

Communiqué

Air Canada annonce ses résultats financiers pour le deuxième trimestre de 2026

- Produits d'exploitation records de 6,3 milliards de dollars au deuxième trimestre, stimulés par une forte demande à l'échelle du réseau
- Présentation d'un BAIIA ajusté de 719 millions de dollars, dans la partie supérieure de la fourchette prévisionnelle pour le deuxième trimestre, et d'une perte d'exploitation de 215 millions de dollars, y compris des charges au titre du personnel et d'autres charges de 388 millions de dollars
- Génération de flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 651 millions de dollars et de flux de trésorerie disponibles* de 174 millions de dollars
- Rachat de plus de 6 millions d'actions totalisant 125 millions de dollars au cours du trimestre
- Présentation des prévisions rétablies et revues pour l'ensemble de l'exercice 2026, ce qui comprend un BAIIA ajusté de 2,9 milliards de dollars à 3,2 milliards de dollars

MONTRÉAL, le 11 août 2026 – Air Canada a présenté aujourd'hui ses résultats financiers pour le deuxième trimestre de 2026 et a annoncé ses prévisions financières revues pour l'ensemble de l'exercice 2026.

« Air Canada a inscrit des produits d'exploitation records au deuxième trimestre, en hausse de 11 % sur 12 mois, soutenus par la forte demande à l'échelle du réseau, ce qui comprend la robustesse continue des produits haut de gamme et des ventes aux entreprises, ainsi que du trafic de sixième liberté, a déclaré Michael Rousseau, président et chef de la direction. La capacité s'est accrue de 0,3 % sur 12 mois, soit 0,2 point de pourcentage en deçà de la partie inférieure de nos prévisions pour le deuxième trimestre, en raison surtout des interruptions de service liées aux conditions météorologiques, qui ont pesé sur le taux d'exécution des vols vers la fin du trimestre. Le BAIIA ajusté s'est élevé à 719 millions de dollars, ce qui se situe dans le haut de notre fourchette prévisionnelle pour le deuxième trimestre, malgré la hausse de 49 % de la charge de carburant par rapport à il y a un an. Notre performance pour le trimestre reflète les avantages de



Meilleur transporteur aérien
en Amérique du Nord

nos sources de revenus diversifiées, l'efficacité de nos mesures liées à la tarification et notre accent soutenu mis sur la gestion des coûts contrôlables. Elle démontre surtout le dévouement et le professionnalisme de nos employés, que je remercie pour leur engagement indéfectible à l'égard de notre excellent service à la clientèle.

« La génération de liquidités et la solidité du bilan demeurent des piliers clés des assises financières d'Air Canada. Au cours du trimestre, nous avons généré des flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 651 millions de dollars et des flux de trésorerie disponibles de 174 millions de dollars, ce qui nous a aidés à investir dans l'entreprise et à redistribuer du capital aux actionnaires. Au cours du trimestre, nous avons racheté des actions totalisant 125 millions de dollars, tout en maintenant notre ratio de levier financier* à 1,7.

« Nous publions des prévisions rétablies et revues pour l'ensemble de l'exercice 2026, soutenues par la robustesse de la demande à l'égard des produits haut de gamme et des ventes aux entreprises, les mesures liées aux prix des billets visant à atténuer la volatilité des prix du carburant et notre gestion rigoureuse des coûts. Compte tenu de nos progrès quant à l'amélioration de notre situation financière, nous pensons pouvoir obtenir à moyen terme une cote de crédit de catégorie investissement. Avec l'annonce qu'Anko van der Werff me succédera à la barre d'Air Canada, je suis convaincu que l'entreprise bénéficiera, au-delà de 2026, d'une continuité en matière de leadership, d'une stratégie claire et d'une vigueur financière, ce qui lui permettra de poursuivre ses objectifs à long terme et de créer une grande valeur durable pour toutes les parties prenantes », a conclu M. Rousseau.

