



Troisième trimestre de 2025

Rapport de gestion

Le 4 novembre 2025



MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

TABLE DES MATIÈRES

1.	PRINCIPALES MESURES FINANCIÈRES ET STATISTIQUES	1
2.	INTRODUCTION ET PRINCIPALES HYPOTHÈSES	3
3.	À PROPOS D'AIR CANADA.....	6
4.	APERÇU.....	7
5.	RÉSULTATS DES ACTIVITÉS	8
6.	PARC AÉRIEN	16
7.	GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL.....	18
7.1	LIQUIDITÉ.....	18
7.2	DETTE NETTE.....	19
7.3	FONDS DE ROULEMENT	20
7.4	VARIATIONS DES FLUX DE TRÉSORERIE	21
7.5	DÉPENSES D'INVESTISSEMENT ET ACCORDS DE FINANCEMENT CONNEXES	22
7.6	OBLIGATIONS DE CAPITALISATION DES RÉGIMES DE RETRAITE	24
7.7	OBLIGATIONS CONTRACTUELLES	25
7.8	CAPITAL-ACTIONS	26
8.	RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS	28
9.	INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE.....	29
10.	MÉTHODES COMPTABLES	29
11.	JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES	29
12.	ACCORDS HORS BILAN	29
13.	TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES	29
14.	FACTEURS DE RISQUE.....	29
15.	CONTRÔLES ET PROCÉDURES.....	30
16.	MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR	30
17.	GLOSSAIRE.....	35

1. PRINCIPALES MESURES FINANCIÈRES ET STATISTIQUES

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

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action ou indication contraire)						
	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
Mesures de performance financière	2025	2024	Variation (\$)	2025	2024	Variation (\$)
Produits d'exploitation	5 774	6 106	(332)	16 602	16 851	(249)
Bénéfice d'exploitation	284	1 040	(756)	594	1 517	(923)
Marge d'exploitation ¹⁾ (en %)	4,9	17,0	(12,1) pp ⁸⁾	3,6	9,0	(5,4) pp
BAIIDA ajusté ²⁾	961	1 523	(562)	2 257	2 890	(633)
Marge du BAIIDA ajusté ²⁾ (en %)	16,6	24,9	(8,3) pp	13,6	17,2	(3,6) pp
Bénéfice avant impôts sur le résultat	511	897	(386)	447	1 236	(789)
Bénéfice net	264	2 035	(1 771)	348	2 364	(2 016)
Bénéfice ajusté avant impôts ²⁾	329	985	(656)	414	1 262	(848)
Bénéfice net ajusté ²⁾	223	969	(746)	280	1 242	(962)
Liquidités totales ³⁾	8 296	10 261	(1 965)	8 296	10 261	(1 965)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	813	737	76	3 234	3 253	(19)
Flux de trésorerie disponibles ²⁾	211	282	(71)	1 225	1 789	(564)
Dette nette ²⁾	4 830	3 426	1 404	4 830	3 426	1 404
Dette à long terme et obligations locatives	11 769	12 368	(599)	11 769	12 368	(599)
Bénéfice par action – résultat dilué	0,88	5,38	(4,50)	0,90	6,25	(5,35)
Bénéfice ajusté par action – résultat dilué ²⁾	0,75	2,57	(1,82)	0,85	3,30	(2,45)
Statistiques d'exploitation ⁴⁾	2025	2024	Variation (%)	2025	2024	Variation (%)
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	24 459	25 101	(2,6)	67 142	68 070	(1,4)
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	28 282	28 892	(2,1)	79 382	79 432	(0,1)
Coefficient d'occupation (en %)	86,5 %	86,9 %	(0,4) pp	84,6 %	85,7 %	(1,1) pp
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	21,4	22,3	(3,9)	21,8	22,1	(1,5)
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	18,5	19,4	(4,4)	18,4	18,9	(2,8)
Produits d'exploitation par SMO (« PESMO ») (en cents)	20,4	21,1	(3,4)	20,9	21,2	(1,4)
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	19,4	17,5	10,7	20,2	19,3	4,5
CESMO ajustées (en cents) ²⁾	14,0	12,2	15,1	14,5	13,4	8,3
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) ⁵⁾	37,0	37,2	(0,5)	37,2	37,1	0,2
Avions composant le parc en exploitation à la clôture de la période	366	353	3,7	366	353	3,7
Sièges routés (en milliers)	15 095	15 258	(1,1)	42 912	42 950	(0,1)
Mouvements des appareils (en milliers)	102,8	104,5	(1,6)	292,7	293,4	(0,2)
Longueur d'étape moyenne (en milles) ⁶⁾	1 874	1 894	(1,1)	1 850	1 849	0,0
Coût du litre de carburant (en cents)	88,3	98,2	(10,1)	91,3	102,5	(10,9)
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 356 485	1 399 170	(3,1)	3 819 892	3 857 355	(1,0)
Passagers payants transportés (en milliers) ⁷⁾	12 168	12 618	(3,6)	34 102	34 957	(2,4)

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 BAIIA ajusté (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements), la marge du BAIIA ajusté, le bénéfice ajusté (la perte ajustée) avant impôts, le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée), les flux de trésorerie disponibles, la dette nette, le bénéfice ajusté (la perte ajustée) par action et les CESMO ajustées sont des mesures financières hors PCGR, des mesures de la gestion du capital, des ratios hors PCGR ou des mesures financières complémentaires. Comme ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elles n'ont pas de sens normalisé, elles ne sauraient être comparées à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doivent pas être considérées comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci. Se reporter à la rubrique 16, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour la description des mesures financières hors PCGR d'Air Canada et pour un rapprochement quantitatif des mesures financières hors PCGR d'Air Canada avec la mesure financière conforme aux PCGR la plus comparable.*
- 3) *Les liquidités totales s'entendent de la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court et à long terme et des fonds disponibles aux termes de facilités de crédit d'Air Canada. Au 30 septembre 2025, les liquidités totales s'élevaient à 8 296 M\$ et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 6 939 M\$ et d'un montant de 1 357 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Au 30 septembre 2024, les liquidités totales s'élevaient à 10 261 M\$ et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 8 942 M\$ et d'un montant de 1 319 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Les liquidités totales comprennent également des fonds (278 M\$ au 30 septembre 2025 et 243 M\$ au 30 septembre 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 employés équivalents temps plein (ETP), les statistiques d'exploitation dans le présent tableau tiennent compte des données pour les transporteurs tiers exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité conclus avec Air Canada.*
- 5) *Rend compte de l'effectif en ETP d'Air Canada et des filiales de celle-ci. Ne comprend pas l'effectif en ETP des transporteurs tiers exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité conclus avec Air Canada.*
- 6) *La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles offerts divisé par le total de sièges routés.*
- 7) *Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol (et non en fonction du voyage, de l'itinéraire ou du segment de trajet), conformément à la définition établie par l'IATA.*
- 8) *Point de pourcentage ou « pp » désigne la mesure de l'écart arithmétique/absolu entre deux pourcentages.*

2. INTRODUCTION ET PRINCIPALES HYPOTHÈSES

Aux fins du présent rapport de gestion, « Air Canada » renvoie, selon le contexte, à Air Canada seulement, à Air Canada et à une ou plusieurs de ses filiales, notamment ses filiales actives lui appartenant en propre, soit Aéroplan inc. (« Aéroplan »), Société en commandite Touram Limitée faisant affaire sous le nom de marque « Vacances Air Canada^{MD} » (« Vacances Air Canada ») et Air Canada Rouge S.E.C. faisant affaire sous le nom de marque « Air Canada Rouge^{MD} » (« Air Canada Rouge »), ou à une ou plusieurs de ces filiales. Le présent rapport de gestion fournit une présentation et une analyse des résultats financiers d'Air Canada pour le troisième trimestre de 2025, selon le point de vue de la direction. Il doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés résumés et notes complémentaires non audités intermédiaires du troisième trimestre de 2025 d'Air Canada datés du 4 novembre 2025. Toute l'information financière est conforme aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada tels qu'ils sont énoncés dans le *Manuel de CPA Canada – Comptabilité* (le « Manuel de CPA Canada »), qui intègre les *Normes internationales d'information financière* (les « normes IFRS de comptabilité ») publiées par l'International Accounting Standards Board, sauf indication contraire visant toute mesure hors PCGR ou information financière expressément désignée.

Sauf indication contraire, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens. La rubrique 17, *Glossaire*, du présent rapport de gestion, donne l'explication des principaux termes qui y sont utilisés. À moins de mention contraire ou à moins que le contexte ne s'y oppose, le présent rapport de gestion était à jour au 4 novembre 2025.

Le présent rapport de gestion comprend des énoncés prospectifs. Se reporter à la *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs* ci-après pour une analyse des risques, incertitudes et hypothèses liés à ces énoncés. Pour une description des risques visant Air Canada, se reporter à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2024 d'Air Canada daté du 13 février 2025, et à la rubrique 14, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion. Le 4 novembre 2025, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du troisième trimestre de 2025. Ce communiqué peut être consulté sur la section consacrée aux relations aux investisseurs du site Web d'Air Canada au <https://www.aircanada.com/medias/investisseurs>, ainsi que sur le site de SEDAR+ au www.sedarplus.ca. Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa notice annuelle, consulter le site de SEDAR+ au www.sedarplus.ca.

