



Deuxième trimestre de 2025

Rapport de gestion

Le 28 juillet 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	15
7.	GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL.....	17
7.1	LIQUIDITÉ.....	17
7.2	DETTE NETTE.....	18
7.3	FONDS DE ROULEMENT	19
7.4	VARIATIONS DES FLUX DE TRÉSORERIE	20
7.5	DÉPENSES D'INVESTISSEMENT ET ACCORDS DE FINANCEMENT CONNEXES	22
7.6	OBLIGATIONS DE CAPITALISATION DES RÉGIMES DE RETRAITE	23
7.7	OBLIGATIONS CONTRACTUELLES	24
7.8	CAPITAL-ACTIONS	25
8.	RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS	26
9.	INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE.....	27
10.	MÉTHODES COMPTABLES	27
11.	JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES	27
12.	ACCORDS HORS BILAN	27
13.	TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES	27
14.	FACTEURS DE RISQUE.....	27
15.	CONTRÔLES ET PROCÉDURES.....	28
16.	MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR	28
17.	GLOSSAIRE.....	32

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

1) La marge d'exploitation est une mesure financière complémentaire définie comme le bénéfice d'exploitation (la perte d'exploitation) exprimé en pourcentage des produits d'exploitation.

- 2) *Le BAIIIDA ajusté (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements), la marge du BAIIIDA 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 juin 2025, les liquidités totales s'élevaient à 8 364 M\$ et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 7 037 M\$ et d'un montant de 1 327 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Au 30 juin 2024, les liquidités totales s'élevaient à 10 203 M\$ et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 8 869 M\$ et d'un montant de 1 334 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Les liquidités totales comprennent également des fonds (168 M\$ au 30 juin 2025 et 181 M\$ au 30 juin 2024) détenus en fiducie par Vacances Air Canada en conformité avec les prescriptions réglementaires régissant les produits perçus d'avance pour les voyageurs.*
- 4) *À l'exception de l'effectif moyen en 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) *« pp » indique des points de pourcentage et désigne la mesure de l'écart arithmétique 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 deuxième trimestre de 2025, selon le point de vue de la direction. Il doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires et les notes complémentaires du deuxième trimestre de 2025 d'Air Canada datés du 28 juillet 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 28 juillet 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 28 juillet 2025, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du deuxième 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 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 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 en moyenne à 1,39 \$ CA pour 1,00 \$ US tout au long de l'exercice 2025 (antérieurement, 1,40 \$ CA) et que le prix du carburant d'aviation s'établira en moyenne à 0,92 \$ CA le litre pour l'ensemble de l'exercice 2025 (auparavant, 0,88 \$ CA le litre).

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 ne sont intégrés par renvoi au présent rapport de gestion ni n'en font 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 (Antilles, 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 Antilles, 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 deuxième trimestre de 2025, les produits d'exploitation ont augmenté de 2 % par rapport à l'exercice précédent, se rétablissant après la baisse de 1 % enregistrée au premier trimestre de 2025. La demande globale de services de transport aérien est restée stable, ce qui a soutenu la croissance de 2 % du trafic, en regard d'une augmentation de 2,5 % de la capacité par rapport à il y a un an, attribuable surtout à de bons résultats sur les marchés des lignes transatlantiques, et intérieures et sur le marché de l'Amérique latine. La demande de voyages à destination des États-Unis est demeurée inférieure aux niveaux de 2024, ce qui a entraîné une baisse du trafic et des capacités sur les marchés transfrontaliers.

Par ailleurs, les produits tirés du fret et les autres produits ont augmenté respectivement de 10 % et de 16 % par rapport aux périodes correspondantes de 2024. Ces augmentations témoignent en grande partie de l'accroissement des volumes de fret et des rendements unitaires sur les lignes transpacifiques ainsi que de la hausse des produits tirés des forfaits terrestres par Vacances Air Canada.

Au deuxième trimestre de 2025, les charges d'exploitation ont progressé de 3 % en glissement annuel. Cette hausse est principalement attribuable à l'augmentation des charges au titre du personnel, de l'amortissement, des redevances aéroportuaires et de navigation et des coûts liés à la portion terrestre des forfaits, facteurs qui ont été contrebalancés partiellement par la baisse de la charge de carburant d'aviation par rapport à il y a un an.

