

Communiqué

Air Canada annonce ses résultats financiers pour le deuxième trimestre de 2025

- Produits d'exploitation de 5,632 milliards de dollars, soit une augmentation de 2 % par rapport à l'année précédente
- Bénéfice d'exploitation de 418 millions de dollars et marge d'exploitation de 7,4 %, BAIIA ajusté* de 909 millions de dollars et marge du BAIIA ajusté* de 16,1 %
- Produits tirés des produits haut de gamme en hausse de 5 % par rapport au deuxième trimestre de 2024
- Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation de 895 millions de dollars et flux de trésorerie disponibles* de 183 millions de dollars
- Réalisation d'une offre publique de rachat importante d'une valeur de 500 millions de dollars, pour un total d'environ 296 millions d'actions émises et en circulation au 30 juin 2025
- Ratio de levier financier* de 1,4 au 30 juin 2025

MONTREAL, le 28 juillet 2025 – Air Canada a présenté aujourd'hui ses résultats financiers du deuxième trimestre de 2025.

« Les résultats du deuxième trimestre de 2025 d'Air Canada témoignent de nos nombreuses forces malgré un contexte exigeant, a annoncé Michael Rousseau, président et chef de la direction d'Air Canada. Nos produits d'exploitation ont dépassé les 5,6 milliards de dollars, soit une augmentation de 113 millions de dollars par rapport au même trimestre l'an dernier. Le bénéfice d'exploitation s'est chiffré à 418 millions de dollars et la marge d'exploitation, à 7,4 %, tandis que le BAIIA ajusté s'est établi à 909 millions de dollars et la marge du BAIIA ajusté, à 16,1 %. Le printemps s'est avéré excellent sur le plan opérationnel, et nous avons surpassé les principaux transporteurs nord-américains en matière de ponctualité en mai et en juin, ce qui s'est traduit par de solides gains au chapitre du service à la clientèle. Nous avons continué à faire preuve de rigueur et de cohérence dans l'exécution de notre plan à long terme fondé sur notre stratégie commerciale éprouvée, tout en composant avec l'incertitude macroéconomique et les tensions géopolitiques. Nous avons réorienté notre capacité de manière stratégique vers les marchés à forte demande et profité de la demande de services haut de gamme, en mettant l'étendue et la



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

force de notre réseau mondial à contribution. Les solides rendements d'Air Canada Cargo, de Vacances Air Canada et d'Aéropian, piliers essentiels de notre entreprise diversifiée, ont aussi contribué à nos résultats.

« Nos offres de produits distinctives et le dévouement indéfectible de nos employés ont été reconnus lors des World Airline Awards de Skytrax. Nous sommes fiers d'avoir reçu le prix du Meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord et d'être le seul transporteur nord-américain à figurer parmi les 20 meilleurs à l'échelle mondiale. Nous avons également reçu d'autres distinctions, dont celles du Meilleur personnel de cabine au Canada et en Amérique du Nord. Je remercie chaleureusement nos employés. Leur engagement pour l'excellence et le professionnalisme nous a permis de transporter 11,6 millions de clients durant le trimestre, avec soin et avec classe.

« L'un des piliers clés de notre stratégie consiste à créer de la valeur pour nos actionnaires grâce à des programmes efficaces de répartition du capital. Nous avons rétabli avec succès notre programme de rachat d'actions dans le cours normal des activités en 2024, et nous avons aussi réalisé une offre publique de rachat importante d'une valeur de 500 millions de dollars au cours du trimestre, laquelle nous a permis de racheter 26,6 millions d'actions aux fins d'annulation. Depuis, nous avons aussi remboursé intégralement nos billets convertibles en trésorerie à leur échéance en juillet. Nous sommes enthousiastes à l'égard des ajouts à venir à notre parc aérien, qui ouvriront la voie à de nouvelles possibilités. Nous demeurons confiants quant à nos perspectives commerciales et nous maintenons nos prévisions financières pour l'ensemble de l'exercice 2025. »

