Notice annuelle 2025

31 mars 2026

STAR ALLIANCE | AIR CANADA

TABLE DES MATIÈRES

1. NOTES EXPLICATIVES 1

2. STRUCTURE DE L'ENTREPRISE 3
2.1 Nom, adresse et constitution 3
2.2 Liens intersociétés 3

3. APERÇU GÉNÉRAL DES ACTIVITÉS ET STRATÉGIE 3

4. DESCRIPTION DES ACTIVITÉS 4
4.1 Liaisons, réseau et services 6
4.1.1 Réseau mondial 6
4.1.2 Services intérieurs 6
4.1.3 Services transfrontaliers 7
4.1.4 Services internationaux 7
4.1.5 Aéroplan 7
4.1.6 Air Canada Cargo 7
4.1.7 Vacances Air Canada et Air Canada Rouge 8
4.1.8 Partenariats stratégiques 8
4.2 Ventes et distribution des services 10
4.3 Provenance, prix et disponibilité des fournitures 10
4.4 Nos employés 10
4.5 Parc aérien 11
4.6 Rehaussement de l'expérience client 13
4.7 Technologies de base nouvelles et améliorées 13
4.8 Ambition climatique 14
4.9 Rapport sur le développement durable 15
4.10 Politiques et pratiques particulières d'Air Canada 15
4.10.1 Sécurité 15
4.10.2 Gestion de la sécurité 15
4.10.3 Programme de gestion de la sécurité 16
4.10.4 Code de conduite et politique contre le harcèlement en milieu de travail 16
4.10.5 Code de conduite des fournisseurs 17
4.10.6 Protection des renseignements personnels et sécurité de l'information 17
4.10.7 Politique et gouvernance en matière d'intelligence artificielle 18
4.11 Politique en matière d'environnement et système de gestion de l'environnement 18

5. APERÇU DU SECTEUR ET DE L'ENVIRONNEMENT CONCURRENTIEL 19
5.1 Marché intérieur 19
5.2 Marché transfrontalier américain 19
5.3 Marché international 19

6. RÉGLEMENTATION 20
6.1 Canada 20
6.1.1 Introduction 20
6.1.2 Règlement sur la protection des passagers aériens 21
6.1.3 Accessibilité 21
6.2 Services transfrontaliers américains 21
6.3 Services internationaux 21
6.4 Services d'affrètement 22
6.5 Climat et législation connexe sur les émissions de gaz à effet de serre 22
6.5.1 Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation 22
6.5.2 Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale 23
6.5.3 Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre 24
6.5.4 Réglementation sur les combustibles propres et les carburants à faible teneur en carbone 24
6.6 Langues officielles et autres langues 24
6.7 Sûreté 25
6.8 Sécurité 25
6.9 Confidentialité et protection des renseignements personnels 26
6.10 Loi anti-pourriel 26
6.11 Intelligence artificielle (IA) 26

7. FACTEURS DE RISQUE 26

8. RELEVÉ DES DIVIDENDES VERSÉS 26

9. DESCRIPTION DE LA STRUCTURE DU CAPITAL-ACTIONS 27
9.1 Rachat d'actions 28
9.2 Régime de droits des actionnaires d'Air Canada 29

10. MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES 29

11. EMPLOYÉS 30

12. APERÇU DE CERTAINS RÉSULTATS FINANCIERS 31

13. OPÉRATIONS DE FINANCEMENT IMPORTANTES 32

14. NOTATION 32
Explication des notes attribuées par Moody's 34
Explication des notes attribuées par Standard & Poor's 34
Explication des notes attribuées par Fitch 35

15. INFRASTRUCTURES 35

16. MARQUES DE COMMERCE 35

17. ADMINISTRATEURS ET DIRIGEANTS 36
17.1 Administrateurs 36
17.2 Membres de la haute direction 37

18. COMITÉ D'AUDIT, DES FINANCES ET DU RISQUE 38
18.1 Règles du Comité d'audit 38
18.2 Composition du Comité d'audit 38
18.3 Formation et expérience pertinentes des membres du Comité d'audit 38
18.4 Politiques et procédures d'approbation préalable 39
18.5 Honoraires de l'auditeur 40