Mise en garde concernant les énoncés prospectifs

Les communications publiques d'Air Canada peuvent contenir des énoncés prospectifs au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. Ces énoncés découlent d'analyses et d'autres renseignements fondés sur la prévision de résultats à venir et l'estimation de montants qu'il est actuellement impossible de déterminer. Ils peuvent porter sur des observations concernant, entre autres, des prévisions, des stratégies, des attentes, des opérations projetées ou des actions à venir. 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 et à l'incertitude qui caractérise le secteur où évolue Air Canada. Les résultats réels peuvent donc différer sensiblement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs en raison de divers facteurs, entre autres ceux dont il est fait mention ci-après.

Les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats diffèrent sensiblement de ceux indiqués dans les énoncés prospectifs comprennent la conjoncture économique, 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 de dégager ou de maintenir une rentabilité nette, l'état du secteur et du marché et le contexte influant sur la demande, la concurrence, la dépendance d'Air Canada à l'égard des technologies, les risques liés à la cybersécurité, les interruptions de service, les changements climatiques et les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs anthropiques), sa dépendance envers les fournisseurs clés (y compris des organismes gouvernementaux et d'autres parties prenantes soutenant les activités aéroportuaires et l'exploitation aérienne), les relations de travail et les coûts connexes, sa capacité de mettre en œuvre

efficacement des initiatives stratégiques opportunes et d'autres initiatives importantes (notamment sa faculté de gérer les charges d'exploitation), les cours de l'énergie, sa capacité de rembourser ses dettes et de conserver ou d'accroître la liquidité, sa dépendance envers les transporteurs régionaux et autres, sa capacité de recruter et de conserver le personnel qualifié, les épidémies, l'évolution de la législation, de la réglementation ou des procédures judiciaires, les attentats terroristes, les conflits armés, la capacité d'Air Canada d'exploiter avec succès son programme de fidélité, les pertes par sinistre, sa dépendance à l'égard des partenaires Star Alliance^{MD} et des coentreprises, sa capacité de préserver et de faire croître sa marque, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les fluctuations des taux de change, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, les obligations au titre des régimes de retraite, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le dossier d'information publique d'Air Canada, qui peut être consulté à l'adresse www.sedarplus.ca, notamment à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2024 d'Air Canada, daté du 13 février 2025, et à la rubrique 14, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion.

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

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

Principales hypothèses

Air Canada a formulé des hypothèses pour l'élaboration d'énoncés prospectifs, à savoir que la croissance du PIB du Canada sera marginale pour 2025, que le dollar canadien s'échangera désormais en moyenne à 1,40 \$ CA (antérieurement, 1,39 \$ CA) pour 1,00 \$ US tout au long de l'exercice 2025 et que le prix du carburant d'aviation s'établira désormais en moyenne à 0,91 \$ CA (antérieurement 0,92 \$ CA) le litre pour l'ensemble de l'exercice 2025.

Propriété intellectuelle

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

Autre information intégrée par renvoi

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

3. À PROPOS D'AIR CANADA

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

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

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

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

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

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

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

4. APERÇU

Au troisième trimestre de 2025, les produits d'exploitation se sont repliés de 5 % par rapport à l'exercice précédent, rendant compte de l'incidence de l'interruption de travail en août par le Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP), qui représente les agents de bord. Lorsque le SCFP a annoncé son intention de déclencher un arrêt de travail, Air Canada a mis en œuvre ses plans d'urgence et a en fin de compte annulé plus de 3 200 vols en août 2025, soit environ 5 % de la capacité initialement prévue pour l'ensemble du troisième trimestre de 2025.

Les répercussions financières de l'interruption de travail ont été estimées à 375 M\$ en termes de bénéfice d'exploitation et de BAIIDA ajusté. Ce montant est établi en fonction de trois composantes. Premièrement, l'incidence sur les produits est estimée à 430 M\$, principalement en raison des remboursements et indemnités accordés aux clients et des réservations de voyages moins élevées que prévu en août et au début de septembre. Deuxièmement, des coûts estimés de 145 M\$ ont été évités du fait de la diminution du nombre de vols découlant de l'interruption de travail, ce qui est essentiellement attribuable à la baisse de la charge de carburant. Troisièmement, ces coûts évités ont été en partie annulés par des coûts additionnels d'environ 90 M\$ associés au remboursement des frais aux clients et aux charges d'exploitation liées au personnel.

Les charges d'exploitation totales ont augmenté de 8 % en glissement annuel, en grande partie en raison d'un montant de 173 M\$ attribuable à des modifications ponctuelles du régime de retraite et à d'autres charges liées au personnel, ainsi que de coûts supplémentaires d'environ 90 M\$ liés au remboursement de frais aux clients et à des charges d'exploitation liées au personnel à la suite de l'interruption de travail. L'augmentation d'une année sur l'autre reflète également certains ajustements favorables de coûts liés à des contrats et comptabilisés au troisième trimestre de 2024. Cette augmentation a été contrebalancée partiellement par la diminution de la charge de carburant découlant de la baisse de la capacité exploitée du fait de l'interruption de travail.

Voici un aperçu des résultats d'exploitation et de la situation financière d'Air Canada pour le troisième trimestre de 2025 par rapport à la période correspondante de 2024. Se reporter à la rubrique 5, *Résultats des activités*, pour un complément d'information sur les facteurs ayant une incidence sur les résultats d'une année à l'autre.

Récapitulatif financier du troisième trimestre de 2025

- Produits d'exploitation de 5 774 M\$, en baisse de 332 M\$ ou de 5 %.
- Charges d'exploitation de 5 490 M\$, en hausse de 424 M\$ ou de 8 %.
- Bénéfice d'exploitation de 284 M\$, en baisse de 756 M\$.
- BAIIDA ajusté de 961 M\$ et marge du BAIIDA ajusté de 16,6 %, soit une diminution de 562 M\$ et de 8,3 points de pourcentage, respectivement.
- Bénéfice avant impôts de 511 M\$ et bénéfice ajusté avant impôts de 329 M\$, soit une baisse de 386 M\$ et de 656 M\$, respectivement.
- Bénéfice net de 264 M\$ et bénéfice par action – résultat dilué de 0,88 \$, contre un bénéfice net de 2 035 M\$, qui tenait compte de la comptabilisation favorable d'un actif d'impôt de 1 154 M\$, et un bénéfice par action – résultat dilué de 5,38 \$ pour la même période de 2024.
- Bénéfice net ajusté de 223 M\$ et bénéfice ajusté par action – résultat dilué de 0,75 \$, contre un bénéfice net ajusté de 969 M\$ et un bénéfice ajusté par action – résultat dilué de 2,57 \$.
- CESMO ajustées de 13,99 cents, en hausse de 15,1 % par rapport à 12,15 cents.
- Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 813 M\$, en hausse de 76 M\$.
- Flux de trésorerie disponibles de 211 M\$, en baisse de 71 M\$.

5. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Troisièmes trimestres				Neuf premiers mois			
	2025	2024	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾	2025	2024	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾
Produits d'exploitation								
Passages	5 244 \$	5 601 \$	(357)	(6)	14 606 \$	15 034 \$	(428)	(3)
Fret	239	253	(14)	(6)	742	698	44	6
Autres	291	252	39	15	1 254	1 119	135	12
Total des produits d'exploitation	5 774	6 106	(332)	(5)	16 602	16 851	(249)	(1)
Charges d'exploitation								
Carburant d'aviation	1 212	1 377	(165)	(12)	3 546	3 964	(418)	(11)
Salaires et charges sociales	1 364	1 021	343	34	3 750	3 200	550	17
Dotation aux amortissements et dépréciation	504	449	55	12	1 490	1 339	151	11
Redevances aéroportuaires et de navigation	433	410	23	6	1 197	1 130	67	6
Maintenance avions	332	226	106	47	1 006	876	130	15
Frais de vente et de distribution	274	290	(16)	(6)	814	825	(11)	(1)
Frais d'achat de capacité	216	219	(3)	(1)	655	644	11	2
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	103	102	1	1	633	574	59	10
Communications et technologies de l'information	157	156	1	1	500	487	13	3
Restauration et services à bord	178	174	4	2	488	483	5	1
Autres	717	642	75	12	1 929	1 812	117	6
Total des charges d'exploitation	5 490	5 066	424	8	16 008	15 334	674	4
Bénéfice d'exploitation	284	1 040	(756)		594	1 517	(923)	
Produits (charges) autres que d'exploitation								
Profit (perte) de change	343	(85)	428		142	(28)	170	
Produits d'intérêts	40	114	(74)		174	336	(162)	
Charges d'intérêts	(162)	(180)	18		(508)	(579)	71	
Intérêts incorporés	10	9	1		36	24	12	
Instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	16	26	(10)		76	66	10	
Perte aux règlements de dette	-	-	-		-	(46)	46	
Autres	(20)	(27)	7		(67)	(54)	(13)	
Total des produits (charges) autres que d'exploitation	227	(143)	370		(147)	(281)	134	
Bénéfice avant impôts sur le résultat	511	897	(386)		447	1 236	(789)	
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	(247)	1 138	(1 385)		(99)	1 128	(1 227)	
Bénéfice net	264 \$	2 035 \$	(1 771) \$		348 \$	2 364 \$	(2 016) \$	
Bénéfice par action – résultat de base	0,89 \$	5,68 \$	(4,79) \$		1,10 \$	6,60 \$	(5,50) \$	
Bénéfice par action – résultat dilué	0,88 \$	5,38 \$	(4,50) \$		0,90 \$	6,25 \$	(5,35) \$	
BAIIDA ajusté²⁾	961 \$	1 523 \$	(562) \$		2 257 \$	2 890 \$	(633) \$	
Bénéfice ajusté avant impôts²⁾	329 \$	985 \$	(656) \$		414 \$	1 262 \$	(848) \$	
Bénéfice net ajusté²⁾	223 \$	969 \$	(746) \$		280 \$	1 242 \$	(962) \$	
Bénéfice ajusté par action – résultat dilué²⁾	0,75 \$	2,57 \$	(1,82) \$		0,85 \$	3,30 \$	(2,45) \$	

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

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

Produits passages réseau

Au troisième trimestre de 2025, les produits passages se sont établis à 5 244 M\$, en baisse de 6 % en glissement annuel. Cette baisse témoigne de l'incidence de l'interruption de travail en août, qui a été estimée à 430 M\$, et résulte des remboursements, des frais d'hébergement et des indemnités accordés aux clients ainsi que des réservations inférieures aux prévisions pour les voyages en août et au début de septembre.

