cours du trimestre et depuis le début de l'exercice, notamment une perte de 170 M\$ (283 M\$ pour le premier semestre de 2026) attribuable à la réévaluation défavorable de la dette et des obligations locatives libellées en dollars américains, qui a été contrebalancée partiellement par un profit de 147 M\$ (379 M\$ pour le premier semestre de 2026) sur des dérivés sur devises. Au 30 juin 2026, le cours du change de clôture était de 1 \$ US pour 1,42 \$ CA, comparativement à 1 \$ US pour 1,39 \$ CA au 31 mars 2026 et de 1 \$ US pour 1,37 \$ CA au 31 décembre 2025.

Les charges d'intérêts ont atteint 158 M\$ et 317 M\$ au deuxième trimestre et au premier semestre de 2026, en baisse de 10 M\$ et de 29 M\$, respectivement, par rapport aux périodes correspondantes de 2025. Ces baisses sont principalement attribuables à une combinaison de facteurs, notamment les remboursements prévus de la dette et les variations des taux d'intérêt moyens sur 12 mois. 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 deuxième trimestre et au premier semestre de 2026, Air Canada a comptabilisé un profit de 36 M\$ et de 82 M\$, respectivement, relativement à la réalisation d'opérations de cession-bail.

Au deuxième trimestre de 2026, Air Canada a comptabilisé une charge d'intérêts de 41 M\$ dans les charges autres que d'exploitation, liée à la provision comptabilisée dans les autres charges d'exploitation relativement à une question juridique.

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.

	Réal			Projeté			
	31 déc. 2025	Modifications apportées au parc aérien depuis le début de l'exercice	30 juin 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
 AIR CANADA							
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	6	8
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	6	99
Appareils monocouloirs							
737 MAX 8 de Boeing	47	(16)	31	(31)	-	-	-
A321XLR d'Airbus	-	2	2	7	9	10	19
A321 d'Airbus	21	-	21	5	26	8	34
A320 d'Airbus	22	(2)	20	2	22	(3)	19
A319 d'Airbus	1	(1)	-	-	-	-	-
A220-300 d'Airbus	41	5	46	11	57	8	65
Total – appareils monocouloirs	132	(12)	120	(6)	114	23	137
Total – parc aérien principal	223	(12)	211	(4)	207	29	236

	Réal			Projeté			
	31 déc. 2025	Modifications apportées au parc aérien depuis le début de l'exercice	30 juin 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*	-	21	21	31	52	-	52
A321 d'Airbus	13	-	13	(5)	8	(8)	-
A320 d'Airbus	5	-	5	(5)	-	-	-
A319 d'Airbus	15	(3)	12	(12)	-	-	-
Total – Air Canada Rouge	33	18	51	9	60	(8)	52

Total – parc aérien principal et Air Canada Rouge	256	6	262	5	267	21	288
--	------------	----------	------------	----------	------------	-----------	------------

*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.

	Réal			Projeté			
	31 déc. 2025	Modifications apportées au parc aérien depuis le début de l'exercice	30 juin 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	(2)	29	-	29	-	29
Dash 8-400 de De Havilland	41	-	41	-	41	-	41
Total – Air Canada Express	97	(2)	95	-	95	-	95

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 30 juin 2026, les liquidités totales s'élevaient à 8 910 M\$ et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie ainsi que de placements à court terme et à long terme de 7 524 M\$ et d'un montant de 1 386 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprenaient également un montant de 188 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)	30 juin 2026	31 décembre 2025	Variation	30 juin 2025
Dettes à long terme et obligations locatives	9 417 \$	8 609 \$	808 \$	10 247 \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	3 377	2 967	410	1 547
Total de la dette à long terme et des obligations locatives (y compris la partie courante)	12 794	11 576	1 218	11 794
Moins la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements à court terme et les placements à long terme	(7 524)	(6 165)	(1 359)	(7 037)
Dettes nettes¹⁾	5 270 \$	5 411 \$	(141) \$	4 757 \$
BAIIDA ajusté (période de 12 mois)	3 170 \$	3 124 \$	46 \$	3 515 \$
Ratio de la dette nette sur le BAIIDA ajusté¹⁾	1,7	1,7	-	1,4