19. MEMBRES DE LA DIRECTION ET AUTRES PERSONNES INTÉRESSÉS DANS DES OPÉRATIONS IMPORTANTES 41

20. ACTIONS EN JUSTICE 41

21. AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES 41

22. CONTRATS IMPORTANTS 41

23. EXPERTS 41

24. RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES 42

25. GLOSSAIRE 43

ANNEXE A RÈGLES DU COMITÉ D'AUDIT, DES FINANCES ET DU RISQUE 45

1. NOTES EXPLICATIVES

La présente notice annuelle d'Air Canada intègre explicitement par renvoi certains renseignements en les désignant à cette fin aux présentes, y compris certaines rubriques du rapport de gestion et des états financiers consolidés. Aucun renseignement affiché sur le site Web d'Air Canada (ou tout autre site Web mentionné dans la présente notice annuelle) ou auquel on a accès par l'intermédiaire de ce site, ni aucun autre document auquel la présente notice annuelle fait référence, n'est intégré par renvoi dans celle-ci ou n'en fait partie, sauf s'il est expressément indiqué aux présentes que ce renseignement et ce document le sont. Les documents intégrés par renvoi aux présentes peuvent être consultés sur le site Web d'Air Canada (aircanada.com) et sur celui de SEDAR+ (www.sedarplus.ca). Sauf indication contraire ou sauf si le contexte l'exige a) les renseignements qui figurent dans la présente notice annuelle sont arrêtés au 31 décembre 2025 et b) les renseignements qui figurent dans un document intégré par renvoi à la présente notice annuelle sont arrêtés à la date indiquée dans le document en question à l'égard des renseignements visés.

Air Canada – Les mentions d'*Air Canada* et les termes *nous*, *notre* et *nos* dans la présente notice annuelle désignent, selon le contexte, Air Canada ou Air Canada et une ou plusieurs de ses filiales, notamment ses filiales actives lui appartenant entièrement, 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).

Données sur le marché et l'industrie – Les renseignements concernant le marché et certaines prévisions sectorielles employés dans la présente notice annuelle proviennent d'enquêtes internes, d'études de marché, de renseignements publics et de publications spécialisées. Les publications spécialisées indiquent généralement que les renseignements qu'elles contiennent sont tirés de sources qu'elles estiment fiables au moment pertinent, mais que rien ne garantit l'exhaustivité et l'exactitude de ces renseignements. De même, les enquêtes internes, les prévisions sectorielles, les études de marché et d'autres renseignements publics, bien qu'ils soient jugés fiables, n'ont fait l'objet d'aucune vérification indépendante. Air Canada ne fait aucune déclaration quant à l'exactitude ou à l'exhaustivité de ces renseignements. Les estimations et les prévisions comportent des risques et incertitudes et sont sujettes à changement en fonction de divers facteurs, dont ceux décrits sous « Information prospective ».

Filiales – Les mentions d'une *filiale* dans la présente notice annuelle désignent, par rapport à une entité, toute autre entité qui est contrôlée, directement ou indirectement, par la première entité, et *entité* comprend une société par actions ou une société en commandite.

Information financière – Toute l'information financière d'Air Canada contenue dans la présente notice annuelle est conforme aux principes comptables généralement reconnus (PCGR) du Canada tels qu'ils sont énoncés dans le Manuel de CPA Canada – Comptabilité (Manuel de CPA), qui intègre les Normes internationales d'information financière publiées par l'International Accounting Standards Board (normes comptables IFRS), sauf indication contraire visant toute mesure hors PCGR ou information financière expressément désignée.

Information prospective – La présente notice annuelle peut contenir des énoncés prospectifs au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. Les énoncés prospectifs renvoient à des analyses et à d'autres renseignements qui sont fondés sur des prévisions de résultats futurs et des estimations de montants qui ne sont pas encore calculables. Il peut s'agir d'observations concernant, entre autres, les prévisions, les stratégies, les attentes, les activités planifiées ou les actions à venir, le programme de modernisation du parc aérien sur plusieurs années d'Air Canada et les modifications prévues du parc aérien, ainsi que les priorités en matière de répartition du capital. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes tels que « provisoire », « prévoir », « projeter », « estimer », « planifier » et autres termes semblables, éventuellement employés au futur ou au conditionnel, notamment à la mention de certaines hypothèses.

Comme, par définition, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, dont celles décrites aux présentes, ils sont assujettis à de grands risques et incertitudes. Il ne faut pas se fier indûment aux énoncés prospectifs en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise les activités d'Air Canada. Les résultats réels peuvent différer sensiblement des résultats évoqués par les énoncés prospectifs du fait de divers facteurs, notamment ceux qui sont indiqués 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 ou les mesures prises par les gouvernements et l'incertitude relativement à l'imposition (ou aux menaces d'imposition) de tarifs sur

les exportations ou les importations canadiennes 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 et les conditions liées à la sécurité, notamment en ce qui concerne 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), la dépendance d'Air Canada à l'égard de fournisseurs clés (y compris des organismes gouvernementaux et d'autres intervenants soutenant les activités aéroportuaires et de l'exploitation aérienne), les relations de travail et les coûts connexes, la capacité d'Air Canada à mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes et d'autres initiatives importantes (notamment sa faculté de gérer les charges d'exploitation), les cours de l'énergie, la capacité d'Air Canada à rembourser ou à refinancer ses dettes et à conserver ou d'accroître la liquidité selon des modalités favorables et dans les délais impartis, la dépendance d'Air Canada à l'égard des transporteurs régionaux et autres, la capacité d'Air Canada à recruter et à conserver du 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, la dépendance d'Air Canada à l'égard des partenaires Star Alliance[MD], des partenariats et des coentreprises, la capacité d'Air Canada 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 2025 d'Air Canada daté du 12 février 2026, qui est intégrée par renvoi à la présente notice annuelle.

