



# Air Canada

Mise à jour – Premier trimestre 2026

30 avril 2026

# Mise en garde concernant les énoncés prospectifs

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

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

Les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats diffèrent sensiblement de ceux indiqués dans les énoncés prospectifs comprennent la conjoncture économique, y compris les prix du carburant élevés ou leur volatilité, 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 sûreté, notamment en ce qui concerne les conflits militaires au Moyen-Orient et entre la Russie et l'Ukraine, la capacité d'Air Canada à dégager ou à maintenir une rentabilité nette, l'état de l'industrie et du marché et le contexte influant sur la demande, la concurrence, la dépendance d'Air Canada à l'égard des technologies, les risques liés à la cybersécurité, les interruptions de service, les changements climatiques et les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs anthropiques), la dépendance d'Air Canada à l'égard des fournisseurs clés (y compris des organismes gouvernementaux et d'autres parties prenantes soutenant les activités aéroportuaires et celles de l'exploitation aérienne), les relations de travail et les coûts connexes, la capacité d'Air Canada à mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes et d'autres initiatives importantes (notamment sa faculté à gérer les charges d'exploitation), les cours de l'énergie, la capacité d'Air Canada à rembourser ses dettes et à conserver ou à accroître la liquidité, sa dépendance à l'égard des transporteurs régionaux et autres, sa capacité à recruter et à conserver le personnel nécessaire, les épidémies, l'évolution de la législation, de la réglementation ou des procédures judiciaires, les attentats terroristes, les conflits armés, la capacité d'Air Canada à exploiter avec succès son programme de fidélité, les pertes par sinistre, la dépendance d'Air Canada à l'égard des partenaires Star AllianceMD et des coentreprises, sa capacité à préserver et à faire croître sa marque, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les fluctuations des taux de change, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, les obligations au titre des régimes de retraite, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le dossier d'information publique d'Air Canada qui peut être consulté à l'adresse [www.sedarplus.ca](http://www.sedarplus.ca), notamment à la rubrique 14 du rapport de gestion du premier trimestre de 2026 d'Air Canada et à la rubrique 18, Facteurs de risque, du rapport de gestion de 2025.

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

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





# T1 2026

## Faits saillants de nos résultats financiers

Voir nos résultats financiers complets sur le site des Relations avec les investisseurs d'Air Canada : [aircanada.com/investisseurs](http://aircanada.com/investisseurs)

Passagers payants transportés

**11,0 M**

**5,6 %**

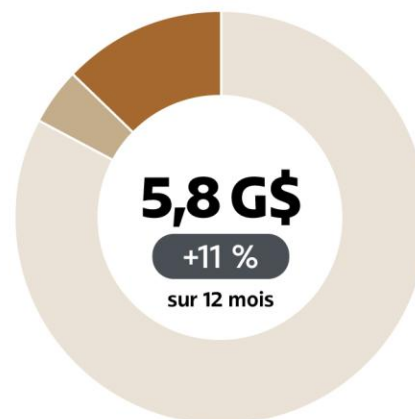
sur 12 mois



**+2,4 %** sur 12 mois

**Capacité – SMO**  
(sièges-milles offerts)

### Total des produits d'exploitation



**4,8 G\$**

Passages

**259 M\$**

Fret

**734 M\$**

Autres

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

**CESMO (charges d'exploitation par SMO) 22,8 cents**

**CESMO ajustées\* 16,1 cents**

**117 M\$**

**Bénéfice d'exploitation**

**225 M\$**

sur 12 mois

**623 M\$**

**BAIIDA ajusté\***

**236 M\$**

sur 12 mois

**16 ¢**

**Bénéfice par action – résultat dilué**

**56 ¢**

sur 12 mois

**-5 ¢**

**Perte ajustée par action – résultat dilué\***

**40 ¢**

sur 12 mois

**1,4**

**Ratio de levier financier\* au 31 mars 2026**

\* Le BAIIDA ajusté (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements et dépréciation) est une mesure financière hors PCGR. Les CESMO ajustées, le bénéfice ajusté (la perte ajustée) par action – résultat dilué et le ratio de levier financier ne sont pas des ratios financiers reconnus par les PCGR. Comme ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elles n'ont pas de sens normalisé, elles ne sauraient être comparées à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doivent pas être considérées comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci. Se reporter à la section intitulée Mesures financières hors PCGR de cette présentation pour en savoir plus et pour un rapprochement quantitatif des mesures financières hors PCGR d'Air Canada avec la mesure financière conforme aux PCGR la plus comparable.