Lorsque le SCFP a fait part de son intention de déclencher une grève, Air Canada a mis en œuvre ses plans d'urgence et a en fin de compte annulé plus de 3 200 vols d'Air Canada et d'Air Canada Rouge en août 2025. Au troisième trimestre de 2025, la capacité exploitée a reculé de 2 % par rapport à il y a un an en raison de ces annulations de vols.

Le marché transfrontalier a en outre continué de subir l'incidence défavorable des préoccupations géopolitiques et macroéconomiques découlant des déclarations et de l'incertitude entourant les droits de douane imposés par les États-Unis et les contre-mesures s'y rapportant, ce qui s'est traduit par une baisse du trafic.

Au troisième trimestre de 2025, les produits tirés des cabines haut de gamme ont été essentiellement inchangés d'une année à l'autre, surpassant les produits tirés de la cabine d'économique d'environ 6 points de pourcentage.

Au cours du troisième trimestre de 2025, les produits liés à la sixième liberté de l'air ont reculé d'environ 2 % par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent en raison de l'incidence de l'interruption de travail survenue en août. Cette baisse a été partiellement contrebalancée par la croissance d'une année sur l'autre en juillet et en septembre, soutenue par la solide performance du marché des lignes transatlantiques.

Pour les neuf premiers mois de 2025, les produits passages se sont établis à 14 606 M\$, fléchissant de 3 %, en raison surtout de l'incidence de l'interruption de travail et de la baisse du trafic sur le marché transfrontalier.

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres				Neuf premiers mois			
	2025	2024	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾	2025	2024	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾
Lignes intérieures	1 426 \$	1 493 \$	(67) \$	(4,5)	3 927 \$	3 950 \$	(23) \$	(0,6)
Lignes transfrontalières	904	1 097	(193)	(17,7)	2 856	3 216	(360)	(11,2)
Lignes transatlantiques	1 955	1 953	2	0,1	4 538	4 491	47	1,1
Lignes transpacifiques	684	774	(90)	(11,6)	2 017	2 146	(129)	(6,0)
Autres	275	284	(9)	(3,0)	1 268	1 231	37	3,0
Réseau	5 244 \$	5 601 \$	(357) \$	(6,4)	14 606 \$	15 034 \$	(428) \$	(2,8)

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

Les tableaux ci-dessous présentent les variations en pourcentage, en glissement annuel, en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les périodes indiquées.

Troisième trimestre de 2025 par rapport au troisième trimestre de 2024						
	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (pp)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	(4,5)	2,6	1,0	(1,3)	(5,3)	(6,9)
Lignes transfrontalières	(17,7)	(13,6)	(16,8)	(3,1)	(1,3)	(5,0)
Lignes transatlantiques	0,1	(0,6)	0,6	1,0	(0,5)	0,7
Lignes transpacifiques	(11,6)	(2,6)	(3,1)	(0,4)	(8,8)	(9,3)
Autres	(3,0)	2,6	2,5	(0,1)	(5,3)	(5,4)
Réseau	(6,4)	(2,1)	(2,6)	(0,4)	(3,9)	(4,4)

Neuf premiers mois de 2025 par rapport aux neuf premiers mois de 2024						
	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (pp)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	(0,6)	4,1	2,4	(1,3)	(2,9)	(4,4)
Lignes transfrontalières	(11,2)	(8,8)	(12,1)	(3,0)	0,9	(2,8)
Lignes transatlantiques	1,1	0,1	(0,3)	(0,3)	1,4	1,0
Lignes transpacifiques	(6,0)	1,3	(0,1)	(1,2)	(5,9)	(7,2)
Autres	3,0	4,1	3,7	(0,4)	(0,6)	(1,1)
Réseau	(2,8)	(0,1)	(1,4)	(1,1)	(1,5)	(2,8)

Produits passages – Lignes intérieures

Pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois de 2025, les produits passages tirés des lignes intérieures se sont établis respectivement à 1 426 M\$ et à 3 927 M\$, soit respectivement des baisses de 4,5 % et de 0,6 % en glissement annuel. Ces baisses sont attribuables à la diminution, en glissement annuel, des rendements unitaires et des coefficients d'occupation, en regard d'une capacité accrue, ainsi qu'à l'incidence de l'interruption de travail en août 2025.

Produits passages – Lignes transfrontalières

Pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois de 2025, les produits passages tirés des lignes transfrontalières se sont établis respectivement à 904 M\$ et à 2 856 M\$, soit des baisses respectives de 17,7 % et de 11,2 % sur 12 mois. Ces résultats sont attribuables à une baisse du trafic en raison de la diminution de la demande de transport vers des destinations transfrontalières et de l'incidence de l'interruption de travail en août 2025.

La demande et les résultats sur le marché transfrontalier continuent de subir l'influence défavorable des préoccupations géopolitiques et macroéconomiques découlant des mesures, des déclarations et de l'incertitude entourant les droits de douane imposés par les États-Unis et les contre-mesures qui s'y rapportent, qui ont eu une incidence défavorable sur la demande de voyages. Air Canada a réagi en réduisant sa capacité sur le marché des lignes transfrontalières pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois de 2025.

Produits passages – Lignes transatlantiques

Au troisième trimestre de 2025 et pour les neuf premiers mois de 2025, les produits passages tirés des lignes transatlantiques se sont établis respectivement à 1 955 M\$ et à 4 538 M\$, soit un montant inchangé et une hausse de 1,1 % par rapport aux périodes correspondantes de 2024. La progression des produits au troisième trimestre de 2025 s'explique par une augmentation du trafic qui a entraîné une hausse de un point de pourcentage du coefficient d'occupation, facteur qui a été compensé par le repli des rendements unitaires d'une année sur l'autre et par l'incidence de l'interruption de travail en août 2025.

Pour les neuf premiers mois de 2025, l'augmentation des produits passages tirés des lignes transatlantiques est attribuable à de meilleurs rendements unitaires d'une année sur l'autre, mais elle a été contrebalancée par une légère baisse du trafic. L'interruption de travail en août 2025 a eu pour effet de limiter l'augmentation des produits des neuf premiers mois de 2025.

Produits passages – Lignes transpacifiques

Pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois de 2025, les produits passages tirés des lignes transpacifiques se sont établis respectivement à 684 M\$ et à 2 017 M\$, soit des baisses de 11,6 % et de 6,0 % d'une année à l'autre. Ces baisses témoignent d'un contexte de normalisation du rendement unitaire à la suite de l'augmentation considérable de la capacité sectorielle sur le marché des lignes transpacifiques en 2024 et en 2025, ainsi que la diminution du trafic sur 12 mois attribuable à l'interruption de travail en août 2025.

Produits passages – Autres lignes

Pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois de 2025, les produits passages tirés des autres lignes se sont établis respectivement à 275 M\$ et à 1 268 M\$, en baisse de 3,0 % et en hausse de 3,0 % en glissement annuel. Le résultat affiché au troisième trimestre s'explique par la baisse du trafic et des rendements unitaires sur les marchés de l'Amérique du Sud, en raison en grande partie de l'interruption de travail en août 2025, facteur qui a été contrebalancé en partie par l'accroissement du trafic sur les marchés de l'Amérique centrale et des Caraïbes.

La hausse des produits passages tirés des autres lignes pour les neuf premiers mois de 2025 s'explique par la hausse du trafic sur 12 mois. Cette augmentation a été contrebalancée partiellement par la baisse des rendements unitaires et par l'incidence de l'interruption de travail en août 2025.

Produits fret

Les produits fret se sont repliés de 5,6 % au troisième trimestre de 2025, mais ont augmenté de 6,2 % au cours des neuf premiers mois de 2025 par rapport aux périodes correspondantes de 2024. La baisse enregistrée au troisième trimestre de 2025 s'explique par la diminution du volume de fret principalement attribuable à l'incidence de l'interruption de travail en août 2025, qui a entraîné l'annulation de plus de 3 200 vols. L'accroissement des produits fret au cours des neuf premiers mois de 2025 est attribuable à l'augmentation du volume sur le marché transpacifique et à la hausse des rendements unitaires sur 12 mois sur les marchés transpacifique et de l'Amérique latine, et reflète aussi l'augmentation de l'activité de fret, les expéditeurs s'étant adaptés aux changements de date d'entrée en vigueur des droits de douane et aux modifications apportées par les États-Unis aux règles d'exonération des droits de douane sur les biens de faible valeur. Cette hausse a été contrebalancée partiellement par le repli enregistré au troisième trimestre, lequel est mentionné ci-dessus.

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres				Neuf premiers mois			
	2025	2024	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾	2025	2024	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾
Lignes intérieures	29 \$	28 \$	1 \$	4,7	82 \$	76 \$	6 \$	7,6
Lignes transfrontalières	13	15	(2)	(19,2)	42	41	1	1,8
Lignes transatlantiques	85	92	(7)	(7,0)	263	265	(2)	(0,3)
Lignes transpacifiques	77	86	(9)	(11,2)	238	219	19	8,0
Autres	35	32	3	11,6	117	97	20	21,1
Réseau	239 \$	253 \$	(14) \$	(5,6)	742 \$	698 \$	44 \$	6,2

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

Autres produits

Les autres produits ont augmenté de 15 % au troisième trimestre de 2025 et de 12 % au cours des neuf premiers mois de 2025 comparativement aux périodes correspondantes de 2024. Ces résultats rendent compte de la hausse des produits tirés de services autres que de transport aérien liés au programme Aéroplan, de l'augmentation des produits tirés de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada et de la hausse des produits tirés des ventes à bord. Ces facteurs ont été compensés partiellement par une baisse du volume de passagers au troisième trimestre en raison de l'interruption de travail.

Charges d'exploitation

Au troisième trimestre et au cours des neuf premiers mois de 2025, les charges d'exploitation ont augmenté respectivement de 8 % et de 4 % par rapport aux périodes correspondantes de 2024. Ces augmentations sont essentiellement attribuables à une charge de 173 M\$ en lien avec des modifications ponctuelles apportées aux régimes de retraite et d'autres coûts liés à la main-d'œuvre et à la hausse des charges au titre du personnel, de l'amortissement et de la maintenance. Air Canada a en outre engagé des coûts additionnels d'environ 90 M\$ associés au remboursement des frais aux clients et aux charges d'exploitation liées au personnel en raison de l'interruption de travail en août. Elles reflètent également l'incidence de la faiblesse du dollar canadien sur les charges libellées en dollars américains, principalement pendant la période allant de janvier à mai 2025. Les augmentations des charges d'exploitation ont été partiellement compensées par la diminution de la charge de carburant d'aviation découlant de la baisse des prix du carburant d'aviation en glissement annuel ainsi que par une diminution de la consommation de carburant au troisième trimestre de 2025 en raison de l'annulation de vols résultant de l'interruption de travail.

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

Carburant d'aviation

Pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois de 2025, la charge de carburant d'aviation a reculé respectivement de 12 % et de 11 % par rapport à il y a un an. Ces reculs sont principalement attribuables à la baisse sur 12 mois des prix du carburant, compte tenu de profits de couverture de 29 M\$ et de 48 M\$ pour le troisième trimestre et les neuf premiers

mois de 2025, respectivement. La diminution du nombre de litres de carburant d'aviation consommés en raison du repli de la capacité exploitée au troisième trimestre de 2025 explique aussi les reculs sur 12 mois, qui ont été compensés partiellement par l'écart de change défavorable par rapport aux périodes correspondantes de 2024.

Salaires et charges sociales

Les salaires et charges sociales ont augmenté de 34 % pour le troisième trimestre de 2025 et de 17 % pour les neuf premiers mois de 2025 par rapport aux périodes correspondantes de 2024. Ces hausses sont principalement attribuables à une charge ponctuelle de 173 M\$, qui comprend un montant de 149 M\$ en lien avec un coût hors trésorerie lié aux modifications apportées au régime de retraite au titre des services passés à la suite de l'accord conclu avec le SCFP. Le montant restant reflète les coûts en lien avec la rationalisation de la structure de gestion d'Air Canada.

Parmi les autres facteurs ayant contribué à ces hausses, notons la progression des salaires moyens découlant des ajustements des taux de rémunération de groupes de salariés admissibles, les charges liées à des initiatives relatives à la rémunération, la hausse des charges sociales et l'effet de certains ajustements favorables des charges liées à des initiatives relatives à la rémunération comptabilisées au troisième trimestre de 2024.

Dotation aux amortissements et dépréciation

Pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois de 2025, la dotation aux amortissements et dépréciation a augmenté respectivement de 12 % et de 11 % sur 12 mois. Ces augmentations s'expliquent par un nombre plus important d'activités de maintenance immobilisées portant sur différents types d'appareils et par l'ajout d'appareils au parc en service en 2024 et au cours des neuf premiers mois de 2025.

Redevances aéroportuaires et de navigation

Pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois de 2025, les redevances aéroportuaires et de navigation ont augmenté de 6 % en glissement annuel pour chacune de ces deux périodes. Ces hausses sont attribuables à l'augmentation des redevances aéroportuaires et de navigation ainsi qu'à l'effet d'un écart de change défavorable sur 12 mois. Elles ont été contrebalancées partiellement par la diminution du nombre de vols au troisième trimestre de 2025.

Maintenance avions

Pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois de 2025, la charge de maintenance avions s'est accrue respectivement de 47 % et de 15 % d'une année sur l'autre. L'augmentation pour le troisième trimestre rend en grande partie compte de l'effet de l'ajustement lié à un contrat comptabilisé par Air Canada au titre de la maintenance avions au troisième trimestre de 2024. L'augmentation pour les deux périodes comparatives est également attribuable à la hausse des charges de maintenance des moteurs et des cellules d'avions résultant essentiellement de prix plus élevés.

Coûts liés à la portion terrestre des forfaits

Pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois de 2025, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits ont augmenté respectivement de 1 % et de 10 % par rapport à il y a un an. Ces augmentations rendent compte de la hausse des tarifs en glissement annuel, ainsi que de l'effet d'un écart de change défavorable, mais elles ont été partiellement compensées par la baisse du nombre de passagers au troisième trimestre de 2025 en raison de l'interruption de travail.

Autres charges d'exploitation

Pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois de 2025, les autres charges d'exploitation ont augmenté respectivement de 12 % et de 6 % sur 12 mois. Ces augmentations rendent compte de coûts additionnels d'environ 90 M\$ associés au remboursement des frais aux clients et aux charges d'exploitation supplémentaires liées au personnel en raison de l'interruption de travail en août 2025. L'effet d'un écart de change défavorable d'une année à l'autre explique aussi, dans une moindre mesure, l'augmentation des charges d'exploitation pour les neuf premiers mois de 2025.

Au premier trimestre de 2024, Air Canada a révisé ses prévisions concernant la capacité de ses avions-cargos afin de les adapter à la conjoncture et a retranché l'ajout de deux appareils 767 de Boeing à sa flotte d'avions-cargos prévue pour 2024-2025. Cette décision a donné lieu à la comptabilisation d'une charge d'exploitation ponctuelle de 20 M\$ dans les autres charges au premier trimestre de 2024.

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres				Neuf premiers mois			
	2025	2024	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾	2025	2024	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾
Services d'escale	151 \$	147 \$	4 \$	3	431 \$	411 \$	20 \$	5
Frais d'équipage	106	83	23	28	271	225	46	20
Location et entretien d'immeubles	81	80	1	1	236	241	(5)	(2)
Frais et services divers	62	66	(4)	(6)	201	176	25	14
Autres frais résiduels	317	266	51	19	790	759	31	4
Total des autres charges	717 \$	642 \$	75 \$	12	1 929 \$	1 812 \$	117 \$	6

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

CESMO et CESMO ajustées

Pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois de 2025, les CESMO ont augmenté de 10,7 % et de 4,5 %, respectivement, par rapport aux périodes correspondantes de 2024. Les augmentations des charges d'exploitation décrites précédemment ont été compensées en partie par la diminution de la charge de carburant d'aviation.

Pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois de 2025, les CESMO ajustés ont augmenté de 15,1 % et de 8,3 %, respectivement, par rapport aux périodes correspondantes de 2024. La hausse des CESMO ajustées rend compte aussi de l'incidence de l'interruption de travail en août 2025, qui s'est traduite par une augmentation des charges et une baisse de la capacité exploitée du fait des vols annulés, l'augmentation des charges au titre du personnel, de la dotation aux amortissements et dépréciation ainsi que des charges au titre de la maintenance qui sont mentionnées ci-dessus.

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

(en cents par SMO)	Troisièmes trimestres				Neuf premiers mois			
	2025	2024	Variation (¢)	Variation (%) ¹⁾	2025	2024	Variation (¢)	Variation (%) ¹⁾
CESMO	19,41 ¢	17,53 ¢	1,88 ¢	10,7	20,16 ¢	19,30 ¢	0,86 ¢	4,5
Retrancher :								
Charge de carburant d'aviation, coûts liés à la portion terrestre des forfaits, coûts liés aux avions-cargos, provision pour obligations locatives contractuelles et modifications des régimes de retraite et autres coûts liés à la main-d'œuvre	(5,42)	(5,38)	(0,04)	0,7	(5,64)	(5,89)	0,25	(4,2)
CESMO ajustées	13,99 ¢	12,15 ¢	1,84 ¢	15,1	14,52 ¢	13,41 ¢	1,11 ¢	8,3

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

Produits (charges) autres que d'exploitation

Pour le troisième trimestre de 2025, les produits autres que d'exploitation ont totalisé 227 M\$ et, pour les neuf premiers mois de 2025, les charges autres que d'exploitation ont totalisé 147 M\$, comparativement à des charges de 143 M\$ et de 281 M\$, respectivement, pour les périodes correspondantes de 2024.

Le profit de change s'est chiffré à 343 M\$ au troisième trimestre de 2025 et à 142 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2025. Le profit réalisé au troisième trimestre de 2025 est attribuable à des profits de 533 M\$ sur des dérivés sur devises, qui ont été partiellement contrebalancés par une réévaluation défavorable de la dette et des obligations locatives libellées en dollars américains résultant de l'affaiblissement du dollar canadien par rapport au dollar américain à la clôture du troisième trimestre de 2025. Le profit réalisé au cours des neuf premiers mois de 2025 est attribuable à une réévaluation favorable de la dette et des obligations locatives libellées en dollars américains résultant de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain depuis le 31 décembre 2024. Au 30 septembre 2025, le cours du change de clôture était de 1 \$ US pour 1,3920 \$ CA, comparativement à 1 \$ US pour 1,3608 \$ CA au 30 juin 2025 et à 1 \$ US pour 1,4384 \$ CA au 31 décembre 2024.

Les produits d'intérêt ont atteint 40 M\$ et 174 M\$, respectivement, pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois de 2025, en baisse de 74 M\$ et de 162 M\$, respectivement, par rapport aux périodes correspondantes de 2024. Ces diminutions sont attribuables au recul des soldes de trésorerie ainsi qu'aux baisses des taux d'intérêt du marché.

Les charges d'intérêts ont atteint 162 M\$ et 508 M\$, respectivement, pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois de 2025, en baisse de 18 M\$ et de 71 M\$, respectivement, par rapport aux périodes correspondantes de 2024. Ces baisses sont principalement attribuables à la baisse du niveau d'endettement du fait des remboursements anticipés d'emprunts en 2024 et en 2025, et de la baisse des taux d'intérêt sur 12 mois.

Une perte aux règlements de dette de 46 M\$ a été comptabilisée au premier trimestre de 2024 relativement à la radiation de coûts d'émission de titres d'emprunt non amortis découlant de l'opération de refinancement réalisée en mars 2024.

Impôts sur le résultat

Dans le cadre de l'établissement des états financiers pour la période close le 30 septembre 2024, Air Canada a déterminé qu'il était probable que la quasi-totalité des actifs d'impôts différés, qui comprennent les pertes autres que les pertes en capital, les autres avantages postérieurs à l'emploi, la maintenance et les autres différences temporaires, soient réalisés. De ce fait, des actifs d'impôts différés non comptabilisés antérieurement de 1 056 M\$ ont été comptabilisés au troisième trimestre de 2024, ce qui a donné lieu à un recouvrement d'impôts de 1 154 M\$ inscrit à l'état consolidé des résultats.

6. PARC AÉRIEN

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

Les tableaux ci-après ne tiennent pas compte du transfert prévu de tous les appareils 737 MAX de Boeing à Air Canada Rouge, qui devrait avoir lieu en 2026, ni du fait que certains appareils A320 d'Airbus devraient être réaffectés au parc aérien principal d'Air Canada.

 AIR CANADA	Réel			Projeté			
	31 déc. 2024	Modifications apportées au parc aérien depuis le début de l'exercice	30 sept. 2025	Modifications apportées au parc aérien au cours du reste de 2025	31 déc. 2025	Modifications apportées au parc aérien en 2026	31 déc. 2026
Gros-porteurs							
777-300ER de Boeing	19	-	19	-	19	-	19
777-200LR de Boeing	6	-	6	-	6	-	6
787-8 de Boeing	8	-	8	-	8	-	8
787-9 de Boeing	31	1	32	-	32	-	32
787-10 de Boeing	-	-	-	-	-	2	2
767-300 de Boeing (avions-cargos)	6	-	6	-	6	-	6
A330-300 d'Airbus	20	-	20	-	20	-	20
Total – gros-porteurs	90	1	91	-	91	2	93
Appareils monocouloirs							
737 MAX 8 de Boeing	41	6	47	1	48	4	52
A321XLR d'Airbus	-	-	-	-	-	11	11
A321 d'Airbus	20	-	20	1	21	-	21
A320 d'Airbus	22	-	22	(2)	20	(2)	18
A319 d'Airbus	5	-	5	(5)	-	-	-
A220-300 d'Airbus	34	5	39	3	42	18	60
Total – appareils monocouloirs	122	11	133	(2)	131	31	162
Total – parc aérien principal	212	12	224	(2)	222	33	255

	Réal			Projeté			
	31 déc. 2024	Modifications apportées au parc aérien depuis le début de l'exercice	30 sept. 2025	Modifications apportées au parc aérien au cours du reste de 2025	31 déc. 2025	Modifications apportées au parc aérien en 2026	31 déc. 2026
Appareils monocouloirs							
A321 d'Airbus	14	-	14	(1)	13	-	13
A320 d'Airbus	5	-	5	-	5	-	5
A319 d'Airbus	18	-	18	(3)	15	(15)	-
Total – Air Canada Rouge	37	-	37	(4)	33	(15)	18

Total – parc aérien principal et Air Canada Rouge	249	12	261	(6)	255	18	273
--	------------	-----------	------------	------------	------------	-----------	------------

Air Canada Express

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

	Réal			Projeté			
	31 déc. 2024	Modifications apportées au parc aérien depuis le début de l'exercice	30 sept. 2025	Modifications apportées au parc aérien au cours du reste de 2025	31 déc. 2025	Modifications apportées au parc aérien en 2026	31 déc. 2026
E175 d'Embraer	25	-	25	-	25	-	25
CRJ-900 de Mitsubishi	35	-	35	(5)	30	-	30
Dash 8-400 de De Havilland	45	-	45	(2)	43	(6)	37
Total – Air Canada Express	105	-	105	(7)	98	(6)	92

7. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL

7.1 LIQUIDITÉ

Gestion du risque de liquidité

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

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

Au 30 septembre 2025, les liquidités totales s'élevaient à 8 296 M\$ et se composaient de trésorerie et d'équivalents de trésorerie ainsi que de placements à court terme et à long terme de 6 939 M\$ et d'un montant de 1 357 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent également un montant de 278 M\$ au titre des fonds détenus en fiducie par Vacances Air Canada, en conformité avec les prescriptions réglementaires régissant les produits perçus d'avance pour les voyageurs. Au cours des 12 prochains mois, Air Canada prévoit combler ses besoins de liquidité à même les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation ainsi que la trésorerie et les équivalents de trésorerie et les placements à court terme et à long terme. Les besoins de liquidité, y compris ceux qui se rapportent aux obligations liées aux passifs financiers et aux engagements en capital, peuvent être également comblés au moyen de nouveaux accords de financement.

7.2 DETTE NETTE

Le tableau ci-après présente les soldes de la dette nette d'Air Canada au 30 septembre 2025 et au 31 décembre 2024.

(en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2025	31 décembre 2024	Variation
Dettes à long terme et obligations locatives	8 699 \$	10 915 \$	(2 216) \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	3 070	1 755	1 315
Total de la dette à long terme et des obligations locatives (y compris la partie courante)	11 769	12 670	(901)
Moins la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements à court terme et les placements à long terme	(6 939)	(7 752)	813
Dettes nettes¹⁾	4 830 \$	4 918 \$	(88) \$
BAIIDA ajusté (période de 12 mois)	2 953 \$	3 586 \$	(633) \$
Ratio de la dette nette sur le BAIIDA ajusté¹⁾	1,6	1,4	0,2

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

Le ratio dette nette-BAIIDA ajusté s'établissait à 1,6 au 30 septembre 2025, en hausse par rapport au 31 décembre 2024. La dette nette s'est contractée de 88 M\$, en raison d'une réduction du total de la dette qui a été contrebalancée partiellement par une baisse du solde de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court et à long terme qui tenait compte de l'affectation d'un montant de 827 M\$ au rachat d'actions aux fins d'annulation en 2025 (comme il est indiqué à la rubrique 7.8, *Capital-actions*, du présent rapport de gestion), financé par des flux de trésorerie disponibles de 1 225 M\$ au cours des neuf premiers mois de 2025. La variation de la dette à long terme totale est attribuable à ce qui suit :

- le rachat et l'annulation des billets convertibles qui ont été réglés en trésorerie après être arrivés à échéance le 1^{er} juillet 2025;
- le prélèvement en septembre 2025 de 231 M\$ sur la facilité consentie par Exportation et développement Canada (dont il est question à la rubrique 7.5, *Dépenses d'investissement et accords de financement connexes* du présent rapport de gestion) pour financer l'achat de cinq appareils A220 d'Airbus déjà livrés.

La diminution d'une année à l'autre du BAIIDA ajusté, qui tient compte des répercussions financières de l'interruption de travail en août 2025, a eu une incidence défavorable sur le ratio.

7.3 FONDS DE ROULEMENT

Le tableau ci-après fournit un complément d'information sur les soldes de fonds de roulement d'Air Canada au 30 septembre 2025 et au 31 décembre 2024.

(en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2025	31 décembre 2024	Variation
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	6 397 \$	6 982 \$	(585) \$
Créances clients	1 206	1 089	117
Autres actifs courants	769	991	(222)
Total des actifs courants	8 372 \$	9 062 \$	(690) \$
Dettes fournisseurs et charges à payer	4 582	3 718	864
Produits passages perçus d'avance	4 791	4 387	404
Produits différés d'Aéroparc et autres produits différés	1 787	1 588	199
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	3 070	1 755	1 315
Total des passifs courants	14 230 \$	11 448 \$	2 782 \$
Fonds de roulement, montant net	(5 858) \$	(2 386) \$	(3 472) \$

Au 30 septembre 2025, la Société affichait un fonds de roulement négatif de 5 858 M\$, en hausse de 3 472 M\$ par rapport au 31 décembre 2024. Cette hausse s'explique principalement par ce qui suit :

- l'affectation d'un montant de 827 M\$ au rachat d'actions aux fins d'annulation, dont il est question à la rubrique 7.8, *Capital-actions*, du présent rapport de gestion;
- des dépenses d'investissement de 2 009 M\$;
- une augmentation de 1 315 M\$ de la partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives, qui s'explique principalement par l'échéance en 2026 de billets garantis de premier rang d'Air Canada libellés en dollars américains, qu'Air Canada compte refinancer d'ici le début de 2026.

La hausse du fonds de roulement négatif a été partiellement compensée par les bénéfices réalisés au cours de la période.