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 combinées 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, nos objectifs de 2030 en matière d'émissions de carbone et nos aspirations connexes pour 2050 sont ambitieux et dépendent fortement des nouvelles technologies, des énergies renouvelables et de la disponibilité d'un approvisionnement suffisant en carburants d'aviation durables (« CAD »), qui continue de poser de sérieux défis. De plus, Air Canada a engagé, et prévoit continuer à engager, des coûts pour atteindre son objectif de carboneutralité et 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, auxquels les parties prenantes locales et internationales s'intéressent de plus en plus, 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 Air Canada.

Les énoncés prospectifs contenus ou intégrés par renvoi dans la présente notice annuelle représentent les attentes d'Air Canada en date de la présente notice annuelle (ou à la date à laquelle ils sont censés avoir été formulés) et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces déclarations 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.

Monnaie – Sauf indication contraire, toutes les sommes d'argent aux présentes sont exprimées en dollars canadiens.

Propriété intellectuelle – Air Canada est propriétaire des marques de commerce, des marques de service ou des noms commerciaux utilisés dans l'exploitation de son entreprise ou est titulaire de droits sur ceux-ci. En outre, les noms et logos d'Air Canada, ainsi que les noms et adresses de ses sites Web lui

appartiennent ou sont concédés sous licence. Air Canada est par ailleurs propriétaire ou titulaire de droits d'auteur qui protègent également le contenu de ses produits et services. Pour des raisons pratiques uniquement, les marques de commerce, les marques de service, les noms commerciaux et les droits d'auteur mentionnés dans la présente notice annuelle peuvent être indiqués sans être suivis des symboles ©, ®, MD ou MC, ce qui n'empêchera pas Air Canada de faire valoir ses droits ou ceux des donneurs de licence concernés sur ces marques de commerce, marques de service, noms commerciaux et droits d'auteur avec toute la vigueur que lui permet la loi. La présente notice annuelle peut également inclure des marques de commerce, marques de service et noms commerciaux de tiers. Leur utilisation ou leur présentation par Air Canada ne sous-entend pas qu'elle a des liens avec les propriétaires de ces marques de commerce, marques de service et noms commerciaux et/ou avec les titulaires de licence, ni que ceux-ci recommandent ou commanditent Air Canada ou entretiennent des liens avec elle.

Termes définis – La rubrique « Glossaire » contient certains termes et certaines expressions utilisés dans la présente notice annuelle, ainsi que leur explication.

2. STRUCTURE DE L'ENTREPRISE

2.1 Nom, adresse et constitution

Air Canada a été constituée sous la dénomination de Lignes aériennes Trans-Canada en 1937, puis a été renommée Air Canada en 1965. Elle a été prorogée sous le régime de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* (LCSA) aux termes de la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* (LPPCAC) de 1988. Ses statuts constitutifs ont depuis été modifiés pour tenir compte des changements apportés à notre capital-actions, à la LPPCAC ou aux exigences applicables à la propriété et aux droits de vote des Canadiens de la *Loi sur les transports au Canada*. Elle est régie par un certificat et des statuts constitutifs mis à jour datés du 1er janvier 2025. Le siège social d'Air Canada est situé au 7373, boulevard Côte-Vertu Ouest, Saint-Laurent (Québec) H4S 1Z3. L'adresse du site Web d'Air Canada est **aircanada.com**.

2.2 Liens intersociétés

Au 31 décembre 2025, Air Canada n'avait aucune filiale qui représentait 10 % ou plus de son actif consolidé, qui lui apportait 10 % ou plus de ses ventes et produits d'exploitation consolidés, ou qui, regroupée avec d'autres, représentait 20 % ou plus de son actif total consolidé et du total consolidé de ses ventes et produits d'exploitation.

3. APERÇU GÉNÉRAL DES ACTIVITÉS ET STRATÉGIE

Air Canada tient à faire rayonner le pays ici et ailleurs. Que ce soit sur les marchés intérieur et transfrontalier (Canada–États-Unis) ou encore à l'échelle internationale, nous sommes le plus grand fournisseur de services passagers réguliers au départ et à destination du Canada, ce qui nous permet d'accomplir notre mission de relier le Canada et le monde. En 2025, nous avons mené plus de 45 millions de passagers à destination en toute sécurité, et ce, avec soin et avec classe, sur plus de 372 000 vols. Notre réseau, notre parc aérien et nos stratégies financières et opérationnelles s'alignent sur notre stratégie d'entreprise, « Toujours plus haut ». Lancée en 2021, « Toujours plus haut » définit les impératifs commerciaux d'Air Canada en fonction de quatre priorités clés :

Assurer notre avenir

en demeurant vigilants à l'égard des coûts, en saisissant les occasions et en effectuant des investissements stratégiques judicieux.