**AIR CANADA**

# Points saillants

T1 2026

Solide rendement financier

Produits d'exploitation records au T1 de 5,8 G\$ (+11 % sur 12 mois)

Bénéfices d'exploitation de 117 M\$ et BAIIA ajusté record au T1 de 623 M\$

Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation records de 1,8 G\$ et flux de trésorerie disponibles<sup>1)</sup> de 1,6 G\$

Bilan solide  
Ratio de levier net de 1,4  
Dette à long terme et obligations locatives de 12,3 G\$

Activités commerciales

Atouts commerciaux

Réseau diversifié et positionnement des produits haut de gamme. Chiffre d'affaires 6<sup>e</sup> liberté en hausse de 18 % sur 12 mois

Ventes aux entreprises en hausse de 14 % sur 12 mois

Produits haute contribution en hausse de 11 % sur 12 mois

PPSMO en hausse de 8 % sur 12 mois  
PESMO en hausse de 8,7 % sur 12 mois

Exploitation

Perspectives opérationnelles

11 M de passagers payants transportés (+6 % sur 12 mois)

Résilience malgré les perturbations opérationnelles

Cibles de productivité de la main-d'œuvre sur la bonne voie

Poursuite du renouvellement du parc aérien

Vents contraires

Gestion de la hausse des prix du carburant

Couverture des prix du carburant d'aviation pour le 1<sup>er</sup> semestre de 2026

Capacité de compenser de 50 à 60 % la charge de carburant supplémentaire estimée par rapport aux prévisions du 2<sup>e</sup> trimestre