Voici un aperçu des résultats d'exploitation et de la situation financière d'Air Canada pour le deuxième 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 deuxième trimestre de 2025

- Produits d'exploitation de 5 632 M\$, en hausse de 113 M\$ ou de 2 %, et accroissement de la capacité exploitée de 2,5 %. L'augmentation de la capacité correspond aux attentes énoncées dans le communiqué de presse d'Air Canada daté du 8 mai 2025.
- Charges d'exploitation de 5 214 M\$, en hausse de 161 M\$ ou de 3 %.
- Bénéfice d'exploitation de 418 M\$, en baisse de 48 M\$.
- BAIIDA ajusté de 909 M\$ et marge du BAIIDA ajusté de 16,1 %, soit une diminution de 5 M\$ et de 0,5 point de pourcentage, respectivement.
- Bénéfice ajusté avant impôts de 300 M\$, soit une baisse de 71 M\$.
- Bénéfice net de 186 M\$ et bénéfice par action – résultat dilué de 0,51 \$, contre un bénéfice net de 410 M\$ et un bénéfice par action – résultat dilué de 1,04 \$ pour la même période de 2024.
- Bénéfice net ajusté de 207 M\$ et bénéfice ajusté par action – résultat dilué de 0,60 \$, contre un bénéfice net ajusté de 369 M\$ et un bénéfice ajusté par action – résultat dilué de 0,98 \$.
- CESMO ajustées de 14,40 cents, en hausse de 6,4 % par rapport à 13,53 cents.
- Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 895 M\$, en baisse de 29 M\$.
- Flux de trésorerie disponibles de 183 M\$, en baisse de 268 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)	Deuxièmes trimestres				Premiers semestres			
	2025	2024	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾	2025	2024	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾
Produits d'exploitation								
Passages	5 031 \$	4 990 \$	41 \$	1	9 362 \$	9 433 \$	(71) \$	(1)
Fret	253	230	23	10	503	445	58	13
Autres	348	299	49	16	963	867	96	11
Total des produits d'exploitation	5 632	5 519	113	2	10 828	10 745	83	1
Charges d'exploitation								
Carburant d'aviation	1 148	1 333	(185)	(14)	2 334	2 587	(253)	(10)
Salaires et charges sociales	1 247	1 071	176	16	2 386	2 179	207	9
Dotation aux amortissements et dépréciation	491	448	43	10	986	890	96	11
Redevances aéroportuaires et de navigation	407	372	35	9	764	720	44	6
Maintenance avions	341	335	6	2	674	650	24	4
Frais de vente et de distribution	275	269	6	2	540	535	5	1
Frais d'achat de capacité	219	217	2	1	439	425	14	3
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	157	137	20	15	530	472	58	12
Communications et technologies de l'information	151	145	6	4	343	331	12	4
Restauration et services à bord	173	154	19	12	310	309	1	-
Autres	605	572	33	6	1 212	1 170	42	4
Total des charges d'exploitation	5 214	5 053	161	3	10 518	10 268	250	2
Bénéfice d'exploitation	418	466	(48)		310	477	(167)	
Produits (charges) autres que d'exploitation								
Profit (perte) de change	(190)	(2)	(188)		(201)	57	(258)	
Produits d'intérêts	59	97	(38)		134	222	(88)	
Charges d'intérêts	(168)	(182)	14		(346)	(399)	53	
Intérêts incorporés	13	8	5		26	15	11	
Instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	6	29	(23)		60	40	20	
Perte aux règlements de dette	-	-	-		-	(46)	46	
Autres	(35)	(12)	(23)		(47)	(27)	(20)	
Total des charges autres que d'exploitation	(315)	(62)	(253)		(374)	(138)	(236)	
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	103	404	(301)		(64)	339	(403)	
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	83	6	77		148	(10)	158	
Bénéfice net	186 \$	410 \$	(224) \$		84 \$	329 \$	(245) \$	
Bénéfice par action – résultat de base	0,58 \$	1,14 \$	(0,56) \$		0,26 \$	0,92 \$	(0,66) \$	
Bénéfice par action – résultat dilué	0,51 \$	1,04 \$	(0,53) \$		0,10 \$	0,87 \$	(0,77) \$	
BAIIDA ajusté²⁾	909 \$	914 \$	(5) \$		1 296 \$	1 367 \$	(71) \$	
Bénéfice ajusté avant impôts²⁾	300 \$	371 \$	(71) \$		85 \$	277 \$	(192) \$	
Bénéfice net ajusté²⁾	207 \$	369 \$	(162) \$		57 \$	273 \$	(216) \$	
Bénéfice ajusté par action – résultat dilué²⁾	0,60 \$	0,98 \$	(0,38) \$		0,16 \$	0,73 \$	(0,57) \$	

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 BAIIA 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 deuxième trimestre de 2025, les produits passages se sont établis à 5 031 M\$, en hausse de 1 % en glissement annuel, en regard d'une augmentation de 2,5 % de la capacité. La hausse des produits est attribuable à une forte demande sur les marchés des lignes transatlantiques et intérieures et sur le marché de l'Amérique latine, et elle a été en partie contrebalancée par la baisse du trafic sur le marché transfrontalier.