** Les CESMO ajustées, le BAIIDA ajusté (bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements), 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 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 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. Ratio de levier financier de 1,0 au 30 juin 2024. BAIIDA ajusté et résultat d'exploitation de 3,515 milliards de dollars et de 1,096 milliard de dollars, respectivement, pour la période de 12 mois close le 30 juin 2025 (3,718 milliards de dollars et 1,971 milliard de dollars, respectivement, pour la période de 12 mois close le 30 juin 2024).*

Résultats financiers du deuxième trimestre de 2025

- Produits d'exploitation de 5,632 milliards de dollars
- Charges d'exploitation de 5,214 milliards de dollars
- Bénéfice d'exploitation de 418 millions de dollars et marge d'exploitation de 7,4 %, BAIIDA ajusté de 909 millions de dollars et marge du BAIIDA ajusté de 16,1 %
- Bénéfice ajusté avant impôts de 300 millions de dollars
- Bénéfice net de 186 millions de dollars et bénéfice par action – résultat dilué de 0,51 \$
- Bénéfice net ajusté de 207 millions de dollars et bénéfice ajusté par action – résultat dilué de 0,60 \$
- CESMO ajustées de 14,4 cents



**Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord**

- Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 895 millions de dollars et flux de trésorerie disponibles de 183 millions de dollars

Perspectives

Pour le troisième trimestre de 2025, Air Canada prévoit accroître sa capacité en SMO de 3,25 % à 3,75 % par rapport au trimestre correspondant de 2024.

Pour l'exercice 2025, Air Canada maintient ses prévisions annoncées le 8 mai 2025 et revoit certaines de ses principales hypothèses. Les prévisions pour l'ensemble de l'exercice 2025 sont les suivantes :

Indicateur	Prévisions pour l'exercice 2025
BAIIDA ajusté	De 3,2 G\$ à 3,6 G\$
Capacité en SMO	Augmentation de 1 % à 3 % par rapport à 2024
CESMO ajustées	De 14,25 cents à 14,50 cents
Flux de trésorerie disponibles	Seuil de rentabilité de +/- 200 M\$

Principales hypothèses

Air Canada a formulé des hypothèses pour l'élaboration de ses prévisions, à savoir que la croissance du PIB du Canada sera marginale pour 2025. À l'heure actuelle, Air Canada présume que le dollar canadien s'échangera en moyenne à 1,39 \$ CA contre 1,00 \$ US tout au long de l'exercice 2025 (auparavant, à 1,40 \$) et que le prix du carburant d'aviation s'établira en moyenne à 0,92 \$ CA pour l'ensemble de l'exercice 2025 (auparavant, à 0,88 \$ CA) le litre.

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 les 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. Se reporter aux informations comprises dans la rubrique intitulée *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs* ci-après.



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

Cibles pour 2028

Le 17 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 BAIIA ajusté*	Supérieure ou égale à 17 %	Entre 18 % et 20 %
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation en pourcentage du BAIIA 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 BAIIA ajusté (bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements), la marge du BAIIA ajusté, les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation en pourcentage du BAIIA ajusté, les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles en pourcentage des produits d'exploitation, la marge des flux de trésorerie disponibles et le rendement sur le 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.*

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. Le lecteur est averti que ces renseignements pourraient ne pas convenir à d'autres fins. Air Canada peut revoir et réviser ces cibles et ces aspirations en fonction de l'évolution de l'économie, des facteurs géopolitiques, du marché et de la réglementation. Ces cibles et ces aspirations servent d'objectifs à Air Canada dans l'exécution de ses priorités stratégiques, et elles supposent un environnement commercial normal. La capacité d'Air Canada à atteindre ces cibles et ces aspirations dépend également de sa capacité à réaliser les initiatives et les objectifs commerciaux exposés durant les présentations de la journée des investisseurs 2024 d'Air Canada, lesquelles sont publiées à l'adresse aircanada.com/investisseurs. Ils comprennent l'augmentation des produits d'exploitation, l'accroissement du parc aérien et des capacités du réseau, la réussite d'autres investissements et initiatives clés ainsi que d'autres hypothèses importantes, notamment celles qui figurent dans le présent communiqué, et cette capacité est soumise à un certain nombre de risques et d'incertitudes.