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 1,7 au 30 juin 2026, inchangé par rapport au 31 décembre 2025. La situation de trésorerie s'est améliorée au premier semestre de 2026, les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation ayant atteint 2 449 M\$, ce qui a été contrebalancé partiellement par l'affectation d'un montant de 267 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 des achats nets d'immobilisations corporelles et incorporelles de 671 M\$ (comme il est indiqué à la rubrique 7.4, *Variations des flux de trésorerie*, du présent rapport de gestion). Le total de la dette à long terme et des obligations locatives a augmenté au cours de la période, principalement en raison de nouveaux emprunts destinés à financer des projets d'acquisition d'avions et de l'incidence de la dépréciation du dollar canadien sur la dette et les obligations locatives libellées en dollars américains. Le résultat d'exploitation pour la période de 12 mois consécutive close le 30 juin 2026 s'est chiffré à 510 M\$, comparativement à 1 096 M\$ pour la période correspondante de 2025.

Au deuxième trimestre de 2026, Air Canada a réalisé des opérations de cession-bail qui se sont soldées par un produit total de 218 M\$ (501 M\$ pour le premier semestre de 2026).

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 l'emprunt 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.

En octobre 2024, Air Canada a conclu un accord de crédit avec Exportation et développement Canada relativement à des emprunts d'un montant maximal de 975 M\$ US afin de financer une partie du prix d'achat d'au plus 27 appareils A220-300 d'Airbus. En juin 2026, Air Canada a prélevé 291 M\$ sur cette facilité pour financer l'achat de six appareils A220 d'Airbus qui ont déjà été livrés.

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 30 juin 2026 et au 31 décembre 2025.

(en millions de dollars canadiens)	30 juin 2026	31 décembre 2025	Variation
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	7 011 \$	5 525 \$	1 486 \$
Créances clients	1 416	1 292	124
Autres actifs courants	1 171	1 099	72
Total des actifs courants	9 598 \$	7 916 \$	1 682 \$
Dettes fournisseurs et charges à payer	4 719	4 513	206
Produits passages perçus d'avance	6 069	4 814	1 255
Produits différés d'Aéroparc et autres produits différés	1 798	1 840	(42)
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	3 377	2 967	410
Total des passifs courants	15 963 \$	14 134 \$	1 829 \$
Fonds de roulement, montant net	(6 365) \$	(6 218) \$	(147) \$

Par rapport au 31 décembre 2025, le fonds de roulement net négatif a augmenté de 147 M\$ pour atteindre 6 365 M\$ au 30 juin 2026. Le total des actifs courants a progressé au premier semestre de 2026 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 deuxième trimestre de 2026, Air Canada a réalisé des opérations de cession-bail pour un produit total de 218 M\$ (501 M\$ au premier semestre de 2026).

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)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2026	2025	Variation (\$)	2026	2025	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	651 \$	895 \$	(244) \$	2 449 \$	2 421 \$	28 \$
Flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement	(136)	(1 147)	1 011	(502)	(1 708)	1 206
Flux de trésorerie nets provenant de (affectés aux) activités d'investissement	(91)	241	(332)	(275)	104	(379)
Incidence des variations du taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	39	(14)	53	50	1	49
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	463 \$	(25) \$	488 \$	1 722 \$	818 \$	904 \$

Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation

Les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation se sont établis à 651 M\$ au deuxième trimestre de 2026, en baisse de 244 M\$ par rapport au trimestre correspondant de 2025, rendant compte principalement du recul des résultats d'exploitation sur 12 mois. Pour le premier semestre de 2026, les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation se sont établis à 2 449 M\$, en hausse de 28 M\$ 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 136 M\$ au deuxième trimestre de 2026 et à 502 M\$ au premier semestre de 2026. Les baisses de 1 011 M\$ et de 1 206 M\$, respectivement, par rapport à il y a un an s'expliquent principalement par l'augmentation du produit tiré des emprunts, la diminution des remboursements de la dette et le nombre moindre d'actions rachetées.

Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement

Les flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement se sont élevés à 91 M\$ au deuxième trimestre de 2026 et à 275 M\$ au premier semestre de 2026, en baisse respectivement de 332 M\$ et de 379 M\$ par rapport à il y a un an. Ces baisses s'expliquent principalement par la baisse du produit net tiré de la cession de placements à court terme et à long terme, compensée partiellement par le produit tiré des opérations de cession-bail décrites à la rubrique 7.2, *Dette nette*, du présent rapport de gestion, et la diminution des dépenses d'investissement.

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)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2026	2025	Variation (\$)	2026	2025	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	651 \$	895 \$	(244) \$	2 449 \$	2 421 \$	28 \$
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(695)	(712)	17	(1 172)	(1 407)	235
Produit des opérations de cession-bail d'actifs	218	-	218	501	-	501
Flux de trésorerie disponibles¹⁾	174 \$	183 \$	(9) \$	1 778 \$	1 014 \$	764 \$

- 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 174 M\$ au deuxième trimestre de 2026 et de 1 778 M\$ au premier semestre de 2026. La baisse de 9 M\$ enregistrée au cours du trimestre s'explique principalement par la diminution du BAIIDA ajusté et la hausse des dépenses d'investissement, compensées en grande partie par le produit des opérations de cession-bail. L'augmentation de 764 M\$ enregistrée au premier semestre s'explique principalement par le produit des opérations de cession-bail, la baisse des dépenses d'investissement et l'augmentation du BAIIDA ajusté.

7.5. DÉPENSES D'INVESTISSEMENT ET ACCORDS DE FINANCEMENT CONNEXES

Appareils A321XLR d'Airbus

Air Canada a 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 »). Les deux premiers appareils ont été livrés au deuxième trimestre de 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, 46 avaient été livrés au 30 juin 2026. La livraison des 19 appareils restants faisant l'objet d'une commande ferme devrait se poursuivre jusqu'en 2027.

En octobre 2024, Air Canada a conclu un accord de crédit avec Exportation et développement Canada relativement à des emprunts 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. En juin 2026, Air Canada avait prélevé un montant de 291 M\$ sur cette facilité pour financer l'achat de six appareils A220 d'Airbus qui ont déjà été livrés. Les emprunts relatifs à chaque appareil ont une échéance finale fixée à 12 ans après la livraison. Les taux d'intérêt sont variables et correspondent au taux CORRA à terme, majoré d'une marge de 1,72 %. Le financement d'au plus 16 appareils A220 d'Airbus et un montant de 596 M\$ US restent disponibles aux termes de cette facilité.

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.

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 2031 au plus tôt.

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 30 juin 2026, à 12 693 M\$.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2026	2027	2028	2029	2030	Par la suite	Total
Dépenses faisant l'objet d'un engagement	1 852 \$	3 022 \$	1 730 \$	1 511 \$	1 331 \$	3 247 \$	12 693 \$
Dépenses projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement	275	574	777	764	921	non disponible	non disponible
Activités de maintenance immobilisées projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement ¹⁾	328	770	812	886	796	non disponible	non disponible
Total des dépenses projetées²⁾	2 455 \$	4 366 \$	3 319 \$	3 161 \$	3 048 \$	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 886 M\$ et de 796 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 30 juin 2026, soit 1 \$ US pour 1,42 \$ 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 deuxième trimestre de 2026, Air Canada a réalisé une partie des opérations de cession-bail pour un produit total de 218 M\$ (501 M\$ pour le premier semestre de 2026).

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.

Au deuxième trimestre de 2026, Air Canada a conclu une convention collective d'une durée de quatre ans avec Unifor. Air Canada a comptabilisé un coût des services passés au titre des régimes de retraite de 132 M\$ au deuxième trimestre de 2026 afin de tenir compte des modifications comprises dans la nouvelle convention collective. Certaines de ces modifications sont conditionnelles à des positions financières futures de solvabilité des régimes de retraite. Les modifications des hypothèses relatives à ces augmentations conditionnelles sont comptabilisées dans les autres éléments du résultat global à titre d'écarts actuariels. L'incidence nette de ces modifications est financée à même l'excédent du régime de retraite agréé canadien et ne devrait pas avoir d'incidence sur la situation de trésorerie d'Air Canada.

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 de programmes 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.