Gestion disciplinée de la capacité

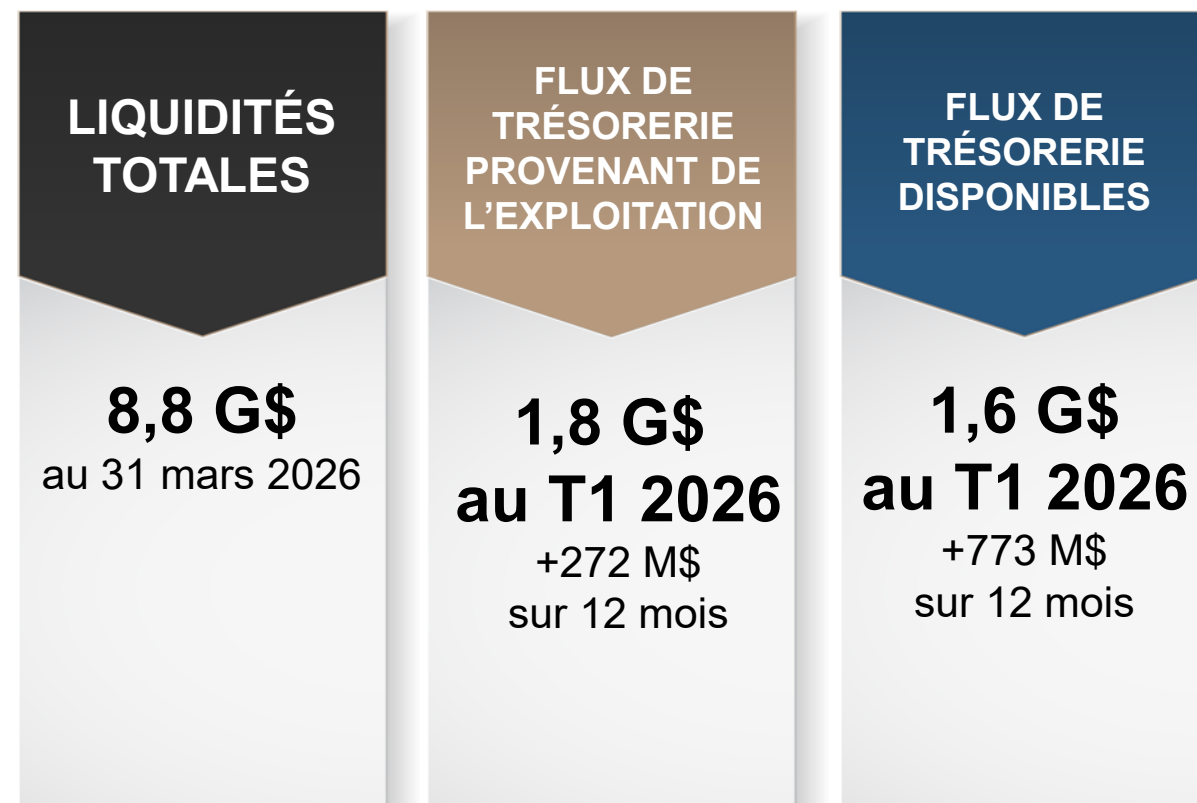
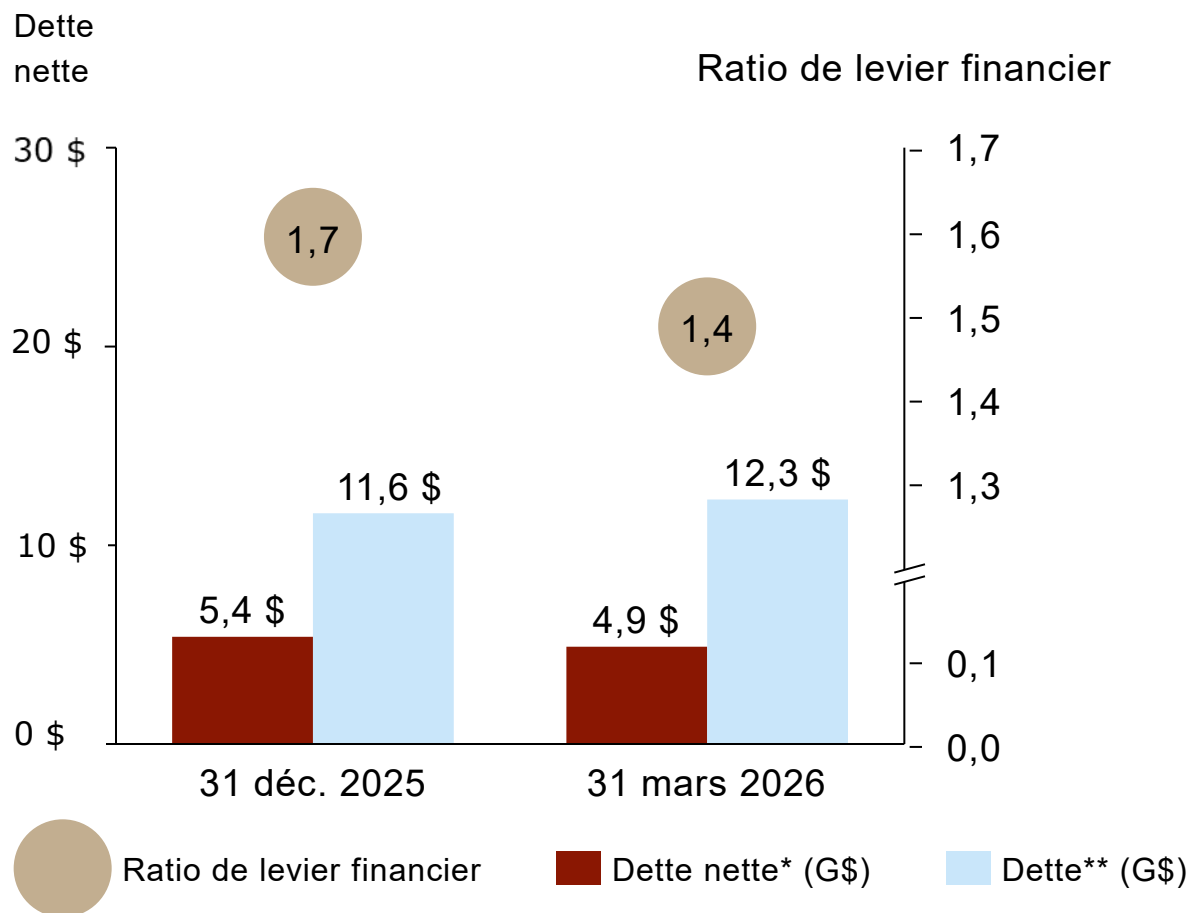
Initiatives en matière d'efficacité énergétique



<sup>1</sup> Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure financière hors PCGR dont Air Canada se sert comme indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités exprimant le montant de trésorerie qu'elle est en mesure de dégager de ses activités, compte tenu des dépenses d'investissement. Comme cette mesure n'est pas conforme aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elle n'a pas de sens normalisé, elle ne saurait être comparée à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doit pas être considérée comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci. Se reporter à la section *Mesures financières hors PCGR* de cette présentation pour la description de ces mesures, ainsi que pour le rapprochement des mesures hors PCGR avec la mesure financière conforme aux PCGR la plus comparable.

<sup>2</sup> Se reporter à la section sur les prévisions de cette présentation pour un complément d'information.

