AIR CANADA

Communiqué

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

- Produits d'exploitation records de 6,984 milliards de dollars au troisième trimestre
- Hausse de 14 % des produits unitaires totaux au troisième trimestre de 2026 par rapport à il y a un an
- BAIIDA ajusté de 936 millions de dollars et bénéfice d'exploitation de 261 millions de dollars
- Produits de l'opération visant Aéroplan affectés à un remboursement d'emprunts de 1,7 milliard de dollars et à la réalisation d'une offre publique de rachat importante de 800 millions de dollars
- Réduction d'environ 10 % du nombre d'actions en circulation par suite de la réalisation de l'offre publique de rachat importante, le nombre d'actions en circulation s'établissant à 252,7 millions à la clôture du troisième trimestre
- Dette à long terme et obligations locatives de 10,853 milliards de dollars, dette nette* de 4,219 milliards de dollars et liquidités totales de 8,018 milliards de dollars à la clôture du troisième trimestre

MONTRÉAL, le 29 octobre 2026 – Air Canada a présenté aujourd'hui ses résultats financiers pour le troisième trimestre de 2026 et a annoncé ses prévisions financières revues pour l'ensemble de l'exercice 2026.

« Air Canada a inscrit des produits d'exploitation records de 7 milliards de dollars au troisième trimestre grâce à la vigueur généralisée de l'ensemble de notre réseau et de nos sources de revenus, a déclaré John Di Bert, vice-président général et chef des Affaires financières. La robustesse de la demande a entraîné une amélioration de 2,6 points de pourcentage du coefficient d'occupation sur 12 mois, à 89 %, et une hausse de 11 % du rendement unitaire. Conjuguée à la croissance de 33 % des produits fret, cette solide performance a contribué à une augmentation de 21 % du total des produits d'une année sur l'autre. Des mesures fermes en matière de tarification,

de capacité et de coûts ont contribué à atténuer l'incidence d'une hausse de la charge de carburant de 906 millions de dollars par rapport à il y a un an, les prix du carburant ayant dépassé de 10 cents le litre nos prévisions pour le troisième trimestre. Nous avons généré un BAIIDA ajusté* de 936 millions de dollars et un bénéfice d'exploitation de 261 millions de dollars.

« Même si nous nous attendons à ce que le contexte difficile perdure, notre solide situation financière nous confère la marge de manœuvre nécessaire pour nous adapter à l'évolution de la situation à court terme. Nous continuons de nous concentrer sur ce que nous pouvons contrôler. Notre modèle d'affaires diversifié, notre vaste réseau mondial et notre offre haut de gamme de premier plan constituent une base solide pour composer avec ce contexte et faire progresser notre stratégie Nouveaux horizons. Air Canada a été nommée Meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord aux World Airline Awards de Skytrax 2026, une distinction qu'elle remporte pour la dixième fois depuis 2010, ce qui témoigne de la qualité de nos services et de notre engagement à l'égard de nos clients », a conclu M. Di Bert.

** Les CESMO ajustées, le BAIIDA ajusté (bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et dépréciation), la marge du BAIIDA ajusté, le ratio de levier financier, la dette nette, le bénéfice ajusté (la perte ajustée) avant impôts, le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée), le bénéfice ajusté (la perte ajustée) par action – résultat dilué et les flux de trésorerie disponibles dont il est fait mention dans le présent communiqué sont des mesures financières hors PCGR, des ratios hors PCGR, des mesures de la gestion du capital ou des mesures financières complémentaires. Comme il s'agit de mesures qui ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qui n'ont pas de sens normalisé, elles ne sauraient être comparées à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doivent pas être considérées comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci. Ratio de levier financier de 1,6 au 30 septembre 2025. BAIIDA ajusté et résultat d'exploitation de 3,145 milliards de dollars et de 487 millions de dollars, respectivement, pour la période de 12 mois close le 30 septembre 2026 (2,953 milliards de dollars et 340 millions de dollars, respectivement, pour la période de 12 mois close le 30 septembre 2025). Se reporter à la rubrique* Mesures financières hors PCGR *du présent communiqué pour la description de ces mesures, ainsi que pour le rapprochement des mesures hors PCGR d'Air Canada mentionnées dans le présent communiqué avec la mesure financière conforme aux PCGR la plus comparable.*