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

Mesures financières hors PCGR

Sont présentés ci-après certaines mesures financières et certains ratios hors PCGR qu'utilise Air Canada pour fournir aux lecteurs des renseignements supplémentaires sur sa performance financière et opérationnelle. Comme ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elles n'ont pas de sens normalisé, elles ne sauraient être comparées à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doivent pas être considérées comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci. Les mesures ou ratios financiers hors PCGR décrits dans la présente rubrique comportent généralement des exclusions ou des ajustements qui tiennent compte d'une ou de plusieurs des caractéristiques suivantes, 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 la Société 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.

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 susmentionnés. 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 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.



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

De plus, Air Canada engage des coûts relativement à l'exploitation d'avions-cargos, coûts que n'engagent pas certaines sociétés aériennes qui n'exercent pas d'activités de fret comparables. Aux 30 juin 2025 et 2024, 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 tableaux suivants présentent 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)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2025	2024	Variation	2025	2024	Variation
Charges d'exploitation selon les PCGR	5 214 \$	5 053 \$	161 \$	10 518 \$	10 268 \$	250 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Carburant d'aviation	(1 148)	(1 333)	185	(2 334)	(2 587)	253
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	(157)	(137)	(20)	(530)	(472)	(58)
Coûts liés aux avions-cargos (compte non tenu du carburant)	(42)	(38)	(4)	(84)	(73)	(11)
Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus	3 867 \$	3 545 \$	322 \$	7 570	7 136	434
SMO (en millions)	26 860	26 203	2,5 %	51 100	50 540	1,1 %
CESMO ajustées (en cents)	14,40 ¢	13,53 ¢	0,87 ¢	14,81 ¢	14,12 ¢	0,69 ¢

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Exercices	
	2024	2023
Charges d'exploitation selon les PCGR	20 992 \$	19 554 \$
Compte tenu des éléments suivants :		
Carburant d'aviation	(5 118)	(5 318)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	(782)	(720)
Coûts liés aux avions-cargos (compte non tenu du carburant)	(163)	(157)
Provision pour obligations découlant de contrats de location	(34)	-
Modifications aux régimes de retraite	(490)	-
Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus	14 405	13 359
SMO (en millions)	104 381	99 012
CESMO ajustées (en cents)	13,80 ¢	13,49 ¢



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

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 le secteur 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 d'autres éléments susmentionnés. 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)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2025	2024	Variation	2025	2024	Variation
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	418 \$	466 \$	(48) \$	310 \$	477 \$	(167) \$
Rajouter :						
Dotation aux amortissements et dépréciation	491	448	43	986	890	96
BAIIDA ajusté	909 \$	914 \$	(5) \$	1 296 \$	1 367 \$	(71) \$
Produits d'exploitation	5 632 \$	5 519 \$	113 \$	10 828 \$	10 745 \$	83 \$
Marge d'exploitation (en %)	7,4	8,4	(1,0) pp	2,9	4,4	(1,5) pp
Marge du BAIIDA ajusté (en %)	16,1	16,6	(0,5) pp	12,0	12,7	(0,7) pp

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.

Une charge du siège social au titre du règlement de questions fiscales liées à l'acquisition d'Aéroparc en 2019 a été comptabilisée au deuxième trimestre de 2025. Comme il s'agit d'un élément non récurrent et sans effet sur la trésorerie d'Air Canada, puisqu'il a fait l'objet d'un remboursement d'impôt connexe, cette charge a été exclue du calcul du résultat ajusté avant impôts.