Les bons résultats sur les marchés transatlantiques sont attribuables à une hausse de 2 % du rendement unitaire et à des coefficients d'occupation stables d'une année à l'autre. Parmi les facteurs qui expliquent cette hausse des produits, citons l'excellente performance du trafic de sixième liberté de l'air et l'effet du décalage de la date de Pâques, qui tombe au deuxième trimestre de 2025.

La diminution des produits passages tirés des lignes transfrontalières par rapport à il y a un an est attribuable à la baisse du trafic par rapport aux périodes correspondantes de 2024. Parmi les facteurs qui ont influé défavorablement sur la demande de voyages à destination des États-Unis, mentionnons l'incidence de la faiblesse du dollar canadien par rapport au dollar américain, ainsi que les préoccupations géopolitiques et macroéconomiques découlant des déclarations et de l'incertitude liées aux droits de douane imposés par les États-Unis et les contre-mesures qui s'y rapportent.

Les produits tirés des cabines haut de gamme continuent de progresser, affichant une augmentation de 5 % par rapport au deuxième trimestre de 2024. Les produits liés à la sixième liberté de l'air ont également évolué favorablement au deuxième trimestre, augmentant de 17 % par rapport à la période comparable de 2024.

Pour le premier semestre de 2025, les produits passages ont fléchi de 1 %, en raison principalement de la baisse du trafic sur le marché transfrontalier, en particulier au deuxième trimestre, et de rendements unitaires plus faibles sur les marchés transpacifiques d'une année à l'autre. Ce fléchissement a été contrebalancé partiellement par l'augmentation des produits sur les marchés des lignes intérieures et transatlantiques et sur le marché de l'Amérique latine.

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

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres				Premiers semestres			
	2025	2024	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾	2025	2024	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾
Lignes intérieures	1 379 \$	1 336 \$	43 \$	3,2	2 501 \$	2 457 \$	44 \$	1,8
Lignes transfrontalières	961	1 080	(119)	(11,0)	1 952	2 119	(167)	(7,9)
Lignes transatlantiques	1 644	1 563	81	5,2	2 583	2 538	45	1,8
Lignes transpacifiques	702	701	1	0,2	1 333	1 372	(39)	(2,8)
Autres	345	310	35	11,1	993	947	46	4,8
Réseau	5 031 \$	4 990 \$	41 \$	0,8	9 362 \$	9 433 \$	(71) \$	(0,8)

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.

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

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

Produits passages – Lignes intérieures

Au deuxième trimestre et au premier semestre de 2025, les produits passages tirés des lignes intérieures se sont établis respectivement à 1 379 M\$ et à 2 501 M\$, soit respectivement des hausses de 3 % et de 2 % en glissement annuel. Ces augmentations sont attribuables à l'accroissement, en glissement annuel, de la capacité exploitée et du trafic et ont été compensées partiellement par la baisse des rendements unitaires.

Produits passages – Lignes transfrontalières

Au deuxième trimestre et au premier semestre de 2025, les produits passages tirés des lignes transfrontalières se sont établis respectivement à 961 M\$ et à 1 952 M\$, en baisse respectivement de 11 % et de 8 % sur 12 mois. Ces résultats sont principalement attribuables à une baisse du trafic en raison de la diminution de la demande de transport vers des destinations transfrontalières, compensée partiellement par l'amélioration des rendements unitaires sur 12 mois.

Les résultats sur le marché transfrontalier s'expliquent en partie par l'effet de la volatilité accrue du change qui a entraîné une baisse du dollar canadien par rapport au dollar américain et par les 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 au deuxième trimestre et au premier semestre de 2025.

Produits passages – Lignes transatlantiques

Au deuxième trimestre de 2025, les produits passages tirés des lignes transatlantiques se sont établis à 1 644 M\$, en hausse de 5 % par rapport à il y a un an. Ce résultat s'explique par l'accroissement de 3 % de la capacité, de meilleurs rendements unitaires et des coefficients d'occupation inchangés par rapport à il y a un an. Les résultats s'expliquent par l'effet du décalage de la date de Pâques, qui tombe au deuxième trimestre de 2025.

Pour le premier semestre de 2025, les produits passages tirés des lignes transatlantiques se sont établis à 2 583 M\$, en hausse de 2 %, en raison de l'accroissement de 3 % du rendement unitaire dans la région.