Résultats financiers du troisième trimestre de 2026

- Produits d'exploitation de 6,984 milliards de dollars
- Charges d'exploitation de 6,723 milliards de dollars
- Bénéfice d'exploitation de 261 millions de dollars et marge d'exploitation de 3,7 %, BAIIDA ajusté de 936 millions de dollars et marge du BAIIDA ajusté* de 13,4 %
- Bénéfice avant impôts de 248 millions de dollars et bénéfice ajusté avant impôts* de 328 millions de dollars
- Bénéfice net attribuable aux actionnaires d'Air Canada de 139 millions de dollars et bénéfice par action – résultat dilué de 0,49 $
- Bénéfice net ajusté attribuable aux actionnaires d'Air Canada* de 214 millions de dollars et bénéfice ajusté par action – résultat dilué* de 0,75 $
- CESMO ajustées* de 14,45 cents
- Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 266 millions de dollars et flux de trésorerie disponibles* négatifs de 440 millions de dollars
- Dette à long terme et obligations locatives de 10,853 milliards de dollars et ratio de levier financier* de 1,3

Perspectives

Pour l'ensemble de l'exercice 2026, Air Canada revoit ses prévisions et ses principales hypothèses par rapport à ce qui avait été annoncé le 11 août 2026. Les prévisions revues pour l'ensemble de l'exercice 2026 sont les suivantes :

Indicateur	Prévisions revues pour l'ensemble de l'exercice 2026	Prévisions précédentes pour l'ensemble de l'exercice 2026 (annoncées le 11 août 2026)
BAIIDA ajusté*	De 2,4 G$ à 2,7 G$	De 2,9 G$ à 3,2 G$
Capacité en SMO	Augmentation d'environ 2,75 % par rapport à 2025	Augmentation de 2,25 % à 3,25 % par rapport à 2025
CESMO ajustées*	Augmentation de 5,5 à 6 % par rapport à 2025	Augmentation de 5 à 6 % par rapport à 2025
Flux de trésorerie disponibles*	Seuil de rentabilité, plus ou moins 150 millions de dollars	De 200 millions de dollars à 500 millions de dollars

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

Les prévisions revues relatives au BAIIDA ajusté et aux flux de trésorerie disponibles pour l'ensemble de l'exercice 2026 tiennent compte des prévisions actuelles d'Air Canada d'une hausse des prix du carburant pour le reste de l'exercice par rapport aux hypothèses sous-jacentes de ses prévisions du 11 août 2026. Les perspectives revues tiennent également compte de la faible variabilité restante de la capacité et des CESMO ajustées du quatrième trimestre, ce qui a permis à Air Canada de resserrer ses prévisions à l'égard de ces indicateurs d'exploitation. Les prix du carburant demeurent la principale variable de ces perspectives.

Principales hypothèses

Air Canada a formulé des hypothèses pour l'élaboration de ses prévisions revues, 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 reste de 2026. Air Canada présume que le dollar canadien s'échangera en moyenne à 1,39 $ CA contre 1,00 $ US pour l'ensemble de l'exercice 2026 (auparavant, 1,41 $ CA contre 1,00 $ US). Air Canada suppose également que le prix du carburant d'aviation s'établira en moyenne à environ 1,72 $ CA le litre pour le quatrième trimestre de 2026 (auparavant, 1,29 $ CA le litre). Nos hypothèses reposent sur la courbe des prix à terme au 8 octobre 2026, ajustée pour tenir compte des particularités de la chaîne d'approvisionnement d'Air Canada, y compris les infrastructures de carburant d'Air Canada aux plaques tournantes canadiennes, où le carburant est généralement acheté un à deux mois en avance, ainsi que de l'exposition aux fluctuations des prix dans les escales internationales. Air Canada s'attend actuellement à ce qu'environ la moitié de ses besoins en carburant pour le quatrième trimestre de 2026 soit exposée à la volatilité des prix du carburant. Ces estimations du prix du carburant d'aviation tiennent compte des plans de capacité d'Air Canada et demeurent assujetties à la volatilité persistante des marchés mondiaux de l'énergie.

Air Canada prévoit pouvoir compenser, pour le quatrième trimestre de 2026, environ 70 % (auparavant, 100 %) de la charge de carburant d'aviation supplémentaire estimée par rapport aux prévisions précédant immédiatement le 12 février 2026.

