Air Canada

Mise à jour - Troisième trimestre 2026

29 octobre 2026

Mise en garde concernant les énoncés prospectifs

Cette présentation 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 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 AllianceMD 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, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion du troisième 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 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 cette présentation représentent les attentes d'Air Canada en date de cette présentation (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.

T3 2026

Faits saillants de nos résultats financiers

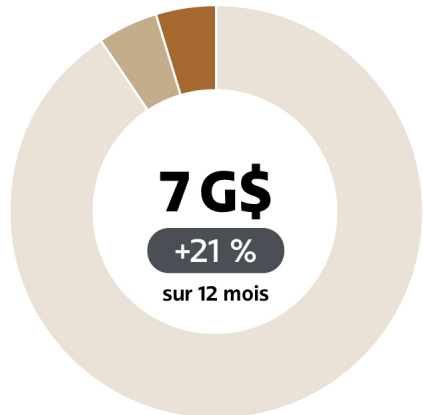
Voir nos résultats financiers complets sur le site des Relations avec les investisseurs d'Air Canada : **aircanada.com/investisseurs**



+5,7 % sur 12 mois

Capacité – SMO (sièges-milles offerts)

Total des produits d'exploitation



6,3 G$	317 M$	324 M$
Passages	Fret	Autres

PESMO (produits d'exploitation par SMO)	23,4 cents
CESMO (charges d'exploitation par SMO)	22,5 cents

**261 M$** (-23 M$ sur 12 mois)
Bénéfice d'exploitation

**936 M$** (-25 M$ sur 12 mois)
BAIIDA ajusté*

49 ¢ (-39 ¢ sur 12 mois)
Bénéfice par action attribuable aux actionnaires d'Air Canada – résultat dilué

75 ¢ (0 ¢ sur 12 mois)
Bénéfice ajusté par action attribuable aux actionnaires d'Air Canada – résultat dilué*

1,3
Ratio de levier financier* au 30 septembre 2026

*Le BAIIDA ajusté (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements et dépréciation) est une mesure financière hors PCGR. Le bénéfice ajusté (la perte ajustée) par action attribuable aux actionnaires d'Air Canada – résultat dilué et le ratio de levier financier ne sont pas des ratios financiers reconnus par les PCGR. 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 section intitulée *Mesures financières hors PCGR* de cette présentation pour en savoir plus et pour un rapprochement quantitatif des mesures financières hors PCGR d'Air Canada avec la mesure financière conforme aux PCGR la plus comparable.

AIR CANADA

Points saillants du T3 2026 :

Solide performance commerciale malgré les pressions liées au carburant

Produits

7,0 G$

Produits d'exploitation records au T3

En hausse de 21 % sur 12 mois, pour une croissance de 6 % des SMO
PESMO en hausse de 14 % sur 12 mois
Produits fret en hausse de 33 % sur 12 mois

Coûts

6,7 G$

Charges d'exploitation
En hausse de 22 % sur 12 mois

CESMO ajustées* en hausse de 3,3 % sur 12 mois

Rentabilité

936 M$

BAIIDA ajusté*
Marge du BAIIDA ajusté* de 13,4 %

261 M$

Bénéfice d'exploitation
Marge d'exploitation de 3,7 %

Génération de trésorerie

266 M$

Flux de trésorerie provenant de l'exploitation

(440 M$)

Flux de trésorerie disponibles*

Faits saillants de l'entreprise

Développement du réseau

Produits tirés de la sixième liberté en hausse de 16 % sur 12 mois
Produits passages internationaux** de 3,4 G$, en hausse de 18 % sur 12 mois

Répartition du capital

Remboursement de dette de 1,7 G$
Réalisation d'une importante offre publique de rachat de 800 M$