Produits passages – Lignes transpacifiques

Au deuxième trimestre de 2025, les produits passages tirés des lignes transpacifiques se sont établis à 702 M\$, inchangés d'une année à l'autre. La croissance en glissement annuel de la capacité et du trafic a été contrebalancée essentiellement par le repli des rendements unitaires résultant de la normalisation de l'offre et de la demande à la suite d'une augmentation considérable de la croissance sectorielle sur le marché des lignes transpacifiques en 2024 et au premier semestre de 2025.

Au premier semestre de 2025, les produits passages tirés des lignes transpacifiques se sont établis à 1 333 M\$, soit une baisse de 3 %, en raison de la baisse des rendements unitaires sur 12 mois résultant de la normalisation de l'offre et de la demande à la suite d'une augmentation considérable de la capacité sur le marché des lignes transpacifiques en 2024 et au premier semestre de 2025.

Produits passages – Autres lignes

Au deuxième trimestre et au premier semestre de 2025, les produits passages tirés des autres lignes se sont établis respectivement à 345 M\$ et à 993 M\$, en hausse de 11 % et 5 % en glissement annuel. Ces hausses sont attribuables à l'augmentation de la demande, qui a donné lieu à un accroissement du trafic, de la capacité et des rendements unitaires d'une année à l'autre.

Produits fret

Comparativement aux périodes correspondantes de 2024, les produits fret ont augmenté de 10 % au deuxième trimestre de 2025 et de 13 % au premier semestre de 2025. Cette hausse est attribuable à l'augmentation des volumes sur le marché des lignes transpacifiques et à des rendements unitaires plus favorables sur les marchés des lignes transpacifiques et de l'Amérique latine par rapport aux périodes correspondantes de 2024.

En glissement annuel, ces résultats reflètent 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.

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

(en millions de dollars canadiens)	Deuxièmes trimestres				Premiers semestres			
	2025	2024	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾	2025	2024	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾
Lignes intérieures	27 \$	23 \$	4 \$	13,1	53 \$	48 \$	5 \$	9,3
Lignes transfrontalières	14	14	-	-	29	26	3	14,4
Lignes transatlantiques	89	89	-	-	178	173	5	3,3
Lignes transpacifiques	85	71	14	18,8	161	133	28	20,4
Autres	38	33	5	17,2	82	65	17	25,7
Réseau	253 \$	230 \$	23 \$	9,9	503 \$	445 \$	58 \$	13,0

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

Comparativement aux périodes correspondantes de 2024, les autres produits ont augmenté de 16 % au deuxième trimestre de 2025 et de 11 % au premier semestre de 2025. Ces augmentations rendent compte de la hausse des produits tirés de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada découlant de la hausse des prix et, dans une moindre mesure, de l'augmentation du volume de passagers sur 12 mois. Les produits tirés de services autres que de transport aérien liés au programme Aéroplan expliquent aussi les augmentations.

Charges d'exploitation

Au deuxième trimestre et au premier semestre de 2025, les charges d'exploitation ont augmenté de 3 % et de 2 %, respectivement, par rapport aux périodes correspondantes de 2024. Ces augmentations sont essentiellement attribuables à la hausse des charges au titre du personnel, de l'amortissement, des redevances aéroportuaires et de navigation et des coûts liés à la portion terrestre des forfaits. 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.

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

Carburant d'aviation

Au deuxième trimestre et au premier semestre de 2025, la charge de carburant d'aviation a reculé respectivement de 14 % et de 10 % par rapport à il y a un an. Ces reculs sont attribuables à la baisse sur 12 mois des prix du carburant, ainsi qu'à un profit de couverture de 19 M\$, et ont été compensés partiellement par un écart de change défavorable et une augmentation du nombre de litres de carburant d'aviation consommés en raison de l'accroissement de la capacité.

Salaires et charges sociales

Les salaires et charges sociales ont augmenté en glissement annuel de 16 % au deuxième trimestre de 2025 et de 9 % pour le premier semestre de 2025. Ces hausses sont principalement attribuables à la progression des salaires moyens découlant de l'augmentation des taux de rémunération de groupes de salariés admissibles, aux charges liées à des initiatives relatives à la rémunération et à la hausse des charges sociales. Les charges à payer au titre de la participation des salariés aux bénéfices et l'augmentation de la rémunération à base d'actions en raison de l'appréciation du cours de l'action expliquent aussi les hausses d'une année à l'autre.

Dotation aux amortissements et dépréciation

Au deuxième trimestre et au premier semestre de 2025, la dotation aux amortissements et dépréciation a augmenté respectivement de 10 % 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 premier semestre de 2025.