Au deuxième trimestre de 2026, Air Canada a comptabilisé un coût des services passés de 167 M\$ en raison des sommes forfaitaires qui seront versées aux retraités à des intervalles déterminés, toute distribution finale devant être versée au plus tard en 2037. De plus, des indemnités de départ volontaire à des employés syndiqués ont été annoncées en juin 2026; une charge de 41 M\$ a été comptabilisée au deuxième trimestre de 2026.

Le produit de la vente de ces actions servira au financement des indemnités de départ volontaire et au versement initial de 100 M\$ aux retraités en 2026.

7.7. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

Le tableau ci-après présente les obligations contractuelles projetées d'Air Canada au 30 juin 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⁾	1 989 \$	1 124 \$	1 417 \$	2 348 \$	490 \$	2 160 \$	9 528 \$
Obligations locatives	362	486	432	342	325	1 428	3 375
Total des obligations liées au capital	2 351 \$	1 610 \$	1 849 \$	2 690 \$	815 \$	3 588 \$	12 903 \$
Intérêts							
Dette à long terme	195 \$	311 \$	251 \$	233 \$	123 \$	89 \$	1 202 \$
Obligations locatives	91	156	131	107	87	366	938
Total des obligations liées aux intérêts	286 \$	467 \$	382 \$	340 \$	210 \$	455 \$	2 140 \$
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	2 637 \$	2 077 \$	2 231 \$	3 030 \$	1 025 \$	4 043 \$	15 043 \$
Dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements	1 852 \$	3 022 \$	1 730 \$	1 511 \$	1 331 \$	3 247 \$	12 693 \$
Total des obligations contractuelles²⁾	4 489 \$	5 099 \$	3 961 \$	4 541 \$	2 356 \$	7 290 \$	27 736 \$

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 :

	30 juin 2026	31 décembre 2025
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	81 524 602	66 330 053
Actions à droit de vote de catégorie B	198 534 397	228 219 567
Total des actions émises et en circulation	280 058 999	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	13 131 444	12 137 096
Total des actions pouvant être émises	13 131 444	12 137 096
Total des actions en circulation et pouvant être émises	293 190 443	306 686 716

Offre publique de rachat dans le cours normal des activités

En novembre 2025, Air Canada a reçu l'approbation de la Bourse de Toronto (« TSX ») de procéder à une offre publique de rachat dans le cours normal des activités lui permettant de racheter aux fins d'annulation, conformément aux règles de la TSX, au cours de la période du 7 novembre 2025 au 6 novembre 2026, jusqu'à 29 557 428 actions, soit environ 10 % du flottant de ses actions en date du 24 octobre 2025.

Au deuxième trimestre de 2026, Air Canada a racheté 6 723 259 actions aux fins d'annulation à un coût moyen de 18,61 \$ l'action pour une contrepartie totale de 125 M\$ (14 516 991 actions à un coût moyen de 18,39 \$ l'action pour une contrepartie totale de 267 M\$ au premier semestre de 2026). Compte tenu des achats effectués au quatrième trimestre de 2025, Air Canada a racheté un total de 16 295 815 actions aux fins d'annulation dans le cadre de l'offre publique de rachat dans le cours normal des activités.

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	
	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2
Produits d'exploitation	6 106 \$	5 404 \$	5 196 \$	5 632 \$	5 774 \$	5 770 \$	5 785 \$	6 266 \$
Charges d'exploitation	5 066	5 658	5 304	5 214	5 490	5 446	5 668	6 481
Bénéfice (perte) d'exploitation	1 040	(254)	(108)	418	284	324	117	(215)
Produits (charges) autres que d'exploitation	(143)	(467)	(59)	(315)	227	18	6	(101)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	897	(721)	(167)	103	511	342	123	(316)
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	1 138	77	65	83	(247)	(46)	(75)	138
Bénéfice net (perte nette)	2 035 \$	(644) \$	(102) \$	186 \$	264 \$	296 \$	48 \$	(178) \$
Bénéfice (perte) par action – résultat de base	5,68 \$	(1,81) \$	(0,31) \$	0,58 \$	0,89 \$	1,00 \$	0,16 \$	(0,63) \$
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	5,38 \$	(1,81) \$	(0,40) \$	0,51 \$	0,88 \$	1,00 \$	0,16 \$	(0,63) \$
BAIIDA ajusté¹⁾	1 523 \$	696 \$	387 \$	909 \$	961 \$	867 \$	623 \$	719 \$
Bénéfice ajusté (perte ajustée) avant impôts¹⁾	985 \$	135 \$	(215) \$	300 \$	329 \$	244 \$	18 \$	77 \$
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée)¹⁾	969 \$	93 \$	(150) \$	207 \$	223 \$	191 \$	(16) \$	114 \$
Bénéfice ajusté (perte ajustée) par action – résultat dilué¹⁾	2,57 \$	0,25 \$	(0,45) \$	0,60 \$	0,75 \$	0,65 \$	(0,05) \$	0,40 \$