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

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

	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2025	2024	Variation (\$)	2025	2024	Variation (\$)
Bénéfice (perte) avant impôts selon les PCGR	103 \$	404 \$	(301) \$	(64) \$	339 \$	(403) \$
Compte tenu des éléments suivants :						
(Profit) perte de change	190	2	188	201	(57)	258
Intérêts nets au titre des régimes d'avantages du personnel	(5)	(6)	1	(10)	(11)	1
Profit sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(6)	(29)	23	(60)	(40)	(20)
Perte aux règlements de dette	-	-	-	-	46	(46)
Autres charges du siège social	18	-	18	18	-	18
Bénéfice ajusté avant impôts	300 \$	371 \$	(71) \$	85 \$	277 \$	(192) \$

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

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

Une charge du siège social au titre du règlement de questions fiscales liées à l'acquisition d'Aéroparc en 2019 a été comptabilisée au deuxième trimestre de 2025. Comme il s'agit d'un élément non récurrent et sans effet sur la trésorerie d'Air Canada, puis qu'il a fait l'objet d'un remboursement d'impôt connexe, cette charge a été exclue du calcul du résultat ajusté avant impôts.



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

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

	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2025	2024	Variation (\$)	2025	2024	Variation (\$)
Bénéfice net selon les PCGR	186 \$	410 \$	(224) \$	84 \$	329 \$	(245) \$
Compte tenu des éléments suivants :						
(Profit) perte de change	190	2	188	201	(57)	258
Intérêts nets au titre des régimes d'avantages du personnel	(5)	(6)	1	(10)	(11)	1
Profit sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(6)	(29)	23	(60)	(40)	(20)
Perte aux règlements de dette	-	-	-	-	46	(46)
Autres charges du siège social	18	-	18	18	-	18
Impôt sur le résultat, y compris les éléments de rapprochement ci-dessus	(176)	(8)	(168)	(176)	6	(182)
Bénéfice net ajusté	207 \$	369 \$	(162) \$	57 \$	273 \$	(216) \$
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé dans le calcul du résultat net dilué par action (en millions)	341	376	(35)	344	376	(32)
Bénéfice ajusté (perte ajustée) par action – résultat dilué	0,60 \$	0,98 \$	(0,38) \$	0,16 \$	0,73 \$	(0,57) \$

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)	Deuxièmes trimestres		Premiers semestres	
	2025	2024	2025	2024
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – de base	323	358	326	358
Effet dilutif	18	18	18	18
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – dilué	341	376	344	376



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

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 que la Société 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 (affectés aux) activités d'exploitation pour les périodes indiquées :

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2025	2024	Variation (\$)	2025	2024	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	895 \$	924 \$	(29) \$	2 421 \$	2 516 \$	(95) \$
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(712)	(473)	(239)	(1 407)	(1 009)	(398)
Flux de trésorerie disponibles¹⁾	183 \$	451 \$	(268) \$	1 014 \$	1 507 \$	(493) \$

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 la Société.

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 juin 2025	31 décembre 2024	30 juin 2024
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	10 247 \$	10 915 \$	10 858 \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 547	1 755	1 619
Total de la dette à long terme et des obligations locatives (y compris la partie courante)	11 794	12 670	12 477
Moins la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements à court terme et les placements à long terme	(7 037)	(7 752)	(8 869)
Dette nette	4 757 \$	4 918 \$	3 608 \$
BAIIDA ajusté (période de 12 mois)	3 515 \$	3 586	3 718 \$
Ratio de la dette nette sur le BAIIDA ajusté	1,4	1,4	1,0