Redevances aéroportuaires et de navigation

Au deuxième trimestre et au premier semestre de 2025, les redevances aéroportuaires et de navigation ont augmenté respectivement de 9 % et de 6 % en glissement annuel. Ces hausses sont attribuables au plus grand nombre de vols, aux tarifs de navigation et aéroportuaires plus élevés et à l'effet d'un écart de change défavorable sur 12 mois.

Coûts liés à la portion terrestre des forfaits

Au deuxième trimestre et au premier semestre de 2025, les coûts liés à la portion terrestre des forfaits ont augmenté respectivement de 15 % et de 12 % 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, et, dans une moindre mesure, de l'augmentation du nombre de passagers.

Restauration et services à bord

Au deuxième trimestre de 2025, les charges au titre de la restauration et des services à bord se sont hissées de 12 % par rapport à la période correspondante de 2024. Cette hausse est attribuable, dans une large mesure, à la hausse des coûts des aliments, à la composition du trafic et à l'augmentation du trafic par rapport à il y a un an, ainsi qu'à des coûts supplémentaires découlant d'améliorations de produits.

Au premier semestre de 2025, les charges au titre de la restauration et des services à bord sont demeurées inchangées par rapport au premier semestre de 2024.

Autres charges d'exploitation

Au deuxième trimestre et au premier semestre de 2025, les autres charges d'exploitation ont augmenté respectivement de 6 % et de 4 % sur 12 mois. Ces augmentations s'expliquent par la hausse des frais et services divers et des frais d'équipage attribuable à l'augmentation des frais d'hébergement, aux charges liées à l'équipage et à l'incidence de l'écart de change défavorable d'une année à l'autre.

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)	Deuxièmes trimestres				Premiers semestres			
	2025	2024	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾	2025	2024	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾
Services d'escale	145 \$	133 \$	12 \$	9	280 \$	264 \$	16 \$	6
Frais d'équipage	86	75	11	15	165	142	23	16
Location et entretien d'immeubles	76	79	(3)	(4)	155	161	(6)	(4)
Frais et services divers	78	52	26	50	139	110	29	26
Autres frais résiduels	220	233	(13)	(6)	473	493	(20)	(4)
Total des autres charges	605 \$	572 \$	33 \$	6	1 212 \$	1 170 \$	42 \$	4

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

Au deuxième trimestre de 2025 et au premier semestre de 2025, les CESMO ont augmenté de 0,6 % et de 1,3 %, 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 et l'augmentation de la capacité.

Au deuxième trimestre et au premier semestre de 2025, les CESMO ajustés ont augmenté de 6,4 % et de 4,9 %, respectivement, par rapport aux périodes correspondantes de 2024. La hausse des CESMO ajustées rend compte de l'augmentation des charges au titre du personnel, de la dotation aux amortissements et dépréciation ainsi que des redevances aéroportuaires et de navigation et des charges au titre de la restauration, mentionnées ci-dessus. Ces facteurs ont été annulés partiellement par l'augmentation de la capacité sur 12 mois.

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

(en cents par SMO)	Deuxièmes trimestres				Premiers semestres			
	2025	2024	Variation (¢)	Variation (%) ¹⁾	2025	2024	Variation (¢)	Variation (%) ¹⁾
CESMO	19,41 ¢	19,28 ¢	0,13 ¢	0,6	20,58 ¢	20,32 ¢	0,26 ¢	1,3
Retrancher :								
Charge de carburant d'aviation, coûts liés à la portion terrestre des forfaits et coûts liés aux avions-cargos	(5,01)	(5,75)	0,74	(12,9)	(5,77)	(6,20)	0,43	(6,9)
CESMO ajustées	14,40 ¢	13,53 ¢	0,87 ¢	6,4	14,81 ¢	14,12 ¢	0,69 ¢	4,9

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

Charges autres que d'exploitation

Au deuxième trimestre et au premier semestre de 2025, les charges autres que d'exploitation ont totalisé respectivement 315 M\$ et 374 M\$, contre 62 M\$ et 138 M\$, respectivement, pour les périodes correspondantes de 2024.

La perte de change s'est chiffrée à 190 M\$ au deuxième trimestre de 2025 et à 201 M\$ au premier semestre de 2025. Pour 1 \$ US, le cours de change de clôture le 30 juin 2025 était de 1,3608 \$ alors qu'il était de 1,4387 \$ le 31 mars 2025 et de 1,4384 le 31 décembre 2024. Au deuxième trimestre de 2025, la perte de change liée aux dérivés sur devises a été de 726 M\$ (perte de 721 M\$ pour le semestre clos le 30 juin 2025). Ces pertes ont été contrebalancées partiellement par la réévaluation favorable de la dette et des obligations locatives libellées en dollars américains du fait de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain à la fin du deuxième trimestre de 2025.