Air Canada a conclu des ententes pour des opérations de cession-bail allant jusqu'à 2 milliards de dollars; les produits totaux de ces opérations réalisées au cours des neuf premiers mois de 2026 se sont élevés à 501 millions de dollars. Des ententes définitives ont été signées pour les transactions restantes, qui devraient se conclure en 2026 et 2027, sous réserve de la réalisation des conditions préalables usuelles, y compris la livraison des appareils visés. Air Canada a supposé, aux fins de ses prévisions pour 2026, qu'elle réalisera des opérations de cession-bail d'une valeur de 1 milliard de dollars en 2026.

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

Offre publique de rachat dans le cours normal des activités

Air Canada annonce également aujourd'hui que la Bourse de Toronto (la « TSX ») a accepté l'avis d'intention de procéder à une offre publique de rachat dans le cours normal des activités (OPRCNA) lui permettant de racheter aux fins d'annulation jusqu'à 25 197 886 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 »), conformément aux règles de la TSX.

Air Canada estime que le cours de ses actions pourrait, de temps à autre, ne pas refléter pleinement la valeur sous-jacente de son entreprise et de ses perspectives commerciales futures. Dans de telles circonstances, le rachat d'actions dans le cadre de l'OPRCNA peut constituer une utilisation intéressante et appropriée de la trésorerie disponible, conformément à la priorité d'Air Canada d'investir dans ses activités, de maintenir la solidité de son bilan et de générer de la valeur pour les actionnaires au moyen d'une stratégie de répartition équilibrée du capital.

Air Canada est autorisée par la TSX à racheter jusqu'à 25 197 886 actions dans le cadre de l'OPRCNA, soit environ 10 % du flottant de ses actions. Au 26 octobre 2026, le nombre d'actions en circulation totalisait 252 745 331, dont 251 978 868 actions représentaient le flottant. Les rachats dans le cadre de l'OPRCNA sont autorisés pendant la période du 9 novembre 2026 au 8 novembre 2027. Les décisions concernant la quantité d'actions rachetées et le moment où les rachats ont lieu seront fondées sur la conjoncture des marchés, le cours des actions et d'autres facteurs en vigueur au moment de chaque rachat. Air Canada peut choisir de modifier, de suspendre ou de mettre fin à l'OPRCNA à tout moment et n'est pas tenue de racheter des actions pendant la durée de l'OPRCNA.

Les rachats seront effectués au moyen d'opérations sur le marché libre à la TSX ou par l'intermédiaire de systèmes de négociation parallèles canadiens, s'ils sont admissibles, ou par d'autres moyens que les autorités en valeurs mobilières peuvent autoriser, y compris des achats en bloc, des applications préarrangées ou des offres franches, ainsi que des conventions de gré à gré aux termes d'une ordonnance de dispense relative aux offres publiques de rachat émise par une autorité en valeurs mobilières. Air Canada paiera le prix en vigueur sur le marché au moment de l'acquisition pour toute action achetée, majoré des frais de courtage, ou tout autre prix pouvant être autorisé. Les achats aux termes de l'exemption d'offre publique de rachat sont effectués avec un escompte par rapport au cours du marché en vigueur des actions ou autrement conformément aux modalités de l'ordonnance.

Le volume quotidien moyen des opérations sur les actions à la TSX s'est établi à 2 799 724 actions pour le semestre clos le 30 septembre 2026. En vertu des règles de la TSX, Air Canada peut donc racheter jusqu'à 699 931 actions à la TSX au cours d'une séance, soit 25 % du volume quotidien moyen des opérations. Au plus une fois par semaine, Air Canada peut également racheter un bloc d'actions qui n'est pas détenu directement ou indirectement par des initiés et qui peut dépasser cette limite quotidienne, conformément aux règles de la TSX. Toutes les actions rachetées dans le cadre de l'OPRCNA seront annulées.

Dans le cadre de son OPRCNA précédente qui a débuté le 7 novembre 2025 et prendra fin le 6 novembre 2026, Air Canada était autorisée à racheter aux fins d'annulation jusqu'à 29 557 428 actions, soit environ 10 % du flottant d'Air Canada au 24 octobre 2025. Air Canada a racheté 16 295 815 actions autorisées en vertu de l'OPRCNA précédente, à un prix moyen

pondéré de 18,41 $ par action. Toutes ces actions ont été rachetées par l'intermédiaire de la TSX ou de systèmes de négociation parallèles canadiens.

