

Air Canada annonce ses résultats estimés pour le troisième trimestre de 2025 et ses prévisions revues pour l'ensemble de l'exercice 2025

MONTREAL, le 24 sept. 2025 /CNW/ - Air Canada a présenté aujourd'hui certains de ses résultats estimés pour le troisième trimestre de 2025 et ses prévisions revues pour l'ensemble de l'exercice 2025, après leur mise en suspens en août 2025. Air Canada a également fourni une estimation de l'incidence financière qu'a eue l'interruption de travail, en août, par le Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP), qui représente le personnel de cabine.



Logo d'Air Canada (Groupe CNW/Air Canada)

Résultats estimés du troisième trimestre de 2025

Air Canada prévoit, pour le trimestre clos le 30 septembre 2025 :

- une diminution de la capacité exploitée d'environ 2 % par rapport à la période correspondante de 2024 en raison de l'annulation de plus de 3 200 vols;
- un bénéfice d'exploitation entre 250 millions de dollars et 300 millions de dollars, ce qui comprend environ 175 millions de dollars découlant des modifications uniques et non pécuniaires aux régimes de retraite et des autres coûts liés à la main-d'œuvre, et un BAIIDA ajusté* entre 950 millions de dollars et 1 milliard de dollars. Le bénéfice d'exploitation et le BAIIDA ajusté d'Air Canada totalisaient respectivement 1,040 milliard de dollars et 1,523 milliard de dollars au troisième trimestre de 2024.

** Le BAIIDA ajusté (bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements), les CESMO ajustées 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.*

Incidence de l'interruption de travail

Pendant les négociations de la convention collective avec le SCFP, Air Canada a mis au point des plans exhaustifs visant à assurer l'arrêt et la reprise des activités de façon sécuritaire et ordonnée en cas d'interruption de travail. Lorsque le SCFP a fait part de son intention de déclencher une

grève, Air Canada a mis en œuvre ces plans d'urgence et a finalement annulé plus de 3 200 vols en août 2025.

Incidence financière. L'incidence financière de l'interruption de travail, qui a compris une grève illégale, est estimée à 375 millions de dollars pour le bénéfice d'exploitation et le BAIDA ajusté*. Ce montant est établi à partir de la combinaison de trois composantes. Premièrement, les répercussions sur les revenus sont estimées à 430 millions de dollars, 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 à 145 millions de dollars ont été évités du fait de la diminution du nombre de vols, principale raison de la baisse de la charge de carburant. Troisièmement, ces coûts évités ont été en partie annulés par des coûts additionnels d'environ 90 millions de dollars associés au remboursement des frais engagés par les clients et aux charges d'exploitation liées au personnel.

Clients touchés. Air Canada regrette profondément les répercussions de cette interruption de travail sur ses clients et demeure déterminée à régler rapidement et efficacement chacune des réclamations présentées par les clients touchés, ce qu'elle a fait pour plus de 60 000 réclamations à ce jour. Air Canada continue de faire le point sur ses progrès et de fournir de l'information sur ses politiques de bonne volonté dans le tableau de bord disponible à l'adresse www.aircanada.com/action.

Arbitrage avec le SCFP. Air Canada et le SCFP sont actuellement en arbitrage pour finaliser la partie relative aux salaires de l'accord préliminaire de quatre ans. Aucune partie ne peut déclencher d'interruption de travail pendant le processus d'arbitrage ou la durée du nouvel accord.

Perspectives révisées pour l'ensemble de l'exercice 2025

Air Canada revoit et met à jour ses prévisions pour l'ensemble de l'exercice 2025 en ce qui concerne les indicateurs financiers et la capacité afin de refléter l'incidence financière et opérationnelle de l'interruption de travail par le SCFP, ainsi que ses attentes pour le reste de 2025, comme suit :

Indicateur	Prévisions revues pour l'exercice 2025	Prévisions précédentes pour l'exercice 2025 (mises en suspens le 18 août 2025)
BAIDA ajusté*	De 2,9 G\$ à 3,1 G\$	De 3,2 G\$ à 3,6 G\$
Capacité en SMO	Augmentation de 0,5 % à 1,5 % par rapport à 2024	Augmentation de 1 % à 3 % par rapport à 2024
CESMO ajustées*	De 14,60 cents à 14,70 cents	De 14,25 cents à 14,50 cents
Flux de trésorerie disponibles*	De -50 M\$ à 150 M\$	Seuil de rentabilité de +/-200 M\$

* 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.