# Protéger notre bilan : De bonnes liquidités, un ratio de levier net en deçà de 2

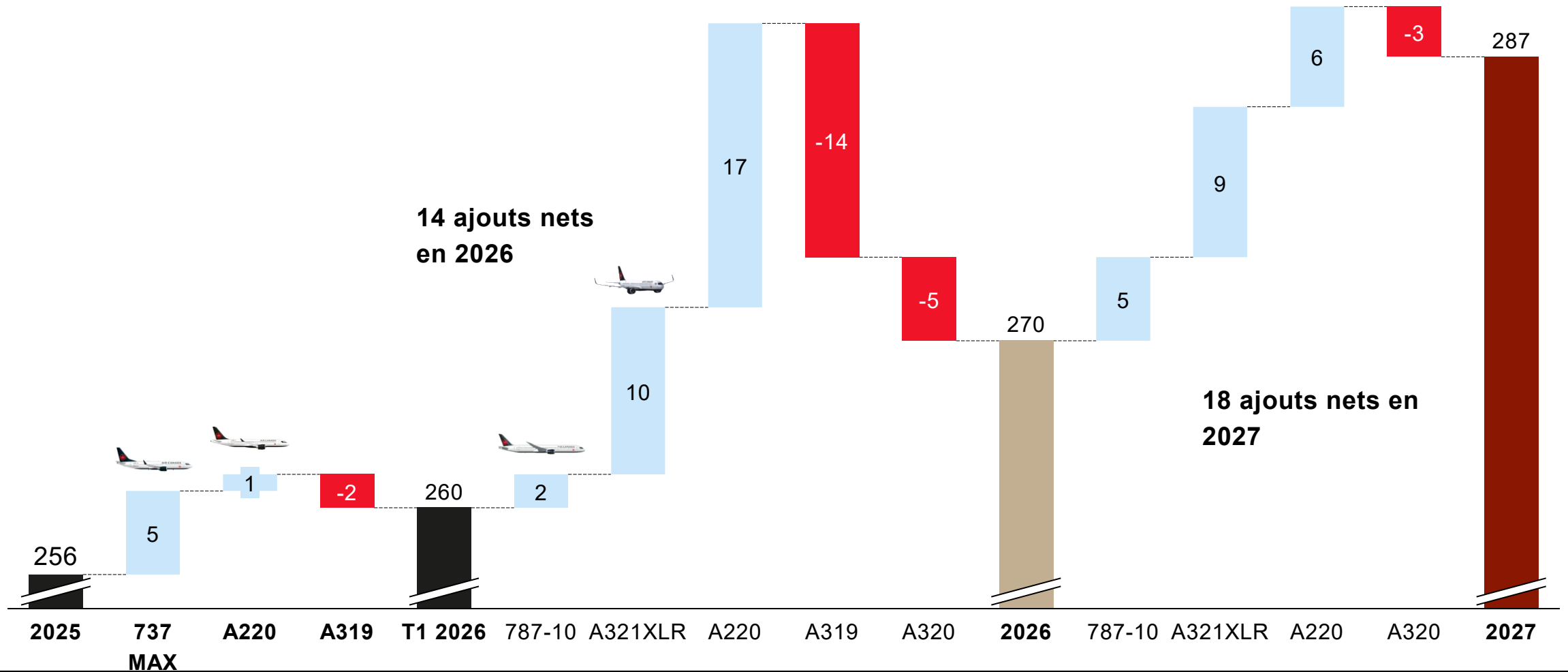


\* La dette nette est une mesure de gestion du capital ainsi qu'un élément clé du capital géré par Air Canada et elle permet à la direction d'évaluer la dette nette de la Société. Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure financière hors PCGR dont Air Canada se sert comme indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités exprimant le montant de trésorerie qu'elle est en mesure de dégager de ces activités, compte tenu des dépenses d'investissement. Comme ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elles n'ont pas de sens normalisé, elles ne sauraient être comparées à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doivent pas être considérées comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci. Se reporter à la section intitulée *Mesures financières hors PCGR* de cette présentation pour en savoir plus et pour un rapprochement quantitatif des mesures financières hors PCGR d'Air Canada avec la mesure financière conforme aux PCGR la plus comparable.