** Les CESMO ajustées, le BAIIA ajusté (bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et dépréciation), la marge du BAIIA ajusté, le ratio de levier financier, la dette nette, le bénéfice ajusté (la perte ajustée) avant impôts, le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée), le bénéfice ajusté (la perte ajustée) par action – résultat dilué et les flux de trésorerie disponibles dont il est fait mention dans le présent communiqué sont des mesures financières hors PCGR, des ratios hors PCGR ou des mesures financières complémentaires. Comme il s'agit de mesures qui ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qui 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. Ratio de levier financier de 1,4 au 30 juin 2025. BAIIA ajusté et résultat d'exploitation de 3,170 milliards de dollars et de 510 millions de dollars, respectivement, pour la période de 12 mois close le 30 juin 2026 (3,515 milliards de dollars et 1,096 milliard de dollars, respectivement, pour la période de 12 mois close le 30 juin 2025). Se reporter à la rubrique Mesures financières hors PCGR du présent communiqué pour la description de ces mesures, ainsi que pour le rapprochement des mesures hors PCGR d'Air Canada mentionnées dans le présent communiqué avec la mesure financière conforme aux PCGR la plus comparable.*



Meilleur transporteur aérien
en Amérique du Nord

STAR ALLIANCE 

Résultats financiers du deuxième trimestre de 2026

- Produits d'exploitation de 6,266 milliards de dollars
- Charges d'exploitation de 6,481 milliards de dollars
- Perte d'exploitation de 215 millions de dollars et marge d'exploitation de (3,4) %, BAIDA ajusté* de 719 millions de dollars et marge du BAIDA ajusté* de 11,5 %
- Perte avant impôts de 316 millions de dollars et bénéfice ajusté avant impôts* de 77 millions de dollars
- Perte nette de 178 millions de dollars et perte par action – résultat dilué de 0,63 \$
- Bénéfice net ajusté* de 114 millions de dollars et bénéfice ajusté par action – résultat dilué* de 0,40 \$
- CESMO ajustées* de 15,47 cents
- Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 651 millions de dollars et flux de trésorerie disponibles de 174 millions de dollars
- Dette à long terme et obligations locatives de 12,794 milliards de dollars et ratio de levier financier net* de 1,7

Perspectives

Les prévisions financières rétablies et revues d'Air Canada pour l'ensemble de l'exercice 2026 sont les suivantes :

Indicateur	Prévisions revues pour l'ensemble de l'exercice 2026	Prévisions précédentes pour l'ensemble de l'exercice 2026 (suspendues le 30 avril 2026)
BAIDA ajusté*	De 2,9 G\$ à 3,2 G\$	De 3,35 G\$ à 3,75 G\$
Capacité en SMO	Augmentation de 2,25 % à 3,25 % par rapport à 2025	Augmentation de 3,5 % à 5,5 % par rapport à 2025
CESMO ajustées*	Augmentation de 5-6 % par rapport à 2025	De 15,05 ¢ à 15,35 ¢
Flux de trésorerie disponibles*	De 200 M\$ à 500 M\$	De 400 M\$ à 800 M\$

** Se reporter à la rubrique Mesures financières hors PCGR du présent communiqué pour la description de ces mesures, ainsi que pour le rapprochement des mesures hors PCGR d'Air Canada mentionnées dans le présent communiqué avec la mesure financière conforme aux PCGR la plus comparable.*



Meilleur transporteur aérien
en Amérique du Nord

STAR ALLIANCE 

Principales hypothèses

Air Canada a formulé des hypothèses pour l'élaboration de ses prévisions, à savoir que la croissance du PIB du Canada sera modeste pour 2026 et que les tendances actuelles de la demande se poursuivront pour le troisième trimestre et le reste de 2026. Air Canada présume que le dollar canadien s'échangera en moyenne à 1,41 \$ CA contre 1,00 \$ US pour l'ensemble de l'exercice 2026 (auparavant, 1,36 \$ CA contre 1,00 \$ US). Air Canada suppose également 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 1,29 \$ CA le litre pour le quatrième trimestre de 2026 (auparavant, en moyenne 0,90 \$ CA le litre pour l'ensemble de l'exercice 2026). Nos hypothèses 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'aviation tiennent compte des plans de capacité d'Air Canada et demeurent assujetties à la volatilité persistante des marchés mondiaux de l'énergie.

Air Canada prévoit pouvoir compenser, pour le troisième trimestre de 2026, environ 60 % de la charge de carburant d'aviation supplémentaire estimée par rapport aux prévisions précédant immédiatement le 12 février 2026, ce qui comprend les profits de couverture prévus au cours du troisième trimestre, et 100 % de cette charge pour le quatrième trimestre.

Air Canada a conclu des lettres d'intention non contraignantes pour des opérations de cession-bail allant jusqu'à 2 milliards de dollars, 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. Dans le cadre des hypothèses liées aux prévisions pour 2026, Air Canada présume que l'exécution des opérations de cession-bail s'établira à 1 milliard de dollars en 2026.

Les prévisions d'Air Canada constituent des énoncés prospectifs au sens de la législation en valeurs mobilières applicable et sont soumises à des incertitudes et à des risques importants, notamment en ce qui a trait aux déclarations faites ou aux mesures prises par des États en matière d'imposition (ou menaces d'imposition) de droits de douane sur les exportations et les importations canadiennes, de même que leurs répercussions sur les économies du Canada, de l'Amérique du Nord et du monde, et sur la demande de voyages. De plus, les prix du carburant d'aviation ont été et continuent d'être exposés à une forte volatilité en raison des conflits en cours au Moyen-Orient. En outre, les routes maritimes internationales empruntant le détroit d'Ormuz ont été considérablement perturbées, ce qui a accentué les impacts sur l'offre et les prix du carburant, y compris le carburant d'aviation. Un conflit prolongé ou son intensification pourrait perturber davantage les marchés mondiaux de l'énergie et faire en sorte que les prix du carburant d'aviation demeurent élevés ou augmentent encore. Nous ne sommes pas en mesure de prévoir les contraintes liées à l'offre, la volatilité des prix ou le coût du carburant d'aviation à venir, ni la durée des conflits actuels ou futurs ou leur incidence ultime sur les marchés mondiaux de l'énergie et sur l'ensemble du secteur de l'aviation. Se reporter à l'information comprise dans la rubrique intitulée *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs* ci-après.



Meilleur transporteur aérien
en Amérique du Nord

STAR ALLIANCE 

Cibles pour 2028 et aspirations pour 2030

En décembre 2024, Air Canada a annoncé ses cibles financières à long terme pour 2028 et ses aspirations pour 2030, présentées dans le tableau qui suit.

Indicateur	Cibles pour 2028	Aspirations pour 2030
Produits d'exploitation	Environ 30 G\$	Plus de 30 G\$
Marge du BAIIDA ajusté*	Supérieure ou égale à 17 %	Entre 18 % et 20 %
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation en pourcentage du BAIIDA ajusté*	Environ 90 %	Environ 90 %
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles en pourcentage des produits d'exploitation*	Inférieurs ou égaux à 12 %	Inférieurs à 12 %
Marge des flux de trésorerie disponibles*	Environ 5 %	Environ 5 %
Rendement du capital investi*	Non indiqué	Supérieur ou égal à 12 %
Nombre d'actions après dilution	Inférieur à 300 millions d'actions	Inférieur à 300 millions d'actions

* Le BAIIDA ajusté (bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et dépréciation), la marge du BAIIDA ajusté, les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation en pourcentage du BAIIDA ajusté, les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles en pourcentage des produits d'exploitation, la marge des flux de trésorerie disponibles et le rendement sur le capital investi sont des mesures financières dont il est fait mention dans le présent communiqué. Ce sont des mesures financières hors PCGR, des ratios hors PCGR ou des mesures financières complémentaires. Comme il s'agit de mesures qui ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qui 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 Mesures financières hors PCGR du présent communiqué pour la description de ces mesures, ainsi que pour le rapprochement des mesures hors PCGR d'Air Canada mentionnées dans le présent communiqué avec la mesure financière conforme aux PCGR la plus comparable.

Les cibles à long terme pour 2028 et les aspirations pour 2030 mentionnées dans le présent communiqué ne représentent pas des prévisions ou des perspectives, mais ont plutôt pour but d'aider le lecteur à évaluer les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs d'Air Canada. Les lecteurs sont avertis que ces cibles et ces aspirations peuvent changer au fur et à mesure que les conditions évoluent et sont invités à se reporter aux hypothèses, aux risques et aux incertitudes exposés durant les présentations de la journée des investisseurs 2024, lesquels sont publiés dans la rubrique *Événements* à l'adresse aircanada.com/investisseurs, et ailleurs dans le présent communiqué. Ils comprennent les hypothèses concernant les tendances de la demande, l'offre, les prix et la courbe des prix à terme du carburant d'aviation, la capacité de récupérer une part importante de la hausse des prix du carburant, l'augmentation des produits d'exploitation, l'accroissement du parc aérien et des capacités du réseau ainsi que la réussite d'autres investissements et initiatives clés.