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

Les tableaux suivants présentent des données comparatives en fonction des prévisions pour l'ensemble de l'exercice 2025, des cibles financières pour 2028 et des aspirations pour 2030 d'Air Canada pour les périodes de 12 mois closes les 31 décembre 2023 et 2024.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Résultats de 2024	Résultats de 2023
Capacité en SMO	104,381 G	99,012 G
CESMO ajustées (en cents)	13,80 cents	13,49 cents
Charges d'exploitation	20,992 G\$	19,554 G\$
BAIIDA ajusté	3,586 G\$	3,982 G\$
Bénéfice d'exploitation	1,263 G\$	2,279 G\$
Flux de trésorerie disponibles	1,294 G\$	2,756 G\$
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	3,930 G\$	4,320 G\$

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	2024 ¹	2023 ¹
Produits d'exploitation	22,255 G\$	21,833 G\$
Marge du BAIIDA ajusté	16 %	18 %
Marge d'exploitation	6 %	10 %
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation en pourcentage du BAIIDA ajusté	110 %	108 %
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles en pourcentage des produits d'exploitation	12 %	7 %
Marge des flux de trésorerie disponibles	6 %	13 %
Rendement du capital investi	14 %	18 %
Bénéfice avant impôts sur le résultat	515 M\$	2,212 G\$
Nombre d'actions après dilution	Environ 376 millions d'actions	Environ 376 millions d'actions

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

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. Le lecteur est averti que ces renseignements pourraient ne pas convenir à d'autres fins. Air Canada peut revoir et réviser ces cibles et ces aspirations en fonction de l'évolution de l'économie, des facteurs géopolitiques, du marché et de la réglementation. Ces cibles et ces aspirations servent d'objectifs à Air Canada dans l'exécution de ses priorités stratégiques, et elles supposent un environnement commercial normal. La capacité d'Air Canada à atteindre ces cibles et ces aspirations dépend également de sa capacité à réaliser les initiatives et les objectifs commerciaux exposés durant les présentations de la journée des investisseurs 2024 d'Air Canada, lesquelles sont publiées à l'adresse aircanada.com/investisseurs. Ils comprennent notamment l'augmentation des produits d'exploitation, l'accroissement du parc aérien et des capacités du réseau, la réussite d'autres investissements et initiatives clés ainsi que d'autres hypothèses importantes, notamment celles qui figurent dans le présent communiqué, et cette capacité est soumise à un certain nombre de risques et d'incertitudes.



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

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.



**Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord**

Marge des flux de trésorerie disponibles

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

Le tableau suivant présente un rapprochement quantitatif du BAIIDA ajusté, de la marge du BAIIDA ajusté, des flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation en pourcentage du BAIIDA ajusté, des achats d'immobilisations corporelles et incorporelles en pourcentage des produits d'exploitation, des flux de trésorerie disponibles et de la marge des flux de trésorerie disponibles, selon le cas, pour les exercices clos les 31 décembre 2024 et 2023.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	2024	2023
Total des produits d'exploitation selon les PCGR	22 255 \$	21 833 \$
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	1 263 \$	2 279 \$
Rajouter :		
Dotation aux amortissements	1 799	1 703
BAIIDA	3 062	3 982
Rajouter :		
Provision pour obligations découlant de contrats de location	34	-
Modifications des régimes de retraite	490	-
BAIIDA ajusté	3 586 \$	3 982 \$
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	3 930 \$	4 320 \$
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(2 636)	(1 564)
Flux de trésorerie disponibles	1 294 \$	2 756 \$
Marge d'exploitation	6 %	10 %
Marge du BAIIDA ajusté	16 %	18 %
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation en pourcentage du BAIIDA ajusté	110 %	108 %
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles en pourcentage des produits d'exploitation	12 %	7 %
Marge des flux de trésorerie disponibles	6 %	13 %