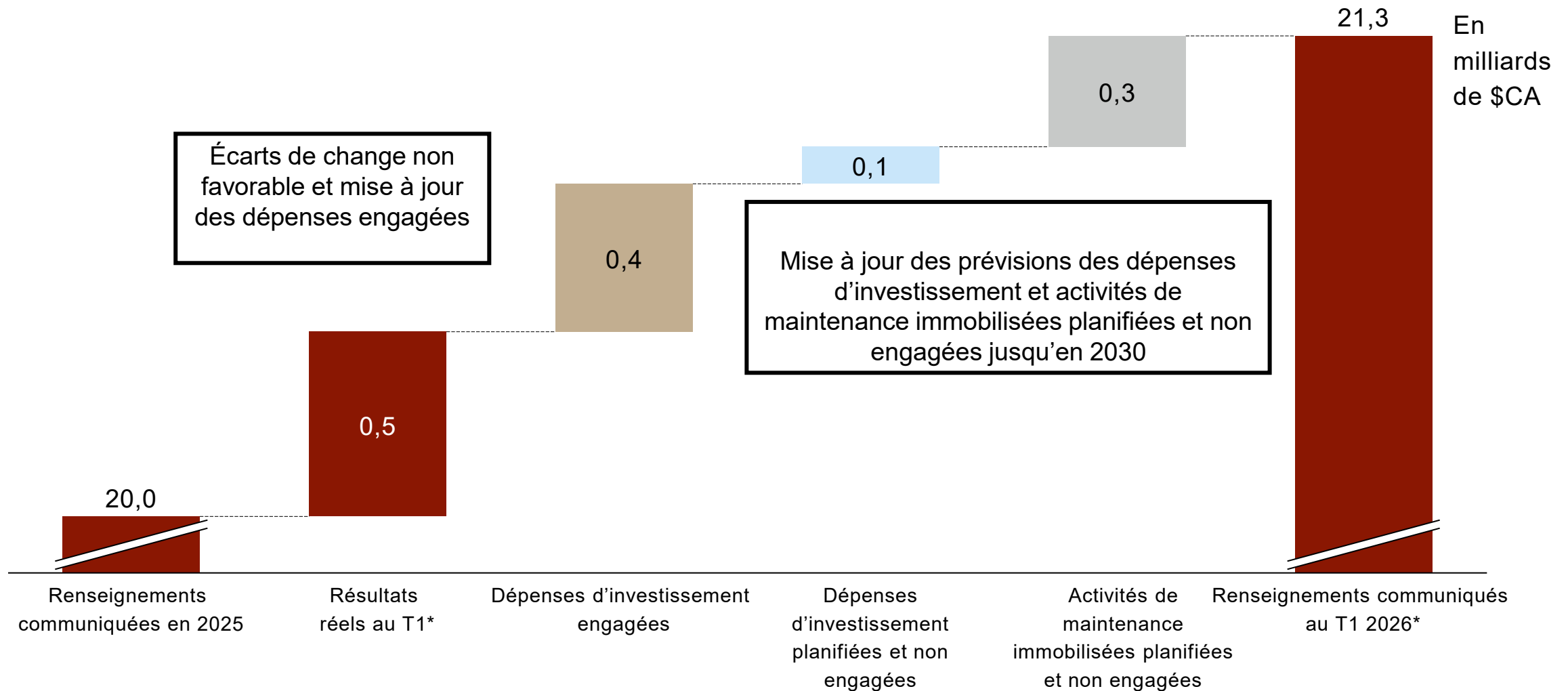
\*\* Le montant total de la dette comprend la dette à long terme et les obligations locatives, y compris la partie courante.



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



## Engagements en capital : amendés par rapport aux renseignements communiqués précédemment



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

## Prévisions : Suspension des prévisions pour l'exercice 2026 et présentation de prévisions pour le 2<sup>e</sup> trimestre offrant une visibilité à court terme\*



**Capacité**

Augmentation  
d'environ 0,5 à  
1% par rapport  
à 2025



**BAIIDA ajusté**

De 575 M\$ à  
735 M\$

\* Air Canada a formulé des hypothèses pour l'élaboration de ses prévisions, à savoir que les tendances actuelles de la demande se poursuivront pour le deuxième trimestre de 2026 et que le dollar canadien s'échangera en moyenne à 1,36 \$ CA contre 1,00 \$ US pour le deuxième trimestre de 2026. Air Canada suppose que le prix du carburant d'aviation s'établira en moyenne à environ 1,28 \$ CA le litre pour le deuxième trimestre de 2026, ce qui tient compte d'un profit de couverture estimé de 0,21 \$ CA le litre. Nos hypothèses reposent sur la courbe des prix à terme au 28 avril 2026, ajustée pour tenir compte de l'environnement propre à la chaîne d'approvisionnement d'Air Canada, y compris les infrastructures de carburant d'Air Canada aux plaques tournantes canadiennes, où le carburant est généralement acheté et reçu dans un délai de un à deux mois, ainsi que de l'exposition aux prix dans les escales internationales. Ces estimations du prix du carburant d'avion tiennent compte des plans de capacité d'Air Canada et demeurent assujetties à la volatilité persistante des marchés mondiaux de l'énergie.

Air Canada suppose également qu'elle pourra compenser de 50 % à 60 % de la charge de carburant supplémentaire estimée par rapport aux prévisions précédentes pour le deuxième trimestre de 2026, ce qui comprend les profits de couverture prévus au cours du trimestre.