Les charges d'intérêts ont atteint 168 M\$ et 346 M\$, respectivement, au deuxième trimestre et au premier semestre de 2025, en baisse de 14 M\$ et de 53 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 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.

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.

 AIR CANADA	Réal			Projeté			
	31 déc. 2024	Modifications apportées au parc aérien depuis le début de l'exercice	30 juin 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	-	20	-	20
A320 d'Airbus	22	-	22	(2)	20	-	20
A319 d'Airbus	5	-	5	(5)	-	-	-
A220-300 d'Airbus	34	3	37	5	42	18	60
Total – appareils monocouloirs	122	9	131	(1)	130	33	163
Total – parc aérien principal	212	10	222	(1)	221	35	256

	Réal			Projeté			
	31 déc. 2024	Modifications apportées au parc aérien depuis le début de l'exercice	30 juin 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	-	14	-	14
A320 d'Airbus	5	-	5	-	5	-	5
A319 d'Airbus	18	-	18	-	18	-	18
Total – Air Canada Rouge	37	-	37	-	37	-	37

Total – parc aérien principal et Air Canada Rouge	249	10	259	(1)	258	35	293
--	------------	-----------	------------	------------	------------	-----------	------------

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 juin 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	(4)	31	(1)	30
Dash 8-400 de De Havilland	45	-	45	(3)	42	(6)	36
Total – Air Canada Express	105	-	105	(7)	98	(7)	91

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.

Au 30 juin 2025, les liquidités totales s'élevaient à 8 364 M\$ et se composaient de trésorerie et d'équivalents de trésorerie ainsi que de placements à court terme et à long terme de 7 037 M\$ et d'un montant de 1 327 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent également un montant de 168 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 juin 2025 et au 31 décembre 2024.

(en millions de dollars canadiens)	30 juin 2025	31 décembre 2024	Variation (\$)
Dettes à long terme et obligations locatives	10 247 \$	10 915 \$	(668) \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 547	1 755	(208)
Total de la dette à long terme et des obligations locatives (y compris la partie courante)	11 794	12 670	(876)
Moins la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements à court terme et les placements à long terme	(7 037)	(7 752)	715
Dettes nettes¹⁾	4 757 \$	4 918 \$	(161) \$
BAIIDA ajusté (période de 12 mois)	3 515 \$	3 586 \$	(71) \$
Ratio de la dette nette sur le BAIIDA ajusté¹⁾	1,4	1,4	-

1) 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. 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 1,4 au 30 juin 2025, inchangé par rapport au 31 décembre 2024. La dette nette s'est contractée de 161 M\$, en raison d'une réduction du total de la dette à long terme, contrebalancée partiellement par une baisse du solde des liquidités, attribuable à 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 1 014 M\$ au premier semestre de 2025.

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 juin 2025 et au 31 décembre 2024.

(en millions de dollars canadiens)	30 juin 2025	31 décembre 2024	Variation (\$)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	6 359 \$	6 982 \$	(623) \$
Créances clients	1 170	1 089	81
Autres actifs courants	760	991	(231)
Total des actifs courants	8 289 \$	9 062 \$	(773) \$
Dettes fournisseurs et charges à payer	4 469	3 718	751
Produits passages perçus d'avance	5 447	4 387	1 060
Produits différés d'Aéroparc et autres produits différés	1 683	1 588	95
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	1 547	1 755	(208)
Total des passifs courants	13 146 \$	11 448 \$	1 698 \$
Fonds de roulement, montant net	(4 857) \$	(2 386) \$	(2 471) \$

Un fonds de roulement négatif de 4 857 M\$ a été enregistré au 30 juin 2025 en raison de sorties de trésorerie de 827 M\$ affectées 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 de 1 407 M\$ affectées à des dépenses d'investissement.

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)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2025	2024	Variation (\$)	2025	2024	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	895 \$	924 \$	(29) \$	2 421 \$	2 516 \$	(95) \$
Flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement	(1 147)	(235)	(912)	(1 708)	(1 940)	232
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités d'investissement	241	(385)	626	104	(378)	482
Incidence des variations du taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(14)	1	(15)	1	6	(5)
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(25) \$	305 \$	(330) \$	818 \$	204 \$	614 \$

Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation

Les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation ont été positifs au deuxième trimestre et au premier semestre de 2025, bien qu'inférieurs à ceux enregistrés aux périodes correspondantes de 2024, rendant compte de la diminution du BAIIA ajusté sur 12 mois.

Flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement

Les flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement se sont élevés à 1 708 M\$ pour le premier semestre 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. 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 de l'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 241 M\$ au deuxième trimestre de 2025 et à 104 M\$ au premier semestre de 2025. Le produit net de 1 490 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 premier semestre de 2025. Les acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles se sont élevées à 712 M\$ au deuxième trimestre de 2025 et de 1 407 M\$ au premier semestre de 2025, soit une augmentation en glissement annuel de 239 M\$ et de 398 M\$, respectivement, et tenaient compte d'un appareil 787-9 de Boeing (livré en mars 2025), de trois appareils A220 d'Airbus (livrés en juin 2025), d'activités de maintenance immobilisées et de dépôts préalables aux livraisons d'avions dont la livraison est prévue dans des périodes ultérieures.

Comparativement, les résultats du premier semestre de 2024 tenaient compte d'un produit net de 640 M\$ tiré de la cession de placements à court terme et à long terme affecté au remboursement net de 1,475 G\$ (1,09 G\$ US) de l'encours de la dette à long terme 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)	Deuxièmes trimestres			Premiers semestres		
	2025	2024	Variation (\$)	2025	2024	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	895 \$	924 \$	(29) \$	2 421 \$	2 516 \$	(95) \$
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(712)	(473)	(239)	(1 407)	(1 009)	(398)
Flux de trésorerie disponibles¹⁾	183 \$	451 \$	(268) \$	1 014 \$	1 507 \$	(493) \$

- 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.

Au deuxième trimestre et au premier semestre de 2025, les flux de trésorerie disponibles ont totalisé 183 M\$ et 1 014 M\$, respectivement, soit moins qu'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, 37 ont été livrés. La livraison des 28 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.

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 faire l'acquisition de 18 appareils 787-10 de Boeing. 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 juin 2025, à 11 584 M\$.

(en millions de dollars canadiens)	Reste de 2025	2026	2027	2028	2029	Par la suite	Total
Dépenses faisant l'objet d'un engagement	1 062 \$	2 815 \$	3 038 \$	1 348 \$	818 \$	2 503 \$	11 584 \$
Dépenses projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement	339	692	872	924	801	non disponible	non disponible
Activités de maintenance immobilisées projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement ¹⁾	228	765	723	589	559	non disponible	non disponible
Total des dépenses projetées²⁾	1 629 \$	4 272 \$	4 633 \$	2 861 \$	2 178 \$	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 559 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 juin 2025, soit 1 \$ US pour 1,3608 \$ 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.

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 juin 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⁾	563 \$	2 394 \$	1 052 \$	1 372 \$	2 293 \$	1 919 \$	9 593 \$
Obligations locatives	277	431	347	280	181	915	2 431
Total des obligations liées au capital	840 \$	2 825 \$	1 399 \$	1 652 \$	2 474 \$	2 834 \$	12 024 \$
Intérêts							
Dette à long terme	213 \$	381 \$	264 \$	226 \$	211 \$	125 \$	1 420 \$
Obligations locatives	65	113	89	71	56	310	704
Total des obligations liées aux intérêts	278 \$	494 \$	353 \$	297 \$	267 \$	435 \$	2 124 \$
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	1 118 \$	3 319 \$	1 752 \$	1 949 \$	2 741 \$	3 269 \$	14 148 \$
Dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements	1 062 \$	2 815 \$	3 038 \$	1 348 \$	818 \$	2 503 \$	11 584 \$
Total des obligations contractuelles²⁾	2 180 \$	6 134 \$	4 790 \$	3 297 \$	3 559 \$	5 772 \$	25 732 \$

1) Le solde du capital complet de 1 273 M\$ de la facilité de crédit non garantie et les 1 579 M\$ (1 160 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 juin 2025	31 décembre 2024
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	65 107 328	102 314 033
Actions à droit de vote de catégorie B	231 023 908	237 525 089
Total des actions émises et en circulation	296 131 236	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	17 856 599
Options sur actions	12 393 932	9 230 773
Total des actions pouvant être émises	30 250 531	27 087 372
Total des actions en circulation et pouvant être émises	326 381 767	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 (l'« offre publique de rachat ») 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'offre publique de rachat, 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'offre publique de rachat.

Offre publique de rachat importante

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

L'offre 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'offre, 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'offre 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	
	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2
Produits d'exploitation	6 344 \$	5 175 \$	5 226 \$	5 519 \$	6 106 \$	5 404 \$	5 196 \$	5 632 \$
Charges d'exploitation	4 929	5 096	5 215	5 053	5 066	5 658	5 304	5 214
Bénéfice (perte) d'exploitation	1 415	79	11	466	1 040	(254)	(108)	418
Produits (charges) autres que d'exploitation	(98)	43	(76)	(62)	(143)	(467)	(59)	(315)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	1 317	122	(65)	404	897	(721)	(167)	103
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	(67)	62	(16)	6	1 138	77	65	83
Bénéfice net (perte nette)	1 250 \$	184 \$	(81) \$	410 \$	2 035 \$	(644) \$	(102) \$	186 \$
Bénéfice (perte) par action – résultat de base	3,49 \$	0,51 \$	(0,22) \$	1,14 \$	5,68 \$	(1,81) \$	(0,31) \$	0,58 \$
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	3,08 \$	0,41 \$	(0,22) \$	1,04 \$	5,38 \$	(1,81) \$	(0,40) \$	0,51 \$
BAIIDA ajusté¹⁾	1 830 \$	521 \$	453 \$	914 \$	1 523 \$	696 \$	387 \$	909 \$
Bénéfice ajusté (perte ajustée) avant impôts¹⁾	1 278 \$	(47) \$	(94) \$	371 \$	985 \$	135 \$	(215) \$	300 \$
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée)¹⁾	1 281 \$	(44) \$	(96) \$	369 \$	969 \$	93 \$	(150) \$	207 \$
Bénéfice ajusté (perte ajustée) par action – résultat dilué¹⁾	3,41 \$	(0,12) \$	(0,27) \$	0,98 \$	2,57 \$	0,25 \$	(0,45) \$	0,60 \$

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 8 des états financiers consolidés résumés non audités intermédiaires d'Air Canada du deuxième 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

En avril 2025, Air Canada avait couvert environ 22 % et 17 % des achats de carburant d'aviation prévus pour les deuxième et troisième trimestres de 2025, respectivement, à un prix moyen de 0,48 \$ 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.

Au deuxième trimestre de 2025, des contrats dérivés liés au carburant ont été réglés en trésorerie pour une juste valeur nette de 19 M\$ avec position favorable à Air Canada, ce qui a donné lieu à un profit de couverture de 19 M\$ comptabilisé dans la charge de carburant d'aviation. Aucune inefficacité de couverture n'a été inscrite. Au 30 juin 2025, la juste valeur des dérivés liés au carburant était de 22 M\$, avec position favorable à Air Canada.

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 deuxième 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 juin 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. Il n'est survenu aucune modification notable visant les contrôles et procédures d'Air Canada depuis lors.

16. MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR

Sont présentés ci-après certaines mesures 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.

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

BAIIDA ajusté et marge du BAIIDA ajusté

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

Bénéfice ajusté (perte ajustée) avant impôts

Air Canada se sert du bénéfice ajusté (de la perte ajustée) avant impôts pour mesurer le rendement financier avant impôts global de ses activités, à l'exclusion de l'incidence du profit ou de la perte de change, des intérêts nets au titre des régimes d'avantages du personnel, du profit ou de la perte sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit ou de la perte à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte à la cession d'actifs 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 au titre du règlement de dossiers fiscaux liés à l'acquisition d'Aéroplan en 2019 a été comptabilisée au deuxième trimestre de 2025. Comme il s'agit d'un élément non récurrent et sans effet sur la trésorerie d'Air Canada, puisqu'il a fait l'objet d'un remboursement d'impôt connexe, cette charge a été exclue du calcul du résultat ajusté avant impôts.

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

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

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

Air Canada se sert du bénéfice net ajusté (de la perte nette ajustée) et du bénéfice ajusté (de la perte ajustée) par action – résultat dilué pour mesurer le rendement financier global de ses activités, à l'exclusion de l'incidence après impôts du profit ou de la perte de change, des intérêts nets au titre des régimes d'avantages du personnel, du profit ou de la perte sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit ou de la perte à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte aux règlements et modifications de dette 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 au titre du règlement de dossiers fiscaux liés à l'acquisition d'Aéroplan en 2019 a été comptabilisée au deuxième trimestre de 2025. Comme il s'agit d'un élément non récurrent et sans effet sur la trésorerie d'Air Canada, puisqu'il a fait l'objet d'un remboursement d'impôt connexe, cette charge a été exclue du calcul du résultat ajusté avant impôts.

Le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée) et le bénéfice ajusté (la perte ajustée) par action – résultat dilué sont rapprochés du bénéfice net selon les PCGR comme suit :

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

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

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

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 Antilles 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.