Meilleur transporteur aérien
en Amérique du Nord

STAR ALLIANCE 

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 caractéristiques, comme le fait d'être très variables, difficiles à prévoir, inhabituels par nature, significatifs pour les résultats d'une période en particulier ou non indicatifs des résultats d'exploitation passés ou futurs. Ces éléments sont exclus, car Air Canada est d'avis qu'ils peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres périodes. L'exclusion de ces éléments permet de manière générale d'analyser plus justement la performance d'Air Canada au chapitre des charges d'exploitation et de la comparer de façon plus pertinente à celle 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 millions de dollars relativement à des modifications apportées aux régimes de retraite en lien avec cette convention collective. Air Canada a également comptabilisé une charge de 208 millions de dollars 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 millions de dollars et une provision de 28 millions de dollars relative 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 millions de dollars 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 unique au titre des régimes de retraite et d'autres charges au titre du personnel de 194 millions de dollars, 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 (SCFP) 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 millions de dollars 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 millions de dollars 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.



Meilleur transporteur aérien
en Amérique du Nord

STAR ALLIANCE 

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 pas comptabilisé de charges 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. Elle exclut toutefois de cette mesure l'incidence de la charge de carburant d'aviation, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, les 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 qui se rapportent 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 ne génèrent pas de SMO et, par conséquent, 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.



Meilleur transporteur aérien
en Amérique du Nord

STAR ALLIANCE 

Le tableau suivant présente un rapprochement des CESMO ajustées et des charges d'exploitation selon les PCGR pour les périodes indiquées.

(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 (BAIIDA ajusté exprimé en pourcentage des produits d'exploitation) sont couramment utilisés dans l'industrie du transport aérien et Air Canada s'en sert afin d'avoir un aperçu du résultat d'exploitation, de la marge qui y est liée avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements, dépréciation et 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.



Meilleur transporteur aérien
en Amérique du Nord

STAR ALLIANCE 

Le BAIIA ajusté et la marge du BAIIA ajusté sont rapprochés du bénéfice 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
BAIIA 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 BAIIA 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	-	-
BAIIA ajusté	3 170 \$	3 124 \$	3 515 \$



Meilleur transporteur aérien
en Amérique du Nord

STAR ALLIANCE 

Bénéfice ajusté (perte ajustée) avant impôts

Air Canada se sert du bénéfice ajusté (de la perte ajustée) avant impôts pour mesurer le rendement financier avant impôts global 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, du profit ou de la perte aux règlements et modifications de dette et d'autres éléments susmentionnés. 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 avant impôts est rapproché du bénéfice avant impôts selon les PCGR comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2026	2025	Variation	2026	2025	Variation
Bénéfice (perte) avant impôts 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, du profit ou de la perte à la cession d'actifs et d'autres éléments susmentionnés. Ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres sociétés aériennes.



Meilleur transporteur aérien
en Amérique du Nord

STAR ALLIANCE 

Le bénéfice net ajusté et le bénéfice ajusté par action – résultat dilué 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 liés aux prestations	20	-	20	20	-	20
Provision pour réserve légale, y compris les intérêts	69	-	69	69	-	69
Impôt sur le résultat, y compris 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	(55)
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 par action – résultat dilué et de base en fonction 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



Meilleur transporteur aérien
en Amérique du Nord

STAR ALLIANCE 

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.

Le tableau ci-après présente un rapprochement des flux de trésorerie disponibles avec les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation 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 tiré d'opérations de cession-bail d'actifs	218	-	218	501	-	501
Flux de trésorerie disponibles	174 \$	183 \$	(9) \$	1 778 \$	1 014 \$	764 \$

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.

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

Le ratio dette nette-BAIIDA ajusté des 12 derniers mois (également désigné « ratio de levier financier ») est couramment utilisé dans l'industrie du transport aérien, et Air Canada s'en sert pour évaluer le levier financier. Le ratio de levier financier correspond à la dette nette divisée par le BAIIDA ajusté des 12 derniers mois.

Le tableau ci-après présente un rapprochement du ratio de levier financier avec les soldes de la dette nette d'Air Canada aux dates indiquées :

(en millions de dollars canadiens)	30 juin 2026	31 décembre 2025	30 juin 2025
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	9 417 \$	8 609 \$	10 247 \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	3 377	2 967	1 547
Total de la dette à long terme et des obligations locatives (y compris la partie courante)	12 794	11 576	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)	(7 037)
Dette nette	5 270 \$	5 411 \$	4 757 \$
BAIIDA ajusté (période de 12 mois)	3 170 \$	3 124 \$	3 515 \$
Ratio de la dette nette sur le BAIIDA ajusté	1,7	1,7	1,4



Meilleur transporteur aérien
en Amérique du Nord

STAR ALLIANCE 

Le tableau suivant présente des données comparatives pour les périodes de 12 mois closes les 31 décembre 2024 et 2025 en fonction des prévisions pour l'exercice 2026 complet, des cibles financières pour 2028 et des aspirations pour 2030 d'Air Canada.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	2025 ¹	2024 ¹
Capacité en SMO	105,174 G	104,381 G
CESMO ajustées (en cents)	14,72 ¢	13,80 ¢
Charges d'exploitation	21,454 G\$	20,992 G\$
BAIIDA ajusté	3,124 G\$	3,586 G\$
Bénéfice d'exploitation	918 M\$	1,263 G\$
Flux de trésorerie disponibles	747 M\$	1,294 G\$
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	3,657 G\$	3,930 G\$
Produits d'exploitation	22,372 G\$	22,255 G\$
Marge du BAIIDA ajusté	14 %	16 %
Marge d'exploitation	4 %	6 %
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation en pourcentage du BAIIDA ajusté	117 %	110 %
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles en pourcentage des produits d'exploitation	13 %	12 %
Marge des flux de trésorerie disponibles	3 %	6 %
Rendement du capital investi	9 %	14 %
Bénéfice avant impôts sur le résultat	789 M\$	515 M\$
Nombre d'actions après dilution	Environ 307 millions d'actions	Environ 367 millions d'actions

¹ Les pourcentages indiqués dans le tableau ci-dessus pourraient ne pas être exacts en raison de l'arrondissement des chiffres.

Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation en pourcentage du BAIIDA ajusté

Air Canada utilise les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation en pourcentage du BAIIDA ajusté pour mesurer la conversion en trésorerie du BAIIDA ajusté. Cette mesure est définie comme le ratio des flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation sur le BAIIDA ajusté.

Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles en pourcentage des produits d'exploitation

Air Canada utilise les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles en pourcentage des produits d'exploitation pour mesurer la proportion des produits d'exploitation qui sont réinvestis dans des dépenses en immobilisations. Cette mesure est définie comme le ratio des achats d'immobilisations corporelles et incorporelles sur les produits d'exploitation.



Meilleur transporteur aérien
en Amérique du Nord

STAR ALLIANCE 

Marge des flux de trésorerie disponibles

Air Canada utilise une marge des flux de trésorerie disponibles pour mesurer le montant des flux de trésorerie disponibles en pourcentage des produits d'exploitation. Cette mesure est définie comme le ratio des flux de trésorerie disponibles sur les produits d'exploitation.

Le tableau suivant présente un rapprochement quantitatif du BAIIA ajusté, de la marge du BAIIA ajusté, des flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation en pourcentage du BAIIA ajusté, des achats d'immobilisations corporelles et incorporelles en pourcentage des produits d'exploitation, des flux de trésorerie disponibles et de la marge des flux de trésorerie disponibles pour les exercices clos les 31 décembre 2025 et 2024.

(en millions, sauf indication contraire)	2025	2024
Total des produits d'exploitation selon les PCGR	22 372 \$	22 255 \$
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	918 \$	1 263 \$
Rajouter :		
Dotation aux amortissements et dépréciation	2 012	1 799
Provision pour obligations découlant de contrats de location	-	34
Modifications aux régimes de retraite et autres coûts liés à la main-d'œuvre	194	490
BAIIA ajusté	3 124 \$	3 586 \$
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	3 657 \$	3 930 \$
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(2 910)	(2 636)
Flux de trésorerie disponibles	747 \$	1 294 \$
Marge d'exploitation	4 %	6 %
Marge du BAIIA ajusté	14 %	16 %
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation en pourcentage du BAIIA ajusté	117 %	110 %
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles en pourcentage des produits d'exploitation	13 %	12 %
Marge des flux de trésorerie disponibles	3 %	6 %

Rendement du capital investi

Air Canada utilise le rendement du capital investi (RCI) pour évaluer l'efficacité avec laquelle elle affecte son capital à la production de rendements. Le RCI correspond au ratio du bénéfice ajusté (de la perte ajustée) avant impôt, compte non tenu des charges d'intérêts, sur le capital investi. Le capital investi comprend la moyenne de la dette à long terme et des obligations locatives d'un exercice à l'autre, la moyenne des capitaux propres attribuables aux actionnaires d'un exercice à l'autre et le dérivé incorporé aux billets convertibles d'Air Canada. En 2020, Air Canada a émis des billets convertibles non garantis. Air Canada avait le choix de remettre de la trésorerie ou une combinaison de trésorerie et d'actions à la date de conversion au lieu d'actions, ce qui a donné lieu à un dérivé incorporé inclus dans la définition du capital. Air Canada calcule le capital investi selon une méthode fondée sur la valeur comptable aux fins du calcul du RCI.



Meilleur transporteur aérien
en Amérique du Nord

STAR ALLIANCE 

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

(en millions, sauf indication contraire)	Périodes de 12 mois closes les			
	30 juin 2026	31 décembre 2025	30 juin 2025	31 décembre 2024
Bénéfice avant impôts selon les PCGR	660 \$	789 \$	112 \$	515 \$
Compte tenu des éléments suivants :				
Provision pour obligations découlant de contrats de location	-	-	34	34
Modifications aux régimes de retraite et autres coûts liés à la main-d'œuvre	326	194	490	490
(Profit) perte de change	(545)	(245)	658	400
Intérêts nets au titre des régimes d'avantages du personnel	(33)	(24)	(21)	(22)
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(19)	(82)	(48)	(28)
(Profit) perte aux règlements et modifications de dette	56	-	(38)	8
Profit sur opérations de cession-bail d'actifs	(82)	-	-	-
Autres charges générales	8	26	18	-
Fiducie de participation aux régimes de retraite	208	-	-	-
Coût des services passés liés aux prestations	20	-	-	-
Provision pour réserve légale, y compris les intérêts	69	-	-	-
Bénéfice ajusté avant impôts	668 \$	658 \$	1 205 \$	1 397 \$
Rajouter :				
Charges d'intérêts	634	663	710	763
Bénéfice ajusté avant impôts avant charges d'intérêts	1 302 \$	1 321 \$	1 915 \$	2 160 \$
Capital investi :				
Moyenne de la dette à long terme et des obligations locatives (y compris la partie courante)	12 294	12 123	12 136	13 266
Dérivé intégré sur billets convertibles	-	-	-	45
Moyenne des capitaux propres attribuables aux actionnaires	2 232	2 490	1 476	1 592
Capital investi	14 526 \$	14 613 \$	13 612 \$	14 903 \$
Rendement du capital investi (%)	9 %	9 %	14 %	14 %



Meilleur transporteur aérien
en Amérique du Nord

STAR ALLIANCE 

Avis concernant la conférence téléphonique du deuxième trimestre de 2026

Air Canada invite les analystes à sa conférence téléphonique trimestrielle qui se tiendra le mercredi 12 août 2026 à 8 h (HE). Michael Rousseau, président et chef de la direction, John Di Bert, vice-président général et chef des Affaires financières, et Mark Galardo, vice-président général, chef des Affaires commerciales et président – Fret, présenteront les résultats et répondront aux questions des analystes. Immédiatement après la période de questions des analystes, John Di Bert et Pierre Houle, vice-président et trésorier, répondront aux questions des prêteurs à terme de type B et des porteurs d'obligations d'Air Canada.