Les prévisions d'Air Canada constituent des énoncés prospectifs au sens de la législation en valeurs mobilières applicable et sont soumises à des incertitudes et à des risques importants, notamment en ce qui a trait aux déclarations faites (p. ex. des menaces) ou aux mesures prises par des États en matière d'imposition de droits de douane sur les exportations et les importations canadiennes, de même que leurs répercussions sur les économies du Canada, de l'Amérique du Nord et du monde, et sur la demande de voyages. De plus, les prix du carburant d'aviation ont été et continuent d'être exposés à une forte volatilité en raison du conflit en cours au Moyen-Orient. Se reporter à la rubrique Mises en garde concernant les énoncés prospectifs de cette présentation.



# Reconnaitssances : Principaux prix de l'industrie

## World Airline Awards de Skytrax 2025

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

## Prix APEX 2026

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

## Prix Freddie 2025 (programme de fidélité Aéroplan)

- ✓ Prix dans trois catégories, notamment celui de Meilleur programme de l'année (société aérienne)



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



**Michael Rousseau**  
Président et chef  
de la direction



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



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



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



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



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



**Mark Nasr**  
Vice-président général et chef  
des opérations



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



**Murray Strom**  
Premier vice-président – Opérations  
aériennes et Maintenance



## Principes de base : Les valeurs sûres d'Air Canada

|                                                                                     |                                      |                                                                                      |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
|    | Bilan et gestion des liquidités      |    |
|    | Parc aérien                          |    |
|    | Réseau mondial                       |    |
|   | Marque                               |   |
|  | Produits et services à l'avant-garde |  |

|                                                                                       |                                         |                                                                                       |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
|    | Air Canada Rouge et Vacances Air Canada |    |
|    | Air Canada Cargo                        |    |
|    | Technologie                             |    |
|   | Employés                                |   |
|  | Aéroplan                                |  |



# Robuste création de valeur\*

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



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



Marge du BAIIA ajusté de 18 à 20 %. Accroissement de la marge de 300 points de base + retours aux résultats supérieurs pré-pandémiques



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



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

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



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



Merci

[aircanada.com](http://aircanada.com)



Annexe

[aircanada.com](http://aircanada.com)

# Glossaire

**Aéropian** – Aéropian inc. ou programme Aéropian.

**CESMO** – Charges d'exploitation par SMO.

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

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

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

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

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

**Rendement unitaire** – Moyenne des produits passages par PMP.

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



# Mesures financières hors PCGR

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

Air Canada exclut l'incidence de la dépréciation d'actifs, le cas échéant, dans le calcul des CESMO ajustées, du BAIIA ajusté, de la marge du BAIIA ajusté, du bénéfice ajusté (de la perte ajustée) avant impôts et du bénéfice net ajusté (de la perte nette ajustée), car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres périodes ou sociétés aériennes. Air Canada n'a pas comptabilisé de charges au titre de la dépréciation d'actifs en 2026, en 2025 et en 2024.

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

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



# Mesures financières hors PCGR (suite)

## Charges d'exploitation par siège-mille offert ajustées

Air Canada se sert des CESMO ajustées afin de mesurer le rendement courant de ses activités et d'analyser l'évolution de ses coûts, à l'exclusion de l'incidence de la charge de carburant d'aviation, des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, des coûts liés aux avions-cargos et d'autres éléments dont il a été question précédemment. Ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative moins pertinente 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 pourrait permettre de la comparer de façon plus pertinente à celle d'autres sociétés aériennes.

Dans le calcul des CESMO ajustées, la charge de carburant d'aviation n'est pas comprise dans les charges d'exploitation, car elle fluctue largement sous l'effet de facteurs multiples, dont la conjoncture internationale, les événements géopolitiques, les coûts de raffinage du carburant d'aviation et le taux de change entre le dollar canadien et le dollar américain. Qui plus est, Air Canada engage des coûts relativement à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada que n'engagent pas certaines sociétés aériennes qui n'exercent pas d'activités de voyageur comparables. En outre, ces coûts ne génèrent pas de SMO. Par conséquent, le fait d'exclure ces coûts des charges d'exploitation permet d'établir une comparaison plus pertinente d'une période à l'autre lorsque ces coûts peuvent varier.

De plus, Air Canada engage des coûts relativement à l'exploitation d'avions-cargos, coûts que n'engagent pas certaines sociétés aériennes qui n'exercent pas d'activités de fret comparables. Au 31 mars 2026 et au 31 mars 2025, Air Canada comptait six avions-cargos 767 de Boeing en service. Ces coûts ne génèrent pas de SMO et, par conséquent, le fait de les exclure des charges d'exploitation permet d'établir une comparaison plus pertinente d'une période à l'autre pour les activités de transport de passagers.