Rendement du capital investi

Air Canada utilise le rendement du capital investi (RCI) pour évaluer l'efficacité 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, 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 de dollars canadiens, sauf indication contraire)	2024	2023
Bénéfice avant impôts selon les PCGR	515 \$	2 212 \$
Compte tenu des éléments suivants :		
Provision pour obligations découlant de contrats de location	34	-
Modifications des régimes de retraite	490	-
(Profit) perte de change	400	(389)
Intérêts nets au titre des régimes d'avantages du personnel	(22)	(25)
(Profit) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(28)	(115)
Perte aux règlements et modifications de dette	8	10
Bénéfice ajusté avant impôts	1 397	1 693
Rajouter :		
Charges d'intérêts	763	944
Bénéfice ajusté avant impôts avant charges d'intérêts	2 160	2 637
Capital investi :		
Moyenne de la dette à long terme et des obligations locatives (y compris la partie courante)	13 266	15 084
Dérivé intégré sur billets convertibles	45	56
Moyenne des capitaux propres (du déficit) attribuables aux actionnaires	1 592	(380)
Capital investi	14 903	14 761
Rendement du capital investi (%)	14 %	18 %



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

Avis concernant la téléconférence du deuxième trimestre de 2025

Air Canada invite les analystes à sa téléconférence trimestrielle qui se tiendra le mardi 29 juillet 2025, à 8 h (HE). Michael Rousseau, président et chef de la direction, John Di Bert, vice-président général et chef des Affaires financières, et Mark Galardo, vice-président général et 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 téléconférence audio. En voici les renseignements détaillés :

Webémission : **<https://edge.media-server.com/mmc/p/k3xfbtbp/lan/fr>**

Par téléphone : 647 932-3411 ou 1 800 715-9871 (sans frais)

Code d'accès 4600266

Veuillez prévoir 10 minutes pour la connexion à la téléconférence.

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 prévisions, des stratégies, des attentes, des opérations projetées ou des actions à venir. 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, qui sont amplifiés dans le contexte actuel. 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, 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, comme 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 du secteur et du marché et le contexte influant sur la demande, la concurrence, la dépendance d'Air Canada à l'égard des technologies, les risques liés à la



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

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 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 18, Facteurs de risque, du rapport de gestion de 2024 et à la rubrique 14, Facteurs de risque, du rapport de gestion du deuxième trimestre de 2025 d'Air Canada.

Air Canada a fixé et continue de fixer des objectifs, de prendre des engagements et d'évaluer l'incidence eu égard aux changements climatiques, ainsi que les initiatives, plans et propositions connexes qu'Air Canada et d'autres parties prenantes (dont les organismes publics, les autorités de réglementation et autres organismes) mettent en œuvre en matière de changements climatiques et d'émissions de carbone. La réalisation de nos engagements et de nos objectifs dépend de nombreux facteurs, notamment des actions et des efforts combinés des gouvernements, du secteur, des fournisseurs et des autres intervenants et parties prenantes, ainsi que du développement et de la mise en œuvre de nouvelles technologies. En particulier, les cibles d'émissions de carbone 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



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

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 avoir 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