Principales hypothèses

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

Les estimations pour le troisième trimestre de 2025 et les prévisions pour l'ensemble de l'exercice 2025 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. Se reporter aux informations comprises dans la rubrique intitulée *Mise en garde concernant les énoncés prospectifs* ci-après.

Tous les chiffres et informations indiqués aux présentes et portant sur le troisième trimestre clos le 30 septembre 2025 reflètent des estimations à l'égard de ces résultats, fondées sur les informations

actuellement disponibles, et n'ont pas été examinés par les auditeurs. Les résultats réels pour le troisième trimestre de 2025 pourraient différer de ces estimations étant donné que la période intermédiaire n'est pas encore terminée et qu'elle demeure assujettie à l'achèvement des procédures de clôture, aux ajustements finaux, à l'examen des résultats par la direction et à l'achèvement des états financiers consolidés non audités intermédiaires. D'autres événements pourraient survenir d'ici à ce que les résultats financiers soient finalisés, et les résultats pourraient différer considérablement des estimations énoncées dans le présent communiqué. Ces estimations seront complétées dans l'information financière consolidée du troisième trimestre de 2025, qui sera publiée conformément aux exigences applicables.

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 et du BAIIDA ajusté, 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 et du BAIIDA ajusté.

Air Canada a comptabilisé un coût des services passés unique de 490 millions de dollars au quatrième trimestre de 2024 en raison de certaines modifications apportées aux régimes de retraite parallèlement à la convention collective ratifiée de 2024 conclue avec ses pilotes. Air Canada a exclu cette charge du calcul des CESMO ajustées et du BAIIDA ajusté.

Au troisième trimestre de 2025, Air Canada s'attend à comptabiliser un coût des services passés unique et d'autres coûts liés à la main-d'œuvre d'environ 175 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 du calcul du BAIIDA ajusté estimé pour le troisième trimestre de 2025 et du calcul de ses prévisions des CESMO ajustées et du BAIIDA ajusté pour l'ensemble de l'exercice 2025.

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. Au 31 décembre 2024, Air Canada comptait six avions-cargos 767 de Boeing en service, contre sept le 31 décembre 2023. Ces coûts ne génèrent pas de SMO et, par conséquent, le fait de les exclure des charges d'exploitation permet d'établir une comparaison plus pertinente d'une période à l'autre pour les activités de transport de passagers.

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)

	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

Le BAIIDA ajusté (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts, dotation aux amortissements et dépréciation) est couramment utilisé dans le secteur du transport aérien et Air Canada s'en sert afin d'avoir un aperçu du résultat d'exploitation 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 est rapproché du bénéfice d'exploitation (de la perte d'exploitation) selon les PCGR comme suit :

(en millions de dollars canadiens)

	Troisièmes trimestres		Exercices	
	2025 (estimations)	2024	2024	2023
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	250-300 \$	1 040 \$	1 263 \$	2 279 \$
Rajouter :				
Dotation aux amortissements	525	449	1 799	1 703
BAIIDA	775-825 \$	1 489 \$	3 062 \$	3 982 \$
Rajouter :				
Provision pour obligations découlant de contrats de location	-	34	34	-

Modifications aux régimes de retraite et autres coûts liés à la main-d'œuvre	175	-	490	-
BAIIDA ajusté	950-1 000	\$ 1 523	3 586	3 982

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)	Exercices	
	2024	2023
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 disponibles¹⁾	1 294 \$	2 756 \$

Le tableau suivant présente des données comparatives en fonction des prévisions pour l'ensemble de l'exercice 2025 d'Air Canada pour les périodes de 12 mois closes les 31 décembre 2024 et 2023 :

(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 ¢	13,49 ¢
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\$

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

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.

SOURCE Air Canada

 Consulter le contenu original pour télécharger le multimédia :
<http://www.newswire.ca/fr/releases/archive/September2025/24/c9049.html>

%SEDAR: 00001324F

Renseignements : INFORMATION: Relations avec les investisseurs :
investors.investisseurs@aircanada.ca; Internet : aircanada.com/investisseurs

CO: Air Canada

CNW 17:30e 24-SEP-25