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 9 des états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires d'Air Canada du deuxième 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 deuxième trimestre de 2026, des swaps de carburant d'aviation ont été réglés en trésorerie pour une juste valeur de 205 M\$ avec position favorable à Air Canada, ce qui a donné lieu à un profit de couverture de 205 M\$ comptabilisé dans la charge de carburant d'aviation (profit de 243 M\$ pour le premier semestre de 2026; profit de 19 M\$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2025). Au 30 juin 2026, des swaps de carburant d'aviation d'une juste valeur de 48 M\$ avec position favorable aux contreparties étaient en cours et couvraient environ 17 % des achats de carburant d'aviation prévus pour le troisième trimestre de 2026, à un prix moyen de 0,8767 \$ 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 30 juin 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 10 589 M\$ (7 452 M\$ US) à un taux moyen pondéré de 1,3763 \$ CA 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 \$ CA 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 30 juin 2026 était de 158 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 deuxième trimestre de 2026, Air Canada a enregistré un profit de change lié à ces dérivés de 147 M\$ (profit de 379 M\$ pour le premier semestre de 2026; perte de 726 M\$ et de 721 M\$, respectivement, pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2025). Au deuxième trimestre de 2026, les contrats de dérivés de change ont été réglés en trésorerie pour une juste valeur nette de néant (22 M\$ avec position favorable aux contreparties pour le premier semestre de 2026; 1 M\$ avec position favorable à Air Canada pour le trimestre clos le 30 juin 2025 et 59 M\$ avec position favorable à Air Canada pour le semestre clos le 30 juin 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 deuxième trimestre de 2026 pour un complément d'information sur les méthodes comptables, notamment de l'information sur la norme comptable IFRS 18, *États financiers : Présentation et informations à fournir*, qui s'applique aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2027, et dont l'adoption anticipée est autorisée. Air Canada appliquera la norme à compter du 1^{er} janvier 2027, et ce, de manière rétrospective avec retraitement des données de la période comparative. IFRS 18 modifiera la présentation de l'état consolidé des résultats, les produits et les charges étant présentés dans trois catégories (exploitation, investissement et financement). De ce fait, tous les éléments actuellement inscrits dans les produits (charges) autres que d'exploitation à l'état consolidé des résultats seront touchés, en particulier la présentation du profit ou de la perte de change, car ils peuvent être liés à plus d'une catégorie conformément à la nouvelle norme.

Air Canada poursuit l'évaluation de l'incidence de cette norme sur ses états financiers consolidés, parallèlement à la mise en œuvre de son plan d'application de la norme IFRS 18. Au cours de la période, la direction a fait progresser l'élaboration des processus et des systèmes nécessaires pour répondre aux nouvelles exigences de présentation, notamment un modèle de suivi des instruments dérivés conçu pour identifier et classer les profits et les pertes de change et sur instruments dérivés dans les rubriques appropriées de l'état des résultats. La direction a également procédé à un retraitement préliminaire des informations comparatives du premier trimestre de 2026 en utilisant le modèle de présentation de la norme IFRS 18 à des fins d'examen interne. Les activités de mise en œuvre se poursuivent, notamment les procédures de validation et de rapprochement. À l'heure actuelle, la direction ne prévoit pas de problèmes significatifs pour se conformer à la norme lors de son adoption.

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 30 juin 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 et prix du carburant d'aviation* 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, à savoir 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.

