



Air Canada

Mise à jour - Deuxième trimestre 2026

11 août 2026

Mise en garde concernant les énoncés prospectifs

Cette présentation comprend des énoncés prospectifs. Les paragraphes qui suivent contiennent une analyse des risques, incertitudes et hypothèses liés à ces énoncés. Les communications puiliques d'Air Canada peuvent contenir des énoncés prospectifs au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. Ces énoncés découlent d'analyses et d'autres renseignements fondés sur la prévision de résultats à venir et l'estimation de montants qu'il est actuellement impossible de déterminer. Ils peuvent porter sur des observations concernant, entre autres, des prévisions, des stratégies, des attentes, des opérations projetées ou des actions à venir, le programme de modernisation du parc aérien sur plusieurs années d'Air Canada et les modifications prévues du parc aérien, les priorités en matière de répartition du capital, les attentes en matière de satisfaction des besoins de liquidités au cours des 12 prochains mois et l'intention de refinancer l'encours de la dette de premier rang en 2026. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes comme « préliminaire », « prévoir », « croire », « pouvoir », « estimer », « projeter » et « planifier », employés au futur et au conditionnel, et d'autres termes semblables, ainsi qu'à l'évocation de certaines hypothèses.

Comme, par définition, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, dont celles décrites ci-après, ils sont soumis à d'importants risques et incertitudes. La réalisation des énoncés prospectifs reste assujettie, notamment, à la survenance possible d'événements externes et à l'incertitude qui caractérise le secteur où évolue Air Canada. Les résultats réels peuvent donc différer sensiblement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs en raison de divers facteurs, entre autres, ceux dont il est fait mention ci-après.

Les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats diffèrent sensiblement de ceux indiqués dans les énoncés prospectifs comprennent la conjoncture économique, y compris les prix du carburant élevés ou leur volatilité, ou les perturbations importantes de l'offre de carburant d'aviation, y compris celles découlant du conflit militaire au Moyen-Orient, les déclarations faites (p. ex. des menaces) ou les mesures prises par des États en matière d'imposition de droits de douane sur les exportations ou les importations canadiennes, de même que l'incertitude qui en découle et leurs répercussions sur les économies du Canada, de l'Amérique du Nord et du monde, et sur la demande de voyages, le contexte géopolitique et en lien avec la sécurité, notamment en ce qui concerne les conflits militaires au Moyen-Orient et entre la Russie et l'Ukraine, la capacité d'Air Canada de dégager ou de maintenir une rentabilité nette, l'état du secteur et du marché et le contexte influant sur la demande, la concurrence, la dépendance d'Air Canada à l'égard des technologies, les risques liés à la cybersécurité, les interruptions de service, les changements climatiques et les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs anthropiques), sa dépendance envers les fournisseurs clés (y compris des organismes gouvernementaux et d'autres parties prenantes soutenant les activités aéroportuaires et l'exploitation aérienne), les relations de travail et les coûts connexes, sa capacité de mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes et d'autres initiatives importantes (notamment sa faculté de gérer les charges d'exploitation), les cours de l'énergie, sa capacité de rembourser ou de refinancer ses dettes et de conserver ou d'accroître la liquidité à des conditions avantageuses et en temps opportun, sa dépendance envers les transporteurs régionaux et autres, sa capacité de recruter et de conserver le personnel qualifié, les épidémies, l'évolution de la législation, de la réglementation ou des procédures judiciaires, les attentats terroristes, les conflits armés, la capacité d'Air Canada d'exploiter avec succès son programme de fidélité, les pertes par sinistre, sa dépendance à l'égard des partenaires Star Alliance^{MD} et des coentreprises, sa capacité de préserver et de faire croître sa marque, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les fluctuations des taux de change, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, les obligations au titre des régimes de retraite, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le dossier d'information publique d'Air Canada, qui peut être consulté à l'adresse www.sedarplus.ca, notamment à la rubrique à 14, *Facteurs de risque* du rapport de gestion du deuxième trimestre 2026 d'Air Canada et à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2025 d'Air Canada.

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

Les énoncés prospectifs contenus ou intégrés par renvoi dans 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.





T2 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

Passagers payants transportés

12,0 M

+4,2 %

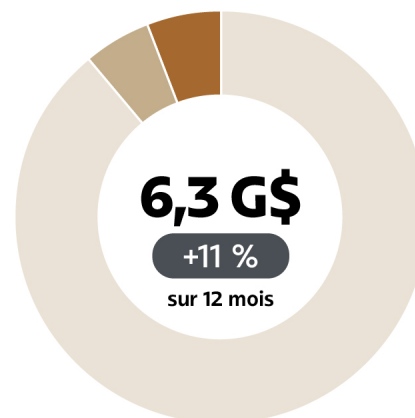
sur 12 mois



+0,3 % sur 12 mois

Capacité – SMO
(sièges-milles offerts)

Total des produits d'exploitation



5,6 G\$

Passages

325 M\$

Fret

365 M\$

Autres

PESMO (produits d'exploitation par SMO) **23,3 cents**

CESMO (charges d'exploitation par SMO) **24,1 cents**

CESMO ajustées* **15,5 cents**

-215 M\$

Perte d'exploitation

-633 M\$

sur 12 mois

719 M\$

BAIIDA ajusté*

-190 M\$

sur 12 mois

-63 ¢

Perte par action –
résultat dilué

-1,14 \$

sur 12 mois

40 ¢

Bénéfice ajustée par action –
résultat dilué*

-20 ¢

sur 12 mois

1,7

Ratio de levier financier* au 30 juin 2026

* Le BAIIDA ajusté (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements et dépréciation) est une mesure financière hors PCGR. Les CESMO ajustées, le bénéfice ajusté (la perte ajustée) par action – 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

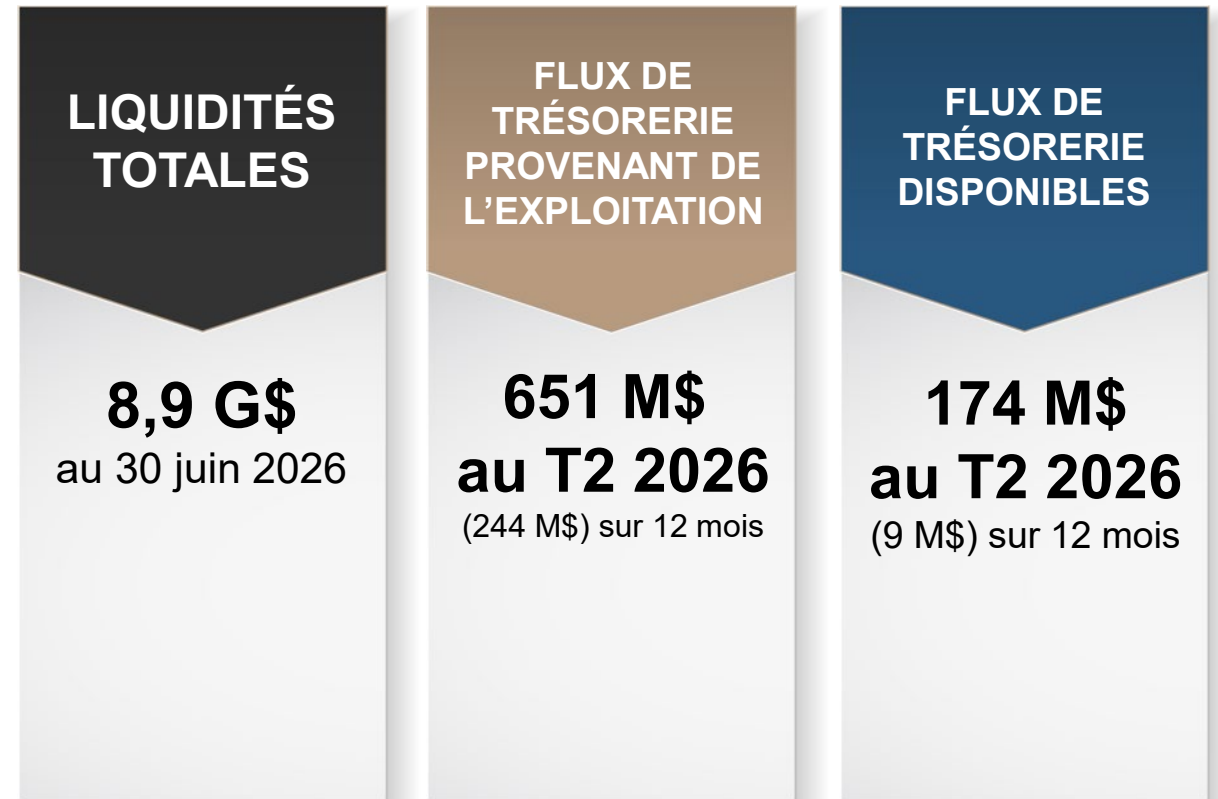
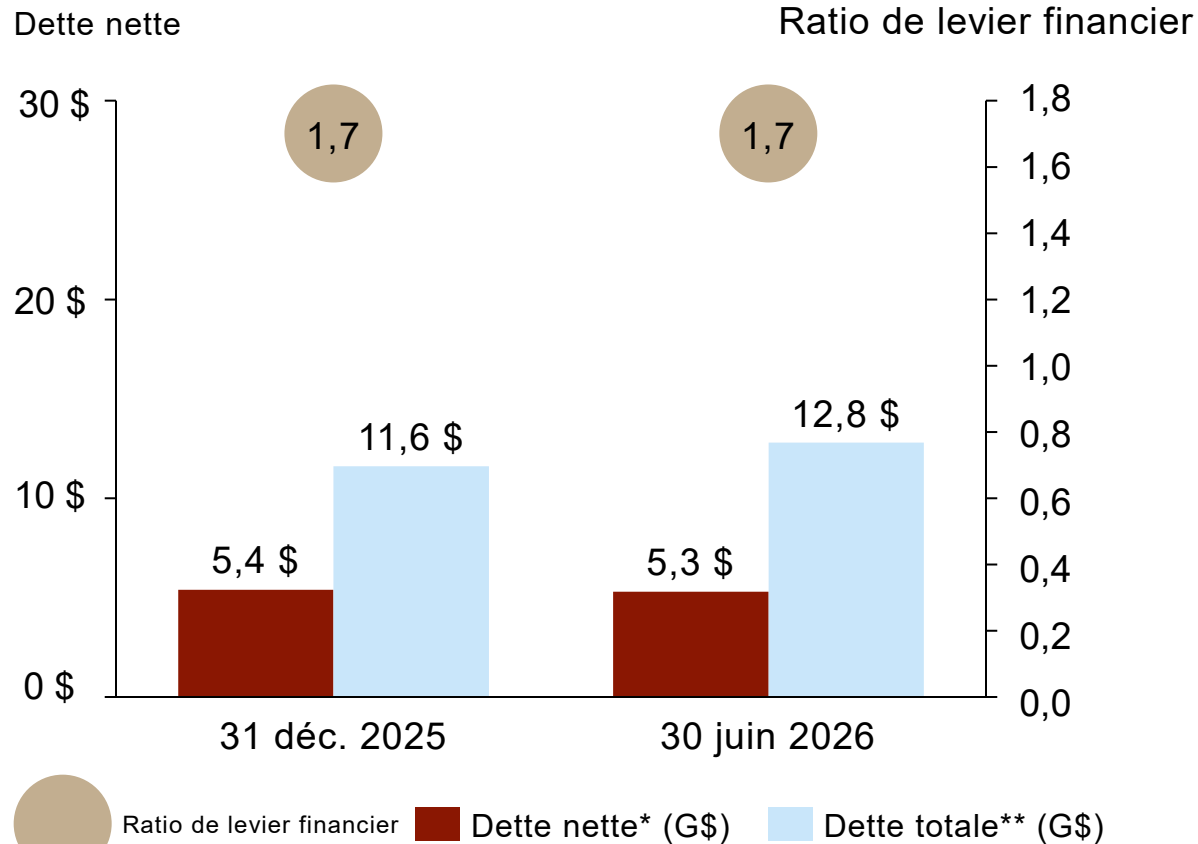
Points saillants

T2 2026	Rendement financier	Produits d'exploitation records de 6,3 G\$ au T2 (+11 % sur 12 mois)	BAIDA ajusté* de 719 M\$ (marge de 11,5 %), dans la partie supérieure de la fourchette prévisionnelle du 2 ^e trimestre	Excellente génération de liquidités, flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 651 M\$ et flux de trésorerie disponibles* de 174 M\$
Activités commerciales	Moteurs de revenus	PPSMO en hausse de 11 % grâce à un meilleur rendement unitaire et à l'expansion du coefficient d'occupation	Solide maintien des produits haut de gamme et des ventes aux entreprises	Augmentation des produits fret de 29 % sur 12 mois
Réseau	Mise en œuvre stratégique	Optimisation du rendement du réseau grâce au déploiement proactif de la capacité	Augmentation de 9 % des produits tirés de la 6 ^e liberté sur 12 mois, les lignes transpacifiques ayant contribué à environ la moitié de cette croissance	Flux de trafic international diversifié grâce au soutien continu des plaques tournantes principales
Flexibilité	Gestion des liquidités et du capital	Liquidités totales de 8,9 G\$ à la fin du trimestre, et bilan renforcé grâce à de solides mesures	Remise de 1,6 G\$ à la suite de rachats d'actions depuis novembre 2024	Valeur du programme Aéroplan conférée à 10 G\$ grâce à un investissement minoritaire



* Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure financière hors PCGR dont Air Canada se sert comme indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités exprimant le montant de trésorerie qu'elle est en mesure de dégager de ses activités, compte tenu des dépenses d'investissement. Comme cette mesure n'est pas conforme aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elle n'a pas de sens normalisé, elle ne saurait être comparée à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doit pas être considérée comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci. Se reporter à la section *Mesures financières hors PCGR* de cette présentation pour la description de ces mesures, ainsi que pour le rapprochement des mesures hors PCGR avec la mesure financière conforme aux PCGR la plus comparable. Se reporter à la section sur les prévisions de cette présentation pour un complément d'information.

Excellentes liquidités et flexibilité financière : 8,9 G\$ en liquidités et maintien du ratio de levier financier* à 1,7

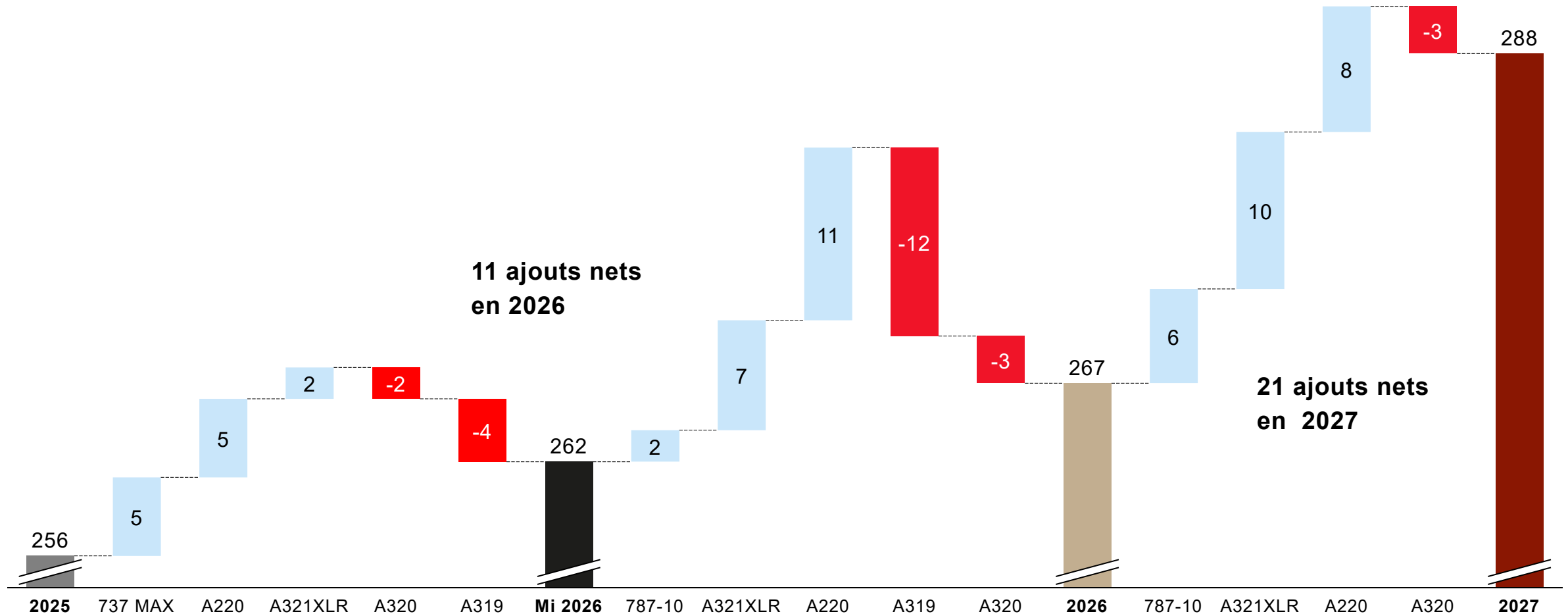


* La dette nette est une mesure de gestion du capital ainsi qu'un élément clé du capital géré par Air Canada et elle permet à la direction d'évaluer la dette nette de la Société. Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure financière hors PCGR dont Air Canada se sert comme indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités exprimant le montant de trésorerie qu'elle est en mesure de dégager de ces activités, compte tenu des dépenses d'investissement. 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.

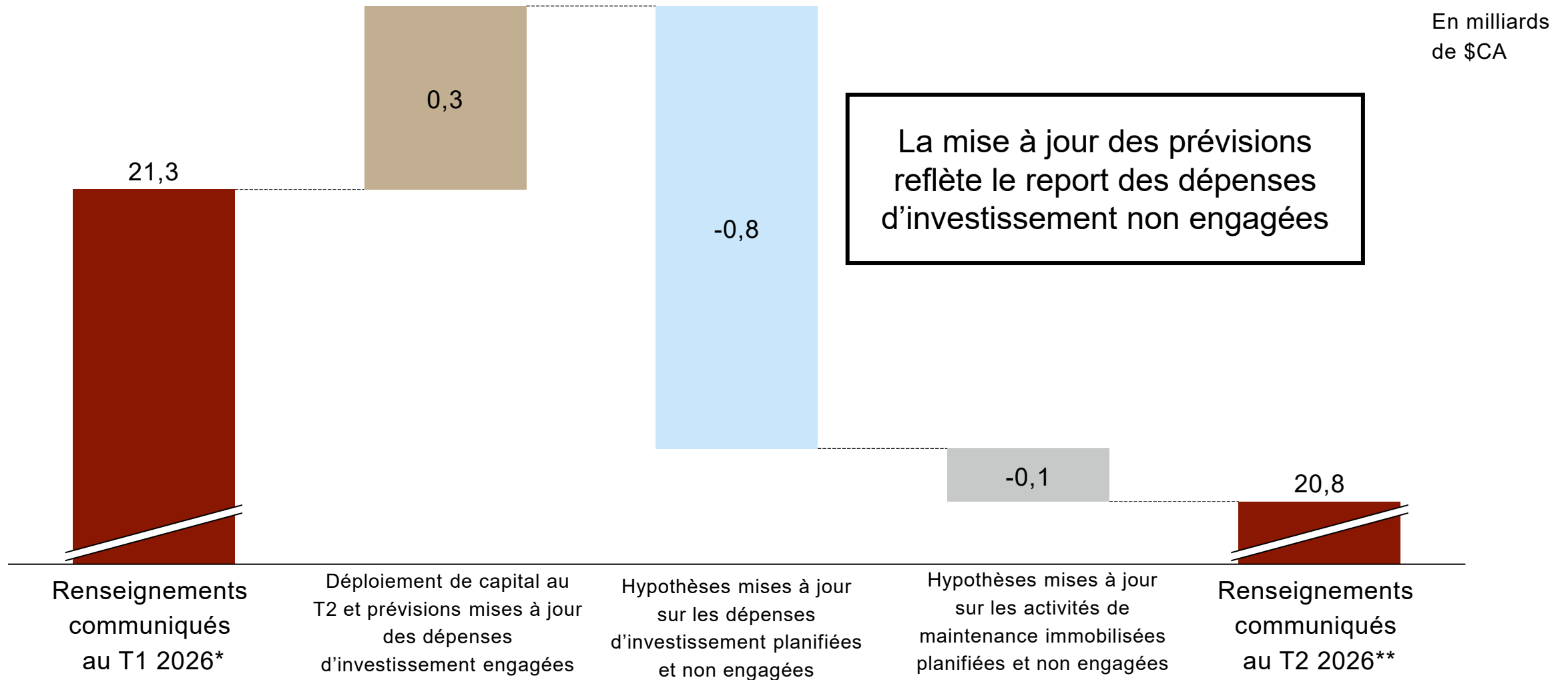
** Le montant total de la dette comprend la dette à long terme et les obligations locatives, y compris la partie courante.



Un parc aérien en mouvement : Arrivée de nouveaux appareils en 2026 contrebalancée en partie par des retraits de service, et capacité élargie par de nouveaux long-courriers dès la mi-2026 et en 2027



Engagements en capital : prévisions mises à jour en termes de capital nécessaire



* Comprend des achats de 477 M\$ en immobilisations corporelles et incorporelles, comme indiqué dans les documents du T1 2026.

** Comprend des achats de 1 172 M\$ en immobilisations corporelles et incorporelles, comme indiqué pour les six premiers mois de 2026.

Prévisions : Rétablissement et mise à jour des prévisions pour l'exercice 2026*



Capacité

Augmentation de
2,25 % à 3,25 %
par rapport à 2025

(auparavant : augmentation de
3,5 % à 5,5 % p. r. à 2025)



CESMO ajustées

Augmentation de
5,0 % à 6,0 % par
rapport à 2025

(auparavant : augmentation de
15,05 ¢ à 15,35 ¢)



BAIIDA ajusté

De 2,9 G\$ à
3,2 G\$

(auparavant : de 3,35 G\$ à
3,75 G\$)



Flux de trésorerie disponibles

De 200 M\$ à
500 M\$

(de 400 M\$ à 800 M\$)

* Air Canada a formulé des hypothèses pour l'élaboration de ses prévisions, à savoir que la croissance du PIB canadien serait modeste en 2026 et que les tendances actuelles de la demande se poursuivront pour le troisième trimestre et pour le reste de l'exercice 2026. Air Canada suppose que le dollar canadien s'échangera en moyenne à 1,41 \$ CA contre 1,00 \$ US pour 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 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 : moyenne de 0,90 \$ CA le litre pour 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 G\$, qui devraient se conclure en 2026 et 2027, sous réserve de l'exécution d'ententes contraignantes définitives et de la réalisation des conditions normalisées préalables. Dans le cadre de ses prévisions pour l'exercice 2026, Air Canada a réalisé des opérations de cession-bail pour un produit total de 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 et les importations canadiennes, de même que leurs répercussions. Se reporter à la rubrique *Mises en garde concernant les énoncés prospectifs* de cette présentation.



Reconnaitssances : Principaux prix de l'industrie

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 6^e année de suite

World Airline Awards de Skytrax 2025

- ✓ Prix dans 9 catégories, soit plus que tout autre transporteur nord-américain
- ✓ Notamment :
 - ✓ Meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord
 - ✓ Meilleur personnel de cabine en Amérique du Nord
 - ✓ Meilleur personnel de cabine au Canada
 - ✓ Meilleur transporteur aérien à faibles coûts (Air Canada Rouge)
- ✓ Seule société aérienne nord-américaine à figurer dans la liste des 20 Meilleurs transporteurs dans le monde du classement mondial de Skytrax en 2025



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



Michael Rousseau
Président et chef
de la direction



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			Air Canada Rouge et Vacances Air Canada	
	Parc aérien			Air Canada Cargo	
	Réseau mondial			Technologie	
	Marque			Employés	
	Produits et services à l'avant-garde			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 BAIIA ajusté de 18 à 20 %. Accroissement de la marge de 300 points de base + retours aux résultats supérieurs pré-pandémiques



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.



* 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*.



Merci

aircanada.com



Annexe

aircanada.com

Glossaire

Aéropian – Aéropian inc. ou programme Aéropian.

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 sièges payants offerts 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 payants offerts par le nombre de milles parcourus.



Mesures financières hors PCGR

Sont présentés ci-après certaines mesures et certains ratios hors PCGR qu'utilise Air Canada pour fournir aux lecteurs des renseignements supplémentaires sur sa performance financière et opérationnelle. Comme ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elles n'ont pas de sens normalisé, elles ne sauraient être comparées à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doivent pas être considérées comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci. Les mesures ou ratios financiers hors PCGR décrits dans la présente rubrique comportent généralement des exclusions ou des ajustements qui tiennent compte d'une ou de plusieurs des caractéristiques suivantes, comme le fait d'être très variables, difficiles à prévoir, inhabituels par nature, significatifs pour les résultats d'une période en particulier ou non indicatifs des résultats d'exploitation passés ou futurs. Ces éléments sont exclus, car Air Canada est d'avis qu'ils peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres périodes. L'exclusion de ces éléments permet de manière générale d'analyser plus justement la performance d'Air Canada au chapitre des charges d'exploitation et de la comparer de façon plus pertinente à celle d'autres sociétés aériennes.

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 pas comptabilisé de charges au titre de la dépréciation d'actifs en 2026, en 2025 et en 2024.

