

Troisième trimestre de 2026

Rapport de gestion

Le 29 octobre 2026

AIR CANADA

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE

TABLE DES MATIÈRES

1. PRINCIPALES MESURES FINANCIÈRES ET STATISTIQUES 1
2. INTRODUCTION ET PRINCIPALES HYPOTHÈSES 3
3. À PROPOS D'AIR CANADA 6
4. APERÇU 7
5. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS 9
6. PARC AÉRIEN 17
7. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL 19
   - 7.1. LIQUIDITÉ 19
   - 7.2. DETTE NETTE 20
   - 7.3. FONDS DE ROULEMENT 21
   - 7.4. VARIATIONS DES FLUX DE TRÉSORERIE 22
   - 7.5. DÉPENSES D'INVESTISSEMENT ET ACCORDS DE FINANCEMENT CONNEXES 24
   - 7.6. OBLIGATIONS DE CAPITALISATION DES RÉGIMES DE RETRAITE 26
   - 7.7. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES 27
   - 7.8. CAPITAL-ACTIONS 28
8. RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS 29
9. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE 30
10. MÉTHODES COMPTABLES 30
11. JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES 31
12. ACCORDS HORS BILAN 31
13. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES 31
14. FACTEURS DE RISQUE 31
15. CONTRÔLES ET PROCÉDURES 31
16. MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR 32
17. GLOSSAIRE 38

1. PRINCIPALES MESURES FINANCIÈRES ET STATISTIQUES

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

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action ou indication contraire)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
Mesures de performance financière	**2026**	**2025**	**Variation ($)**	**2026**	**2025**	**Variation ($)**
Produits d'exploitation	6 984	5 774	1 210	19 035	16 602	2 433
Bénéfice d'exploitation	261	284	(23)	163	594	(431)
Marge d'exploitation[1] (en %)	3,7	4,9	(1,2) pp[8]	0,9	3,6	(2,7) pp
BAIIDA ajusté[2]	936	961	(25)	2 278	2 257	21
Marge du BAIIDA ajusté[2] (en %)	13,4	16,6	(3,2) pp	12,0	13,6	(1,6) pp
Bénéfice avant impôts sur le résultat	248	511	(263)	55	447	(392)
Bénéfice net de la période	146	264	(118)	16	348	(332)
Bénéfice net attribuable aux actionnaires d'Air Canada	139	264	(125)	9	348	(339)
Bénéfice ajusté avant impôts[2]	328	329	(1)	423	414	9
Bénéfice net ajusté attribuable aux actionnaires d'Air Canada[2]	214	223	(9)	312	280	32
Liquidités totales[3]	8 018	8 296	(278)	8 018	8 296	(278)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	266	813	(547)	2 715	3 234	(519)
Flux de trésorerie disponibles[2]	(440)	211	(651)	1 338	1 225	113
Dette nette[2]	4 219	4 830	(611)	4 219	4 830	(611)
Dette à long terme et obligations locatives	10 853	11 769	(916)	10 853	11 769	(916)
Bénéfice par action attribuable aux actionnaires d'Air Canada – résultat dilué	0,49	0,88	(0,39)	0,03	0,90	(0,87)
Bénéfice ajusté par action attribuable aux actionnaires d'Air Canada – résultat dilué[2]	0,75	0,75	-	1,08	0,85	0,23
Statistiques d'exploitation[4]	**2026**	**2025**	**Variation (%)**	**2026**	**2025**	**Variation (%)**
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	26 642	24 459	8,9	71 612	67 142	6,7
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	29 893	28 282	5,7	81 664	79 382	2,9
Coefficient d'occupation (en %)	89,1 %	86,5 %	2,6 pp	87,7 %	84,6 %	3,1 pp
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	23,8	21,4	11,0	23,3	21,8	7,3
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	21,2	18,5	14,4	20,5	18,4	11,2
Produits d'exploitation par SMO (« PESMO ») (en cents)	23,4	20,4	14,4	23,3	20,9	11,5
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	22,5	19,4	15,9	23,1	20,2	14,6
CESMO ajustées (en cents)[2]	14,5	14,0	3,3	15,3	14,5	5,3
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers)[5]	37,3	37,0	0,8	36,7	37,2	(1,1)
Avions composant le parc en exploitation à la clôture de la période	358	366	(2,2)	358	366	(2,2)
Sièges routés (en milliers)	15 940	15 095	5,6	43 989	42 912	2,5
Mouvements des appareils (en milliers)	108,1	102,8	5,2	300,5	292,7	2,7
Longueur d'étape moyenne (en milles)[6]	1 875	1 874	0,1	1 856	1 850	0,4
Coût du litre de carburant (en cents)	148,3	88,3	68,0	127,5	91,3	39,7
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 417 835	1 356 485	4,5	3 896 979	3 819 892	2,0
Passagers payants transportés (en milliers)[7]	13 338	12 168	9,6	36 330	34 102	6,5

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

2) *Le 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 16,* Mesures financières hors PCGR, *du présent rapport de gestion pour la description des mesures financières hors PCGR d'Air Canada et pour un rapprochement quantitatif des mesures financières hors PCGR d'Air Canada avec la mesure financière conforme aux PCGR la plus comparable.*

3) *Les liquidités totales s'entendent de la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court et à long terme et des fonds disponibles aux termes de facilités de crédit d'Air Canada. Au 30 septembre 2026, les liquidités totales s'élevaient à 8 018 M$ et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 6 634 M$ et d'un montant de 1 384 M$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Au 30 septembre 2025, les liquidités totales s'élevaient à 8 296 M$ et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 6 939 M$ et d'un montant de 1 357 M$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Les liquidités totales comprennent également des fonds (333 M$ au 30 septembre 2026 et 278 M$ au 30 septembre 2025) détenus en fiducie par Vacances Air Canada en conformité avec les prescriptions réglementaires régissant les produits perçus d'avance pour les voyagistes.*

4) *À l'exception de l'effectif moyen en employés équivalents temps plein (ETP), les statistiques d'exploitation dans le présent tableau tiennent compte des données pour les transporteurs tiers exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité conclus avec Air Canada.*

5) *Rend compte de l'effectif en ETP d'Air Canada et des filiales de celle-ci. Ne comprend pas l'effectif en ETP des transporteurs tiers exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité conclus avec Air Canada.*

6) *La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles offerts divisé par le total de sièges routés.*

7) *Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol (et non en fonction du voyage, de l'itinéraire ou du segment de trajet), conformément à la définition établie par l'IATA.*

8) *L'acronyme « pp » désigne les points de pourcentage et renvoie à la mesure de l'écart arithmétique entre deux pourcentages.*

2. INTRODUCTION ET PRINCIPALES HYPOTHÈSES

Aux fins du présent rapport de gestion, « Air Canada » renvoie, selon le contexte, à Air Canada seulement, à Air Canada et à une ou plusieurs de ses filiales, notamment ses filiales actives, soit Aéroplan inc. (« Aéroplan »), Société en commandite Touram Limitée faisant affaire sous le nom de marque « Vacances Air Canada^MD » (« Vacances Air Canada ») et Air Canada Rouge S.E.C. faisant affaire sous le nom de marque « Air Canada Rouge^MD » (« Air Canada Rouge »), ou à une ou plusieurs de ces filiales. Le présent rapport de gestion fournit une présentation et une analyse des résultats financiers d'Air Canada pour le troisième trimestre de 2026, selon le point de vue de la direction. Il doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés résumés et notes complémentaires non audités intermédiaires du troisième trimestre de 2026 d'Air Canada datés du 29 octobre 2026 ainsi qu'avec les états financiers consolidés résumés et notes complémentaires de l'exercice 2025 datés du 12 février 2026. Toute l'information financière est conforme aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada tels qu'ils sont énoncés dans le *Manuel de CPA Canada – Comptabilité* (le « Manuel de CPA Canada »), qui intègre les *Normes internationales d'information financière* (les « normes IFRS de comptabilité ») publiées par l'International Accounting Standards Board, sauf indication contraire visant toute mesure hors PCGR ou information financière expressément désignée.

Sauf indication contraire, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens. La rubrique 17, *Glossaire*, du présent rapport de gestion, donne l'explication des principaux termes qui y sont utilisés. À moins de mention contraire ou à moins que le contexte ne s'y oppose, le présent rapport de gestion était à jour au 29 octobre 2026.

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

Mise en garde concernant les énoncés prospectifs

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

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

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

transporteurs régionaux et autres, sa capacité de recruter et de conserver le personnel qualifié, les épidémies, l'évolution de la législation, de la réglementation ou des procédures judiciaires, les attentats terroristes, les conflits armés, la capacité d'Air Canada d'exploiter avec succès son programme de fidélité, les pertes par sinistre, sa dépendance à l'égard des partenaires Star Alliance[MD] et des coentreprises, sa capacité de préserver et de faire croître sa marque, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les fluctuations des taux de change, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, les obligations au titre des régimes de retraite, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le dossier d'information publique d'Air Canada, qui peut être consulté à l'adresse **www.sedarplus.ca**, notamment à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2025 d'Air Canada et à la rubrique 14, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion.

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

Les énoncés prospectifs contenus ou intégrés par renvoi dans le présent rapport de gestion représentent les attentes d'Air Canada en date de ce rapport (ou à la date précisée de leur formulation) et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

Principales hypothèses

Air Canada a formulé des hypothèses pour l'élaboration et la formulation des énoncés prospectifs, à savoir que la croissance du PIB du Canada sera modeste pour 2026 et que les tendances actuelles de la demande se poursuivront pour le quatrième trimestre de 2026 et que le dollar canadien s'échangera en moyenne à 1,39 $ CA contre 1,00 $ US (auparavant, 1,41 $ CA contre 1,00 $ US) pour l'exercice 2026 complet. Air Canada suppose que le prix du carburant d'aviation s'établira en moyenne à environ 1,72 $ CA le litre (auparavant, 1,29 $ CA le litre) pour le quatrième trimestre de 2026. Les hypothèses d'Air Canada reposent sur la courbe des prix à terme au 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 prix dans les escales internationales. Ces estimations du prix du carburant d'avion tiennent compte des plans de capacité d'Air Canada et demeurent assujetties à la volatilité persistante des marchés mondiaux de l'énergie.