Au deuxième trimestre de 2026, Air Canada a conclu une convention collective d'une durée de quatre ans avec Unifor et a comptabilisé un coût des services passés au titre des régimes de retraite de 132 M\$ relativement à des modifications apportées aux régimes de retraite en lien avec cette convention collective. Air Canada a également comptabilisé une charge de 208 M\$ liée au versement d'indemnités forfaitaires aux retraités et d'indemnités de départ volontaire, à la suite de la conclusion, en avril 2026, de cette convention, ce qui a autorisé l'utilisation, à ces fins, du produit de la vente des actions détenues dans la fiducie de capitalisation des régimes de retraite des employés syndiqués. Air Canada a également comptabilisé un coût des services passés liés aux prestations de 20 M\$ et une provision de 28 M\$ liée à une question juridique. Ces éléments ont été exclus du calcul des CESMO ajustées, du BAIIA ajusté, du bénéfice ajusté avant impôts et du bénéfice net ajusté.

De plus, une charge d'intérêts de 41 M\$ liée à une question juridique a été exclue du calcul du bénéfice ajusté avant impôts et du bénéfice net ajusté.

En 2025, Air Canada a comptabilisé un coût des services passés au titre des régimes de retraite et d'autres charges au titre du personnel de 194 M\$, en raison notamment des modifications apportées aux régimes de retraite dans le cadre de la convention collective conclue avec le Syndicat canadien de la fonction publique et une charge d'exploitation liée à la rationalisation de la structure de gestion d'Air Canada. En 2024, à la suite de la ratification de la convention collective conclue avec la Air Line Pilots Association (ALPA), Air Canada a comptabilisé un coût des services passés au titre des régimes de retraite de 490 M\$ au quatrième trimestre de 2024. Air Canada a exclu ces charges du calcul du BAIIA ajusté, des CESMO ajustées, du bénéfice ajusté avant impôts et du bénéfice net ajusté.

Au troisième trimestre de 2024, une charge de 34 M\$ a été comptabilisée dans les autres charges d'exploitation relativement aux coûts estimatifs liés aux obligations découlant de contrats de location. Air Canada a exclu cette charge du calcul des CESMO ajustées, du BAIIA ajusté, du bénéfice ajusté avant impôts et du bénéfice net ajusté.

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 en 2026, en 2025 ou en 2024.

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 30 juin 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)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2026	2025	Variation	2026	2025	Variation
Charges d'exploitation selon les PCGR	6 481 \$	5 214 \$	1 267 \$	12 149 \$	10 518 \$	1 631 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Carburant d'aviation	(1 713)	(1 148)	(565)	(2 907)	(2 334)	(573)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	(164)	(157)	(7)	(596)	(530)	(66)
Coûts liés aux avions-cargos (compte non tenu du carburant)	(49)	(42)	(7)	(91)	(84)	(7)
Fiducie de participation aux régimes de retraite	(208)	-	(208)	(208)	-	(208)
Modifications aux régimes de retraite	(132)	-	(132)	(132)	-	(132)
Coût des services passés liés aux prestations	(20)	-	(20)	(20)	-	(20)
Provision pour réserve légale	(28)	-	(28)	(28)	-	(28)
Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus	4 167 \$	3 867 \$	300 \$	8 167 \$	7 570 \$	597 \$
SMO (en millions)	26 942	26 860	0,3 %	51 771	51 100	1,3 %
CESMO ajustées (en cents)	15,47 ¢	14,40 ¢	1,07 ¢	15,78 ¢	14,81 ¢	0,97 ¢

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 BAIIDA ajusté et la marge du BAIIDA 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)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2026	2025	Variation	2026	2025	Variation
Bénéfice (perte) d'exploitation selon les PCGR	(215) \$	418 \$	(633) \$	(98) \$	310 \$	(408) \$
Rajouter :						
Dotation aux amortissements et dépréciation	546	491	55	1 052	986	66
Fiducie de participation aux régimes de retraite	208	-	208	208	-	208
Modifications aux régimes de retraite	132	-	132	132	-	132
Coût des services passés liés aux prestations	20	-	20	20	-	20
Provision pour réserve légale	28	-	28	28	-	28
BAIIDA ajusté	719 \$	909 \$	(190) \$	1 342 \$	1 296 \$	46 \$
Produits d'exploitation	6 266 \$	5 632 \$	634 \$	12 051 \$	10 828 \$	1 223 \$
Marge d'exploitation (en %)	(3,4)	7,4	(10,8) pp	(0,8)	2,9	(3,7) pp
Marge du BAIIDA ajusté (en %)	11,5	16,1	(4,6) pp	11,1	12,0	(0,9) pp