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

Principales mesures financières et statistiques

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

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action ou indication contraire)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2025	2024	Variation (\$)	2025	2024	Variation (\$)
Mesures de performance financière						
Produits d'exploitation	5 632	5 519	113	10 828	10 745	83
Bénéfice d'exploitation	418	466	(48)	310	477	(167)
Marge d'exploitation ¹⁾ (en %)	7,4	8,4	(1,0) pp ⁸⁾	2,9	4,4	(1,5) pp
BAIIDA ajusté ²⁾	909	914	(5)	1 296	1 367	(71)
Marge du BAIIDA ajusté ²⁾ (en %)	16,1	16,6	(0,5) pp	12,0	12,7	(0,7) pp
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	103	404	(301)	(64)	339	(403)
Bénéfice net	186	410	(224)	84	329	(245)
Bénéfice ajusté avant impôts ²⁾	300	371	(71)	85	277	(192)
Bénéfice net ajusté ²⁾	207	369	(162)	57	273	(216)
Liquidités totales ³⁾	8 364	10 203	(1 839)	8 364	10 203	(1 839)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	895	924	(29)	2 421	2 516	(95)
Flux de trésorerie disponibles ²⁾	183	451	(268)	1 014	1 507	(493)
Dettes nettes ²⁾	4 757	3 608	1 149	4 757	3 608	1 149
Dettes à long terme et obligations locatives	11 794	12 477	(683)	11 794	12 477	(683)
Bénéfice par action – résultat dilué	0,51	1,04	(0,53)	0,10	0,87	(0,77)
Bénéfice ajusté par action – résultat dilué ²⁾	0,60	0,98	(0,38)	0,16	0,73	(0,57)
Statistiques d'exploitation⁴⁾	2025	2024	Variation (%)	2025	2024	Variation (%)
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	22 796	22 449	1,5	42 683	42 969	(0,7)
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	26 860	26 203	2,5	51 100	50 540	1,1
Coefficient d'occupation (en %)	84,9 %	85,7 %	(0,8) pp	83,5 %	85,0 %	(1,5) pp
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	22,1	22,2	(0,7)	21,9	22,0	(0,1)
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	18,7	19,0	(1,7)	18,3	18,7	(1,8)
Produits d'exploitation par SMO (« PESMO ») (en cents)	21,0	21,1	(0,5)	21,2	21,3	(0,3)
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	19,4	19,3	0,6	20,6	20,3	1,3
CESMO ajustées (en cents) ²⁾	14,4	13,5	6,4	14,8	14,1	4,9
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) ⁵⁾	37,3	37,2	0,2	37,2	37,1	0,5
Avions composant le parc en exploitation à la clôture de la période	364	356	2,2	364	356	2,2
Sièges routés (en milliers)	14 478	14 213	1,9	27 817	27 692	0,4
Mouvements des appareils (en milliers)	98,5	97,9	0,6	189,9	188,9	0,5
Longueur d'étape moyenne (en milles) ⁶⁾	1 855	1 844	0,6	1 837	1 825	0,7
Coût du litre de carburant (en cents)	88,0	104,3	(15,7)	92,9	104,9	(11,4)
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 271 963	1 273 467	(0,1)	2 463 407	2 458 185	0,2
Passagers payants transportés (en milliers) ⁷⁾	11 551	11 588	(0,3)	21 934	22 339	(1,8)

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.



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord

- 2) *Le bénéfice ajusté (la perte ajustée) avant impôts, le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée), le BAIIA ajusté (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements), la marge du BAIIA ajusté, les flux de trésorerie disponibles, la dette nette 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 intitulée Mesures financières hors PCGR du présent communiqué pour la description des mesures financières hors PCGR d'Air Canada et pour un rapprochement quantitatif des mesures financières hors PCGR d'Air Canada avec la mesure financière conforme aux PCGR la plus comparable.*
- 3) *Les liquidités totales s'entendent de la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court terme et à long terme et des fonds disponibles aux termes de facilités de crédit d'Air Canada. Au 30 juin 2025, les liquidités totales s'élevaient à 8 364 millions de dollars et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 7 037 millions de dollars et d'un montant de 1 327 millions de dollars pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Au 30 juin 2024, les liquidités totales s'élevaient à 10 203 millions de dollars et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 8 869 millions de dollars et d'un montant de 1 334 millions de dollars pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Les liquidités totales comprennent également des fonds (168 millions de dollars au 30 juin 2025 et 181 millions de dollars au 30 juin 2024) détenus en fiducie par Vacances Air Canada en conformité avec les prescriptions réglementaires régissant les produits perçus d'avance pour les voyageurs.*
- 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 à Air Canada et aux filiales de celle-ci. Exclut l'effectif en ETP à 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) *« pp » indique des points de pourcentage et désigne la mesure de l'écart arithmétique entre deux pourcentages.*



**Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord**