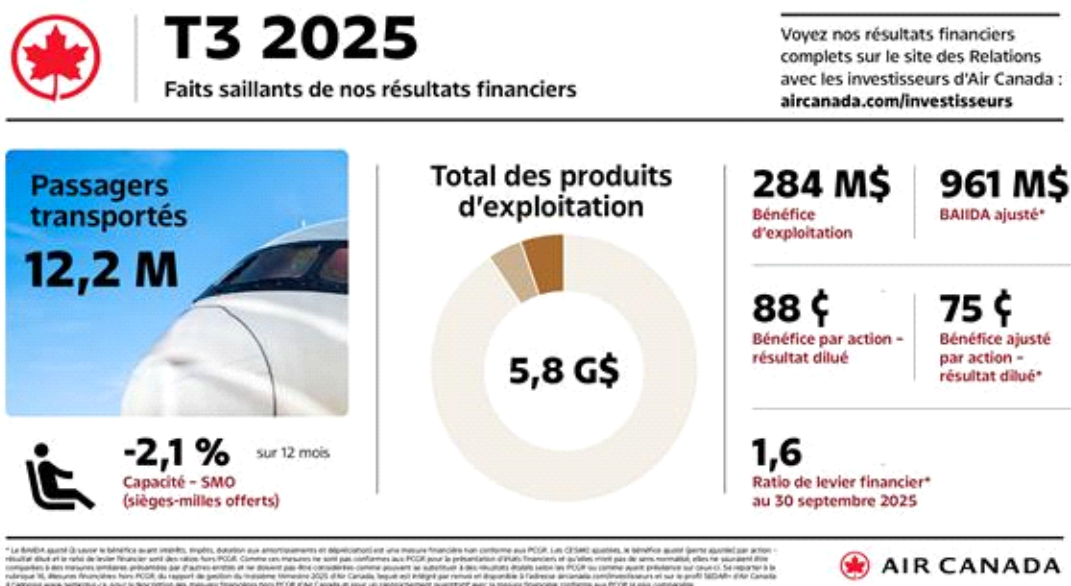


Air Canada annonce ses résultats financiers pour le troisième trimestre de 2025

- Produits d'exploitation de 5,774 milliards de dollars, soit une baisse de 5 % par rapport à l'année précédente
- Bénéfice d'exploitation de 284 millions de dollars et marge d'exploitation de 4,9 %, BAIIDA ajusté* de 961 millions de dollars et marge du BAIIDA ajusté* de 16,6 %
- Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 813 millions de dollars et flux de trésorerie disponibles* de 211 millions de dollars
- Élan dynamique dans les réservations, ce qui permettra à Air Canada de livrer de solides résultats au quatrième trimestre de 2025

MONTREAL, 04 nov. 2025 -- Air Canada a présenté aujourd'hui ses résultats financiers du troisième trimestre de 2025.



« Nous avons affiché une solide performance financière et opérationnelle au troisième trimestre, après ajustement pour tenir compte de l'interruption de travail survenue au cours de la période de pointe estivale, a annoncé Michael Rousseau, président et chef de la direction d'Air Canada. Nous regrettons profondément l'effet important de cette perturbation sur nos clients. L'ensemble de la Société a travaillé extrêmement fort pour aider les clients dont les voyages ont été perturbés et pour faire en sorte que nos activités reprennent rapidement leur cours normal. Nous avons également fait preuve de souplesse en mettant en place des politiques de bonne volonté à l'intention des clients. Je remercie tous les employés pour leur engagement à l'égard du service à la clientèle et en ce qui a trait à l'exploitation.

« Nos résultats financiers, après ajustement pour tenir compte de l'incidence de la grève, sont conformes à nos attentes, et le marché transatlantique ainsi que nos cabines haut de gamme ont bien performé. Les indicateurs opérationnels, comme la ponctualité et le taux de recommandation net, ont dépassé les cibles internes ainsi que les niveaux atteints au troisième trimestre de 2024 et depuis le début de l'exercice. Nos bases sont très solides. Nous notons un bon élan dans les réservations pour le quatrième trimestre, et nous constatons des indicateurs positifs pour le début du premier trimestre de 2026. Nos tendances commerciales transfrontalières sont généralement stables et comparables à celles du premier semestre de 2025.

« Un bel avenir s'annonce grâce à nos plans de croissance alimentés par des initiatives stratégiques clés et de nouveaux appareils performants à la fine pointe de la technologie, affirme M. Rousseau. Notre priorité au cours des 12 prochains mois sera de nous préparer à croître et d'augmenter nos marges alors que nous transformons notre parc aérien avec l'arrivée d'appareils de premier ordre ainsi qu'avec la revitalisation de l'offre d'Air Canada Rouge. Nous continuerons également d'améliorer notre structure de coûts grâce à des gains en productivité, une efficacité opérationnelle et une gestion rigoureuse des coûts afin d'atténuer les pressions à court terme. Nous continuons de mettre l'accent sur les flux de trésorerie disponibles générés dans le but de créer de la valeur pour les actionnaires, ce qui comprend le renouvellement de notre programme de rachat d'actions annoncé aujourd'hui. Le travail assidu qui nous attend en 2026 nous positionnera très bien pour la deuxième moitié de notre plan stratégique afin de nous permettre d'offrir une valeur importante à long terme à toutes les parties prenantes. »

* Les CESMO ajustées, le BAIIDA ajusté (bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements), la marge du BAIIDA ajusté, le ratio de levier financier, la dette nette, le bénéfice ajusté (la perte ajustée) avant impôts, le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée), le bénéfice ajusté (la perte ajustée) par action - résultat dilué et les flux de

trésorerie disponibles dont il est fait mention dans le présent communiqué sont des mesures financières hors PCGR, des ratios hors PCGR ou des mesures financières complémentaires. Comme il s'agit de mesures qui ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qui n'ont pas de sens normalisé, elles ne sauraient être comparées à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doivent pas être considérées comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci. Se reporter à la rubrique Mesures financières hors PCGR du présent communiqué pour la description de ces mesures, ainsi que pour le rapprochement des mesures hors PCGR d'Air Canada mentionnées dans le présent communiqué avec la mesure financière conforme aux PCGR la plus comparable.

Résultats financiers du troisième trimestre de 2025

- Produits d'exploitation de 5,774 milliards de dollars
- Charges d'exploitation de 5,490 milliards de dollars
- Bénéfice d'exploitation de 284 millions de dollars et marge d'exploitation de 4,9 %, BAIIA ajusté de 961 millions de dollars et marge du BAIIA ajusté de 16,6 %
- Bénéfice avant impôts de 511 millions de dollars et bénéfice ajusté avant impôts de 329 millions de dollars
- Bénéfice net de 264 millions de dollars et bénéfice par action – résultat dilué de 0,88 \$
- Bénéfice net ajusté de 223 millions de dollars et bénéfice ajusté par action – résultat dilué de 0,75 \$
- CESMO ajustées* de 13,99 cents
- Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 813 millions de dollars et flux de trésorerie disponibles de 211 millions de dollars

Perspectives

Pour l'exercice 2025, Air Canada revoit ses prévisions et ses principales hypothèses annoncées le 24 septembre 2025. Les prévisions revues pour l'ensemble de l'exercice 2025 sont les suivantes :

Indicateur	Prévisions revues pour l'exercice 2025	Prévisions précédentes pour l'exercice 2025 (annoncées le 24 septembre 2025)
BAIIA ajusté	De 2,95 G\$ à 3,05 G\$	De 2,9 G\$ à 3,1 G\$
Capacité en SMO	Augmentation d'environ 0,75 % par rapport à 2024	Augmentation de 0,5 % à 1,5 % par rapport à 2024
CESMO ajustées	De 14,60 cents à 14,70 cents	De 14,60 cents à 14,70 cents
Flux de trésorerie disponibles	De 0 M\$ à 200 M\$	De (50) M\$ à 150 M\$

Principales hypothèses

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

Les prévisions d'Air Canada constituent des énoncés prospectifs au sens de la législation en valeurs mobilières applicable et sont soumises à des incertitudes et à des risques importants, notamment en ce qui a trait aux déclarations faites (p. ex. des menaces) ou les mesures prises par des États en matière d'imposition de droits de douane sur les exportations et les importations canadiennes, de même que leurs répercussions sur les économies du Canada, de l'Amérique du Nord et du monde, et sur la demande de voyages. Se reporter aux informations comprises dans la rubrique intitulée Mise en garde concernant les énoncés prospectifs ci-après.

Offre publique de rachat dans le cours normal des activités

Air Canada annonce également aujourd'hui que la Bourse de Toronto (la « TSX ») a accepté l'avis d'intention de procéder à une offre publique de rachat dans le cours normal des activités (OPRCNA) lui permettant de racheter aux fins d'annulation jusqu'à 29 557 428 de ses actions à droit de vote variable de catégorie A et de ses actions à droit de vote de catégorie B (collectivement, les « actions »), conformément aux règles de la TSX.

Air Canada estime que le cours de ses actions pourrait, de temps à autre, ne pas refléter pleinement la valeur sous-jacente de son entreprise et de ses perspectives commerciales futures, et estime que les rachats d'actions dans le cadre de l'OPRCNA lui permettront de continuer à remédier en partie à la dilution de l'avoir des actionnaires découlant des décisions de financement qui ont dû être prises pendant la pandémie. Dans de telles circonstances, le rachat d'actions dans le cadre de l'OPRCNA peut constituer une utilisation intéressante et appropriée de la trésorerie disponible, conformément à la priorité d'Air Canada d'investir dans sa croissance, de maintenir la solidité de son bilan et de générer de la valeur pour les actionnaires au moyen d'une stratégie de répartition équilibrée du capital.

Air Canada est autorisée par la TSX à racheter jusqu'à 29 557 428 actions dans le cadre de l'OPRCNA, soit environ 10 % du flottant de ses actions. Au 24 octobre 2025, le nombre d'actions en circulation totalisait 296 202 861, dont 295 574 288 actions représentaient le flottant. Les rachats dans le cadre de l'OPRCNA sont autorisés pendant la période du 7 novembre 2025 au 6 novembre 2026. Les décisions concernant la quantité d'actions rachetées et le moment où les rachats ont lieu seront fondées sur la conjoncture des marchés, le cours des actions et d'autres facteurs. Air Canada peut choisir de

modifier, de suspendre ou de mettre fin à l'OPRCNA à tout moment.

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

Le volume quotidien moyen des opérations sur les actions à la TSX s'est établi à 3 104 384 actions pour le semestre clos le 31 octobre 2025. En vertu des règles de la TSX, Air Canada peut donc racheter jusqu'à 776 096 actions à la TSX au cours d'une séance, soit 25 % du volume quotidien moyen des opérations. Une fois par semaine, Air Canada peut également racheter un bloc d'actions qui n'est pas détenu directement ou indirectement par des initiés et qui peut dépasser cette limite quotidienne, conformément aux règles de la TSX. Toutes les actions rachetées dans le cadre de l'OPRCNA seront annulées.

Dans le cadre de son OPRCNA précédente qui a débuté le 5 novembre 2024 et s'est terminée le 4 novembre 2025, Air Canada était autorisée à racheter aux fins d'annulation jusqu'à 35 783 842 actions, soit environ 10 % du flottant d'Air Canada au 22 octobre 2024. Air Canada a racheté la totalité des actions autorisées en vertu de l'OPRCNA précédente, à un prix moyen pondéré de 22,34 \$. Toutes ces actions ont été rachetées par l'intermédiaire de la TSX ou de systèmes de négociation parallèles canadiens.

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

Cibles pour 2028 et aspirations pour 2030

Le 17 décembre 2024, Air Canada a annoncé ses cibles financières à long terme pour 2028 et ses aspirations pour 2030, présentées dans le tableau qui suit.

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

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

Les cibles à long terme pour 2028 et les aspirations pour 2030 mentionnées dans le présent communiqué ne représentent pas des prévisions ou des perspectives, mais ont plutôt pour but d'aider le lecteur à évaluer les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs d'Air Canada. Le lecteur est averti que ces renseignements pourraient ne pas convenir à d'autres fins. Air Canada peut revoir et réviser ces cibles et ces aspirations en fonction de l'évolution de l'économie, des facteurs géopolitiques, du marché et de la réglementation. Ces cibles et ces aspirations servent d'objectifs à Air Canada dans l'exécution de ses priorités stratégiques, et elles supposent un environnement commercial normal. La capacité d'Air Canada à atteindre ces cibles et ces aspirations dépend également de sa capacité à réaliser les initiatives et les objectifs commerciaux exposés durant les présentations de la journée des investisseurs 2024 d'Air Canada, lesquelles sont publiées à l'adresse aircanada.com/investisseurs. Ils comprennent l'augmentation des produits d'exploitation, l'accroissement du parc aérien et

des capacités du réseau, la réussite d'autres investissements et initiatives clés ainsi que d'autres hypothèses importantes, notamment celles qui figurent dans le présent communiqué, et cette capacité est soumise à un certain nombre de risques et d'incertitudes.

Mesures financières hors PCGR

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

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

Au troisième trimestre de 2024, une charge de 34 millions de dollars a été comptabilisée dans les autres charges d'exploitation relativement aux coûts estimatifs liés aux obligations découlant de contrats de location. Air Canada a exclu cette charge du calcul des CESMO ajustées, du BAIIA 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 millions de dollars, 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 non récurrente du calcul du BAIIA 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. Elle exclut toutefois de cette mesure l'incidence de la charge de carburant d'aviation, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, les coûts liés aux avions-cargos et d'autres éléments susmentionnés. Ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres périodes. Exclure ces éléments permet de manière générale d'analyser plus justement la performance d'Air Canada au chapitre des charges d'exploitation et, possiblement, de la comparer de façon plus pertinente à celle d'autres sociétés aériennes.

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

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 ne génèrent pas de SMO et, par conséquent, le fait de les exclure des charges d'exploitation permet d'établir une comparaison plus pertinente d'une période à l'autre pour les activités de transport de passagers.

Les tableaux suivants présentent un rapprochement des CESMO ajustées et des charges d'exploitation selon les PCGR pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	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	%
CESMO ajustées (en cents)	13,99 ¢	12,15 ¢	1,84 ¢	14,52 ¢	13,41 ¢	1,11 ¢

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

BAIIDA ajusté et marge du BAIIDA ajusté

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

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

Une charge générale de 26 millions de dollars au titre du règlement de questions fiscales liée à l'acquisition d'Aéroparc 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 selon les PCGR comme suit :

	Troisièmes trimestres			Neuf premiers mois		
	2025	2024	Variation	2025	2024	Variation
Bénéfice avant impôts 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, du profit ou de la perte à la cession d'actifs et d'autres éléments susmentionnés. Ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres sociétés aériennes.

Une charge 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 bénéfice 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 :

	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 les éléments de rapprochement ci-dessus	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) \$

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

(en millions)	Troisièmes trimestres		Neuf premiers mois	
	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 que la Société est en mesure de dégager de ses activités, compte tenu des dépenses d'investissement. Les flux de trésorerie disponibles correspondent aux flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles, et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail.

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

(en millions de dollars canadiens)	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 disponibles	211 \$	282 \$	(71) \$	1 225 \$	1 789 \$	(564) \$

Dettes nettes

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

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

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

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

(en millions de dollars canadiens)	30 septembre 2025	31 décembre 2024	30 septembre 2024
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	8 699 \$	10 915 \$	10 716 \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	3 070	1 755	1 652
Total de la dette à long terme et des obligations locatives (y compris la partie courante)	11 769	12 670	12 368
Moins la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements à court terme et les placements à long terme	(6 939)	(7 752)	(8 942)
Dette nette	4 830 \$	4 918 \$	3 426 \$
BAIIDA ajusté (période de 12 mois)	2 953 \$	3 586	3 411 \$
Ratio de la dette nette sur le BAIIDA ajusté	1,6	1,4	1,0

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Résultats de 2024	Résultats de 2023
Capacité en SMO	104,381 G	99,012 G
CESMO ajustées (en cents)	13,80 cents	13,49 cents
Charges d'exploitation	20,992 G\$	19,554 G\$

BAIIDA ajusté	3,586 G\$	3,982 G\$
Résultat d'exploitation	1,263 G\$	2,279 G\$
Flux de trésorerie disponibles	1,294 G\$	2,756 G\$
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	3,930 G\$	4,320 G\$

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

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

Les cibles à long terme pour 2028 et les aspirations pour 2030 mentionnées dans le présent communiqué ne représentent pas des prévisions ou des perspectives, mais ont plutôt pour but d'aider le lecteur à évaluer les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs d'Air Canada. Le lecteur est averti que ces renseignements pourraient ne pas convenir à d'autres fins. Air Canada peut revoir et réviser ces cibles et ces aspirations en fonction de l'évolution de l'économie, des facteurs géopolitiques, du marché et de la réglementation. Ces cibles et ces aspirations servent d'objectifs à Air Canada dans l'exécution de ses priorités stratégiques, et elles supposent un environnement commercial normal. La capacité d'Air Canada à atteindre ces cibles et ces aspirations dépend également de sa capacité à réaliser les initiatives et les objectifs commerciaux exposés durant les présentations de la journée des investisseurs 2024 d'Air Canada, lesquelles sont publiées à l'adresse aircanada.com/investisseurs. Ils comprennent notamment l'augmentation des produits d'exploitation, l'accroissement du parc aérien et des capacités du réseau, la réussite d'autres investissements et initiatives clés ainsi que d'autres hypothèses importantes, notamment celles qui figurent dans le présent communiqué, et cette capacité est soumise à un certain nombre de risques et d'incertitudes.

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

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

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

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

Marge des flux de trésorerie disponibles

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

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

(en millions, sauf indication contraire)	2024	2023
Total des produits d'exploitation selon les PCGR	22 255 \$	21 833 \$
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	1 263 \$	2 279 \$
Rajouter :		
Dotation aux amortissements	1 799	1 703
BAIIDA	3 062	3 982
Rajouter :		

Provision pour obligations découlant de contrats de location	34	-
Modifications des régimes de retraite	490	-
BAIIDA ajusté	3 586 \$	3 982 \$
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	3 930 \$	4 320 \$
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(2 636)	(1 564)
Flux de trésorerie disponibles	1 294 \$	2 756 \$
Marge d'exploitation	6 %	10 %
Marge du BAIIDA ajusté	16 %	18 %
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation en pourcentage du BAIIDA ajusté	110 %	108 %
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles en pourcentage des produits d'exploitation	12 %	7 %
Marge des flux de trésorerie disponibles	6 %	13 %

Rendement du capital investi

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

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

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

Avis concernant la téléconférence du troisième trimestre de 2025

Air Canada invite les analystes à sa téléconférence trimestrielle qui se tiendra le mercredi 5 novembre 2025, à 8 h (HE). Michael Rousseau, président et chef de la direction, John Di Bert, vice-président général et chef des Affaires financières, et Mark Galardo, vice-président général et chef des Affaires commerciales, et président – Fret, présenteront les résultats et répondront aux questions des analystes. Immédiatement après la période de questions des analystes, John Di Bert et Pierre Houle, vice-président et trésorier, répondront aux questions des prêteurs à terme de type B et des porteurs d'obligations d'Air Canada.

Les membres des médias et du public peuvent écouter cette téléconférence audio. En voici les renseignements détaillés :

Webémission : <https://edge.media-server.com/mmc/p/79jny438/lan/fr>

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

Code d'accès 8572108

Veuillez prévoir 10 minutes pour la connexion à la téléconférence.

MISE EN GARDE CONCERNANT LES ÉNONCÉS PROSPECTIFS

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

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

Les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats diffèrent sensiblement de ceux indiqués dans les énoncés prospectifs comprennent la conjoncture économique, les déclarations faites (p. ex. des menaces) ou les mesures prises par des États en matière d'imposition de droits de douane sur les exportations ou les importations canadiennes, de même que l'incertitude qui en découle et leurs répercussions sur les économies du Canada, de l'Amérique du Nord et du monde, et sur la demande de voyages, le contexte géopolitique, comme les conflits militaires au Moyen-Orient et entre la Russie et l'Ukraine, la capacité d'Air Canada à dégager ou à maintenir une rentabilité nette, l'état du secteur et du marché et le contexte influant sur la demande, la concurrence, la dépendance d'Air Canada à l'égard des technologies, les risques liés à la cybersécurité, les interruptions de service, les changements climatiques et les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs anthropiques), la dépendance d'Air Canada à l'égard des fournisseurs clés (y compris des organismes gouvernementaux et d'autres parties prenantes soutenant les activités aéroportuaires et de l'exploitation aérienne), les relations de travail et les coûts connexes, la capacité d'Air Canada à mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes et d'autres initiatives importantes (notamment sa faculté à gérer les charges d'exploitation), les cours de l'énergie, la capacité d'Air Canada à rembourser ses dettes et à conserver ou à accroître la liquidité, sa dépendance à l'égard des transporteurs régionaux et autres, sa capacité à recruter et à conserver le personnel nécessaire, les épidémies, l'évolution de la législation, de la réglementation ou des procédures judiciaires, les attentats terroristes, les conflits armés, la capacité d'Air Canada à exploiter avec succès son programme de fidélité, les pertes par sinistre, la dépendance d'Air Canada à l'égard des partenaires Star Alliance^{MD} et des coentreprises, sa capacité à préserver et à faire croître sa marque, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les fluctuations des taux de change, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, les obligations au titre des régimes de retraite, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le dossier d'information publique d'Air Canada qui peut être consulté à l'adresse www.sedarplus.ca, notamment à la rubrique 18, Facteurs de risque, du rapport de gestion de 2024 et à la rubrique 14, Facteurs de risque, du rapport de gestion du troisième trimestre de 2025 d'Air Canada.

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

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

Renseignements : media@aircanada.ca

Internet : aircanada.com/medias

Consultez notre rapport annuel [ici](#)

Inscrivez-vous pour recevoir les nouvelles d’Air Canada : aircanada.com

À l’intention des médias :

[Photos](#)

[Vidéos](#)

[Images en vrac](#)

[Articles](#)

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)
Dettes nettes ²⁾	4 830	3 426	1 404	4 830	3 426	1 404
Dettes 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 bénéfice ajusté (la perte ajustée) avant impôts, le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée), le BAIIA ajusté (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements), la marge du BAIIA ajusté, les flux de trésorerie disponibles, la dette nette et les CESMO ajustées sont des mesures financières hors PCGR, des mesures de la gestion du capital, des ratios hors PCGR ou des mesures financières complémentaires. Comme ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elles n'ont pas de sens normalisé, elles ne sauraient être comparées à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doivent pas être considérées comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci. Se reporter à la rubrique intitulée Mesures financières hors PCGR du présent communiqué pour la description des mesures financières hors PCGR d'Air Canada et pour un rapprochement quantitatif des mesures financières hors PCGR d'Air Canada avec la mesure financière conforme aux PCGR la plus comparable.
- 3) Les liquidités totales s'entendent de la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court terme et à long terme et des fonds disponibles aux termes de facilités de crédit d'Air Canada. Au 30 septembre 2025, les liquidités totales s'élevaient à 8 296 millions de dollars et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 6 939 millions de dollars et d'un montant de 1 357 millions de dollars pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Au 30 septembre 2024, les liquidités totales s'élevaient à 10 261 millions de dollars et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 8 942 millions de dollars et d'un montant de 1 319 millions de dollars pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Les liquidités totales comprennent également des fonds (278 millions de dollars au 30 septembre 2025 et 243 millions de dollars 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 équivalents temps plein (« ETP »), les statistiques d'exploitation dans le présent tableau tiennent compte des données pour des transporteurs tiers exerçant leurs activités aux termes du contrat d'achat de capacité avec Air Canada.
- 5) Rend compte de l'effectif en ETP à Air Canada et aux filiales de celle-ci. Exclut l'effectif en ETP à des transporteurs tiers qui exercent leurs activités aux termes d'un contrat d'achat de capacité conclu avec Air Canada.
- 6) La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles offerts divisé par le total de sièges routés.
- 7) Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol (et non en fonction du voyage, de l'itinéraire ou du segment de trajet), conformément à la définition établie par l'IATA.
- 8) Points de pourcentage, ou « pp », désigne la mesure de l'écart arithmétique/absolu entre deux pourcentages.

Une photo associée à ce communiqué de presse est disponible à :

<https://www.globenewswire.com/NewsRoom/AttachmentNg/9bf08f25-20b1-40ef-a327-ae10d8b22dd1/fr>