(en millions de dollars canadiens)	Périodes de douze mois closes les		
	30 juin 2026	31 décembre 2025	30 juin 2025
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	510 \$	918 \$	1 096 \$
Rajouter :			
Dotation aux amortissements et dépréciation	2 078	2 012	1 895
Provision pour obligations découlant de contrats de location	-	-	34
Fiducie de participation aux régimes de retraite	208	-	-
Modifications aux régimes de retraite et autres coûts liés à la main-d'œuvre	326	194	490
Coût des services passés liés aux prestations	20	-	-
Provision pour réserve légale	28	-	-
BAIIDA ajusté	3 170 \$	3 124 \$	3 515 \$

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)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2026	2025	Variation	2026	2025	Variation
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat selon les PCGR	(316) \$	103 \$	(419) \$	(193) \$	(64) \$	(129) \$
Compte tenu des éléments suivants :						
(Profit) perte de change	4	190	(186)	(99)	201	(300)
Intérêts nets au titre des régimes d'avantages du personnel	(10)	(5)	(5)	(19)	(10)	(9)
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	6	(6)	12	3	(60)	63
Perte aux règlements de dette	-	-	-	56	-	56
Profit sur opérations de cession-bail d'actifs	(36)	-	(36)	(82)	-	(82)
Autres charges générales	-	18	(18)	-	18	(18)
Fiducie de participation aux régimes de retraite	208	-	208	208	-	208
Modifications aux régimes de retraite	132	-	132	132	-	132
Coût des services passés liés aux prestations	20	-	20	20	-	20
Provision pour réserve légale, y compris les charges d'intérêts	69	-	69	69	-	69
Bénéfice ajusté avant impôts	77 \$	300 \$	(223) \$	95 \$	85 \$	10 \$

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)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2026	2025	Variation	2026	2025	Variation
Bénéfice net (perte nette) selon les PCGR	(178) \$	186 \$	(364) \$	(130) \$	84 \$	(214) \$
Compte tenu des éléments suivants :						
(Profit) perte de change	4	190	(186)	(99)	201	(300)
Intérêts nets au titre des régimes d'avantages du personnel	(10)	(5)	(5)	(19)	(10)	(9)
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	6	(6)	12	3	(60)	63
Perte aux règlements de dette	-	-	-	56	-	56
Profit sur opérations de cession-bail d'actifs	(36)	-	(36)	(82)	-	(82)
Autres charges générales	-	18	(18)	-	18	(18)
Fiducie de participation aux régimes de retraite	208	-	208	208	-	208
Modifications aux régimes de retraite	132	-	132	132	-	132
Coût des services passés lié aux prestations	20	-	20	20	-	20
Provision pour réserve légale, y compris les intérêts	69	-	69	69	-	69
Impôt sur le résultat, y compris pour les éléments de rapprochement ci-dessus	(101)	(176)	75	(60)	(176)	116
Bénéfice net ajusté	114 \$	207 \$	(93) \$	98 \$	57 \$	41 \$
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé dans le calcul du résultat net dilué par action (en millions)	284	341	(57)	289	344	(56)
Bénéfice ajusté par action – résultat dilué	0,40 \$	0,60 \$	(0,20) \$	0,34 \$	0,16 \$	0,18 \$

Le tableau ci-après présente les données relatives aux actions servant au calcul du bénéfice ajusté par action.

(en millions)	Deuxièmes trimestres		Premiers semestres	
	2026	2025	2026	2025
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – de base	283	323	288	326
Effet dilutif	1	18	1	18
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – dilué	284	341	289	344

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 BAIIDA ajusté – BAIIDA ajusté exprimé en pourcentage des produits d’exploitation. La marge du BAIIDA 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-BAIIDA ajusté) – Ratio dette nette-BAIIDA ajusté des 12 derniers mois (obtenu en divisant la dette nette par le BAIIDA 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.