7.4 VARIATIONS DES FLUX DE TRÉSORERIE

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2025	2024	Variation (\$)	2025	2024	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	813 \$	737 \$	76 \$	3 234 \$	3 253 \$	(19) \$
Flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement	(357) \$	(217) \$	(140)	(2 065) \$	(2 157) \$	92
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'investissement	100 \$	(140) \$	240	204 \$	(518) \$	722
Incidence des variations du taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(2)	(8)	6	(1)	(2)	1
Augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	554 \$	372 \$	182 \$	1 372 \$	576 \$	796 \$

Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation

Les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation ont été positifs pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois de 2025. Le repli du BAIIA ajusté sur 12 mois, qui tient compte des répercussions financières de l'interruption de travail en août 2025, a été contrebalancé par la variation importante des soldes du fonds de roulement. Les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation au troisième trimestre de 2025 ont été affectés par des retards dans le traitement des dettes fournisseurs, y compris les montants des indemnités accordées aux clients à payer, mais dont le paiement n'est pas encore traité, qui devraient se résorber au quatrième trimestre de 2025 et constituer une sortie de trésorerie.

Flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement

Les flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement se sont élevés à 2 065 M\$ pour les neuf premiers mois de 2025 et tenaient compte d'un montant de 827 M\$ affecté au rachat d'actions aux fins d'annulation, comme il est indiqué à la rubrique 7.8, *Capital-actions*, du présent rapport de gestion, et d'un montant de 373 M\$ affecté au rachat et à l'annulation de billets convertibles arrivés à échéance le 1^{er} juillet 2025. Ces facteurs ont été annulés partiellement par le prélèvement d'un montant de 231 M\$ pour financer l'achat de cinq appareils A220 d'Airbus qui ont déjà été livrés, comme il est indiqué à la rubrique 7.5, *Dépenses d'investissement et accords de financement connexes*. Les résultats de la période comparative tenaient compte du remboursement d'une tranche de 1 475 M\$ (1 090 M\$ US) de l'encours de la dette dans le cadre d'une opération de refinancement réalisée en mars 2024.

Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'investissement

Les flux de trésorerie nets provenant des activités d'investissement se sont élevés à 100 M\$ pour le troisième trimestre de 2025 et à 204 M\$ pour les neuf premiers mois de 2025. Le produit net de 2 152 M\$ tiré de la cession de placements à court terme et à long terme a servi à financer le programme de rachat d'actions de 827 M\$ affecté au rachat aux fins d'annulation d'environ 42 millions d'actions au cours des neuf premiers mois de 2025. Les acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles se sont élevées à 602 M\$ pour le troisième trimestre de 2025 et à 2 009 M\$ pour les neuf premiers mois de 2025, soit une augmentation en glissement annuel de 147 M\$ et de 545 M\$, respectivement, et tenaient compte d'un appareil 787-9 de Boeing (livré en mars 2025), de cinq appareils A220 d'Airbus livrés, d'activités de maintenance immobilisées et de dépôts préalables aux livraisons d'appareils dont la livraison est prévue au cours d'exercices ultérieurs.

Comparativement, les résultats des neuf premiers mois de 2024 tenaient compte d'un produit net de 953 M\$ tiré de la cession de placements à court terme et à long terme affecté au remboursement d'emprunts pendant cette période, dont le remboursement net de 1,475 G\$ (1,09 G\$ US) de l'encours de la dette à long terme dans le cadre de l'opération de refinancement réalisée en mars 2024.

Flux de trésorerie disponibles

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2025	2024	Variation (\$)	2025	2024	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	813 \$	737 \$	76 \$	3 234 \$	3 253 \$	(19) \$
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(602)	(455)	(147)	(2 009)	(1 464)	(545)
Flux de trésorerie disponibles¹⁾	211 \$	282 \$	(71) \$	1 225 \$	1 789 \$	(564) \$

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

Pour le troisième trimestre et les neuf premiers mois de 2025, les flux de trésorerie disponibles ont totalisé respectivement 211 M\$ et 1 225 M\$, soit un montant inférieur aux périodes correspondantes de 2024, en raison principalement de dépenses d'investissement plus importantes.

7.5 DÉPENSES D'INVESTISSEMENT ET ACCORDS DE FINANCEMENT CONNEXES

Appareils A321XLR d'Airbus

Air Canada fait l'acquisition de 30 appareils à distance franchissable accrue (ou XLR, pour *extra-long range*) de la gamme A321neo d'Airbus (« A321XLR d'Airbus »). Les livraisons devraient commencer au premier trimestre de 2026 et s'échelonner jusqu'en 2029. Quinze des 30 appareils seront loués et 15 seront acquis dans le cadre d'un contrat d'achat conclu avec Airbus S.A.S. prévoyant des droits visant l'achat d'un maximum de 10 autres appareils entre 2030 et 2032.

Appareils A220-300 d'Airbus

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

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

Sur les 65 appareils faisant l'objet d'une commande ferme susmentionnés, 39 ont été livrés. La livraison des 26 appareils restants faisant l'objet d'une commande ferme devrait se poursuivre jusqu'en 2027.

En octobre 2024, Air Canada a reçu un engagement de financement d'Exportation et développement Canada d'un montant maximal de 975 M\$ US pour financer une partie du prix d'achat d'au plus 27 appareils A220-300 d'Airbus dont la livraison est prévue au plus tard en octobre 2027. En septembre 2025, Air Canada a prélevé un montant de 231 M\$ sur cette facilité pour financer l'achat de cinq appareils A220 d'Airbus qui ont déjà été livrés.

Appareils 737 MAX de Boeing

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

En 2023, Air Canada a signé des contrats de location visant cinq appareils 737 MAX 8 de Boeing supplémentaires dont l'ajout au parc en exploitation est programmé pour 2026.

En juin 2024, Air Canada a conclu des contrats de location visant huit appareils 737 MAX 8 de Boeing supplémentaires. En février 2025, Air Canada a réduit à sept le nombre total de ces appareils, qui ont tous été livrés.

Appareils 787-10 de Boeing

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

Avions électriques ES-30 de Heart Aerospace

En 2022, Air Canada a conclu un contrat d'achat de 30 appareils hybrides électriques ES-30 en cours de développement par la société Heart Aerospace. L'achat reste soumis à certaines conditions, notamment en ce qui concerne la conception et les spécifications de l'avion. De plus, le coût final des appareils, qui est assujéti à un prix plafond, ne peut pas encore être déterminé et n'est pas inclus dans le tableau ci-dessous. Ces appareils ne devraient pas entrer en service avant au moins 2029.

Engagements en capital

Comme l'indique le tableau ci-après, le coût global estimatif de l'ensemble des appareils dont la livraison est prévue et des autres immobilisations faisant l'objet d'un engagement s'élève, au 30 septembre 2025, à 10 351 M\$. Le tableau des engagements en capital ci-dessous a été mis à jour pour tenir compte de la variation du nombre total ferme d'avions 787-10 tel qu'il est décrit ci-dessus.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2025	2026	2027	2028	2029	Par la suite	Total
Dépenses faisant l'objet d'un engagement	526 \$	2 697 \$	2 368 \$	1 460 \$	1 130 \$	2 170 \$	10 351 \$
Dépenses projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement	211	654	885	842	727	non disponible	non disponible
Activités de maintenance immobilisées projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement ¹⁾	158	632	768	589	584	non disponible	non disponible
Total des dépenses projetées²⁾	895 \$	3 983 \$	4 021 \$	2 891 \$	2 441 \$	non disponible	non disponible

1) Les montants au titre des activités de maintenance immobilisées futures pour 2028 et par la suite ne sont pas encore déterminables; en revanche, des estimations de 589 M\$ et de 584 M\$ ont été établies pour 2028 comme pour 2029, respectivement.

2) Les montants en dollars américains ont été convertis au cours du change de clôture le 30 septembre 2025, soit 1 \$ US pour 1,392 \$ CA. Le coût total estimatif des appareils repose sur leurs prix de livraison, lesquels comprennent les augmentations estimatives.

7.6 OBLIGATIONS DE CAPITALISATION DES RÉGIMES DE RETRAITE

En date du 1^{er} janvier 2025, pris collectivement, les régimes de retraite agréés canadiens d'Air Canada affichaient un excédent de solvabilité de 4,4 G\$. Comme le permettent les lois en vigueur et sous réserve des règles applicables des régimes, l'excédent sur la position de solvabilité de 105 % peut servir à réduire les cotisations relatives aux services rendus au cours de l'exercice considéré pour le volet prestations déterminées ou à capitaliser la cotisation de l'employeur pour le volet cotisations déterminées du même régime de retraite.

Au troisième trimestre de 2025, Air Canada a comptabilisé un coût des services passés unique de 149 M\$ en raison des modifications apportées aux régimes de retraite parallèlement à l'accord préliminaire conclu avec le SCFP. Certaines de ces modifications apportées aux régimes sont conditionnelles aux positions futures d'excédent de solvabilité des régimes de retraite. Les modifications des hypothèses relatives à ces augmentations conditionnelles seront comptabilisées dans les autres éléments du résultat global à titre d'écarts actuariels. Ces modifications seront financées à même l'excédent du régime de retraite agréé canadien des agents de bord et ne devraient pas avoir d'incidence sur la situation de trésorerie d'Air Canada.

Les obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada sont analysées à la rubrique 8.6, *Obligations de capitalisation des régimes de retraite*, du rapport de gestion de 2024 d'Air Canada. Les obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors.

7.7 OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

Le tableau ci-après présente les obligations contractuelles projetées d'Air Canada au 30 septembre 2025, y compris celles liées au paiement d'intérêts et au remboursement de capital à l'égard de la dette à long terme, des obligations locatives et des dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2025	2026	2027	2028	2029	Par la suite	Total
Capital							
Dette à long terme ¹⁾	115 \$	2 464 \$	1 089 \$	1 391 \$	2 317 \$	2 122 \$	9 498 \$
Obligations locatives	152	538	354	287	192	959	2 482
Total des obligations liées au capital	267 \$	3 002 \$	1 443 \$	1 678 \$	2 509 \$	3 081 \$	11 980 \$
Intérêts							
Dette à long terme	57 \$	394 \$	296 \$	234 \$	218 \$	152 \$	1 351 \$
Obligations locatives	35	118	93	75	59	316	696
Total des obligations liées aux intérêts	92 \$	512 \$	389 \$	309 \$	277 \$	468 \$	2 047 \$
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	359 \$	3 514 \$	1 832 \$	1 987 \$	2 786 \$	3 549 \$	14 027 \$
Dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements	526 \$	2 697 \$	2 368 \$	1 460 \$	1 130 \$	2 170 \$	10 351 \$
Total des obligations contractuelles²⁾	885 \$	6 211 \$	4 200 \$	3 447 \$	3 916 \$	5 719 \$	24 378 \$

1) Le solde du capital complet de 1 273 M\$ de la facilité de crédit non garantie et les 1 611 M\$ (1 157 M\$ US) de l'emprunt à terme B échéant en 2031 sont pris en compte.

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

7.8 CAPITAL-ACTIONS

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

	30 septembre 2025	31 décembre 2024
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	59 328 302	102 314 033
Actions à droit de vote de catégorie B	236 874 559	237 525 089
Total des actions émises et en circulation	296 202 861	339 839 122
Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises		
Billets convertibles	-	17 856 599
Options sur actions	12 274 511	9 230 773
Total des actions pouvant être émises	12 274 511	27 087 372
Total des actions en circulation et pouvant être émises	308 477 372	366 926 494

Offre publique de rachat dans le cours normal des activités

Au quatrième trimestre de 2024, Air Canada a reçu l'approbation de la Bourse de Toronto (TSX) pour procéder à une offre publique de rachat dans le cours normal des activités (OPRCNA) lui permettant de racheter aux fins d'annulation, conformément aux règles de la TSX, au cours de la période du 5 novembre 2024 au 4 novembre 2025, jusqu'à 35 783 842 actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote variable de catégorie B (collectivement, les « actions »), soit environ 10 % du flottant de ses actions en date du 22 octobre 2024.

En 2024, aux termes de l'OPRCNA, Air Canada a racheté aux fins d'annulation 20 279 100 actions à un coût moyen de 23,92 \$ l'action pour une contrepartie totale de 485 M\$.

Au premier trimestre de 2025, Air Canada a racheté 15 504 742 actions supplémentaires à un coût moyen de 20,30 \$ l'action pour une contrepartie totale de 315 M\$, pour un total de 35 783 842 actions, soit le nombre maximum d'actions pouvant être rachetées aux fins d'annulation dans le cadre de l'OPRCNA.

Au quatrième trimestre de 2025, Air Canada a reçu l'approbation de la Bourse de Toronto (« TSX ») de lancer une offre publique de rachat dans le cours normal des activités (l'« offre publique de rachat ») lui permettant de racheter à des fins d'annulation, conformément aux règles de la TSX, au cours de la période allant du 7 novembre 2025 au 6 novembre 2026, jusqu'à 29 557 428 actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B (collectivement, les « actions »), soit environ 10 % du flottant de ses actions en date du 24 octobre 2025.

Dans le cadre de l'offre publique de rachat, Air Canada conclura avec son courtier désigné un régime d'achat d'actions automatique (le « régime ») aux termes duquel elle peut, sans y être tenue, donner au courtier l'instruction d'effectuer des rachats à des moments où elle ne serait normalement pas active sur le marché en raison de restrictions réglementaires, de périodes d'interdiction d'opérations qu'elle s'impose ou pour toute autre raison. 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.

Offre publique de rachat importante

Le 8 mai 2025, Air Canada a annoncé une offre publique de rachat importante (OPRI) aux termes de laquelle Air Canada a offert de racheter aux fins d'annulation jusqu'à 500 millions de dollars de ses actions.

L'OPRI a pris la forme d'une « adjudication à la hollandaise » modifiée, aux termes de laquelle les actionnaires qui souhaitent déposer leurs actions peuvent le faire au moyen : i) d'un dépôt par adjudication à un prix d'au moins 18,50 \$ par action et d'au plus 21,00 \$ l'action, ou ii) d'un dépôt au prix de rachat déterminé par les dépôts aux enchères.

En réponse à l'OPRI, environ 26,8 millions d'actions ont été valablement déposées, sans que leur dépôt ne soit révoqué, au moyen de dépôts aux enchères à un prix égal ou inférieur à 18,80 \$ ou de dépôts aux prix de rachat. Comme l'OPRI a été sursouscrite, environ 99,14 % des actions valablement déposées ont été reprises par Air Canada, outre les « lots irréguliers », auxquels ne s'applique pas la réduction proportionnelle. Le 25 juin 2025, Air Canada avait racheté, aux fins d'annulation, 26 595 744 actions au prix de 18,80 \$ l'action, pour une contrepartie totale de 500 M\$.

Billets convertibles

Les billets convertibles ont été réglés en trésorerie à leur échéance le 1^{er} juillet 2025, ce qui a réduit le nombre d'actions pouvant être émises.

8. RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS

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

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	2023	2024				2025		
	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3
Produits d'exploitation	5 175 \$	5 226 \$	5 519 \$	6 106 \$	5 404 \$	5 196 \$	5 632 \$	5 774 \$
Charges d'exploitation	5 096	5 215	5 053	5 066	5 658	5 304	5 214	5 490
Bénéfice (perte) d'exploitation	79	11	466	1 040	(254)	(108)	418	284
Produits (charges) autres que d'exploitation	43	(76)	(62)	(143)	(467)	(59)	(315)	227
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	122	(65)	404	897	(721)	(167)	103	511
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	62	(16)	6	1 138	77	65	83	(247)
Bénéfice net (perte nette)	184 \$	(81) \$	410 \$	2 035 \$	(644) \$	(102) \$	186 \$	264 \$
Bénéfice (perte) par action – résultat de base	0,51 \$	(0,22) \$	1,14 \$	5,68 \$	(1,81) \$	(0,31) \$	0,58 \$	0,89 \$
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	0,41 \$	(0,22) \$	1,04 \$	5,38 \$	(1,81) \$	(0,40) \$	0,51 \$	0,88 \$
BAIIDA ajusté¹⁾	521 \$	453 \$	914 \$	1 523 \$	696 \$	387 \$	909 \$	961 \$
Bénéfice ajusté (perte ajustée) avant impôts¹⁾	(47) \$	(94) \$	371 \$	985 \$	135 \$	(215) \$	300 \$	329 \$
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée)¹⁾	(44) \$	(96) \$	369 \$	969 \$	93 \$	(150) \$	207 \$	223 \$
Bénéfice ajusté (perte ajustée) par action – résultat dilué¹⁾	(0,12) \$	(0,27) \$	0,98 \$	2,57 \$	0,25 \$	(0,45) \$	0,60 \$	0,75 \$

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

9. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE

Les instruments financiers d'Air Canada et ses pratiques en matière de gestion du risque sont résumés à la rubrique 11, *Instruments financiers et gestion du risque*, du rapport de gestion de 2024 d'Air Canada et n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors, exception faite de ce qui est indiqué ci-dessous. Se reporter à la note 9 des états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires d'Air Canada du troisième trimestre de 2025 pour un complément d'information sur les instruments financiers de la Société ainsi que sur ses pratiques en matière de gestion du risque.

Gestion du risque de prix du carburant

Au troisième trimestre de 2025, des contrats dérivés liés au carburant réglés en trésorerie avaient une juste valeur nette de 29 M\$ avec position favorable à Air Canada, ce qui a donné lieu à un profit de couverture de 29 M\$ comptabilisé dans la charge de carburant d'aviation (profit de couverture de 48 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2025), comparativement à une perte de couverture de 8 M\$ et de 33 M\$, respectivement, pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2024.

Au 30 septembre 2025, il n'y avait aucun dérivé lié au carburant en cours. En octobre 2025, Air Canada avait couvert environ 22 % des achats de carburant d'aviation prévus pour le quatrième trimestre de 2025, à un prix moyen de 0,52 \$ US le litre. Les contrats conclus par Air Canada pour couvrir les achats de carburant d'aviation prévus sont composés de swaps de carburant d'aviation.

10. MÉTHODES COMPTABLES

Se reporter à la note 2 des états financiers consolidés et notes complémentaires audités de 2024 et à la rubrique 12, *Méthodes comptables*, du rapport de gestion de 2024 d'Air Canada pour un résumé des méthodes comptables d'Air Canada. Les méthodes comptables d'Air Canada n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors. Se reporter à la note 2 des états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires d'Air Canada du troisième trimestre de 2025 pour un complément d'information sur les méthodes comptables.

11. JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

Les jugements et estimations comptables critiques d'Air Canada sont résumés à la rubrique 13, *Jugements et estimations comptables critiques*, du rapport de gestion de 2024 d'Air Canada. Ils n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors.

12. ACCORDS HORS BILAN

L'information sur les accords hors bilan d'Air Canada est présentée à la rubrique 14, *Accords hors bilan*, du rapport de gestion de 2024 d'Air Canada. Les accords hors bilan d'Air Canada n'ont fait l'objet d'aucune modification notable depuis lors.

13. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Au 30 septembre 2025, Air Canada n'était partie à aucune transaction entre parties liées selon la définition qu'en donne le *Manuel de CPA Canada*, sauf celles visant des membres clés de la haute direction dans le cadre normal de leurs contrats de travail ou conventions d'administrateur et celles liées à des services de promotion et de gestion pour un certain nombre de régimes d'avantages postérieurs au départ à la retraite qui sont des parties liées. Se reporter aux notes 9 et 21 des états financiers consolidés et notes complémentaires audités de 2024 d'Air Canada pour un complément d'information sur ces régimes.

14. FACTEURS DE RISQUE

Pour une description détaillée des facteurs de risque visant Air Canada et ses activités, se reporter à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du rapport de gestion de 2024 d'Air Canada. Il n'est survenu aucune modification notable visant les facteurs de risque concernant Air Canada depuis lors.

15. CONTRÔLES ET PROCÉDURES

Pour un résumé des contrôles et procédures d'Air Canada, se reporter à la rubrique 19, *Contrôles et procédures*, du rapport de gestion de 2024 d'Air Canada. À l'exception de ce qui est décrit ci-dessous, il n'est survenu aucune modification notable visant les contrôles et procédures d'Air Canada depuis lors.

Modifications au contrôle interne à l'égard de l'information financière

Au troisième trimestre de 2025, Air Canada a mis en œuvre un nouveau système de planification des ressources de l'entreprise (ERP), ce qui a entraîné des modifications qui ont une incidence importante sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière. Au cours du trimestre, des procédures supplémentaires ont été mises en place pour assurer l'atteinte des principaux objectifs de contrôle, et la direction a approuvé la conception des contrôles internes à l'égard de l'information financière, fournissant ainsi une assurance raisonnable quant à la fiabilité de l'information financière. La direction continue d'évaluer l'efficacité de leur fonctionnement et continuera d'en assurer le suivi tout au long de la période suivant la mise en œuvre.

16. MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR

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

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

Au troisième trimestre de 2025, Air Canada a comptabilisé un coût des services passés unique et d'autres coûts liés à la main-d'œuvre de 173 M\$, notamment en lien avec les modifications apportées aux régimes de retraite parallèlement à l'accord préliminaire conclu avec le SCFP. Air Canada a exclu cette charge du calcul du BAIIDA ajusté, des CESMO ajustées, du bénéfice ajusté avant impôts et du bénéfice net ajusté.

CESMO ajustées

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

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

De plus, Air Canada engage des coûts relativement à l'exploitation d'avions-cargos, coûts que n'engagent pas certaines sociétés aériennes qui n'exercent pas d'activités de fret comparables. Aux 30 septembre 2025 et 2024, Air Canada comptait six avions-cargos 767 de Boeing en service. Ces coûts n'engendrant pas de SMO, le fait de les exclure des charges d'exploitation permet d'établir une comparaison plus pertinente d'une période à l'autre pour les activités de transport de passagers.

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2025	2024	Variation	2025	2024	Variation
Charges d'exploitation selon les PCGR	5 490 \$	5 066 \$	424 \$	16 008 \$	15 334 \$	674 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Carburant d'aviation	(1 212)	(1 377)	165	(3 546)	(3 964)	418
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	(103)	(102)	(1)	(633)	(574)	(59)
Coûts liés aux avions-cargos (compte non tenu du carburant)	(44)	(40)	(4)	(128)	(113)	(15)
Provision pour obligations découlant de contrats de location	-	(34)	34	-	(34)	34
Modifications aux régimes de retraite et autres coûts liés à la main-d'œuvre	(173)	-	(173)	(173)		(173)
Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus	3 958 \$	3 513 \$	445 \$	11 528 \$	10 649	879 \$
SMO (en millions)	28 282	28 892	(2,1) %	79 382	79 432	(0,1) %
CESMO ajustées (en cents)	13,99 ¢	12,15 ¢	1,84 ¢	14,52 ¢	13,41 ¢	1,11 ¢

BAIIDA ajusté et marge du BAIIDA ajusté

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

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2025	2024	Variation	2025	2024	Variation
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	284 \$	1 040 \$	(756) \$	594 \$	1 517 \$	(923) \$
Rajouter :						
Dotation aux amortissements et dépréciation	504	449	55	1 490	1 339	151
Provision pour obligations découlant de contrats de location	-	34	(34)	-	34	(34)
Modifications aux régimes de retraite et autres coûts liés à la main-d'œuvre	173	-	173	173	-	173
BAIIDA ajusté	961 \$	1 523 \$	(562) \$	2 257 \$	2 890 \$	(633) \$
Produits d'exploitation	5 774 \$	6 106 \$	(332) \$	16 602 \$	16 851 \$	(249) \$
Marge d'exploitation (en %)	4,9	17,0	(12,1) pp	3,6	9,0	(5,4) pp
Marge du BAIIDA ajusté (en %)	16,6	24,9	(8,3) pp	13,6	17,2	(3,6) 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 global avant impôts de ses activités, à l'exclusion de l'incidence du profit ou de la perte de change, des intérêts nets au titre des régimes d'avantages du personnel, du profit ou de la perte sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit ou de la perte à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte à la cession d'actifs et du profit ou de la perte aux règlements et modifications de dette et d'autres éléments mentionnés précédemment. 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 générale de 26 millions de dollars au titre du règlement de dossiers fiscaux liés à l'acquisition d'Aéroplan en 2019 a été comptabilisée pour les neuf premiers mois de 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, cette charge a été exclue du calcul du résultat ajusté avant impôts.

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

(en millions de dollars canadiens)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2025	2024	Variation	2025	2024	Variation
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat selon les PCGR	511 \$	897 \$	(386) \$	447 \$	1 236 \$	(789) \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Provision pour obligations découlant de contrats de location	-	34	(34)	-	34	(34)
Modifications aux régimes de retraite et autres coûts liés à la main-d'œuvre	173	-	173	173	-	173
(Profit) perte de change	(343)	85	(428)	(142)	28	(170)
Intérêts nets au titre des régimes d'avantages du personnel	(4)	(5)	1	(14)	(16)	2
Profit sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(16)	(26)	10	(76)	(66)	(10)
Perte aux règlements de dette	-	-	-	-	46	(46)
Autres charges générales	8	-	8	26	-	26
Bénéfice ajusté avant impôts	329 \$	985 \$	(656) \$	414 \$	1 262 \$	(848) \$

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

Air Canada se sert du bénéfice net ajusté (de la perte nette ajustée) et du bénéfice ajusté (de la perte ajustée) par action – résultat dilué pour mesurer le rendement financier global de ses activités, à l'exclusion de l'incidence après impôts du profit ou de la perte de change, des intérêts nets au titre des régimes d'avantages du personnel, du profit ou de la perte sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit ou de la perte à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte aux règlements et modifications de dette et du profit ou de la perte à la cession d'actifs et d'autres éléments mentionnés précédemment. 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 générale de 26 millions de dollars au titre du règlement de questions fiscales liées à l'acquisition d'Aéroplan en 2019 a été comptabilisée pour les neuf premiers mois de 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, cette charge a été exclue du calcul du résultat ajusté avant impôts.

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

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2025	2024	Variation	2025	2024	Variation
Bénéfice net selon les PCGR	264 \$	2 035 \$	(1 771) \$	348 \$	2 364 \$	(2 016) \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Provision pour obligations découlant de contrats de location	-	34	(34)	-	34	(34)
Modifications aux régimes de retraite et autres coûts liés à la main-d'œuvre	173	-	173	173	-	173
(Profit) perte de change	(343)	85	(428)	(142)	28	(170)
Intérêts nets au titre des régimes d'avantages du personnel	(4)	(5)	1	(14)	(16)	2
Profit sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(16)	(26)	10	(76)	(66)	(10)
Perte aux règlements de dette	-	-	-	-	46	(46)
Autres charges générales	8	-	8	26	-	26
Impôt sur le résultat, y compris pour les éléments de rapprochement ci-dessus ¹	141	(1 154)	1 295	(35)	(1 148)	1 113
Bénéfice net ajusté	223 \$	969 \$	(746) \$	280 \$	1 242 \$	(962) \$
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé dans le calcul du résultat net dilué par action (en millions)	297	376	(79)	328	376	(48)
Bénéfice ajusté par action – résultat dilué	0,75 \$	2,57 \$	(1,82) \$	0,85 \$	3,30 \$	(2,45) \$

1) Des actifs d'impôts différés non comptabilisés antérieurement de 1 056 M\$ ont été comptabilisés au troisième trimestre de 2024, ce qui a donné lieu à un recouvrement d'impôts de 1 154 M\$ inscrit à l'état consolidé des résultats. Se reporter à la rubrique 5, Résultats des activités, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Le tableau ci-après présente les données relatives aux actions servant au calcul du bénéfice par action – résultat dilué et en fonction du bénéfice ajusté par action.

(en millions)	Troisièmes trimestres		Neuf premiers mois	
	2025	2024	2025	2024
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – de base	296	358	316	358
Effet dilutif	1	18	12	18
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – dilué	297	376	328	376

Flux de trésorerie disponibles

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

Dette nette

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

17. GLOSSAIRE

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

Aéroplan – Aéroplan inc.

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

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

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

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

CESMO – Charges d'exploitation par SMO.

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

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

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

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

Jazz – Jazz Aviation S.E.C.

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

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

Passagers-milles payants (PMP) – Mesure du trafic passagers correspondant au produit du nombre de passagers payants transportés par le nombre de milles qu'ils ont parcourus.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Rendement unitaire – Moyenne des produits passages par PMP.

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

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