Propriété intellectuelle

Air Canada est propriétaire de marques de commerce, de marques de service ou de dénominations commerciales utilisées dans le cadre de ses activités ou est titulaire de droits à leur égard. En outre, les noms et logos d'Air Canada ainsi que les noms et adresses de ses sites Web sont sa propriété ou font l'objet de licences d'utilisation qu'elle a octroyées. Par ailleurs, Air Canada est propriétaire ou titulaire de droits d'auteur qui protègent également le contenu de ses produits ou de ses services. Pour des raisons pratiques uniquement, les marques de commerce, les marques de service, les dénominations commerciales et les droits d'auteur mentionnés dans le présent rapport de gestion peuvent être indiqués sans être suivis des symboles ©, ®, MD ou MC. En revanche, Air Canada se réserve le droit de faire valoir ses droits ou ceux des donneurs de licence concernés à l'égard de ces marques de commerce, marques de service, dénominations commerciales et droits d'auteur en vertu de toute loi applicable. Le présent rapport de gestion peut également inclure des marques de commerce, marques de service et dénominations commerciales de tiers. Leur utilisation par Air Canada ne sous-entend pas que celle-ci a des liens avec leurs propriétaires ou titulaires de licence, ni que ceux-ci recommandent ou commanditent Air Canada ou entretiennent des liens avec elle.

Autre information intégrée par renvoi

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

3. À PROPOS D'AIR CANADA

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

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

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

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

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

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

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

4. APERÇU

Au troisième trimestre de 2026, les produits d'exploitation d'Air Canada se sont chiffrés à 6 984 M$, en hausse de 1 210 M$, ou 21 %, par rapport au troisième trimestre de 2025. Cette augmentation s'explique principalement par une hausse des produits passages et fret. Les produits unitaires totaux ont progressé de 14 % par rapport à il y a un an, portés par la demande soutenue de transport aérien de passagers et de services de fret aérien, une hausse du prix moyen des billets et une amélioration des coefficients d'occupation à l'échelle du réseau. Au troisième trimestre de 2026, la capacité a connu une augmentation de 5,7 % par rapport à il y a un an; les produits passages ont augmenté de 21 %, ce qui s'explique par une hausse de 11 % du rendement unitaire et par une amélioration de 2,6 points de pourcentage du coefficient d'occupation.

Les charges d'exploitation se sont établies à 6 723 M$, augmentant de 1 233 M$, ou 22 %, par rapport au troisième trimestre de 2025. Cette augmentation s'explique principalement par la hausse de la charge de carburant d'aviation, qui reflète une augmentation de 68 % du prix du litre de carburant, ainsi que par une augmentation de 5 % de la consommation de carburant en litres en raison de l'augmentation du nombre de vols. Elle est aussi attribuable, dans une moindre mesure, à la hausse des charges au titre du personnel et de la dotation aux amortissements et dépréciation, entre autres coûts. La hausse de la charge de carburant d'aviation est demeurée le principal facteur ayant pesé sur la rentabilité sur 12 mois au troisième trimestre de 2026. Le bénéfice d'exploitation du troisième trimestre de 2026 s'est chiffré à 261 M$, comparativement à 284 M$ au troisième trimestre de 2025.

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

L'évolution du contexte géopolitique au Moyen-Orient a entraîné des perturbations opérationnelles dans la région ainsi qu'une hausse des prix et de la volatilité sur les marchés mondiaux de l'énergie. De plus, depuis la fin de février 2026, les routes maritimes internationales empruntant le détroit d'Ormuz ont été considérablement perturbées, ce qui a accentué davantage les impacts sur l'offre et les prix du carburant, y compris en ce qui concerne le carburant d'aviation. En conséquence, les prix du carburant d'aviation ont augmenté de 68 % sur 12 mois au troisième trimestre de 2026, malgré des profits de couverture du prix du carburant d'aviation de 22 M$. Air Canada a compensé au total environ 46 % de la charge de carburant d'aviation supplémentaire pour le troisième trimestre de 2026, ce qui est inférieur à ses estimations de 60 %, en raison surtout de la hausse considérable des prix du carburant d'aviation en septembre 2026.

Air Canada a réagi en prenant des mesures pour atténuer l'incidence sur ses activités et celle de la hausse des prix du carburant, notamment en ajustant les tarifs et les frais, et en procédant à des ajustements sélectifs de la capacité. L'instabilité géopolitique persistante dans la région continue d'influer sur les prix du carburant d'aviation, et les conflits actuels ou futurs pourraient amplifier les répercussions sur l'offre de carburant, les prix, les marchés mondiaux de l'énergie et le secteur du transport aérien. Air Canada continue de surveiller l'évolution des prix et de l'offre de carburant et pourrait prendre d'autres mesures, au besoin, afin d'atténuer sa vulnérabilité à ceux-ci.

Investissement minoritaire dans Aéroplan

Le 11 août 2026, Air Canada a annoncé que des fonds gérés par Blackstone et La Caisse, ainsi que d'autres grandes institutions canadiennes, avaient fait un investissement minoritaire en actions de 2,5 G$ dans Aéroplan inc. Aux termes de l'opération, le groupe d'investisseurs a fait l'acquisition d'une participation de 25 % ne donnant pas le contrôle dans Aéroplan. Air Canada a conservé une participation de 75 % et continue de contrôler Aéroplan et ses activités, son orientation stratégique et sa gestion quotidienne. La transaction a été conclue le 17 août 2026.

Air Canada continue de consolider Aéroplan dans ses états financiers consolidés, et cet investissement minoritaire est présenté dans le total des capitaux propres comme une participation ne donnant pas le contrôle, séparément des capitaux propres attribuables aux actionnaires d'Air Canada. Cet investissement comprend des droits pour investisseur minoritaire.

Le groupe d'investisseurs aura le droit de participer aux distributions d'Aéroplan, sous réserve de l'approbation de son conseil d'administration et conformément à une politique de distribution convenue. En vertu de cette politique, Aéroplan versera au groupe d'investisseurs des distributions trimestrielles de la trésorerie disponible, d'une manière proportionnelle.

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

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

Récapitulatif financier du troisième trimestre de 2026

- Produits d'exploitation de 6 984 M$, en hausse de 1 210 M$, ou 21 %, en raison de la croissance des produits passages, des produits fret et des autres produits.

- Charges d'exploitation de 6 723 M$, en hausse de 1 233 M$, ou 22 %, en raison surtout de la hausse de la charge de carburant d'aviation et des charges au titre du personnel.

- Bénéfice d'exploitation de 261 M$, comparativement à 284 M$ au troisième trimestre de 2025. Marge d'exploitation de 3,7 %, soit une baisse de 1,2 point de pourcentage.

- BAIIDA ajusté de 936 M$, comparativement à 961 M$ au troisième trimestre de 2025, et marge du BAIIDA ajusté de 13,4 %, soit une baisse de 3,2 points de pourcentage.

- Bénéfice avant impôts sur le résultat de 248 M$, contre un bénéfice avant impôts sur le résultat de 511 M$ au troisième trimestre de 2025.

- Bénéfice avant impôts ajusté de 328 M$, comparativement à 329 M$ au troisième trimestre de 2025.

- Bénéfice net attribuable aux actionnaires d'Air Canada de 139 M$ et bénéfice par action – résultat dilué de 0,49 $, comparativement à un bénéfice net de 264 M$ et à un bénéfice par action – résultat dilué de 0,88 $ au troisième trimestre de 2025.

- Bénéfice net ajusté attribuable aux actionnaires d'Air Canada de 214 M$ et bénéfice ajusté par action attribuable aux actionnaires d'Air Canada – résultat dilué de 0,75 $, comparativement à 223 M$ et à 0,75 $, respectivement, au troisième trimestre de 2025.

- CESMO ajustées en hausse de 3,3 % pour atteindre 14,45 cents, rendant compte de charges d'exploitation autres que de carburant d'aviation plus élevées, facteur réduit en partie par une augmentation de la capacité exploitée sur 12 mois.

- Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 266 M$ et flux de trésorerie disponibles négatifs de 440 M$, contre 813 M$ et 211 M$, respectivement, au troisième trimestre de 2025.

5. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Troisièmes trimestres				Neuf premiers mois			
	2026	2025	Variation ($)	Variation (%)[1]	2026	2025	Variation ($)	Variation (%)[1]
Produits d'exploitation								
Passages	6 343 $	5 244 $	1 099 $	21	16 711 $	14 606 $	2 105 $	14
Fret	317	239	78	33	901	742	159	21
Autres	324	291	33	11	1 423	1 254	169	13
Total des produits d'exploitation	**6 984**	**5 774**	**1 210**	**21**	**19 035**	**16 602**	**2 433**	**15**
Charges d'exploitation								
Carburant d'aviation	2 118	1 212	906	75	5 025	3 546	1 479	42
Salaires et charges sociales	1 476	1 364	112	8	4 469	3 750	719	19
Dotation aux amortissements et dépréciation	555	504	51	10	1 607	1 490	117	8
Redevances aéroportuaires et de navigation	462	433	29	7	1 298	1 197	101	8
Maintenance avions	368	332	36	11	1 089	1 006	83	8
Frais de vente et de distribution	314	274	40	15	900	814	86	11
Frais d'achat de capacité	243	216	27	13	708	655	53	8
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	114	103	11	11	710	633	77	12
Technologies de l'information	171	157	14	9	501	500	1	0
Restauration et services à bord	208	178	30	17	561	488	73	15
Autres	694	717	(23)	(3)	2 004	1 929	75	4
Total des charges d'exploitation	**6 723**	**5 490**	**1 233**	**22**	**18 872**	**16 008**	**2 864**	**18**
Bénéfice d'exploitation	**261**	**284**	**(23)**		**163**	**594**	**(431)**	
Produits (charges) autres que d'exploitation								
Profit de change	43	343	(300)		142	142	-	
Produits d'intérêts	73	40	33		187	174	13	
Charges d'intérêts	(149)	(162)	13		(466)	(508)	42	
Intérêts incorporés	16	10	6		49	36	13	
Instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(13)	16	(29)		(16)	76	(92)	
Perte aux règlements de dette	-	-	-		(56)	-	(56)	
Profit à la cession-bail d'actifs	-	-	-		82	-	82	
Autres	17	(20)	37		(30)	(67)	37	
Total des produits (charges) autres que d'exploitation	**(13)**	**227**	**(240)**		**(108)**	**(147)**	**39**	
Bénéfice avant impôts sur le résultat	**248**	**511**	**(263)**		**55**	**447**	**(392)**	
(Charge) d'impôts sur le résultat	(102)	(247)	145		(39)	(99)	60	
Bénéfice net de la période	**146 $**	**264 $**	**(118) $**		**16 $**	**348 $**	**(332) $**	
Bénéfice net attribuable aux								
Actionnaires d'Air Canada	139	264	(125)		9	348	(339)	
Participations ne donnant pas le contrôle	7	-	7		7	-	7	
Bénéfice net de la période	**146**	**264**	**(118)**		**16**	**348**	**(332)**	
Bénéfice net attribuable aux actionnaires d'Air Canada								
Bénéfice par action – résultat de base	0,49 $	0,89 $	(0,40) $		0,03 $	1,10 $	(1,07) $	
Bénéfice par action – résultat dilué	0,49 $	0,88 $	(0,39) $		0,03 $	0,90 $	(0,87) $	
BAIIDA ajusté[2]	**936 $**	**961 $**	**(25) $**		**2 278 $**	**2 257 $**	**21 $**	
Bénéfice ajusté avant impôts[2]	**328 $**	**329 $**	**(1) $**		**423 $**	**414 $**	**9 $**	
Bénéfice net ajusté attribuable aux actionnaires d'Air Canada [2]	**214 $**	**223 $**	**(9) $**		**312 $**	**280 $**	**32 $**	
Bénéfice ajusté par action attribuable aux actionnaires d'Air Canada – résultat dilué[2]	**0,75 $**	**0,75 $**	**- $**		**1,08 $**	**0,85 $**	**0,23 $**	

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

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

Produits passages réseau

Au troisième trimestre de 2026, les produits passages se sont établis à 6 343 M$, en hausse de 1 099 M$, ou 21 %. Une augmentation de 5,7 % de la capacité a été accompagnée par une hausse de 8,9 % du trafic, ce qui s'est traduit par une amélioration de 2,6 points de pourcentage du coefficient d'occupation. Porté par la demande soutenue et par la robustesse de la tarification sur l'ensemble du réseau, le rendement unitaire a progressé de 11,0 % par rapport à il y a un an. L'effet combiné de la hausse du rendement unitaire et du coefficient d'occupation s'est traduit par une augmentation de 14,4 % des produits passages par SMO.

Pour les neuf premiers mois de 2026, les produits passages se sont établis à 16 711 M$, en hausse de 2 105 M$, ou 14 %. Une augmentation de 2,9 % de la capacité a été accompagnée par une hausse de 6,7 % du trafic, ce qui s'est traduit par une amélioration de 3,1 points de pourcentage du coefficient d'occupation. Porté par la demande soutenue et par la robustesse de la tarification sur l'ensemble du réseau, le rendement unitaire a progressé de 7,3 % par rapport à il y a un an. L'effet combiné de la hausse du rendement unitaire et du coefficient d'occupation s'est traduit par une augmentation de 11,2 % des produits passages par SMO. La croissance du rendement unitaire pour les deux périodes rend également compte, en partie, des mesures liées aux prix des billets mises en œuvre pour compenser la hausse des coûts du carburant.

Les comparaisons sur 12 mois pour les deux périodes ont subi l'incidence de l'interruption de travail survenue au troisième trimestre de 2025. Par conséquent, les augmentations présentées de la capacité, du trafic et des produits passages reflètent en partie une base de comparaison moins élevée.

L'évolution du contexte géopolitique au Moyen-Orient a continué d'alimenter l'augmentation importante des prix du carburant au cours du trimestre. Air Canada a réagi en prenant des mesures liées aux tarifs et aux frais et en procédant à certains ajustements de la capacité pour atténuer l'incidence de la hausse des prix du carburant et adapter la capacité à l'état du marché.

Les produits tirés des cabines supérieures ont progressé de 19 % au troisième trimestre de 2026, représentant environ 28 % du total des produits passages.

Les produits liés à la sixième liberté se sont hissés de 16 % par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent en raison de la croissance des marchés États-Unis–Atlantique et États-Unis–Pacifique; l'augmentation du trafic a été particulièrement importante sur le marché États-Unis–Asie-Pacifique.

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres				Neuf premiers mois			
	2026	2025	Variation ($)	Variation (%)[1]	2026	2025	Variation ($)	Variation (%)[1]
Lignes intérieures	1 763 $	1 426 $	337 $	23,6	4 486 $	3 927 $	559 $	14,2
Lignes transfrontalières	1 148	904	244	27,1	3 193	2 856	337	11,8
Lignes transatlantiques	2 259	1 955	304	15,5	5 154	4 538	616	13,6
Lignes transpacifiques	828	684	144	21,1	2 325	2 017	308	15,2
Autres	345	275	70	25,4	1 553	1 268	285	22,5
Réseau	**6 343 $**	**5 244 $**	**1 099 $**	**21,0**	**16 711 $**	**14 606 $**	**2 105 $**	**14,4**

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

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

	Troisième trimestre de 2026 par rapport au troisième trimestre de 2025					
	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (pp)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	23,6	2,5	7,2	3,8	15,3	20,6
Lignes transfrontalières	27,1	2,7	8,4	4,5	17,3	23,8
Lignes transatlantiques	15,5	5,2	7,8	2,2	7,2	9,9
Lignes transpacifiques	21,1	13,6	13,3	(0,2)	6,9	6,7
Autres	25,4	8,3	12,8	3,6	11,2	15,7
Réseau	**21,0**	**5,7**	**8,9**	**2,6**	**11,0**	**14,4**

	Neuf premiers mois de 2026 par rapport aux neuf premiers mois de 2025					
	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (pp)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	14,2	1,4	5,8	3,6	8,0	12,6
Lignes transfrontalières	11,8	(4,8)	0,6	4,6	11,1	17,5
Lignes transatlantiques	13,6	1,2	5,2	3,4	7,9	12,2
Lignes transpacifiques	15,2	9,2	10,1	0,8	4,6	5,5
Autres	22,5	13,7	16,6	2,2	5,0	7,7
Réseau	**14,4**	**2,9**	**6,7**	**3,1**	**7,3**	**11,2**

Produits passages – Lignes intérieures

Au troisième trimestre de 2026, les produits passages tirés des lignes intérieures ont augmenté de 24 %. Une augmentation de 2,5 % de la capacité a été accompagnée par une hausse de 7,2 % du trafic, ce qui s'est traduit par une amélioration de 3,8 points de pourcentage du coefficient d'occupation. Porté par la demande soutenue et par la hausse de la tarification par rapport à il y a un an, le rendement unitaire a progressé de 15,3 %.

Pour les neuf premiers mois de 2026, les produits passages tirés des lignes intérieures ont augmenté de 14 %. Une augmentation de 1,4 % de la capacité a été accompagnée par une hausse de 5,8 % du trafic, ce qui s'est traduit par une amélioration de 3,6 points de pourcentage du coefficient d'occupation. Porté par la hausse de la tarification moyenne et par la demande soutenue, le rendement unitaire a progressé de 8,0 % par rapport à il y a un an.

Produits passages – Lignes transfrontalières

Au troisième trimestre de 2026, les produits passages tirés des lignes transfrontalières ont augmenté de 27 %. Une augmentation de 2,7 % de la capacité a été accompagnée par une hausse de 8,4 % du trafic, ce qui s'est traduit par une amélioration de 4,5 points de pourcentage du coefficient d'occupation. L'effet combiné d'une hausse de 17,3 % du rendement unitaire et de l'amélioration du coefficient d'occupation a entraîné une augmentation de 23,8 % des PPSMO, soit la plus forte hausse parmi les marchés géographiques d'Air Canada au cours du trimestre.

Pour les neuf premiers mois de 2026, les produits passages tirés des lignes transfrontalières ont augmenté de 12 %. Malgré une diminution de 4,8 % de la capacité, le trafic a augmenté de 0,6 %, ce qui s'est traduit par une amélioration de 4,6 points de pourcentage du coefficient d'occupation. L'effet combiné d'une hausse de 11,1 % du rendement unitaire et de l'amélioration du coefficient d'occupation a entraîné une augmentation de 17,5 % des PPSMO.

La demande de voyages entre le Canada et les États-Unis est restée stable, quoiqu'inférieure aux niveaux observés avant février 2025. Dans ce contexte, la diminution de la capacité du secteur a favorisé une hausse des rendements unitaires et des coefficients d'occupation.

Produits passages – Lignes transatlantiques

Au troisième trimestre de 2026, les produits passages tirés des lignes transatlantiques ont augmenté de 16 %. Une augmentation de 5,2 % de la capacité a été accompagnée par une hausse de 7,8 % du trafic, ce qui s'est traduit par une amélioration de 2,2 points de pourcentage du coefficient d'occupation. L'effet combiné d'une hausse de 7,2 % du rendement unitaire et de l'amélioration du coefficient d'occupation a entraîné une augmentation de 9,9 % des PPSMO.

Pour les neuf premiers mois de 2026, les produits passages tirés des lignes transatlantiques ont augmenté de 14 %. Une augmentation de 1,2 % de la capacité a été accompagnée par une hausse de 5,2% du trafic, ce qui s'est traduit par une amélioration de 3,4 points de pourcentage du coefficient d'occupation. L'effet combiné d'une hausse de 7,9 % du rendement unitaire et de l'amélioration du coefficient d'occupation a entraîné une augmentation de 12,2 % des PPSMO.

Produits passages – Lignes transpacifiques

Au troisième trimestre de 2026, les produits passages tirés des lignes transpacifiques ont augmenté de 21 %. Une augmentation de 13,6 % de la capacité a été accompagnée par une hausse de 13,3 % du trafic, ce qui s'est traduit par une baisse de 0,2 point de pourcentage du coefficient d'occupation. Une hausse de 6,9 % du rendement unitaire a entraîné une augmentation de 6,7 % des PPSMO.

Pour les neuf premiers mois de 2026, les produits passages tirés des lignes transpacifiques ont augmenté de 15 %. Une augmentation de 9,2 % de la capacité a été accompagnée par une hausse de 10,1 % du trafic, ce qui s'est traduit par une amélioration de 0,8 point de pourcentage du coefficient d'occupation. L'effet combiné d'une hausse de 4,6 % du rendement unitaire et de l'amélioration du coefficient d'occupation a entraîné une augmentation de 5,5 % des PPSMO.

Malgré la demande soutenue et la hausse de la tarification moyenne par rapport à il y a un an, la croissance du rendement unitaire au troisième trimestre et pour les neuf premiers mois de 2026 a été ralentie par la croissance de la capacité du secteur sur le marché des lignes transpacifiques.

Produits passages – Autres lignes

Au troisième trimestre de 2026, les produits passages tirés des autres lignes ont augmenté de 25 %. Une augmentation de 8,3 % de la capacité a été accompagnée par une hausse de 12,8 % du trafic, ce qui s'est traduit par une amélioration de 3,6 points de pourcentage du coefficient d'occupation. L'effet combiné d'une hausse de 11,2 % du rendement unitaire, reflétant la hausse de la tarification sur les marchés des Caraïbes et de l'Amérique latine, et de l'amélioration du coefficient d'occupation a entraîné une augmentation de 15,7 % des PPSMO.

Pour les neuf premiers mois de 2026, les produits passages tirés des autres lignes ont augmenté de 22 %. Une augmentation de 13,7 % de la capacité a été accompagnée par une hausse de 16,6 % du trafic, ce qui s'est traduit par une amélioration de 2,2 points de pourcentage du coefficient d'occupation. L'effet combiné d'une hausse de 5,0 % du rendement unitaire et de l'amélioration du coefficient d'occupation a entraîné une augmentation de 7,7 % des PPSMO.

Produits fret

Comparativement aux périodes correspondantes de 2025, les produits fret ont augmenté de 78 M$, ou 33 %, pour s'établir à 317 M$ au troisième trimestre de 2026 et de 159 M$, ou 21 %, pour s'établir à 901 M$ pour les neuf premiers mois de 2026. Les augmentations pour les deux périodes s'expliquent principalement par la hausse du rendement unitaire du fret et un contexte de tarification du fret favorable, en particulier sur le marché des lignes internationales, en partie en raison de suppléments de transport plus élevés. Dans une moindre mesure, la hausse des volumes de fret a également contribué aux augmentations sur 12 mois pour les deux périodes.

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres				Neuf premiers mois			
	2026	2025	Variation ($)	Variation (%)[1]	2026	2025	Variation ($)	Variation (%)[1]
Lignes intérieures	50 $	29 $	21 $	71,0	137 $	82 $	55 $	67,1
Lignes transfrontalières	14	13	1	10,6	40	42	(2)	(3,7)
Lignes transatlantiques	103	85	18	20,3	297	263	34	12,4
Lignes transpacifiques	106	77	29	39,2	292	238	54	23,2
Autres	44	35	9	23,8	135	117	18	15,2
Réseau	**317 $**	**239 $**	**78 $**	**32,6**	**901 $**	**742 $**	**159 $**	**21,4**

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

Autres produits

Comparativement aux périodes correspondantes de 2025, les autres produits ont augmenté de 33 M$, ou 11 %, pour s'établir à 324 M$ au troisième trimestre de 2026 et de 169 M$, ou 13 %, pour s'établir à 1 423 M$ pour les neuf premiers mois de 2026. Ces augmentations s'expliquent principalement par la hausse des produits tirés de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et la hausse des produits tirés de services autres que de transport aérien liés au programme Aéroplan.

Charges d'exploitation

Au troisième trimestre de 2026, les charges d'exploitation ont progressé de 1 233 M$, ou 22 %, pour s'élever à 6 723 M$. La charge de carburant d'aviation a été le principal facteur de cette hausse, car elle a augmenté de 906 M$, ou 75 %, par rapport à la période correspondante de 2025. Cette hausse s'explique également par l'augmentation des coûts liés à la main-d'œuvre, de la dotation aux amortissements et dépréciation, des frais de vente et de distribution et des charges de maintenance avions.

Pour les neuf premiers mois de 2026, les charges d'exploitation se sont élevées à 18 872 M$, en hausse de 2 864 M$, ou 18 %. La charge de carburant d'aviation a été le principal facteur de cette hausse, car elle a augmenté de 1 479 M$, ou 42 %, pour atteindre 5 025 M$. Cette hausse sur 12 mois s'explique également par l'augmentation des coûts liés à la main-d'œuvre et des autres coûts liés à l'exploitation.

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

Carburant d'aviation

La charge de carburant d'aviation a progressé de 906 M$, ou 75 %, pour atteindre 2 118 M$ au troisième trimestre de 2026. Cette progression est surtout attribuable à une hausse de 68 % du prix du litre de carburant, déduction faite de profits de couverture du prix du carburant d'aviation de 22 M$, tandis que la consommation de carburant en litres a augmenté de 5 %, ce qui reflète surtout la croissance de la capacité.

Pour les neuf premiers mois de 2026, la charge de carburant d'aviation s'est accrue de 1 479 M$, ou 42 %, pour s'établir à 5 025 M$. Cet accroissement est attribuable à une hausse d'environ 40 % du prix du litre de carburant, déduction faite de profits de couverture du prix du carburant d'aviation de 265 M$, et d'une augmentation de 2 % de la consommation de carburant en litres.

Salaires et charges sociales

Les salaires et charges sociales ont augmenté de 112 M$, ou 8 %, pour atteindre 1 476 M$ au troisième trimestre de 2026. Cette augmentation s'explique surtout par la hausse des taux de rémunération, des charges sociales et d'autres coûts liés à la rémunération et, dans une moindre mesure, par l'augmentation de l'effectif moyen en équivalents temps plein sur 12 mois. Au troisième trimestre de 2026, Air Canada a comptabilisé un coût des services passés au titre des régimes de retraite de 131 M$ lié à la convention collective conclue avec l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale (AIMTA). Par ailleurs, Air Canada a comptabilisé une charge de 6 M$ liée à la fiducie de participation au troisième trimestre de 2026.

Au troisième trimestre de 2025, Air Canada a comptabilisé des charges totalisant 173 M$, qui comprenaient un coût hors trésorerie de 149 M$ lié aux modifications apportées au régime de retraite au titre des services passés à la suite de la convention collective conclue avec le Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP) et des coûts associés à la rationalisation de la structure de gestion d'Air Canada.

Pour les neuf premiers mois de 2026, les salaires et charges sociales ont totalisé 4 469 M$, en hausse de 719 M$, ou 19 %. L'augmentation sur 12 mois tient compte de charges de 167 M$ liées au versement de sommes forfaitaires aux retraités, d'une charge de 6 M$ liée à la fiducie de participation, d'un coût des services passés au titre des régimes de retraite lié à la convention collective conclue avec Unifor de 132 M$, d'un coût des services passés au titre des régimes de retraite lié à la convention collective conclue avec l'AIMTA de 131 M$, d'une charge de 41 M$ liée aux indemnités de départ volontaire et d'un coût des services passés lié aux prestations découlant d'un changement législatif de 20 M$. Ces charges se comparent à une charge de 173 M$ comptabilisée pour les neuf premiers mois de 2025, comme il est décrit ci-dessus. L'augmentation s'explique également par la hausse des taux de rémunération et d'autres coûts liés à la rémunération, partiellement contrebalancée par une baisse de l'effectif moyen en équivalents temps plein.

Dotation aux amortissements et dépréciation

La dotation aux amortissements et dépréciation a augmenté de 51 M$, ou 10 %, pour atteindre 555 M$ au troisième trimestre de 2026. Pour les neuf premiers mois de 2026, elle s'est élevée à 1 607 M$, en hausse de 117 M$, ou 8 %. Ces hausses s'expliquent principalement par une augmentation de l'actif résultant de livraisons d'appareils et d'activités de maintenance immobilisées.

Redevances aéroportuaires et de navigation

Les redevances aéroportuaires et de navigation ont augmenté de 29 M$, ou 7 %, pour s'établir à 462 M$ au troisième trimestre de 2026 et de 101 M$, ou 8 %, pour s'établir à 1 298 M$ pour les neuf premiers mois de 2026. Ces augmentations s'expliquent principalement par l'augmentation du nombre de vols, les tarifs plus élevés et le plus grand nombre de passages qu'il y a un an.

Maintenance avions

La charge de maintenance avions s'est accrue de 36 M$, ou 11 %, pour s'établir à 368 M$ au troisième trimestre de 2026 et de 83 M$, ou 8 %, pour s'établir à 1 089 M$ pour les neuf premiers mois de 2026. Ces augmentations s'expliquent principalement par l'intensification des activités de maintenance, la hausse des coûts des matériaux et l'augmentation des provisions liées à la maintenance, à la suite de la révision des estimations des coûts de fin de contrat de location concernant les aéronefs pris en location.

Frais de vente et de distribution

Les frais de vente et de distribution ont progressé de 40 M$, ou 15 %, pour s'établir à 314 M$ au troisième trimestre de 2026 et de 86 M$, ou 11 %, pour s'établir à 900 M$ pour les neuf premiers mois de 2026. Ces augmentations sont principalement attribuables à l'augmentation du nombre de passagers et, dans une moindre mesure, aux commissions plus élevées associées à l'augmentation du prix des billets.

Autres charges d'exploitation

Au troisième trimestre de 2026, les autres charges d'exploitation ont diminué de 23 M$, ou 3 %, pour s'élever à 694 M$. La hausse des frais et services divers, des services d'escale, des frais d'équipage et des frais de location et d'entretien d'immeubles a été plus que contrebalancée par la baisse des charges dans d'autres catégories, attribuable principalement à l'absence de coûts additionnels d'environ 90 M$ associés au remboursement des frais aux clients et aux charges d'exploitation liées au personnel en raison de l'interruption de travail en août 2025 et à une réduction de 17 M$ des coûts estimatifs liés aux obligations découlant de contrats de location.

Pour les neuf premiers mois de 2026, les autres charges d'exploitation se sont élevées à 2 004 M$, en hausse de 75 M$, ou 4 %. La hausse des frais et services divers, des frais de location et d'entretien d'immeubles, des frais d'équipage et des services d'escale a été en partie annulée par l'absence de coûts additionnels d'environ 90 M$ associés au remboursement des frais aux clients et aux charges d'exploitation liées au personnel en raison de l'interruption de travail en août 2025, et par une réduction de 17 M$ des coûts estimatifs liés aux obligations découlant de contrats de location au troisième trimestre de 2026. Les frais et services divers tenaient compte d'une provision de 28 M$ comptabilisée au deuxième trimestre de 2026.

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres				Neuf premiers mois			
	2026	2025	Variation ($)	Variation (%)[1]	2026	2025	Variation ($)	Variation (%)[1]
Services d'escale	164 $	151 $	13 $	9	456 $	431 $	25 $	6
Frais d'équipage	116	106	10	9	299	271	28	10
Location et entretien d'immeubles	89	81	8	10	271	236	35	15
Frais et services divers	82	62	20	32	237	201	36	18
Autres frais résiduels	243	317	(74)	(23)	741	790	(49)	(6)
Total des autres charges	**694 $**	**717 $**	**(23) $**	**(3)**	**2 004 $**	**1 929 $**	**75 $**	**4**

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

CESMO et CESMO ajustées

Au troisième trimestre de 2026, les CESMO ont atteint 22,49 cents, en hausse de 15,9 %, l'augmentation des charges d'exploitation, en particulier la charge de carburant d'aviation et les charges au titre du personnel, ayant plus que compensé la croissance de la capacité de 5,7 %. Pour les neuf premiers mois de 2026, les CESMO se sont élevées à 23,11 cents, en hausse de 14,6 %, en raison surtout de l'augmentation de la charge de carburant d'aviation et des charges au titre du personnel, en partie contrebalancée par la croissance de la capacité de 2,9 %.

Au troisième trimestre de 2026, les CESMO ajustées se sont chiffrées à 14,45 cents, en hausse de 3,3 %, ce qui s'explique essentiellement par l'augmentation des charges au titre du personnel, des frais de vente et de distribution, de la dotation aux amortissements, des charges liées à la restauration et aux services à bord et des coûts de la maintenance avions, en partie contrebalancée par la baisse des autres charges d'exploitation et par la croissance de la capacité de 5,7 %. Pour les neuf premiers mois de 2026, les CESMO ajustées se sont établies à 15,29 cents, en hausse de 5,3 %, ce qui s'explique essentiellement par l'augmentation des charges au titre du personnel, ainsi que de la dotation aux amortissements, des redevances aéroportuaires et de navigation, des frais de vente et de distribution, des coûts de la maintenance avions et des charges liées à la restauration et aux services à bord, partiellement contrebalancée par la croissance de la capacité de 2,9 %.

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

(en cents par SMO)	Troisièmes trimestres				Neuf premiers mois			
	2026	2025	Variation (¢)	Variation (%)[1]	2026	2025	Variation (¢)	Variation (%)[1]
CESMO	**22,49 ¢**	**19,41 ¢**	**3,08 ¢**	**15,9**	**23,11 ¢**	**20,16 ¢**	**2,95 ¢**	**14,6**
Retrancher :								
Charge de carburant d'aviation, coûts liés à la portion terrestre des forfaits, coûts liés aux avions-cargos, fiducie de participation aux régimes de retraite, modifications aux régimes de retraite, coût des services passés lié aux prestations, provision pour réserve légale et provision pour obligations découlant de contrats de location	(8,04)	(5,42)	(2,62)	48,3	(7,82)	(5,64)	(2,18)	38,7
CESMO ajustées	**14,45 ¢**	**13,99 ¢**	**0,46 ¢**	**3,3**	**15,29 ¢**	**14,52 ¢**	**0,77 ¢**	**5,3**

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

Produits (charges) autres que d'exploitation

Les charges autres que d'exploitation ont totalisé 13 M$ au troisième trimestre de 2026 et 108 M$ pour les neuf premiers mois de 2026, contre des produits autres que d'exploitation de 227 M$ au troisième trimestre de 2025 et des charges autres que d'exploitation de 147 M$ pour les neuf premiers mois de 2025, respectivement.

Les opérations de change ont entraîné un profit de 43 M$ au troisième trimestre de 2026 et un profit de 142 M$ pour les neuf premiers mois de 2026. Ces résultats sont principalement attribuables à la variation du dollar canadien par rapport au dollar américain au cours du trimestre et pour les neuf premiers mois de 2026. La réévaluation de la dette et des obligations locatives libellées en dollars américains a entraîné un profit de 22 M$ au troisième trimestre et une perte de 261 M$ pour les neuf premiers mois de 2026. Le profit lié aux dérivés sur devises s'est respectivement élevé à 24 M$ et à 403 M$ au troisième trimestre et pour les neuf premiers mois de 2026. Au 30 septembre 2026, le cours du change de clôture était de 1 $ US pour 1,42 $ CA, comparativement à 1 $ US pour 1,42 $ CA au 30 juin 2026 et de 1 $ US pour 1,37 $ CA au 31 décembre 2025.

Les charges d'intérêts ont atteint 149 M$ et 466 M$ pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois de 2026, en baisse de 13 M$ et de 42 M$, respectivement, par rapport aux périodes correspondantes de 2025. Ces baisses sont principalement attribuables aux remboursements prévus de la dette. La diminution des charges d'intérêts a été contrebalancée partiellement par des paiements d'intérêts plus élevés sur les obligations locatives découlant des acquisitions d'avions au cours des 12 derniers mois.

Pour les neuf premiers mois de 2026, Air Canada a comptabilisé un profit de 82 M$ relativement à la réalisation d'opérations de cession-bail. Il n'y a pas eu d'opérations de cession-bail au cours du troisième trimestre de 2026.

Pour les neuf premiers mois de 2026, Air Canada a comptabilisé une charge d'intérêts de 41 M$ dans les charges autres que d'exploitation, liée à la provision comptabilisée dans les autres charges d'exploitation relativement à une question juridique.

6. PARC AÉRIEN

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

AIR CANADA	Réel			Projeté*			
	31 déc. 2025	Modifications apportées au parc aérien depuis le début de l'exercice	30 sept. 2026	Modifications apportées au parc aérien au cours du reste de 2026	31 déc. 2026	Modifications apportées au parc aérien en 2027	31 déc. 2027
Gros-porteurs							
777-300ER de Boeing	19	-	19	-	19	-	19
777-200LR de Boeing	6	-	6	-	6	-	6
787-8 de Boeing	8	-	8	-	8	-	8
787-9 de Boeing	32	-	32	-	32	-	32
787-10 de Boeing	-	-	-	2	2	6	8
767-300 de Boeing (avions-cargos)	6	-	6	-	6	-	6
A330-300 d'Airbus	20	-	20	-	20	-	20
Total – gros-porteurs	91	-	91	2	93	6	99
Appareils monocouloirs							
737 MAX 8 de Boeing	47	(35)	12	(12)	-	-	-
A321XLR d'Airbus	-	3	3	6	9	9	18
A321 d'Airbus	21	-	21	5	26	8	34
A320 d'Airbus	22	(1)	21	-	21	(3)	18
A319 d'Airbus	1	(1)	-	-	-	-	-
A220-300 d'Airbus	41	8	49	7	56	9	65
Total – appareils monocouloirs	132	(26)	106	6	112	23	135
Total – parc aérien principal	**223**	**(26)**	**197**	**8**	**205**	**29**	**234**

AIR CANADA rouge	Réel			Projeté*			
	31 déc. 2025	Modifications apportées au parc aérien depuis le début de l'exercice	30 sept. 2026	Modifications apportées au parc aérien au cours du reste de 2026	31 déc. 2026	Modifications apportées au parc aérien en 2027	31 déc. 2027
Appareils monocouloirs							
737 MAX 8 de Boeing*	-	40	40	12	52	-	52
A321 d'Airbus	13	-	13	(5)	8	(8)	-
A320 d'Airbus	5	(1)	4	(4)	-	-	-
A319 d'Airbus	15	(4)	11	(11)	-	-	-
Total – Air Canada Rouge	**33**	**35**	**68**	**(8)**	**60**	**(8)**	**52**
Total – parc aérien principal et Air Canada Rouge	**256**	**9**	**265**	**-**	**265**	**21**	**286**

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

Air Canada Express

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

AIR CANADA EXPRESS	Réel			Projeté			
	31 déc. 2025	Modifications apportées au parc aérien depuis le début de l'exercice	30 sept. 2026	Modifications apportées au parc aérien au cours du reste de 2026	31 déc. 2026	Modifications apportées au parc aérien en 2027	31 déc. 2027
E175 d'Embraer	25	-	25	-	25	-	25
CRJ-900 de Mitsubishi	31	(2)	29	-	29	1	30
Dash 8-400 de De Havilland	41	(2)	39	2	41	-	41
Total – Air Canada Express	**97**	**(4)**	**93**	**2**	**95**	**1**	**96**

7. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL

7.1. LIQUIDITÉ

Gestion du risque de liquidité

Air Canada gère ses besoins de liquidité grâce à diverses stratégies, notamment en s'efforçant de maintenir et d'améliorer les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation ainsi que les flux de trésorerie disponibles, en concluant des engagements de financement pour les appareils nouveaux et actuels ainsi qu'en exécutant d'autres activités de financement.

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

Au 30 septembre 2026, les liquidités totales s'élevaient à 8 018 M$ et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie ainsi que de placements à court terme et à long terme de 6 634 M$ et d'un montant de 1 384 M$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprenaient également un montant de 333 M$ au titre des fonds détenus en fiducie par Vacances Air Canada, en conformité avec les prescriptions réglementaires régissant les produits perçus d'avance pour les voyagistes. Au cours des 12 prochains mois, Air Canada prévoit combler ses besoins de liquidité à même les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation ainsi que la trésorerie et les équivalents de trésorerie et les placements à court terme et à long terme. Les besoins de liquidité, y compris ceux qui se rapportent aux obligations liées aux passifs financiers et aux engagements en capital, peuvent être également comblés au moyen de nouveaux accords de financement.

7.2. DETTE NETTE

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

(en millions de dollars canadiens)	30 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[1)]	**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)]	**1,3**	**1,7**	**(0,4)**	**1,6**

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

Le ratio dette nette-BAIIDA ajusté s'établissait à 1,3 au 30 septembre 2026, contre 1,7 au 31 décembre 2025. La dette nette s'est contractée de 1 192 M$ en raison d'une hausse du solde de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court et à long terme et d'une baisse du total de la dette à long terme et des obligations locatives. La hausse du solde de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court et à long terme a été soutenue par les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 2 715 M$ et par le produit de l'investissement minoritaire dans Aéroplan, ce qui a été contrebalancé partiellement par l'affectation d'un montant de 1 070 M$ au rachat d'actions aux fins d'annulation (comme il est indiqué à la rubrique 7,8, *Capital-actions*, du présent rapport de gestion) et des achats d'immobilisations corporelles et incorporelles de 1 878 M$ (comme il est indiqué à la rubrique 7,4, *Variations des flux de trésorerie*, du présent rapport de gestion). La diminution du total de la dette à long terme et des obligations locatives s'explique principalement par le remboursement des billets garantis de premier rang arrivés à échéance de 1,2 G$ US en août 2026 au moyen du produit de l'investissement minoritaire dans Aéroplan. Cette diminution a été en partie contrebalancée par de nouveaux emprunts destinés à financer des projets d'acquisition d'avions et par l'incidence de la dépréciation du dollar canadien sur la dette et les obligations locatives libellées en dollars américains. Le bénéfice d'exploitation pour la période de 12 mois consécutive close le 30 septembre 2026 s'est chiffré à 487 M$, comparativement à 340 M$ pour la période correspondante de 2025.

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

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

7.3. FONDS DE ROULEMENT

Le tableau ci-après fournit un complément d'information sur les soldes de fonds de roulement d'Air Canada au 30 septembre 2026 et au 31 décembre 2025.

(en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2026	31 décembre 2025	Variation
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	6 006 $	5 525 $	481 $
Créances clients	1 478	1 292	186
Autres actifs courants	1 191	1 099	92
Total des actifs courants	**8 675 $**	**7 916 $**	**759 $**
Dettes fournisseurs et charges à payer	4 807	4 513	294
Produits passages perçus d'avance	5 517	4 814	703
Produits différés d'Aéroplan et autres produits différés	1 851	1 840	11
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 380	2 967	(1 587)
Total des passifs courants	**13 555 $**	**14 134 $**	**(579) $**
Fonds de roulement négatif, montant net	**(4 880) $**	**(6 218) $**	**1 338 $**

Par rapport au 31 décembre 2025, le fonds de roulement net négatif a diminué de 1 338 M$ pour atteindre 4 880 M$ au 30 septembre 2026. Le total des actifs courants a progressé pour les neuf premiers mois de 2026 en raison surtout de soldes plus élevés de trésorerie et d'équivalents de trésorerie attribuables à l'augmentation des produits passages perçus d'avance. La diminution du fonds de roulement net négatif s'explique surtout par le recul de la partie courante du total de la dette à long terme et des obligations locatives à la suite du remboursement des billets garantis de premier rang arrivés à échéance de 1,2 G$ US au moyen du produit de l'investissement minoritaire dans Aéroplan.

7.4. VARIATIONS DES FLUX DE TRÉSORERIE

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

	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
(en millions de dollars canadiens)	**2026**	**2025**	**Variation ($)**	**2026**	**2025**	**Variation ($)**
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	266 $	813 $	(547) $	2 715 $	3 234 $	(519) $
Flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement	(462)	(357)	(105)	(964)	(2 065)	1 101
Flux de trésorerie nets provenant de (affectés aux) activités d'investissement	(904)	100	(1 004)	(1 179)	204	(1 383)
Incidence des variations du taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(10)	(2)	(8)	40	(1)	41
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	**(1 110) $**	**554 $**	**(1 664) $**	**612 $**	**1 372 $**	**(760) $**

Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation

Les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation se sont établis à 266 M$ pour le troisième trimestre de 2026 et à 2 715 M$ pour les neuf premiers mois de 2026. La baisse de 547 M$ par rapport à il y a un an au troisième trimestre de 2026 s'explique principalement par une utilisation accrue des éléments hors trésorerie du fonds de roulement et par la variation des provisions au titre de la maintenance. La baisse de 519 M$ pour les neuf premiers mois de 2026 s'explique principalement par la diminution des éléments hors trésorerie du fonds de roulement et par la variation des provisions au titre de la maintenance. Au troisième trimestre de 2025, les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation avaient été affectés par des retards dans le traitement des dettes fournisseurs, y compris les montants des indemnités accordées aux clients qui étaient à payer, mais dont le paiement n'avait pas encore été traité. Ces retards ne sont pas survenus au cours du troisième trimestre de 2026.

Flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement

Les flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement se sont élevés à 462 M$ au troisième trimestre de 2026, en hausse de 105 M$ par rapport à il y a un an, principalement en raison de remboursements plus élevés de la dette à long terme et des obligations locatives, y compris le remboursement des billets garantis de premier rang arrivés à échéance de 1,2 G$ US, et des actions rachetées aux fins d'annulation d'environ 800 M$, facteurs partiellement contrebalancés par le produit de l'investissement dans Aéroplan.

Pour les neuf premiers mois de 2026, les flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement se sont élevés à 964 M$, en baisse de 1 101 M$ par rapport à il y a un an, principalement en raison du produit de l'investissement dans Aéroplan et de l'augmentation du produit tiré des emprunts, facteurs partiellement contrebalancés par des remboursements plus élevés de la dette à long terme et des obligations locatives et par les actions rachetées aux fins d'annulation.

Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement

Les flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement se sont élevés à 904 M$, une variation de 1 004 M$ par rapport à il y a un an, rendant surtout compte d'écarts entre les achats nets de placements à court terme et à long terme, et de la hausse des dépenses d'investissement.

Pour les neuf premiers mois de 2026, les flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement se sont élevés à 1 179 M$, une variation de 1 383 M$ par rapport à il y a un an, rendant surtout compte de la baisse du produit net tiré des placements à court terme et à long terme, compensée partiellement par les produits tirés des opérations de cession-bail décrites à la rubrique 7.5, *Dépenses d'investissement et accords de financement connexes*, du présent rapport de gestion.

Flux de trésorerie disponibles

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

	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
(en millions de dollars canadiens)	**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[1)]	**(440) $**	**211 $**	**(651) $**	**1 338 $**	**1 225 $**	**113 $**

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

Les flux de trésorerie disponibles négatifs se sont élevés à 440 M$ au troisième trimestre de 2026, en baisse de 651 M$ par rapport à il y a un an, rendant compte du recul des flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation et de la hausse des dépenses d'investissement. Les flux de trésorerie disponibles se sont élevés à 1 338 M$ pour les neuf premiers mois de 2026, en hausse de 113 M$ par rapport à il y a un an, rendant compte des produits tirés des opérations de cession-bail et du recul des dépenses d'investissement, facteurs compensés partiellement par la diminution des flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation.

7.5. DÉPENSES D'INVESTISSEMENT ET ACCORDS DE FINANCEMENT CONNEXES

Appareils A321XLR d'Airbus

Air Canada est en voie de faire l'acquisition de 30 appareils à distance franchissable accrue (ou XLR, pour *extra-long range*) de la gamme A321neo d'Airbus (« A321XLR d'Airbus »). Les trois premiers appareils ont été livrés au cours des neuf premiers mois de 2026 et le dernier appareil devrait être livré en 2029. Quinze des 30 appareils seront loués et 15 seront acquis dans le cadre d'un contrat d'achat conclu avec Airbus S.A.S. prévoyant des droits visant l'achat d'un maximum de 10 autres appareils de 2030 à 2032.

Appareils A220-300 d'Airbus

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

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

Sur les 65 appareils faisant l'objet d'une commande ferme susmentionnés, 49 avaient été livrés au 30 septembre 2026. La livraison des 16 appareils restants faisant l'objet d'une commande ferme devrait se poursuivre jusqu'en 2027.

En octobre 2024, Air Canada a conclu un accord de crédit avec Exportation et développement Canada relativement à des emprunts d'un montant maximal de 975 M$ US pour financer une partie du prix d'achat d'au plus 27 appareils A220-300 d'Airbus. En juin 2026, Air Canada avait prélevé un montant de 291 M$ sur cette facilité pour financer l'achat de six appareils A220 d'Airbus qui ont déjà été livrés. Les emprunts relatifs à chaque appareil ont une échéance finale fixée à 12 ans après la livraison. Les taux d'intérêt sont variables et correspondent au taux CORRA à terme, majoré d'une marge de 1,72 %. Le financement d'au plus 16 appareils A220 d'Airbus et un montant de 596 M$ US restent disponibles aux termes de cette facilité.

Appareils 737 MAX de Boeing

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

Appareils 787-10 de Boeing

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

Appareils A350-1000 d'Airbus

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

Avions électriques ES-30 de Heart Aerospace

En 2022, Air Canada a conclu un contrat d'achat de 30 appareils hybrides électriques ES-30 en cours de développement par la société Heart Aerospace. L'achat reste soumis à certaines conditions, notamment en ce qui concerne la conception et les spécifications de l'avion. De plus, le coût final des appareils, qui est assujetti à un prix plafond, ne peut pas encore être déterminé et n'est pas inclus dans le tableau ci-dessous. Ces appareils ne devraient pas entrer en service avant 2031 au plus tôt.

Engagements en capital

Comme l'indique le tableau ci-après, le coût global estimatif de l'ensemble des appareils dont la livraison est prévue et des autres immobilisations faisant l'objet d'un engagement s'élève, au 30 septembre 2026, à 12 098 M$.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2026	2027	2028	2029	2030	Par la suite	Total
Dépenses faisant l'objet d'un engagement	1 222 $	3 081 $	1 696 $	1 539 $	1 363 $	3 197 $	12 098 $
Dépenses projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement	318	619	945	811	817	non disponible	non disponible
Activités de maintenance immobilisées projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement[1)]	189	801	928	880	798	non disponible	non disponible
Total des dépenses projetées[2)]	**1 729 $**	**4 501 $**	**3 569 $**	**3 230 $**	**2 978 $**	**non disponible**	**non disponible**

1) Les montants au titre des activités de maintenance immobilisées futures pour 2029 et par la suite ne sont pas encore déterminables; en revanche, des estimations de 880 M$ et de 798 M$ ont été établies pour 2029 et pour 2030, respectivement.

2) Les montants en dollars américains ont été convertis au cours du change de clôture le 30 septembre 2026, soit 1 $ US pour 1,42 $ CA. Le coût total estimatif des appareils repose sur leurs prix de livraison, lesquels comprennent les augmentations estimatives.

Au quatrième trimestre de 2025, Air Canada avait conclu des lettres d'intention non contraignantes pour des opérations de cession-bail allant jusqu'à 2 G$, qui devraient se conclure en 2026 et 2027, sous réserve de l'exécution d'ententes contraignantes définitives et de la réalisation des conditions normalisées préalables. Le tableau des engagements ci-dessus ne tient pas compte de ces opérations. Air Canada a réalisé une partie des opérations de cession-bail pour un produit total de 501 M$ pour les neuf premiers mois de 2026. De plus, Air Canada a conclu des ententes contraignantes définitives pour le reste des opérations de cession-bail. La clôture de ces opérations et la réception des produits sont assujetties à la réalisation des conditions normalisées préalables, y compris la livraison des appareils visés par ces opérations de cession-bail.

7.6. OBLIGATIONS DE CAPITALISATION DES RÉGIMES DE RETRAITE

En date du 1er janvier 2026, pris collectivement, les régimes de retraite agréés canadiens d'Air Canada affichaient un excédent de solvabilité de 4,8 G$, reflétant les récentes modifications apportées aux régimes. Comme le permettent les lois en vigueur et sous réserve des règles applicables des régimes, l'excédent sur la position de solvabilité de 105 % peut servir à réduire les cotisations relatives aux services rendus au cours de l'exercice considéré pour le volet prestations déterminées ou à capitaliser la cotisation de l'employeur pour le volet cotisations déterminées du même régime de retraite.

Aux deuxième et troisième trimestres de 2026, Air Canada a respectivement conclu une convention collective d'une durée de quatre ans avec Unifor et l'AIMTA, et a comptabilisé un coût des services passés de 132 M$ et de 131 M$ (263 M$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2026) afin de tenir compte des modifications comprises dans les conventions. Certaines de ces modifications sont conditionnelles à des positions futures de solvabilité des régimes de retraite. Les modifications des hypothèses relatives à ces augmentations conditionnelles sont comptabilisées dans les autres éléments du résultat global à titre d'écarts actuariels. L'incidence nette de ces modifications est financée à même l'excédent des régimes de retraite agréés canadiens et ne devrait pas avoir d'incidence sur la situation de trésorerie d'Air Canada.

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

Actif des régimes de retraite agréés canadiens

Comme il est décrit à la note 9 des états financiers consolidés annuels de 2025, 17 646 765 actions d'Air Canada, détenues en fiducie, qui ont été émises en 2009 dans le cadre des accords de capitalisation des régimes de retraite conclus avec tous les syndicats canadiens représentant des groupes d'employés d'Air Canada, sont comprises dans l'actif des régimes de retraite utilisé pour déterminer aux fins comptables l'obligation nette au titre des prestations de retraite au 31 décembre 2025. La convention de fiducie prévoyait que le produit de la vente d'actions en fiducie serait retenu et appliqué à la réduction des déficits de solvabilité futurs des régimes de retraite, s'il en est.

En novembre 2021, Air Canada a annoncé que les syndicats canadiens représentant des groupes de ses employés et Pionairs d'Air Canada ont conclu une entente de principe visant à permettre certains autres emplois du produit des actions susmentionnées. En avril 2026, les conditions relatives à la conclusion de cette entente de principe ont été remplies, y compris la production de documents définitifs et l'obtention de toutes les approbations requises. Par conséquent, la fiducie a commencé graduellement à vendre des actions jusqu'à la fin de 2037 et le produit net de cette vente servira au versement de sommes forfaitaires aux retraités admissibles ainsi qu'au financement de programmes de départ volontaire à des employés syndiqués ayant une certaine ancienneté et à des employés non syndiqués, exclusion faite de la haute direction, situés au Canada.

Au deuxième trimestre de 2026, Air Canada a comptabilisé un coût des services passés de 167 M$ en raison des sommes forfaitaires qui seront versées aux retraités à des intervalles déterminés, toute distribution finale devant être versée au plus tard en 2037. De plus, des indemnités de départ volontaire à des employés syndiqués ont été annoncées en juin 2026; une charge de 41 M$ a été comptabilisée au deuxième trimestre de 2026. Au troisième trimestre de 2026, des coûts initiaux liés à la fiducie de participation de 6 M$ ont été comptabilisés. Ces charges, comptabilisées dans les salaires et charges sociales, ont été contrebalancées par un profit correspondant comptabilisé dans les autres éléments du résultat global.

Le produit de la vente de 5 276 023 actions en fiducie au troisième trimestre de 2026 servira au financement des indemnités de départ volontaire et au versement initial de 100 M$ aux retraités au quatrième trimestre de 2026. Au 30 septembre 2026, l'actif des régimes de retraite utilisé pour déterminer aux fins comptables l'obligation nette au titre des prestations de retraite comprenait encore 12 370 742 actions.

7.7. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

Le tableau ci-après présente les obligations contractuelles projetées d'Air Canada au 30 septembre 2026, y compris celles liées au paiement d'intérêts et au remboursement de capital à l'égard de la dette à long terme, des obligations locatives et des dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2026	2027	2028	2029	2030	Par la suite	Total
Capital							
Dette à long terme[1)]	59 $	1 130 $	1 417 $	2 349 $	491 $	2 164 $	7 610 $
Obligations locatives	141	478	444	360	344	1 570	3 337
Total des obligations liées au capital	**200 $**	**1 608 $**	**1 861 $**	**2 709 $**	**835 $**	**3 734 $**	**10 947 $**
Intérêts							
Dette à long terme	54 $	316 $	254 $	237 $	127 $	91 $	1 079 $
Obligations locatives	47	168	142	117	97	420	991
Total des obligations liées aux intérêts	**101 $**	**484 $**	**396 $**	**354 $**	**224 $**	**511 $**	**2 070 $**
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	**301 $**	**2 092 $**	**2 257 $**	**3 063 $**	**1 059 $**	**4 245 $**	**13 017 $**
Dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements	**1 222 $**	**3 081 $**	**1 696 $**	**1 539 $**	**1 363 $**	**3 197 $**	**12 098 $**
Total des obligations contractuelles[2)]	**1 523 $**	**5 173 $**	**3 953 $**	**4 602 $**	**2 422 $**	**7 442 $**	**25 115 $**

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

2) Le total des obligations contractuelles ne comprend pas les engagements à l'égard des biens et services dont Air Canada a besoin dans le cours normal de ses activités. Il ne comprend pas non plus les passifs non courants autres que la dette à long terme et les obligations locatives, en raison de l'incertitude entourant le calendrier des flux de trésorerie et des éléments hors trésorerie.

7.8. CAPITAL-ACTIONS

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

	30 septembre 2026	31 décembre 2025
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	73 220 033	66 330 053
Actions à droit de vote de catégorie B	179 525 298	228 219 567
Total des actions émises et en circulation	**252 745 331**	**294 549 620**
Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises		
Options sur actions	12 904 328	12 137 096
Total des actions pouvant être émises	**12 904 328**	**12 137 096**
Total des actions en circulation et pouvant être émises	**265 649 659**	**306 686 716**

Offre publique de rachat dans le cours normal des activités

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

Pour les neuf premiers mois de 2026, Air Canada a racheté aux fins d'annulation 14 516 991 actions à un coût moyen de 18,39 $ l'action pour une contrepartie globale de 267 M$. Il n'y a pas eu d'achats au cours du troisième trimestre de 2026. Compte tenu des achats effectués au quatrième trimestre de 2025, Air Canada a racheté un total de 16 295 815 actions aux fins d'annulation dans le cadre de l'offre publique de rachat dans le cours normal des activités.

Offre publique de rachat importante

En août 2026, Air Canada a annoncé une offre publique de rachat importante (l'« offre de 2026 ») aux termes de laquelle Air Canada a offert de racheter aux fins d'annulation jusqu'à 800 M$ de ses actions à droit de vote variable de catégorie A et de ses actions à droit de vote de catégorie B (collectivement, « les actions »). L'offre de 2026 a pris la forme d'une « adjudication à la hollandaise » modifiée, aux termes de laquelle les actionnaires qui souhaitent déposer leurs actions peuvent le faire au moyen : i) d'un dépôt par adjudication à un prix d'au moins 29,00 $ par action et d'au plus 33,00 $ par action, ou ii) d'un dépôt au prix de rachat déterminé par les dépôts aux enchères. En réponse à l'offre de 2026, environ 66,8 millions d'actions ont été valablement déposées, sans que leur dépôt ne soit révoqué, au moyen de dépôts aux enchères à un prix égal à 29,00 $ ou de dépôts aux prix de rachat. Comme l'offre de 2026 a été sursouscrite, environ 41 % des actions valablement déposées ont été rachetées par Air Canada, outre les « lots irréguliers », auxquels ne s'applique pas la réduction proportionnelle.

Le 28 septembre 2026, Air Canada a versé à Compagnie Trust TSX (Canada), le dépositaire de l'offre de 2026, environ 800 M$ pour le rachat de 27 586 206 de ses actions, à un prix de 29,00 $ par action. Le dépositaire a effectué le règlement conformément à l'offre de 2026.

8. RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS

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

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	2024	2025				2026		
	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
Produits d'exploitation	5 404 $	5 196 $	5 632 $	5 774 $	5 770 $	5 785 $	6 266 $	6 984 $
Charges d'exploitation	5 658	5 304	5 214	5 490	5 446	5 668	6 481	6 723
Bénéfice (perte) d'exploitation	**(254)**	**(108)**	**418**	**284**	**324**	**117**	**(215)**	**261**
Produits (charges) autres que d'exploitation	**(467)**	**(59)**	**(315)**	**227**	**18**	**6**	**(101)**	**(13)**
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	**(721)**	**(167)**	**103**	**511**	**342**	**123**	**(316)**	**248**
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	77	65	83	(247)	(46)	(75)	138	(102)
Bénéfice net (perte nette) de la période	**(644) $**	**(102) $**	**186 $**	**264 $**	**296 $**	**48 $**	**(178) $**	**146 $**
Bénéfice (perte) par action attribuable aux actionnaires d'Air Canada – résultat de base	**(1,81) $**	**(0,31) $**	**0,58 $**	**0,89 $**	**1,00 $**	**0,16 $**	**(0,63) $**	**0,49 $**
Bénéfice (perte) par action attribuable aux actionnaires d'Air Canada – résultat dilué	**(1,81) $**	**(0,40) $**	**0,51 $**	**0,88 $**	**1,00 $**	**0,16 $**	**(0,63) $**	**0,49 $**
BAIIDA ajusté[1)]	**696 $**	**387 $**	**909 $**	**961 $**	**867 $**	**623 $**	**719 $**	**936 $**
Bénéfice ajusté (perte ajustée) avant impôts[1)]	**135 $**	**(215) $**	**300 $**	**329 $**	**244 $**	**18 $**	**77 $**	**328 $**
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) attribuable aux actionnaires d'Air Canada[1)]	**93 $**	**(150) $**	**207 $**	**223 $**	**191 $**	**(16) $**	**114 $**	**214 $**
Bénéfice ajusté (perte ajustée) par action attribuable aux actionnaires d'Air Canada – résultat dilué[1)]	**0,25 $**	**(0,45) $**	**0,60 $**	**0,75 $**	**0,65 $**	**(0,05) $**	**0,40 $**	**0,75 $**

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

9. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE

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

Gestion du risque de prix du carburant

Au troisième trimestre de 2026, des contrats dérivés liés au carburant réglés en trésorerie avaient une juste valeur de 22 M$ avec position favorable à Air Canada, ce qui a donné lieu à un profit de couverture de 22 M$ comptabilisé dans la charge de carburant d'aviation (profit de couverture de 265 M$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2026; profit de couverture de 29 M$ et de 48 M$, respectivement, pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2025). Au 30 septembre 2026, il n'y avait aucun dérivé lié au carburant en cours.

Gestion du risque de change

Au premier trimestre de 2026, Air Canada a réduit sa couverture cible de dérivés sur devises pour la ramener de 70 % à 60 % sur une période continue de 18 mois en vue de gérer son exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains. Au 30 septembre 2026, Air Canada avait en cours des contrats d'options sur devises et des contrats de swaps, échéant en 2026, en 2027 et en 2028, visant l'achat à l'échéance de dollars américains au moyen de dollars canadiens relativement à 8 302 M$ (5 851 M$ US) à un taux moyen pondéré de 1,3815 $ CA pour 1,00 $ US (8 913 M$ [6 495 M$ US] au 31 décembre 2025), échéant en 2026 et en 2027, à un taux moyen pondéré de 1,3648 $ CA pour 1,00 $ US).

Les structures de couverture mises en place ont diverses caractéristiques d'évaluation des options, comme des conditions à barrière désactivante et le plafonnement des bénéfices et, compte tenu de la volatilité présumée qui est utilisée dans le calcul de la juste valeur, la juste valeur nette de ces contrats sur devises au 30 septembre 2026 était de 146 M$ avec position favorable à Air Canada (243 M$ avec position favorable aux contreparties au 31 décembre 2025). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couverture aux fins comptables et sont comptabilisés à la juste valeur. Pour le troisième trimestre de 2026, Air Canada a enregistré un profit de change lié à ces dérivés de 24 M$ (profit de 403 M$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2026; profit de 539 M$ et perte de 182 M$, respectivement, pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2025). Au troisième trimestre de 2026, les contrats de dérivés de change ont été réglés en trésorerie pour une juste valeur nette de 36 M$ avec position favorable à Air Canada (14 M$ avec position favorable à Air Canada pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2026; 11 M$ avec position favorable aux contreparties et 48 M$ avec position favorable à Air Canada, respectivement, pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2025).

10. MÉTHODES COMPTABLES

Se reporter à la note 2 des états financiers consolidés et notes complémentaires audités de 2025 et à la rubrique 12, *Méthodes comptables*, du rapport de gestion de 2025 d'Air Canada pour un résumé des méthodes comptables d'Air Canada. Les méthodes comptables d'Air Canada n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors. Se reporter à la note 2 des états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires d'Air Canada du troisième trimestre de 2026 pour un complément d'information sur les méthodes comptables. Une mise à jour du périmètre de consolidation est présentée ci-après afin de refléter l'investissement minoritaire en actions dans Aéroplan décrit à la rubrique 4, *Aperçu*.

Périmètre de consolidation

Les états financiers consolidés d'Air Canada intègrent les comptes d'Air Canada et ceux de ses filiales. Les filiales sont toutes les entités que contrôle Air Canada. Aux fins comptables, un contrôle est établi par un investisseur lorsqu'il est exposé ou qu'il a droit à des rendements variables en raison de ses liens avec l'entité émettrice et qu'il a la capacité d'influer sur ces rendements du fait du pouvoir qu'il détient sur celle-ci. Tous les soldes et toutes les opérations intersociétés sont éliminés. Le bénéfice net et le résultat global sont attribués aux actionnaires d'Air Canada et aux participations ne donnant pas le contrôle en fonction de la quote-part du bénéfice net de la filiale attribuable à la participation ne donnant pas le contrôle. Les capitaux propres attribuables aux actionnaires d'Air Canada sont présentés séparément des participations ne donnant pas le contrôle dans le total des capitaux propres.

Norme comptable adoptée en 2026

Air Canada a adopté les modifications apportées aux normes IFRS 9, *Instruments financiers,* et IFRS 7, *Instruments financiers : Informations à fournir*, qui s'appliquent aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2026. Au 1er janvier 2026, en date de l'adoption, ces modifications n'ont eu aucune incidence significative sur l'état consolidé de la situation financière d'Air Canada.

Normes comptables publiées mais non encore entrées en vigueur

IFRS 18, *États financiers : Présentation et informations à fournir* s'applique aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2027, et dont l'adoption anticipée est autorisée. Air Canada appliquera la norme à compter du 1er janvier 2027, et ce, de manière rétrospective, avec retraitement des données de la période comparative. IFRS 18 modifiera la présentation de l'état consolidé des résultats, les produits et les charges étant présentés dans trois catégories (exploitation, investissement et financement). De ce fait, tous les éléments actuellement inscrits dans les produits (charges) autres que d'exploitation à l'état consolidé des résultats seront touchés, en particulier la présentation du profit ou de la perte de change, car ils peuvent être liés à plus d'une catégorie conformément à la nouvelle norme.

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

11. JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

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

12. ACCORDS HORS BILAN

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

13. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Au 30 septembre 2026, Air Canada n'était partie à aucune transaction entre parties liées selon la définition qu'en donne le *Manuel de CPA Canada*, sauf celles visant des membres clés de la haute direction dans le cadre normal de leurs contrats de travail ou conventions d'administrateur et celles liées à des services de promotion et de gestion pour un certain nombre de régimes d'avantages postérieurs au départ à la retraite qui sont des parties liées. Se reporter aux notes 9 et 21 des états financiers consolidés et notes complémentaires audités de 2025 d'Air Canada pour un complément d'information sur ces régimes.

14. FACTEURS DE RISQUE

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

15. CONTRÔLES ET PROCÉDURES

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

16. MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR

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

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$, en raison notamment des modifications apportées aux régimes de retraite dans le cadre de la convention collective conclue avec le Syndicat canadien de la fonction publique et une charge d'exploitation liée à la rationalisation de la structure de gestion d'Air Canada. En 2024, à la suite de la ratification de la convention collective conclue avec l'Air Line Pilots Association (ALPA), Air Canada a comptabilisé un coût des services passés au titre des régimes de retraite de 490 M$ 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.

CESMO ajustées

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

Dans le calcul des CESMO ajustées, la charge de carburant d'aviation n'est pas comprise dans les charges d'exploitation, car elle fluctue largement sous l'effet de facteurs multiples, dont la conjoncture internationale, les événements géopolitiques, les coûts de raffinage du carburant d'aviation et le taux de change entre le dollar canadien et le dollar américain. Qui plus est, Air Canada engage des coûts relativement à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada que n'engagent pas certaines sociétés aériennes qui n'exercent pas d'activités de 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 :

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	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 ¢**

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 bénéfice d'exploitation, de la marge correspondante, avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et dépréciation et d'autres éléments. Ces éléments peuvent varier sensiblement d'une société aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance son matériel volant et ses autres actifs.

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	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**

(en millions de dollars canadiens)	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 $**

Bénéfice ajusté (perte ajustée) avant impôts

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

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2026	2025	Variation	2026	2025	Variation
Bénéfice avant impôts sur le résultat selon les PCGR	**248 $**	**511 $**	**(263) $**	**55 $**	**447 $**	**(392) $**
Compte tenu des éléments 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)
Bénéfice ajusté avant impôts	**328 $**	**329 $**	**(1) $**	**423 $**	**414 $**	**9 $**

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

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

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

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	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, déduction faite des montants attribuables à la participation ne donnant pas le contrôle :						
(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 lié 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 $**

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

	Troisièmes trimestres		Neuf premiers mois	
(en millions)	2026	2025	2026	2025
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – de base	**280**	**296**	**285**	**316**
Effet dilutif	3	1	2	12
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – dilué	**283**	**297**	**287**	**328**

Flux de trésorerie disponibles

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

Dette nette

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

17. GLOSSAIRE

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

Aéroplan – Aéroplan inc.

Autres produits passages – Dans le cadre des activités d'exploitation d'une société aérienne, ce terme désigne les produits tirés de vols dont les points d'origine et de destination se trouvent surtout en Amérique centrale et en Amérique du Sud, ainsi que dans les Caraïbes et au Mexique.

BAIIDA ajusté – Bénéfice avant intérêts, impôts, et dotation aux amortissements et dépréciation. Dans le calcul du BAIIDA ajusté, Air Canada exclut la dépréciation d'actifs, le cas échéant, et d'autres éléments. Le BAIIDA ajusté est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Bénéfice ajusté (perte ajustée) avant impôts – Résultat consolidé d'Air Canada avant impôts sur le résultat ajusté pour en exclure l'incidence du profit ou de la perte de change, des intérêts nets au titre des avantages du personnel, du profit ou de la perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit ou de la perte à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte aux règlements et modifications de dette, du profit ou de la perte à la cession d'actifs et la dépréciation d'actifs, le cas échéant. Le bénéfice ajusté (la perte ajustée) avant impôts est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) – Bénéfice net (perte nette) consolidé attribuable aux actionnaires d'Air Canada ajusté pour en exclure l'incidence après impôts du profit ou de la perte de change, des intérêts nets au titre des avantages du personnel, du profit ou de la perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit ou de la perte à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte aux règlements et modifications de dette, du profit ou de la perte à la cession d'actifs et la dépréciation d'actifs, le cas échéant. Le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée) est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

CESMO – Charges d'exploitation par SMO.

CESMO ajustées – Charges d'exploitation par SMO ajustées pour en exclure l'incidence de la charge de carburant d'aviation, des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, des coûts liés aux avions-cargos, la dépréciation d'actifs, le cas échéant, et d'autres éléments. Les CESMO ajustées sont un ratio financier hors PCGR. Se reporter à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

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

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

Flux de trésorerie disponibles – Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 7.4, *Variations des flux de trésorerie*, et à la rubrique 16, *Mesures financières hors PCGR,* du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Jazz – Jazz Aviation S.E.C.

Longueur d'étape moyenne – Nombre moyen de milles par siège au départ qui correspond au total des SMO divisé par le total des sièges routés.

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

Passagers-milles payants (PMP) – Mesure du trafic passagers correspondant au produit du nombre de passagers

payants transportés par le nombre de milles qu'ils ont parcourus.

Passagers payants transportés – Ce terme renvoie à la définition établie par l'International Air Transport Association (IATA). Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol plutôt qu'en fonction du voyage, de l'itinéraire ou du segment de trajet.

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

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

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

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

Produits passages transatlantiques – Dans le cadre des activités d'exploitation d'une société aérienne, ce terme désigne les produits tirés de vols transatlantiques dont les points d'origine et de destination se trouvent surtout en Europe, en Inde, au Moyen-Orient et en Afrique du Nord.

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

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

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

Rendement unitaire – Produits passages par PMP.

Sièges-milles offerts (SMO) – Mesure de la capacité offerte aux passagers correspondant au produit du nombre total de sièges payants offerts par le nombre de milles parcourus.

Sièges routés – Nombre de sièges sur les vols sans escale. Un vol sans escale désigne un trajet comportant un seul décollage et un seul atterrissage.