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

En 2025, Air Canada a comptabilisé un coût des services passés unique et d'autres coûts liés à la main-d'œuvre de 194 M\$, notamment en lien avec les modifications apportées aux régimes de retraite parallèlement à la convention collective conclue avec le SCFP et une charge d'exploitation liée à la rationalisation de la structure de gestion d'Air Canada. Compte tenu de la ratification de la convention collective avec l'ALPA en 2024, Air Canada avait comptabilisé un coût des services passés de 490 M\$ au titre des régimes de retraite 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.



Mesures financières hors PCGR (suite)

Charges d'exploitation par sièges-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 voyageur comparables. En outre, ces coûts ne génèrent pas de SMO. Par conséquent, le fait d'exclure ces coûts des charges d'exploitation permet d'établir une comparaison plus pertinente d'une période à l'autre lorsque ces coûts peuvent varier.

De plus, Air Canada engage des coûts relativement à l'exploitation d'avions-cargos, coûts que n'engagent pas certaines sociétés aériennes qui n'exercent pas d'activités de fret comparables. Aux 30 juin 2026 et 2025, Air Canada comptait six avions cargos 767 de Boeing en service. Ces coûts n'engendrant pas de SMO, le fait de les exclure des charges d'exploitation permet d'établir une comparaison plus pertinente d'une période à l'autre pour les activités de transport de passagers.

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

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



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 le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert afin d'avoir un aperçu du résultat d'exploitation, de la marge correspondante, avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et dépréciation et d'autres éléments 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 :

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



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



Mesures financières hors PCGR (suite)

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

Air Canada se sert du bénéfice net ajusté (de la perte nette ajustée) et du bénéfice ajusté (de la perte ajustée) par action – résultat dilué pour mesurer le rendement financier global de ses activités, à l'exclusion de l'incidence après impôts du profit ou de la perte de change, des intérêts nets au titre des régimes d'avantages du personnel, du profit ou de la perte sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit ou de la perte à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte aux règlements et modifications de dette et du profit ou de la perte à la cession d'actifs et d'autres éléments 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 :

	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	2026	2025	Variation	2026	2025	Variation
Bénéfice net (perte nette) selon les PCGR	(178) \$	186 \$	(364) \$	(130) \$	84 \$	(214) \$
Compte tenu des éléments suivants :						
(Profit) perte de change	4	190	(186)	(99)	201	(300)
Intérêts nets au titre des régimes d'avantages du personnel	(10)	(5)	(5)	(19)	(10)	(9)
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	6	(6)	12	3	(60)	63
Perte aux règlements de dette	-	-	-	56	-	56
Profit sur opérations de cession-bail d'actifs	(36)	-	(36)	(82)	-	(82)
Autres charges générales	-	18	(18)	-	18	(18)
Fiducie de participation aux régimes de retraite	208	-	208	208	-	208
Modifications aux régimes de retraite	132	-	132	132	-	132
Coût des services passés lié aux prestations	20	-	20	20	-	20
Provision pour réserve légale, y compris les intérêts	69	-	69	69	-	69
Impôt sur le résultat, y compris pour les éléments de rapprochement ci-dessus	(101)	(176)	75	(60)	(176)	116
Bénéfice net ajusté	114	\$ 207	\$ (93)	98	\$ 57	\$ 41
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé dans le calcul du résultat net dilué par action (en millions)	284	341	(57)	288	344	(56)
Bénéfice ajusté par action – résultat dilué	0,40	\$ 0,60	\$ (0,20)	0,34	\$ 0,16	\$ 0,18



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 calcul des flux de trésorerie disponibles provenant des (affectés aux) activités d'exploitation pour les périodes indiquées.

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

(en millions de dollars canadien)		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 juin 2026	31 décembre 2025	Variation	30 juin 2025
Dette à long terme et obligations locatives	9 417 \$	8 609 \$	808 \$	10 247 \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	3 377	2 967	410	1 547
Total de la dette à long terme et des obligations locatives (y compris la partie courante)	12 794	11 576	1 218	11 794
Moins la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements à court terme et les placements à long terme	(7 524)	(6 165)	(1 359)	(7 037)
Dette nette	5 270 \$	5 411 \$	(141) \$	4 757 \$
BAIIDA ajusté (période de 12 mois)	3 170 \$	3 124 \$	46 \$	3 515 \$
Ratio de la dette nette sur le BAIIDA ajusté	1,7	1,7	-	1,4



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	%