Air Canada mettra en place un régime de rachat d'actions automatique (le « régime ») avec son courtier désigné, en vertu duquel elle peut, sans y être tenue, donner l'instruction au courtier désigné d'effectuer des rachats pendant des périodes où elle n'est normalement pas active sur le marché en raison de restrictions réglementaires, de périodes d'interdiction d'opérations qu'elle s'impose ou d'autres motifs. Les rachats effectués par le courtier désigné dans le cadre du régime, le cas échéant, seront fondés sur des paramètres établis par Air Canada conformément aux règles de la TSX, aux lois sur les valeurs mobilières applicables et aux modalités du régime. Air Canada peut, à son gré, racheter des actions dans le cadre de l'OPRCNA en dehors de la période d'interdiction d'opérations qu'elle s'impose ou d'autres périodes de restriction, conformément aux règles de la TSX et aux lois sur les valeurs mobilières applicables.

Cibles pour 2028 et aspirations pour 2030

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

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

** Le BAIIDA ajusté (bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et dépréciation), la marge du BAIIDA ajusté, les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation en pourcentage du BAIIDA ajusté, les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles en pourcentage des produits d'exploitation, la marge des flux de trésorerie disponibles et le rendement du capital investi sont des mesures financières dont il est fait mention dans le présent communiqué. Ce sont des mesures financières hors PCGR, des ratios hors PCGR ou des mesures financières complémentaires. Comme il s'agit de mesures qui ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qui n'ont pas de sens normalisé, elles ne sauraient être comparées à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doivent pas être considérées comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci. Se reporter à la rubrique* Mesures financières hors PCGR *du présent communiqué pour la description de ces mesures, ainsi que pour le rapprochement des mesures hors PCGR d'Air Canada mentionnées dans le présent communiqué avec la mesure financière conforme aux PCGR la plus comparable.*

Les cibles à long terme pour 2028 et les aspirations pour 2030 mentionnées dans le présent communiqué ne représentent pas des prévisions ou des perspectives, mais ont plutôt pour but d'aider le lecteur à évaluer les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs d'Air Canada. Les lecteurs sont avertis que ces cibles et ces aspirations pourraient changer en raison de l'évolution des conditions, en particulier celles liées aux prix du carburant d'aviation, et sont invités à se reporter aux hypothèses, aux risques et aux incertitudes exposés durant les présentations de la journée des investisseurs 2024, lesquels sont publiés dans la rubrique *Événements* à l'adresse **aircanada.com/investisseurs**, et ailleurs dans le présent communiqué. Ils comprennent les hypothèses concernant les tendances de la demande, l'offre, les prix et la courbe des prix à terme

du carburant d'aviation, la capacité de récupérer une part importante de la hausse des prix du carburant, l'augmentation des produits d'exploitation, l'accroissement du parc aérien et des capacités du réseau ainsi que la réussite d'autres investissements et initiatives clés.

Mesures financières hors PCGR

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

En 2026, Air Canada a conclu de nouvelles conventions collectives d'une durée de quatre ans avec l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale (AIMTA) et Unifor. Air Canada a comptabilisé un coût des services passés au titre des régimes de retraite de 131 millions de dollars relativement à la convention collective conclue avec l'AIMTA au troisième trimestre et de 132 millions de dollars relativement à la convention collective conclue avec Unifor au deuxième trimestre. Par ailleurs, Air Canada a comptabilisé une charge de 6 millions de dollars liée à la fiducie de participation au troisième trimestre et, au deuxième trimestre, une charge de 208 millions de dollars 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 millions de dollars et une provision de 28 millions de dollars 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 millions de dollars liée à une question juridique a été exclue du calcul du bénéfice ajusté avant impôts et du bénéfice net ajusté.

En 2025, Air Canada a comptabilisé un coût des services passés au titre des régimes de retraite et d'autres charges au titre du personnel de 194 millions de dollars, en raison notamment des modifications apportées aux régimes de retraite dans le cadre de la convention collective conclue avec le Syndicat canadien de la fonction publique et une charge d'exploitation liée à la rationalisation de la structure de gestion d'Air Canada. En 2024, à la suite de la ratification de la convention collective conclue avec la Air Line Pilots Association (ALPA), Air Canada a comptabilisé un coût des services passés au titre des régimes de retraite de 490 millions de dollars au quatrième trimestre de 2024. Air Canada a exclu ces charges du calcul du BAIIDA ajusté, des CESMO ajustées, du bénéfice ajusté avant impôts et du bénéfice net ajusté. Une charge générale de 26 millions de dollars 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 millions de dollars 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 millions de dollars 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 pas comptabilisé de charges au titre de la dépréciation d'actifs en 2026, en 2025 ou en 2024.

CESMO ajustées

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

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

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	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 (BAIIDA ajusté exprimé en pourcentage des produits d'exploitation) sont couramment utilisés dans l'industrie du transport aérien et Air Canada s'en sert afin d'avoir un aperçu du résultat d'exploitation, de la marge qui y est liée avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements, dépréciation et autres éléments. Ces éléments peuvent varier sensiblement d'une société aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance son matériel volant et ses autres actifs.

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

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

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

Le bénéfice ajusté avant impôts est rapproché du bénéfice avant impôts selon les PCGR comme suit :

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

Le bénéfice net ajusté attribuable aux actionnaires d'Air Canada et le bénéfice ajusté par action attribuable aux actionnaires d'Air Canada – résultat dilué sont rapprochés du bénéfice net attribuable aux actionnaires d'Air Canada 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 liés aux prestations	-	-	-	20	-	20
Provision pour réserve légale, y compris les charges d'intérêts	-	-	-	69	-	69
Provision pour obligations découlant de contrats de location	(17)	-	(17)	(17)	-	(17)
Impôt sur le résultat, y compris 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 par action – résultat dilué et de base en fonction du bénéfice ajusté par action :

(en millions)	Troisièmes trimestres		Neuf premiers mois	
	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.

Le tableau ci-après présente un rapprochement des flux de trésorerie disponibles avec les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation pour les périodes indiquées :

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

Dette nette

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

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

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

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

(en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2026	31 décembre 2025	30 septembre 2025
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	9 473 $	8 609 $	8 699 $
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 380	2 967	3 070
Total de la dette à long terme et des obligations locatives (y compris la partie courante)	**10 853**	**11 576**	**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)	(6 939)
Dette nette	**4 219 $**	**5 411 $**	**4 830 $**
BAIIDA ajusté (période de 12 mois)	**3 145 $**	**3 124 $**	**2 953 $**
Ratio de la dette nette sur le BAIIDA ajusté	**1,3**	**1,7**	**1,6**

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

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

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

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

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

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

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

Marge des flux de trésorerie disponibles

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

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

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

Rendement du capital investi

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

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

(en millions, sauf indication contraire)	Périodes de 12 mois closes les			
	30 septembre 2026	31 décembre 2025	30 septembre 2025	31 décembre 2024
Bénéfice avant impôts selon les PCGR	**397 $**	**789 $**	**(274) $**	**515 $**
Compte tenu des éléments suivants :				
Bénéfice avant impôts sur le résultat attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle	(10)	-	-	-
Bénéfice avant impôts sur le résultat attribuable aux actionnaires d'Air Canada	**387**	**789**	**(274)**	**515**
Compte tenu des éléments suivants :				
Provision pour obligations découlant de contrats de location	(17)	-	-	34
Modifications aux régimes de retraite et autres coûts liés à la main-d'œuvre	284	194	663	490
(Profit) perte de change	(245)	(245)	230	400
Intérêts nets au titre des régimes d'avantages du personnel	(39)	(24)	(20)	(22)
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	10	(82)	(38)	(28)
(Profit) perte aux règlements et modifications de dette	56	-	(38)	8
Profit sur opérations de cession-bail d'actifs	(82)	-	-	-
Autres charges générales	-	26	26	-
Fiducie de participation aux régimes de retraite	214	-	-	-
Coût des services passés liés aux prestations	20	-	-	-
Provision pour réserve légale, y compris les intérêts	69	-	-	-
Bénéfice ajusté avant impôts attribuable aux actionnaires d'Air Canada	**657 $**	**658 $**	**549 $**	**1 397 $**
Rajouter :				
Charges d'intérêts	621	663	692	763
Charges d'intérêts attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle	11	-	-	-
Bénéfice ajusté avant impôts avant charges d'intérêts attribuable aux actionnaires d'Air Canada	**1 289 $**	**1 321 $**	**1 241 $**	**2 160 $**
Capital investi :				
Moyenne de la dette à long terme et des obligations locatives (y compris la partie courante)	11 311	12 123	12 069	13 266
Dérivé incorporé aux billets convertibles	-	-	-	45
Moyenne des capitaux propres attribuables aux actionnaires	2 139	2 490	2 637	1 592
Capital investi	**13 450 $**	**14 613 $**	**14 705 $**	**14 903 $**
Rendement du capital investi (%)	**10 %**	**9 %**	**8 %**	**14 %**

Avis concernant la conférence téléphonique du troisième trimestre de 2026

Air Canada invite les analystes à sa conférence téléphonique trimestrielle qui se tiendra le jeudi 29 octobre 2026 à 17 h 30 (HE). John Di Bert, vice-président général et chef des Affaires financières, et Mark Galardo, vice-président général, chef des Affaires commerciales et président – Fret, présenteront les résultats et répondront aux questions des analystes. Immédiatement après la période de questions des analystes, John Di Bert et Pierre Houle, vice-président et trésorier, répondront aux questions des prêteurs à terme de type B et des porteurs d'obligations d'Air Canada.

Les membres des médias et du public peuvent écouter cette conférence téléphonique en mode audio seulement. Voici les renseignements détaillés de la webémission :
https://edge.media-server.com/mmc/p/w3vt6zud/lan/fr

MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Le présent communiqué contient des énoncés prospectifs au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. Ces énoncés découlent d'analyses et d'autres renseignements fondés sur la prévision de résultats à venir et sur l'estimation de montants qu'il est actuellement impossible de déterminer. Ils peuvent porter sur des observations concernant, entre autres, des stratégies, des attentes, des notations, des opérations projetées ou des actions à venir, ou les prévisions pour l'ensemble de l'exercice 2026, les cibles financières pour 2028 et les aspirations pour 2030 d'Air Canada. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes comme « préliminaire », « prévoir », « croire », « pouvoir », « estimer », « projeter » et « planifier », employés au futur et au conditionnel, et d'autres termes semblables, ainsi qu'à l'évocation de certaines hypothèses.

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

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

*charges d'exploitation), les cours de l'énergie, la capacité d'Air Canada à rembourser ses dettes et à conserver ou à accroître la liquidité, sa dépendance à l'égard des transporteurs régionaux et autres, sa capacité à recruter et à conserver le personnel nécessaire, les épidémies, l'évolution de la législation, de la réglementation ou des procédures judiciaires, les attentats terroristes, les conflits armés, la capacité d'Air Canada à exploiter avec succès son programme de fidélité, les pertes par sinistre, la dépendance d'Air Canada à l'égard des partenaires Star Alliance[MD] et des coentreprises, sa capacité à préserver et à faire croître sa marque, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les fluctuations des taux de change, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, les obligations au titre des régimes de retraite, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le dossier d'information publique d'Air Canada qui peut être consulté à l'adresse **www.sedarplus.ca**, notamment à la rubrique 14,* Facteurs de risque*, du rapport de gestion du troisième trimestre de 2026 d'Air Canada et à la rubrique 18,* Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2025.*

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

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

– 30 –

INFORMATION

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

Internet : aircanada.com/investisseurs

Principales mesures financières et statistiques

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

(en millions de dollars canadiens, sauf les données par action ou indication contraire)	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



Meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord

STAR ALLIANCE

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* Mesures financières hors PCGR *du présent communiqué pour la description des mesures financières hors PCGR d'Air Canada.*

3) *Les liquidités totales s'entendent de la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court terme et à long terme et des fonds disponibles aux termes de facilités de crédit d'Air Canada. Au 30 septembre 2026, les liquidités totales s'élevaient à 8 018 millions de dollars et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 6 634 millions de dollars et d'un montant de 1 384 millions de dollars pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Au 30 septembre 2025, les liquidités totales s'élevaient à 8 296 millions de dollars et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 6 939 millions de dollars et d'un montant de 1 357 millions de dollars pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Les liquidités totales comprennent également des fonds (333 millions de dollars au 30 septembre 2026 et 278 millions de dollars 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 équivalents temps plein (« ETP »), les statistiques d'exploitation dans le présent tableau tiennent compte des données pour des transporteurs tiers exerçant leurs activités aux termes du contrat d'achat de capacité avec Air Canada.*

5) *Rend compte de l'effectif en ETP d'Air Canada et des filiales de celle-ci. Exclut l'effectif en ETP des transporteurs tiers qui exercent leurs activités aux termes d'un contrat d'achat de capacité conclu avec Air Canada.*

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

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

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