Les membres des médias et du public peuvent écouter cette conférence téléphonique en mode audio seulement. Voici les renseignements détaillés de la webémission :

<https://edge.media-server.com/mmc/p/5vxkq96v/lan/fr>

MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Le présent communiqué contient 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 sur l'estimation de montants qu'il est actuellement impossible de déterminer. Ils peuvent porter sur des observations concernant, entre autres, des stratégies, des attentes, des notations, des opérations projetées ou des actions à venir, ou les prévisions pour l'ensemble de l'exercice 2026, les cibles financières pour 2028 et les aspirations pour 2030 d'Air Canada. 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 ou 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, les perturbations importantes de l'offre de carburant d'aviation, y compris celles découlant du conflit militaire au Moyen-Orient, les déclarations faites ou les mesures prises par des États en matière d'imposition (ou de menaces 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 sûreté, notamment en ce qui concerne les conflits militaires au Moyen-Orient et entre la Russie et l'Ukraine, la capacité d'Air Canada à dégager ou à maintenir une rentabilité nette, l'état de l'industrie 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), la dépendance d'Air Canada à l'égard des



Meilleur transporteur aérien
en Amérique du Nord

STAR ALLIANCE 

fournisseurs clés (y compris des organismes gouvernementaux et d'autres parties prenantes soutenant les activités aéroportuaires et celles de l'exploitation aérienne), les relations de travail et les coûts connexes, la capacité d'Air Canada à mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes et d'autres initiatives importantes (notamment sa faculté à gérer les charges d'exploitation), les cours de l'énergie, la capacité d'Air Canada à rembourser ses dettes et à conserver ou à accroître la liquidité, sa dépendance à l'égard des transporteurs régionaux et autres, sa capacité à recruter et à conserver le personnel nécessaire, 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 à exploiter avec succès son programme de fidélité, les pertes par sinistre, la dépendance d'Air Canada à l'égard des partenaires Star Alliance^{MD} et des coentreprises, sa capacité à préserver et à 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 14 du rapport de gestion du deuxième trimestre de 2026 d'Air Canada et à la rubrique 18, Facteurs de risque, du rapport de gestion de 2025.

Air Canada a fixé et continue de fixer des objectifs, de prendre des engagements et d'évaluer l'incidence des 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, de l'industrie, 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 et 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 ambitieux 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



Meilleur transporteur aérien
en Amérique du Nord

STAR ALLIANCE 

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 communiqué représentent les attentes d'Air Canada en date de ce communiqué (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.

– 30 –

INFORMATION

Relations avec les investisseurs : investors.investisseurs@aircanada.ca

Internet : aircanada.com/investisseurs



Meilleur transporteur aérien
en Amérique du Nord

STAR ALLIANCE 

Principales mesures financières et statistiques

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

(en millions de dollars canadiens, sauf les données par action ou indication contraire)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2026	2025	Variation (\$)	2026	2025	Variation (\$)
Mesures de performance financière						
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
Dettes nettes ²⁾	5 270	4 757	513	5 270	4 757	513
Dettes 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 %	3,3 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	24,3	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.



Meilleur transporteur aérien
en Amérique du Nord

STAR ALLIANCE 

- 2) Le BAIIDA ajusté (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et dépréciation), la marge du BAIIDA 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 intitulée Mesures financières hors PCGR du présent communiqué 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 terme 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 millions de dollars et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 7 524 millions de dollars et d'un montant de 1 386 millions de dollars pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Au 30 juin 2025, les liquidités totales s'élevaient à 8 364 millions de dollars et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 7 037 millions de dollars et d'un montant de 1 327 millions de dollars pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Les liquidités totales comprennent également des fonds (188 millions de dollars au 30 juin 2026 et 168 millions de dollars 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 équivalents temps plein (« ETP »), les statistiques d'exploitation dans le présent tableau tiennent compte des données pour des transporteurs tiers exerçant leurs activités aux termes du contrat d'achat de capacité avec Air Canada.
- 5) Rend compte de l'effectif en ETP d'Air Canada et des filiales de celle-ci. Exclut l'effectif en ETP des transporteurs tiers qui exercent leurs activités aux termes d'un contrat d'achat de capacité conclu 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 la mesure de l'écart arithmétique/absolu entre deux pourcentages.



**Meilleur transporteur aérien
en Amérique du Nord**

STAR ALLIANCE 