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

| (en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)             |         | Premiers trimestres |         |    |           |
|---------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------|---------|----|-----------|
|                                                                           | 2026    |                     | 2025    |    | Variation |
| Charges d'exploitation selon les PCGR                                     | 5 668   | \$                  | 5 304   | \$ | 364       |
| Compte tenu des éléments suivants :                                       |         |                     |         |    |           |
| Carburant d'aviation                                                      | (1 194) |                     | (1 186) |    | (8)       |
| Coûts liés à la portion terrestre des forfaits                            | (432)   |                     | (373)   |    | (59)      |
| Coûts liés aux avions-cargos (compte non tenu du carburant)               | (42)    |                     | (42)    |    | -         |
| Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus | 4 000   | \$                  | 3 703   | \$ | 297       |
| SMO (en millions)                                                         | 24 829  |                     | 24 240  |    | 2,4       |
| CESMO ajustées (en cents)                                                 | 16,11   | ¢                   | 15,27   | ¢  | 0,84      |



# Mesures financières hors PCGR (*suite*)

## BAIIDA ajusté et marge du BAIIDA ajusté

Le BAIIDA ajusté (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements) et la marge du BAIIDA ajusté (à savoir le BAIIDA ajusté exprimé en pourcentage des produits d'exploitation) sont couramment utilisés dans l'industrie du transport aérien et Air Canada s'en sert afin d'avoir un aperçu du résultat d'exploitation, de la marge correspondante, avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements, et d'autres éléments dont il a été question précédemment. Ces éléments peuvent varier sensiblement d'une société aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance son matériel volant et ses autres actifs.

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

| (en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire) |              | Premiers trimestres |              |           |            |
|---------------------------------------------------------------|--------------|---------------------|--------------|-----------|------------|
|                                                               | 2026         |                     | 2025         |           | Change     |
| <b>Bénéfice (perte) d'exploitation selon les PCGR</b>         | <b>117</b>   | <b>\$</b>           | <b>(108)</b> | <b>\$</b> | <b>225</b> |
| <b>Rajouter :</b>                                             |              |                     |              |           |            |
| Dotation aux amortissements et dépréciation                   | 506          |                     | 495          |           | 11         |
| <b>BAIIDA ajusté</b>                                          | <b>623</b>   | <b>\$</b>           | <b>387</b>   | <b>\$</b> | <b>236</b> |
| <b>Produits d'exploitation</b>                                | <b>5 785</b> | <b>\$</b>           | <b>5 196</b> | <b>\$</b> | <b>589</b> |
| <b>Marge d'exploitation (en %)</b>                            | <b>2,0</b>   |                     | <b>(2,1)</b> |           | <b>4,1</b> |
| <b>Marge du BAIIDA ajusté (en %)</b>                          | <b>10,8</b>  |                     | <b>7,4</b>   |           | <b>3,4</b> |



# Mesures financières hors PCGR (suite)

## BAIIDA ajusté

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

| (en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)                | Périodes de douze mois closes les |    |                  |    |              |    |
|------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|----|------------------|----|--------------|----|
|                                                                              | 31 mars 2026                      |    | 31 décembre 2025 |    | 31 mars 2025 |    |
| Bénéfice (perte) d'exploitation selon les PCGR                               | 1 143                             | \$ | 918              | \$ | 1 144        | \$ |
| Rajouter :                                                                   | -                                 |    | -                |    | -            |    |
| Dotation aux amortissements et dépréciation                                  | 2 023                             |    | 2 012            |    | 1 852        |    |
| Provision pour obligations découlant de contrats de location                 | -                                 |    | -                |    | 34           |    |
| Modifications aux régimes de retraite et autres coûts liés à la main-d'œuvre | 194                               |    | 194              |    | 490          |    |
| BAIIDA ajusté                                                                | 3 360                             | \$ | 3 124            | \$ | 3 520        | \$ |



# Mesures financières hors PCGR (*suite*)

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

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

Le bénéfice net ajusté et le bénéfice ajusté par action – résultat dilué sont rapprochés du bénéfice net selon les PCGR comme suit :

| (en millions de dollars canadiens)                                                                                  |        |    | Premiers trimestres |    |           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|----|---------------------|----|-----------|
|                                                                                                                     | 2026   |    | 2025                |    | Variation |
| Bénéfice net (perte nette) selon les PCGR                                                                           | 48     | \$ | (102)               | \$ | 150       |
| Compte tenu des éléments suivants :                                                                                 |        |    |                     |    |           |
| (Profit) perte de change                                                                                            | (103)  |    | 11                  |    | (114)     |
| Intérêts nets au titre des régimes d'avantages du personnel                                                         | (9)    |    | (5)                 |    | (4)       |
| Profit sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur                                                   | (3)    |    | (54)                |    | 51        |
| Perte aux règlements de dette                                                                                       | 56     |    | -                   |    | 56        |
| Profit sur opérations de cession-bail d'actifs                                                                      | (46)   |    | -                   |    | (46)      |
| Impôt sur le résultat, y compris pour les éléments de rapprochement ci-dessus                                       | 41     |    | -                   |    | 41        |
| Perte nette ajusté                                                                                                  | (16)   | \$ | (150)               | \$ | 134       |
| Nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé dans le calcul du résultat net dilué par action (en millions) | 294    |    | 330                 |    | (36)      |
| Perte ajustée par action – résultat dilué                                                                           | (0,05) | \$ | (0,45)              | \$ | 0,40      |



# Mesures financières hors PCGR (suite)

## Flux de trésorerie disponibles

Air Canada se sert des flux de trésorerie disponibles comme indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités exprimant le montant de trésorerie qu’Air Canada est en mesure de dégager de ses activités, compte tenu des dépenses d’investissement. Les flux de trésorerie disponibles correspondent aux flux de trésorerie nets provenant des activités d’exploitation, moins les achats d’immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d’opérations de cession-bail.

Le tableau ci-après présente le calcul des flux de trésorerie disponibles provenant des (affectés aux) activités d’exploitation pour les périodes indiquées.

| (en millions de dollars canadiens)                             |       | Premiers trimestres |       |    |                |
|----------------------------------------------------------------|-------|---------------------|-------|----|----------------|
|                                                                | 2026  |                     | 2025  |    | Variation (\$) |
| Flux de trésorerie nets provenant des activités d’exploitation | 1 798 | \$                  | 1 526 | \$ | 272            |
| Achats d’immobilisations corporelles et incorporelles          | (477) |                     | (695) |    | 218            |
| Produit des opérations de cession-bail d’actifs                | 283   |                     | -     |    | 283            |
| Flux de trésorerie disponibles                                 | 1 604 | \$                  | 831   | \$ | 773            |



# Mesures financières hors PCGR (*suite*)

## Dette nette

La dette nette est une mesure de gestion du capital ainsi qu'un élément clé du capital géré par Air Canada et elle permet à la direction d'évaluer la dette nette de cette dernière.

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

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

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

| (en millions de dollars canadiens)                                                                                | 31 mars 2026    | 31 décembre 2025 | Variation       | 31 mars 2025    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|------------------|-----------------|-----------------|
| <b>Dette à long terme et obligations locatives</b>                                                                | 9 009 \$        | 8 609 \$         | 400 \$          | 10 710 \$       |
| Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives                                             | 3 292           | 2 967            | 325             | 2 016           |
| <b>Total de la dette à long terme et des obligations locatives (y compris la partie courante)</b>                 | <b>12 301</b>   | <b>11 576</b>    | <b>725</b>      | <b>12 726</b>   |
| Moins la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements à court terme et les placements à long terme | (7 441)         | (6 165)          | (1 276)         | (8 061)         |
| <b>Dette nette<sup>1)</sup></b>                                                                                   | <b>4 860 \$</b> | <b>5 411 \$</b>  | <b>(551) \$</b> | <b>4 665 \$</b> |
| <b>BAIIDA ajusté (période de 12 mois)</b>                                                                         | <b>3 360 \$</b> | <b>3 124 \$</b>  | <b>236 \$</b>   | <b>3 520 \$</b> |
| <b>Ratio de la dette nette sur le BAIIDA ajusté</b>                                                               | <b>1,4</b>      | <b>1,7</b>       | <b>(0,3)</b>    | <b>1,3</b>      |



# Mesures financières hors PCGR (suite)

**Flux de trésorerie nets provenant des activités d’exploitation en pourcentage du BAIIA ajusté**

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

**Achats d’immobilisations corporelles et incorporelles en pourcentage des produits d’exploitation**

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

**Marge des flux de trésorerie disponibles**

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

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

| (en millions de dollars canadiens)                                                               |         |    |         |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|----|---------|----|
|                                                                                                  | 2025    |    | 2024    |    |
| Total des produits d’exploitation selon les PCGR                                                 | 22 372  | \$ | 22 255  | \$ |
| BAIIA ajusté                                                                                     | 3 124   | \$ | 3 586   | \$ |
| Flux de trésorerie nets provenant des activités d’exploitation                                   | 3 657   | \$ | 3 930   | \$ |
| Achats d’immobilisations corporelles et incorporelles                                            | (2 910) |    | (2 636) |    |
| Flux de trésorerie disponibles                                                                   | 747     | \$ | 1 294   | \$ |
| Flux de trésorerie nets provenant des activités d’exploitation en pourcentage du BAIIA ajusté    | 117     | %  | 110     | %  |
| Achats d’immobilisations corporelles et incorporelles en pourcentage des produits d’exploitation | 13      | %  | 12      | %  |
| Marge des flux de trésorerie disponibles                                                         | 3       | %  | 6       | %  |