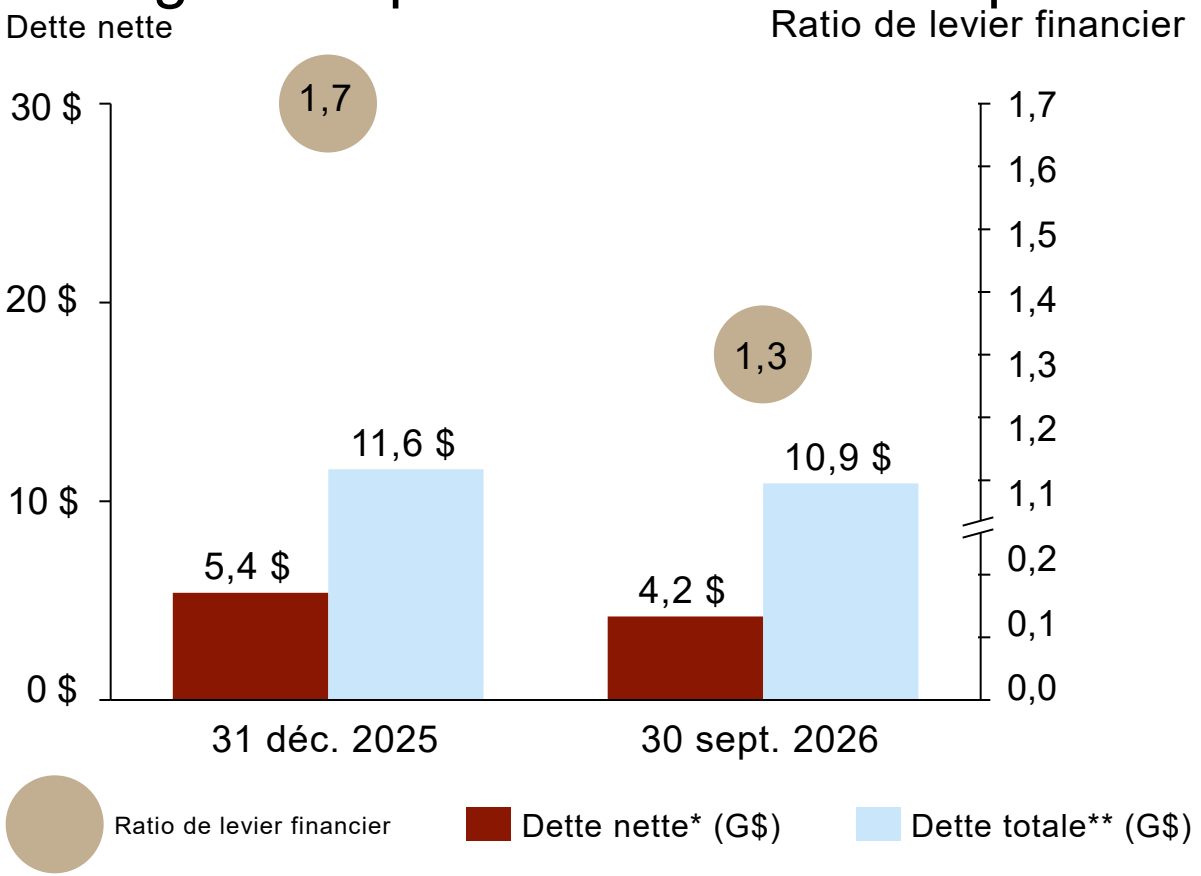
Renouvellement du parc aérien

Résultats initiaux positifs pour l'Airbus A321XLR

* Le BAIIDA ajusté, la marge du BAIIDA ajusté et les flux de trésorerie disponibles sont des mesures ou des ratios financiers hors PCGR qui n'ont pas de sens normalisé selon les PCGR et qui pourraient ne pas être comparables à des mesures similaires présentées par d'autres entités. Se reporter à la section Mesures financières hors PCGR de cette présentation pour les définitions et les rapprochements. Les énoncés prospectifs sont assujettis à la Mise en garde concernant les énoncés prospectifs.
** Les activités internationales comprennent les réseaux transatlantique, transpacifique et autres.

Excellentes liquidités et flexibilité financière :

8,0 G$ en liquidités pour renouveler le parc aérien malgré une période caractérisée par des coûts de carburant élevés



LIQUIDITÉS TOTALES***

8,0 G$
au 30 sept. 2026

FLUX DE TRÉSORERIE PROVENANT DE L'EXPLOITATION

266 M$ au T3 2026
(547 M$) sur 12 mois

FLUX DE TRÉSORERIE DISPONIBLES

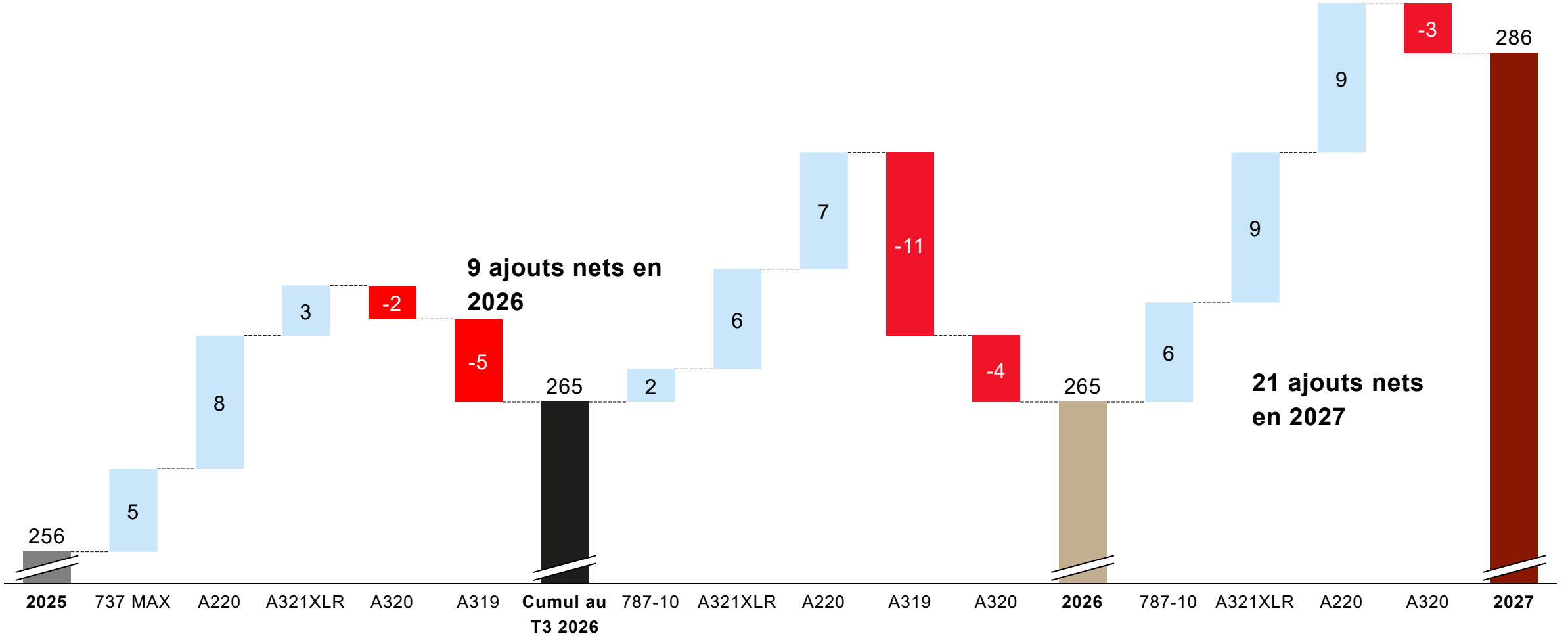
(440 M$) au T3 2026
(651 M$) sur 12 mois

* 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 de la Société. 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 section intitulée *Mesures financières hors PCGR* de cette présentation pour en savoir plus et pour un rapprochement quantitatif des mesures financières hors PCGR d'Air Canada avec la mesure financière conforme aux PCGR la plus comparable.

** Le montant total de la dette comprend la dette à long terme et les obligations locatives, y compris la partie courante.

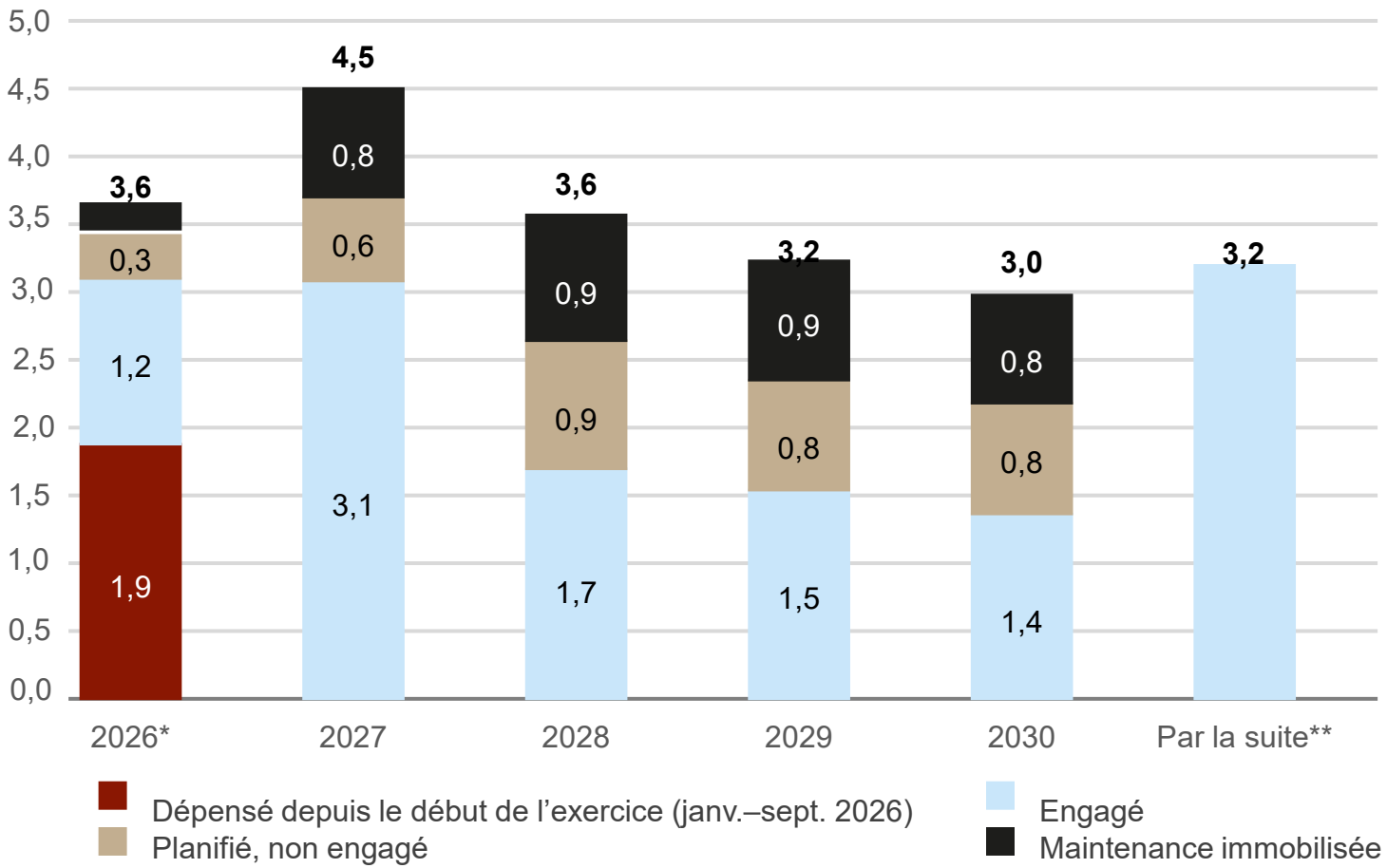
*** Les liquidités totales s'entendent de la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court et à long terme et des montants disponibles aux termes des facilités de crédit d'Air Canada. Au 30 septembre 2026, les liquidités totales de 8 018 M$ se composaient de 6 634 M$ en trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court et à long terme, et de 1 384 M$ disponibles aux termes de facilités de crédit non utilisées. Ce montant comprenait également 333 M$ de fonds détenus en fiducie par Vacances Air Canada conformément aux exigences réglementaires régissant les ventes anticipées des voyagistes.

Parc aérien : Arrivée de nouveaux appareils en 2026 contrebalancée en partie par des mises hors service, et capacité élargie par de nouveaux long-courriers dès la mi-2026 et en 2027



Engagements en capital : Les dépenses culminent en 2027, puis diminuent

En milliards
de $CA



21,1 G$

Total des dépenses d'investissement prévues au 30 septembre 2026
Par rapport à 20,8 G$ au 30 juin 2026

12,1 G$

Montant engagé au 30 septembre 2026

* Le montant de 2026 comprend des ajouts de 1 878 M$ aux immobilisations corporelles et incorporelles pour les neuf premiers mois de 2026, plus le total des dépenses projetées pour le reste de 2026.
** Le montant « Par la suite » ne reflète que les dépenses d'investissement engagées; les dépenses planifiées mais non engagées et la maintenance immobilisée au-delà de 2030 ne sont pas disponibles. Les montants de maintenance immobilisée pour 2029 et 2030 sont estimatifs. Les montants en dollars américains sont convertis au cours de clôture du 30 septembre 2026, soit 1 $ US = 1,42 $ CA. Exclut les opérations de cession-bail.

Prévisions : Mise à jour des prévisions pour l'exercice 2026*

Capacité	CESMO ajustées**	BAIIDA ajusté**	Flux de trésorerie disponibles**
Hausse d'environ 2,75 % par rapport à 2025 (auparavant : augmentation de 2,25 % à 3,25 % par rapport à 2025)	Augmentation de 5,5 % à 6,0 % par rapport à 2025 (auparavant : augmentation de 5,0 % à 6,0 % par rapport à 2025)	De 2,4 G$ à 2,7 G$ (auparavant : de 2,9 G$ à 3,2 G$)	Seuil de rentabilité ± 150 M$ (auparavant : de 200 M$ à 500 M$)

* Air Canada a formulé des hypothèses pour l'élaboration de ses prévisions mises à jour, à savoir que la croissance du PIB canadien serait modeste en 2026 et que les tendances actuelles de la demande se poursuivront pour le reste de l'exercice 2026. Air Canada suppose que le dollar canadien s'échangera en moyenne à 1,39 $ CA contre 1,00 $ US pour l'exercice 2026 (auparavant : 1,41 $ CA contre 1,00 $ US). Air Canada suppose également que le prix du carburant d'aviation s'établira en moyenne à environ 1,72 $ CA le litre pour le quatrième trimestre de 2026 (auparavant : 1,29 $ CA le litre). Nos hypothèses reposent sur la courbe des prix à terme au 8 octobre 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 un à deux mois en avance, ainsi que de l'exposition aux fluctuations de prix dans les escales internationales. Air Canada s'attend actuellement à ce qu'environ la moitié de ses besoins en carburant pour le quatrième trimestre de 2026 soit exposée à la volatilité des prix du carburant. 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 quatrième trimestre de 2026, environ 70 % (auparavant : 100 %) de la charge de carburant d'aviation supplémentaire estimée par rapport à ses hypothèses précédant immédiatement le 12 février 2026.

Air Canada a conclu des ententes visant des opérations de cession-bail allant jusqu'à 2 G$, dont les opérations réalisées au cours des neuf premiers mois de 2026 ont généré un produit total de 501 M$. Des ententes définitives ont été signées pour les opérations restantes, qui devraient se conclure en 2026 et 2027, sous réserve de la réalisation des conditions préalables normalisées, y compris la livraison des appareils visés. Dans le cadre des hypothèses de ses prévisions pour l'exercice 2026, Air Canada a supposé la réalisation d'opérations de cession-bail totalisant 1 G$ 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 (p. ex. des menaces) ou aux mesures prises par des États en matière d'imposition de droits de douane sur les exportations ou les importations canadiennes, de même qu'à leurs répercussions sur les économies du Canada, de l'Amérique du Nord et du monde, et sur la demande de voyages. En outre, les prix du carburant d'aviation ont été et continuent d'être très volatils en raison des conflits en cours au Moyen-Orient. De plus, d'importantes perturbations des routes commerciales maritimes internationales passant par le détroit d'Ormuz ont aggravé l'incidence sur l'approvisionnement en carburant et sur les prix, y compris ceux du carburant d'aviation. Un conflit prolongé ou une escalade pourrait perturber davantage les marchés mondiaux de l'énergie et maintenir les prix du carburant d'aviation à un niveau élevé, voire les faire grimper davantage. Nous ne pouvons prévoir les contraintes d'approvisionnement, la volatilité des prix ou le coût futurs du carburant d'aviation, ni la durée des conflits actuels ou futurs ou leur incidence ultime sur les marchés mondiaux de l'énergie et sur l'ensemble de l'industrie de l'aviation. Se reporter à la rubrique Mise en garde concernant les énoncés prospectifs de cette présentation.

** Se reporter à la rubrique Mesures financières hors PCGR de cette présentation pour une description de ces mesures et pour un rapprochement des mesures financières hors PCGR d'Air Canada avec la mesure financière conforme aux PCGR la plus comparable.

Reconnaissances : Principaux prix de l’industrie

World Airline Awards de Skytrax 2026

- ✓ Nommée Meilleure société aérienne en Amérique du Nord pour la deuxième année de suite et pour la dixième fois au total
- ✓ Classée au 17e rang mondial, en hausse de deux places sur 12 mois, et seule société aérienne nord-américaine à se classer dans la liste des 20 Meilleurs transporteurs du classement mondial de Skytrax
- ✓ Autres distinctions :
  - ✓ Meilleur personnel de cabine au Canada et en Amérique du Nord
  - ✓ Meilleurs repas à bord en classe économique en Amérique du Nord
  - ✓ Meilleur salon de classe affaires en Amérique du Nord
  - ✓ Meilleure restauration en salon de classe affaires (3e année de suite)

Prix Freddie

- ✓ Obtention de la plus haute distinction dans trois catégories pour la région des Amériques :
  - ✓ Programme de l’année
  - ✓ Meilleure capacité d’échange
  - ✓ Meilleure promotion pour la campagne *Accélérez votre parcours vers votre statut*

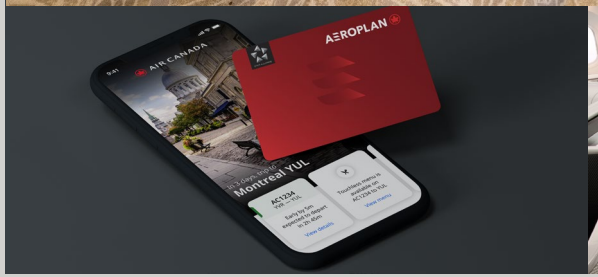
Prix APEX 2026

- ✓ Cote cinq étoiles du public dans la catégorie sociétés aériennes internationales pour la 6e année de suite











Équipe de direction d'Air Canada : L'expérience et l'engagement au service de la valeur à long terme



Marc Barbeau
Vice-président général, chef des Affaires juridiques et secrétaire général



John Di Bert
Vice-président général et chef des Affaires financières



Mark Galardo
Vice-président général et chef des Affaires commerciales, et président – Fret



Craig Landry
Vice-président général et chef de l'Innovation, et président d'Aéroplan



Arielle Meloul-Wechsler
Vice-présidente générale et chef des Ressources humaines et des Affaires publiques



Mark Nasr
Vice-président général et chef des opérations



Kevin O'Connor
Premier vice-président – Gestion mondiale des Aéroports et Contrôle de l'exploitation



Murray Strom
Premier vice-président – Opérations aériennes et Maintenance

Principes de base : Les valeurs sûres d'Air Canada

- Bilan et gestion des liquidités
- Parc aérien
- Réseau mondial
- Marque
- Produits et services à l'avant-garde
- Air Canada Rouge et Vacances Air Canada
- Air Canada Cargo
- Technologie
- Employés
- Aéroplan

Robuste création de valeur*

Une occasion unique de créer de la valeur : aspirations pour 2030



Produits >30 G$ d'ici 2030, croissance annuelle accélérée des produits de 7 à 8 %



Marge du BAIIDA ajusté de 18 à 20 %**. Accroissement de la marge de 300 points de base + retour aux résultats supérieurs d'avant la pandémie



Marge FTD ~5 %**. Niveau des dépenses d'investissement < 12 %
Marge FTD structurelle ~5 %



Rendement des actionnaires : < 300 M d'actions en circulation après dilution
Mobilisation : > 2 G$ aux fins du rendement des actionnaires

Air Canada est un transporteur axé sur la croissance qui mise sur l'effet de levier d'exploitation, la génération de flux de trésorerie disponibles structurels et la solidité de son bilan.

Les cibles à long terme pour 2028 et les aspirations pour 2030 mentionnées dans cette présentation 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 pourraient changer en raison de l'évolution des conditions, en particulier celles liées aux prix du carburant d'aviation, 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.

* Comme l'indique le communiqué d'Air Canada daté du 17 décembre 2024. Se reporter aux renseignements compris dans la rubrique intitulée *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs*.

** La marge du BAIIDA ajusté et la marge des flux de trésorerie disponibles sont des mesures financières dont il est fait mention dans cette présentation. 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 de cette présentation pour la description de ces mesures, ainsi que pour le rapprochement des mesures hors PCGR d'Air Canada mentionnées dans cette présentation avec la mesure financière conforme aux PCGR la plus comparable.



Merci

aircanada.com

Annexe

Glossaire

Aéroplan – Aéroplan inc. ou programme Aéroplan.

CESMO – Charges d'exploitation par SMO.

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

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

Passagers payants transportés – 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.

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

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

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 offerts aux passagers par le nombre de milles parcourus.

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.

En 2026, Air Canada a conclu de nouvelles conventions collectives d'une durée de quatre ans avec l'AIMTA et Unifor. Air Canada a comptabilisé un coût des services passés au titre des régimes de retraite de 131 M$ relativement à la convention collective conclue avec l'AIMTA au troisième trimestre et de 132 M$ relativement à la convention collective conclue avec Unifor au deuxième trimestre. Par ailleurs, Air Canada a comptabilisé une charge de 6 M$ liée à la fiducie de participation au troisième trimestre et, au deuxième trimestre, une charge de 208 M$ liée au versement de sommes forfaitaires aux retraités et aux indemnités de départ volontaire financés au moyen des produits de la fiducie de capitalisation des régimes de retraite des employés syndiqués, ainsi qu'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 BAIIDA 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$, en raison notamment des modifications apportées aux régimes de retraite dans le cadre de la convention collective conclue avec le Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP) et une charge d'exploitation liée à la rationalisation de la structure de gestion d'Air Canada. En 2024, à la suite de la ratification de la convention collective conclue avec l'Air Line Pilots Association (ALPA), Air Canada a comptabilisé un coût des services passés au titre des régimes de retraite de 490 M$ au quatrième trimestre de 2024. Air Canada a exclu ces charges du calcul du BAIIDA ajusté, des CESMO ajustées, du bénéfice ajusté avant impôts et du bénéfice net ajusté. Une charge générale de 26 M$ au titre du règlement de dossiers fiscaux liés à l'acquisition d'Aéroplan en 2019 a été comptabilisée en 2025. Comme il s'agit d'un élément non récurrent et sans effet sur la trésorerie d'Air Canada, puisqu'un remboursement d'impôt connexe a également été comptabilisé, Air Canada a rajouté cette charge dans le calcul du bénéfice ajusté avant impôts et du bénéfice net ajusté attribuable aux actionnaires d'Air Canada.

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. Au troisième trimestre de 2026, Air Canada a comptabilisé une réduction de 17 M$ relativement aux coûts estimatifs comptabilisés en 2024 et décrits précédemment. Air Canada a exclu cette charge et la réduction subséquente du calcul des CESMO ajustées, du BAIIDA 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 BAIIDA ajusté, de la marge du BAIIDA 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.

Mesures financières hors PCGR (*suite*)

Charges d'exploitation par siège-mille offert 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 dont il a été question précédemment. 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 voyagiste 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 septembre 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 :

	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	2026	2025	Variation	2026	2025	Variation
Charges d'exploitation selon les PCGR	**6 723 $**	**5 490 $**	**1 233 $**	**18 872 $**	**16 008 $**	**2 864 $**
Compte tenu des éléments suivants :						
Carburant d'aviation	(2 118)	(1 212)	(906)	(5 025)	(3 546)	(1 479)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	(114)	(103)	(11)	(710)	(633)	(77)
Coûts liés aux avions-cargos (compte non tenu du carburant)	(50)	(44)	(6)	(141)	(128)	(13)
Modifications aux régimes de retraite et autres coûts liés à la main-d'œuvre	(131)	(173)	42	(263)	(173)	(90)
Fiducie de participation aux régimes de retraite	(6)	-	(6)	(214)	-	(214)
Coût des services passés liés aux prestations	-	-	-	(20)	-	(20)
Provision pour réserve légale	-	-	-	(28)	-	(28)
Provision pour obligations découlant de contrats de location	17	-	17	17	-	17
Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus	**4 321 $**	**3 958 $**	**363 $**	**12 488 $**	**11 528 $**	**960 $**
SMO (en millions)	**29 893**	**28 282**	**5,7 %**	**81 664**	**79 382**	**2,9 %**
CESMO ajustées (en cents)	**14,45 ¢**	**13,99 ¢**	**0,46 ¢**	**15,29 ¢**	**14,52 ¢**	**0,77 ¢**

Mesures financières hors PCGR (*suite*)

Charges d'exploitation par siège-mille offert ajustées

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

	Exercices	
(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	**2025**	**2024**
Charges d'exploitation selon les PCGR	**21 454 $**	**20 992 $**
Compte tenu des éléments suivants :		
Carburant d'aviation	(4 731)	(5 118)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	(872)	(782)
Coûts liés aux avions-cargos (compte non tenu du carburant)	(173)	(163)
Provision pour obligations découlant de contrats de location	-	(34)
Modifications aux régimes de retraite	(194)	(490)
Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus	**15 484 $**	**14 405 $**
SMO (en millions)	**105 174**	**104 381**
CESMO ajustées (en cents)	**14,72 ¢**	**13,80 ¢**

Mesures financières hors PCGR (*suite*)

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 l'industrie 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 dont il a été question précédemment. 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 selon les PCGR comme suit :

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2026	2025	Variation	2026	2025	Variation
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	**261 $**	**284 $**	**(23) $**	**163 $**	**594 $**	**(431) $**
Rajouter :						
Dotation aux amortissements et dépréciation	555	504	51	1 607	1 490	117
Modifications aux régimes de retraite et autres coûts liés à la main-d'œuvre	131	173	(42)	263	173	90
Fiducie de participation aux régimes de retraite	6	-	6	214	-	214
Coût des services passés liés aux prestations	-	-	-	20	-	20
Provision pour réserve légale	-	-	-	28	-	28
Provision pour obligations découlant de contrats de location	(17)	-	(17)	(17)	-	(17)
BAIIDA ajusté	**936 $**	**961 $**	**(25) $**	**2 278 $**	**2 257 $**	**21 $**
Produits d'exploitation	**6 984 $**	**5 774 $**	**1 210 $**	**19 035 $**	**16 602 $**	**2 433 $**
Marge d'exploitation (en %)	**3,7**	**4,9**	**(1,2) pp**	**0,9**	**3,6**	**(2,7) pp**
Marge du BAIIDA ajusté (en %)	**13,4**	**16,6**	**(3,2) pp**	**12,0**	**13,6**	**(1,6) pp**

Mesures financières hors PCGR (*suite*)

BAIIDA ajusté

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Périodes de douze mois closes les		
	30 sept. 2026	31 déc. 2025	30 sept. 2025
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	**487 $**	**918 $**	**340 $**
Rajouter :			
Dotation aux amortissements et dépréciation	2 129	2 012	1 950
Modifications aux régimes de retraite et autres coûts liés à la main-d'œuvre	284	194	663
Fiducie de participation aux régimes de retraite	214	-	-
Coût des services passés liés aux prestations	20	-	-
Provision pour réserve légale	28	-	-
Provision pour obligations découlant de contrats de location	(17)	-	-
BAIIDA ajusté	**3 145 $**	**3 124 $**	**2 953 $**
Produits d'exploitation	**24 805 $**	**22 372 $**	**22 006 $**
Marge d'exploitation (en %)	**2,0**	**4,1**	**1,5**
Marge du BAIIDA ajusté (en %)	**12,7**	**14,0**	**13,4**

Mesures financières hors PCGR (*suite*)

Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) et bénéfice ajusté (perte ajustée) par action – résultat dilué, attribuables aux actionnaires d'Air Canada

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 dont il a été question précédemment. 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 par action – résultat dilué sont rapprochés du bénéfice net selon les PCGR comme suit :

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2026	2025	Variation	2026	2025	Variation
Bénéfice net attribuable aux actionnaires d'Air Canada selon les PCGR	**139 $**	**264 $**	**(125) $**	**9 $**	**348 $**	**(339) $**
Compte tenu des montants suivants :						
(Profit) perte de change	(43)	(343)	300	(142)	(142)	-
Intérêts nets au titre des régimes d'avantages du personnel	(10)	(4)	(6)	(29)	(14)	(15)
Instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	13	(16)	29	16	(76)	92
Perte aux règlements et modifications de dette	-	-	-	56	-	56
Profit sur opérations de cession-bail d'actifs	-	-	-	(82)	-	(82)
Autres charges générales	-	8	(8)	-	26	(26)
Modifications aux régimes de retraite et autres coûts liés à la main-d'œuvre	131	173	(42)	263	173	90
Fiducie de participation aux régimes de retraite	6	-	6	214	-	214
Coût des services passés liés aux prestations	-	-	-	20	-	20
Provision pour réserve légale, y compris les charges d'intérêts	-	-	-	69	-	69
Provision pour obligations découlant de contrats de location	(17)	-	(17)	(17)	-	(17)
Impôt sur le résultat, y compris pour les éléments de rapprochement ci-dessus	(5)	141	(146)	(65)	(35)	(30)
Bénéfice net ajusté attribuable aux actionnaires d'Air Canada	**214 $**	**223 $**	**(9) $**	**312 $**	**280 $**	**32 $**
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé dans le calcul du résultat net dilué par action (en millions)	283	297	(14)	287	328	(41)
Bénéfice ajusté par action attribuable aux actionnaires d'Air Canada – résultat dilué	**0,75 $**	**0,75 $**	**- $**	**1,08 $**	**0,85 $**	**0,23 $**

Mesures financières hors PCGR (*suite*)

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 le rapprochement des flux de trésorerie disponibles avec les flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'exploitation pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2026	2025	Variation ($)	2026	2025	Variation ($)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	**266 $**	**813 $**	**(547) $**	**2 715 $**	**3 234 $**	**(519) $**
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(706)	(602)	(104)	(1 878)	(2 009)	131
Produit des opérations de cession-bail d'actifs	-	-	-	501	-	501
Flux de trésorerie disponibles	**(440) $**	**211 $**	**(651) $**	**1 338 $**	**1 225 $**	**113 $**

(en millions de dollars canadiens)	Exercices	
	2025	2024
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	**3 657 $**	**3 930 $**
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(2 910)	(2 636)
Produit des opérations de cession-bail d'actifs	-	-
Flux de trésorerie disponibles	**747 $**	**1 294 $**

Mesures financières hors PCGR (*suite*)

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.

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 pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2026	31 décembre 2025	Variation	30 septembre 2025
Dette à long terme et obligations locatives	9 473 $	8 609 $	864 $	8 699 $
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 380	2 967	(1 587)	3 070
Total de la dette à long terme et des obligations locatives (y compris la partie courante)	**10 853**	**11 576**	**(723)**	**11 769**
Moins la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements à court terme et les placements à long terme	(6 634)	(6 165)	(469)	(6 939)
Dette nette	**4 219 $**	**5 411 $**	**(1 192) $**	**4 830 $**
BAIIDA ajusté (période de 12 mois)	**3 145 $**	**3 124 $**	**21 $**	**2 953 $**
Ratio de la dette nette sur le BAIIDA ajusté	**1,3**	**1,7**	**(0,4)**	**1,6**

Mesures financières hors PCGR (*suite*)

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.

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 BAIIDA ajusté, de la marge du BAIIDA ajusté, des flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation en pourcentage du BAIIDA 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, selon le cas, pour les exercices clos les 31 décembre 2025 et 2024.

(en millions de dollars canadiens)

	2025		2024	
Total des produits d'exploitation selon les PCGR	22 372	$	22 255	$
BAIIDA 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	$
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 du flux de trésorerie disponibles	3	%	6	%