Atteindre de nouveaux horizons

en nous appuyant sur nos forces concurrentielles pour développer nos activités, en élargissant notre portée internationale et en explorant de nouvelles possibilités.

Rehausser l'expérience de notre clientèle

en soutenant la création d'expériences clients inoubliables et de liens authentiques avec notre clientèle, notamment en optimisant notre programme de fidélité, nos technologies et nos produits innovants.

S'entraider

en favorisant la représentation et la collaboration au travail dans le respect des cultures et des apports à la société en général.

Nous accomplissons nos priorités en tirant parti de nos atouts clés et de nos avantages concurrentiels, notamment en faisant ce qui suit :

- nous continuons d'accorder la « Priorité à la sécurité, toujours », notre valeur fondamentale;
- nous comptons sur un personnel talentueux et dévoué de même que sur une culture de rendement;
- nous plaçons le client au cœur de nos activités, notamment en mettant en œuvre des initiatives qui visent à rehausser l'expérience de nos clients avec des produits et des services concurrentiels;
- nous positionnons notre réseau mondial et nos alliances pour satisfaire à la demande de divers segments de clientèle;
- nous simplifions, modernisons et améliorons notre parc aérien, ce qui se traduit par une meilleure efficience énergétique;
- nous mettons en œuvre de nouvelles technologies essentielles et améliorées;
- nous diversifions nos sources de revenus, nous comptons sur une marque résistante et de vaste notoriété et nous tirons parti des forces et de l'agilité d'Aéroplan, d'Air Canada Cargo, d'Air Canada Rouge, notre transporteur loisirs à faibles coûts, et de Vacances Air Canada, l'un des principaux voyagistes au Canada;
- nous encourageons et appuyons les initiatives de développement durable.

4. DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

Que ce soit sur les marchés intérieur et transfrontalier (Canada–États-Unis) ou encore à l'échelle internationale, Air Canada est le plus grand fournisseur de services passagers réguliers au départ et à destination du Canada. Sa mission consiste à relier le Canada et le 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. et une entente commerciale conclue avec PAL Airlines Ltd. (« PAL »), filiale en propriété exclusive d'Exchange Income Corporation, 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 mondiale d'Air Canada, car ils procurent un précieux trafic d'apport au réseau d'Air Canada et à celui d'Air Canada Rouge.

Air Canada est un membre fondateur 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 fidélisation du Canada en matière de voyages. L'adhésion au programme 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, de marchandises, de cartes-cadeaux et d'autres primes offertes directement par les partenaires participants ou par l'intermédiaire 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, notamment des forfaits vols et hôtel, la location de voitures et des activités liées aux voyages, dans le secteur des voyages d'agrément à l'étranger (Caraïbes, Mexique, États-Unis, Europe, Amérique centrale et Amérique du Sud, Asie, Océanie et Moyen-Orient), et le secteur des voyages d'agrément pour des destinations canadiennes et offre en outre des forfaits vols et croisières vers des destinations mondiales, notamment en Amérique du Nord, en Europe, dans les Caraïbes, au Japon et à Dubaï.

Air Canada Rouge est le transporteur loisirs d'Air Canada, qui exploite principalement des lignes court-courrier et moyen-courrier de destinations loisirs en Amérique latine, dans les Caraïbes, aux États-Unis et au Canada. Air Canada Rouge tire parti des forces d'Air Canada, notamment de 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.

Aperçu triennal

Alors que la reprise des activités post-pandémie de COVID-19 se poursuivait, l'année 2023 s'est caractérisée par une augmentation très rapide et très forte de la demande. Nous avons transporté plus de 33 millions de clients alors que la disponibilité des appareils était encore limitée, ce qui s'est traduit par des coefficients d'occupation et des rendements unitaires exceptionnellement élevés. Nous avons remboursé par anticipation environ 1,3 milliard de dollars de dettes, ce qui nous a permis de réduire considérablement notre ratio de levier financier.

En 2024, nous avons mis en œuvre nos priorités stratégiques en nous appuyant sur la solide assise que nous avions rétablie. Nous avons transporté plus de 45 millions de passagers tout en continuant de tirer parti de notre entreprise, de notre profondeur opérationnelle et de notre situation financière, à mesure que l'offre et la demande en voyages aériens se sont stabilisées, ce qui a entraîné une baisse des coefficients d'occupation et des rendements unitaires depuis le dernier exercice, plus particulièrement sur les marchés internationaux, aux deuxième et troisième trimestres. Voici quelques-unes de nos autres réalisations de 2024 :

- l'atteinte de 22 255 M$ de produits d'exploitation, soit une hausse de 2 % par rapport à 2023;
- une augmentation de 5 % de la capacité exploitée, avec une forte croissance sur le marché des lignes transpacifiques;
- l'amélioration du rendement d'exploitation, notamment une augmentation de huit points de pourcentage en ce qui concerne la ponctualité;
- la conclusion d'une convention collective d'une durée de quatre ans avec notre groupe de pilotes, sans perturbation importante de nos activités;
- l'achat de plus de 20 millions d'actions aux fins d'annulation aux termes de notre offre publique de rachat dans le cours normal des activités de 2024.

En 2025, Air Canada a enregistré des résultats financiers et d'exploitation résistants malgré un contexte extérieur défavorable. L'année a été marquée par l'incertitude macroéconomique, la volatilité des cours de change, l'évolution de la conjoncture géopolitique et l'interruption de travail survenue pendant l'été, qui a entraîné l'annulation de plus de 3 200 vols et des répercussions financières d'environ 375 M$ sur le bénéfice d'exploitation. Parallèlement, Air Canada a su s'adapter aux changements importants dans les tendances de la demande mondiale et régionale, notamment le ralentissement du trafic entre le Canada et les États-Unis et l'augmentation du trafic long-courrier et des voyages d'agrément internationaux. Voici quelques-unes de nos principales réalisations de 2025 :

- l'atteinte de 22 372 M$ de produits d'exploitation, soit une hausse de 1 % par rapport à 2024, en raison d'une baisse par rapport à l'exercice précédent des produits passages attribuable à l'incidence de l'interruption de travail survenue pendant l'été et de l'affaiblissement de la demande sur le marché transfrontalier Canada-États-Unis;
- l'amélioration du rendement opérationnel et de la confiance des clients par rapport à l'exercice précédent;
- l'obtention du titre de Meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord à l'occasion des World Airline Awards 2025 de Skytrax;
- la progression de notre programme de modernisation pluriannuel, avec la livraison d'appareils A220 d'Airbus supplémentaires améliorant la connectivité pour les marchés intérieur et transfrontalier;
- l'achat de plus de 43 millions d'actions aux fins d'annulation aux termes de nos offres publiques de rachat dans le cours normal des activités et d'une offre publique de rachat importante.

En date des présentes, un conflit militaire en Iran et au Moyen-Orient a entraîné de la volatilité et une hausse du prix du carburant, ainsi que de l'incertitude quant à l'approvisionnement en carburant et au transport du carburant en provenance de cette région. Le prix du carburant constitue l'une des charges d'exploitation les plus importantes d'Air Canada. L'incertitude géopolitique qui sévit dans la région a également entraîné la suspension des activités vers certaines destinations et pourrait avoir une incidence sur les conditions commerciales ou économiques en général ou encore entraîner des changements dans la demande pour le

transport aérien vers certaines destinations. Air Canada surveille ces développements, en évalue les répercussions et met en œuvre des mesures d'atténuation, s'il y a lieu, notamment des augmentations de tarifs.

Le 30 mars 2026, Air Canada a annoncé que Michael Rousseau, président et chef de la direction d'Air Canada, prendra sa retraite d'ici la fin du troisième trimestre de 2026, après près de vingt ans de leadership fort et dévoué qui a renforcé la position d'Air Canada en tant que chef de file dans l'industrie du transport aérien au pays et à l'échelle mondiale. M. Rousseau continuera de diriger la société et de siéger à son Conseil d'ici là. Un processus complet est en cours pour trouver le prochain chef de la direction d'Air Canada, et M. Rousseau a convenu de rester disponible tant qu'il sera nécessaire pour assurer une transition harmonieuse et en douceur.

4.1 Liaisons, réseau et services

En 2025, Air Canada a continué ses efforts en vue de diversifier son réseau mondial, de renforcer sa connectivité et de s'adapter aux changements touchants à la demande, ce qui a notamment donné lieu aux initiatives suivantes :

- **Réseau en Amérique du Nord** : Sur le marché intérieur, Air Canada a amélioré son offre de services à Ottawa en ajoutant des fréquences quotidiennes et en lançant deux nouvelles liaisons intérieures pour Fredericton et Moncton, au Nouveau-Brunswick. Elle a aussi ajouté des liaisons sans escale, notamment de Toronto à Nanaimo et de Vancouver à Fort McMurray. De nouvelles liaisons transfrontalières de Montréal vers Cincinnati et de Vancouver à Nashville, Tampa et Raleigh-Durham ont été lancées. Malgré ces ajouts, de manière globale, la demande transfrontalière a diminué et la capacité a diminué de 8 % par rapport à 2024 en raison d'un ralentissement sur le marché américain, en particulier pour les destinations loisirs. Air Canada a élargi son portefeuille de destinations soleil nord-américain par le lancement de trois liaisons vers le Mexique, reliant Toronto à Guadalajara et à Puerto Escondido et Vancouver à Huatulco.

- **Réseau international** : Ajout de plus de 20 nouvelles liaisons. Nous avons ajouté de nouveaux services transatlantiques de Montréal à Édimbourg, Naples et Porto, de Toronto à Prague et d'Ottawa à Londres, en Angleterre, augmenté la fréquence des vols pour Paris et Athènes et de plus prolongé le service estival de Toronto à Rome jusqu'en octobre. Du côté du Pacifique, nous avons ajouté une nouvelle liaison de Vancouver à Manille et nous avons relancé le service de Vancouver à Beijing. Nous avons considérablement modifié l'horaire des vols vers l'Amérique latine et les Caraïbes, notamment en ajoutant de nouvelles liaisons, comme celles de Toronto à Rio de Janeiro, Cartagena et Pointe-à-Pitre, de Montréal à Santiago, Cartagena, Lima, Belize City, Guatemala et les Bermudes, et d'Halifax à Nassau et Montego Bay. Nous avons également augmenté la fréquence des vols de 10 liaisons vers l'Amérique latine pendant les périodes de pointe.

4.1.1 Réseau mondial

L'ambition mondiale d'Air Canada passe par un solide réseau dans le monde entier couvrant tous les principaux segments du transport aérien, allant de services régionaux, intérieurs et transfrontaliers bien enracinés et actifs, à une vaste offre de vols internationaux. Nous voulons assurer une liaison sans rupture entre Air Canada et ses services partenaires, et un service clientèle homogène et supérieur. Les plaques tournantes d'Air Canada à Toronto, à Vancouver et à Montréal se complètent aussi bien sur le plan de la géographie que de la démographie. Bénéficiant d'une situation leur permettant d'accueillir les flux de trafic mondiaux, elles procurent à Air Canada de nombreuses possibilités à l'échelle du réseau international.

4.1.2 Services intérieurs

Air Canada exploite un vaste réseau intérieur qui est soutenu par un réseau régional étendu exploité en son nom par les partenaires d'Air Canada Express, afin de servir ses clients d'un océan à l'autre. Nous aidons les Canadiens à se rendre à la destination de leur choix grâce à nos plaques tournantes de Toronto, Montréal et Vancouver. En 2025, Air Canada a modifié l'horaire de ses vols pour améliorer la connectivité entre l'est et l'ouest, notamment en réduisant les temps de correspondance dans nos plaques tournantes et en augmentant les possibilités de correspondance à Ottawa, et a exploité plus de 500 vols réguliers quotidiens pour 50 escales au Canada, soit plus que tout autre transporteur cette année-là.

4.1.3 Services transfrontaliers

En 2025, Air Canada offrait le plus grand nombre de destinations et de vols sans escale pour les États-Unis à partir du Canada et, avec ses partenaires régionaux, elle transportait plus de passagers entre les deux pays que toute autre société aérienne offrant des services transfrontaliers. Notre réseau est par ailleurs amplifié par de nombreuses correspondances rendues possibles grâce à une alliance stratégique avec United Airlines, qui offre 18 liaisons supplémentaires qui ne sont pas desservies par Air Canada et plus de 130 vols quotidiens entre le Canada et les États-Unis. L'année 2025 a été marquée par une diminution de la capacité transfrontalière et par une demande axée sur les destinations d'agrément, bien que le trafic de sixième liberté de l'air en provenance des États-Unis soit demeuré important dans les plaques tournantes d'Air Canada. En tout, nous avons desservi 50 destinations américaines en 2025, comparativement à 52 en 2024.

4.1.4 Services internationaux

En 2025, nous avons élargi davantage notre réseau mondial en offrant des services réguliers directs pour 96 destinations internationales, comparativement à 87 en 2024. Nous avons continué de renforcer notre position sur les marchés transatlantiques et transpacifiques et nous avons élargi nos services sur les marchés de l'Amérique latine et des Caraïbes. Parce que nous sommes la principale société aérienne au Canada et le transporteur national au pays, notre réseau solide répond à la demande sur les marchés des voyages d'agrément, ainsi que des visites de parents et d'amis et des voyages d'affaires, et contribue également à générer les produits d'exploitation liés au fret tirés des vols réguliers de passagers. Nous cherchons également à développer et à diversifier davantage notre stratégie internationale grâce à nos solides partenariats avec d'autres sociétés aériennes et à notre adhésion au réseau Star Alliance[MD], ainsi qu'à nos divers accords de coentreprise, nos partenariats d'exploitation à code multiple et nos accords interlignes, avec, au cœur de tout cela, notre engagement à rehausser l'expérience client.

4.1.5 Aéroplan

Notre programme Aéroplan primé est le principal programme de fidélité du Canada en matière de voyages. Les particuliers qui adhèrent à ce programme peuvent accumuler des points Aéroplan en faisant des voyages avec Air Canada et certains partenaires et lorsqu'ils font l'achat de produits et services auprès de partenaires et fournisseurs participants. Les membres peuvent échanger leurs points Aéroplan contre un vaste éventail de voyages, marchandises, cartes-cadeaux et autres primes, offerts directement par les partenaires participants ou par l'intermédiaire 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.

En 2025, Aéroplan a maintenu son partenariat avec des marques de produits courants, dont Starbucks, Uber, LCBO et Sunoco, a élargi ses liens dans les domaines non liés au voyage aérien et a créé de nouveaux partenariats, notamment avec Chexy et DINR. Le programme de fidélité Aéroplan a accueilli un nombre considérable de nouveaux membres en 2025, et les membres actifs totalisent maintenant plus de dix millions. Aéroplan continue de jouer un rôle clé dans la stratégie de diversification d'Air Canada.

4.1.6 Air Canada Cargo

Air Canada Cargo est une division d'Air Canada. Ses principaux clients sont de grands transitaires et des entreprises qui ont besoin de services de transport par avion pour expédier leurs produits à délai de livraison court. Présente dans plus de 50 pays, Air Canada Cargo compte des plaques tournantes à Montréal, Toronto, Vancouver, Chicago, Londres et Francfort. En tant que division spécialisée dans le fret aérien d'Air Canada, Air Canada Cargo utilise les vols passagers nationaux et internationaux et les vols tout-cargo d'Air Canada, ainsi que d'autres modes de transport tels que les services de camionnage.

Air Canada Cargo exploite des services de fret avec six avions-cargos Boeing 767 vers plus d'une douzaine de destinations dans les Amériques à partir de ses plaques tournantes de Toronto, Montréal et Vancouver et vers les principaux marchés de fret aux États-Unis et en Europe. Cette activité complète le vaste réseau de transport de passagers international et intérieur d'Air Canada.

Air Canada Cargo continue de mettre l'accent sur les sources de revenus durables et croissantes, en mobilisant les synergies de réseau entre le parc d'avions de passagers et le parc d'avions-cargos, en facilitant les occasions de revenus provenant de la sixième liberté de l'air et en tirant parti de la demande en matière de commerce électronique. Air Canada Cargo continue de jouer un rôle clé dans la stratégie de diversification d'Air Canada. Air Canada Cargo favorise ses accords interlignes avec ses transporteurs partenaires afin d'offrir des avantages accrus aux clients et d'étendre sa présence à l'échelle mondiale. Cette approche lui permet d'accéder à des capacités accrues sur des marchés stratégiques et d'ouvrir de nouveaux marchés pour servir sa clientèle mondiale.

Offrant des services de transport adaptés aux marchandises visées, Air Canada Cargo conçoit et obtient des applications et utilise des technologies en vue d'améliorer constamment les processus opérationnels et commerciaux et d'offrir un service de qualité à ses clients. Cette innovation comprend des investissements dans de l'équipement et des technologies améliorés à sa plaque tournante de Toronto, dans le cadre de son programme d'amélioration de ses plaques tournantes de fret, notamment pour mettre en œuvre des flux de travail simplifiés et améliorer la visibilité en temps réel à l'échelle du processus de manutention du fret. En tant que membre de la plateforme Pharma Aero, Air Canada Cargo tire parti de l'expertise de cette dernière pour améliorer la manutention des envois pharmaceutiques. Air Canada Cargo continue d'investir dans son site Web remanié ainsi que dans sa présence et sa croissance sur des marchés numériques de premier plan, conçus pour rehausser l'expérience client.

4.1.7 Vacances Air Canada et Air Canada Rouge

Vacances Air Canada, l'un des principaux voyagistes au Canada, met en place, commercialise et distribue des forfaits vacances, notamment des forfaits vols et hôtel, des forfaits vols et croisières, la location de voitures et des activités liées aux voyages, dans le secteur des voyages d'agrément à l'étranger (Caraïbes, Mexique, États-Unis, Europe, Amérique centrale et Amérique du Sud, Asie, Océanie et Moyen-Orient), et le secteur des voyages d'agrément pour des destinations canadiennes.

En 2025, Vacances Air Canada a célébré son 50^{e} anniversaire. Elle a élargi son offre de circuits pour inclure plus de 400 itinéraires et a lancé de nouvelles possibilités d'échange de points Aéroplan permettant aux membres d'échanger des points contre des forfaits vols et croisières ou des réservations de croisières seulement à l'adresse vacancesaircanada.com, offrant plus de 100 itinéraires de croisière dans les principaux ports du monde. De plus, elle a amélioré son programme « Accumulez plus avec Aéroplan »; en plus d'accumuler des points sur la portion vol de leur voyage, les membres peuvent accumuler jusqu'à 20 000 points Aéroplan additionnels sur les forfaits vacances sélectionnés lorsqu'ils réservent un séjour d'au moins sept nuits parmi plus de 300 forfaits vacances d'Air Canada au Mexique, dans les Caraïbes, en Amérique centrale et du Sud et vers certaines autres destinations.

Air Canada Rouge est le transporteur loisirs d'Air Canada, qui tire parti des forces de celle-ci, notamment son vaste réseau assorti d'options de correspondance rehaussées, son excellence opérationnelle et son programme de fidélité. Air Canada Rouge entend maintenir une structure de coûts analogue à celle de ses concurrents du marché d'agrément, en gérant efficacement les charges d'exploitation par SMO (CESMO) sur les lignes loisirs par une densité supérieure des sièges, une amélioration du rendement de la main-d'œuvre, des normes de travail plus efficaces et des coûts indirects moindres. Air Canada Rouge permet de plus à Air Canada de livrer une concurrence efficace aux transporteurs à faibles coûts ainsi qu'aux transporteurs à très faibles coûts. En 2025, le parc aérien d'Air Canada Rouge se composait uniquement d'appareils monocouloirs et Air Canada Rouge exploitait principalement des lignes court-courrier et moyen-courrier de destinations loisirs dans les Caraïbes, aux États-Unis et au Canada. Dans le cadre de sa stratégie à long terme, Air Canada a annoncé en 2025 son plan visant à faire passer la totalité de sa flotte d'appareils 737 MAX de Boeing au parc aérien d'Air Canada Rouge. L'objectif est de doter Rouge d'une flotte modernisée d'appareils monocouloirs, lui permettant de tirer parti de CESMO plus élevées et d'accroître sa distance franchissable (comparativement à la flotte actuelle d'appareils dont dispose Rouge), ce qui la positionnera de façon favorable pour sa clientèle du secteur loisirs. Au début de mars 2026, le premier appareil 737 MAX de Boeing est entré en service à Air Canada Rouge et une nouvelle base des équipages d'Air Canada Rouge a ouvert à Vancouver.

4.1.8 Partenariats stratégiques

Air Canada Express

Les réseaux intérieur et transfrontalier d'Air Canada sont offerts aux clients utilisant les vols régionaux exploités pour son compte sous la dénomination Air Canada Express. En 2019, Air Canada a modifié son contrat d'achat de capacité avec Jazz (CAC de Jazz) afin de prolonger sa durée jusqu'en 2035, de

générer des économies de coûts et d'optimiser la souplesse du réseau et du parc aérien comparativement à l'ancien contrat. Au même moment, elle a annoncé la réalisation d'un placement en titres de capitaux propres de 97 M$ visant les actions à droit de vote de Chorus Aviation Inc. (Chorus), la société mère de Jazz. En date du 31 décembre 2025, son investissement représente environ 9,5 % de l'ensemble des actions à droit de vote et à droit de vote variable de Chorus. Air Canada a le droit de nommer un membre du conseil d'administration de Chorus aux termes d'une convention concernant les droits des investisseurs. En 2021, Air Canada a modifié de nouveau le CAC de Jazz et elle a transféré à Jazz l'exploitation de sa flotte d'E175 d'Embraer, jusque-là assurée par Sky Regional. Le CAC de Jazz modifié réduit les dépenses d'investissement contractuelles et les coûts de location futurs par la restructuration du parc aérien visé par le CAC de Jazz.

En 2023, Air Canada a conclu une entente commerciale avec PAL Airlines en vue de fournir une capacité de vols régionaux dans l'est du Canada et dans le nord-est des États-Unis à l'aide de six appareils Dash 8-400 pour une période de cinq ans. Air Canada a annoncé son intention de prolonger l'entente commerciale pendant encore quatre ans, en faisant passer à onze le nombre d'appareils Dash 8-400 visés par l'entente, soit cinq de plus que prévu initialement.

Réseau Star Alliance^MD

Air Canada est un membre cofondateur du réseau Star Alliance^MD, la plus vaste alliance aérienne du globe. Depuis sa création en 1997, le nombre de membres Star Alliance^MD s'est accru et comprend actuellement 25 sociétés aériennes. Cette alliance réunit des réseaux aériens de nombreuses sociétés aériennes parmi les plus importantes au monde et vise à assurer des correspondances fluides au moyen de l'accès aux salons, de services d'enregistrement, de la billetterie et d'autres services afin d'améliorer l'expérience de voyage des clients. Air Canada et ses partenaires Star Alliance^MD se concentrent également à améliorer l'expérience des clients tout en optimisant la connectivité par des partenariats d'exploitation à code multiple et des accords interlignes. Air Canada a conclu des accords d'exploitation à code multiple avec tous les membres Star Alliance^MD, exception faite de Copa Airlines, de Shenzhen Airlines et de Turkish Airlines.

Ententes stratégiques et d'exploitation à code multiple

En outre, Air Canada conclut des ententes commerciales avec des transporteurs internationaux de premier plan aux termes desquelles elle dispose d'une façon efficace de tirer davantage parti des services offerts sur son réseau et d'en favoriser l'expansion. Il s'agit d'un élément important de sa stratégie commerciale. Air Canada a élargi son éventail de partenariats grâce à des accords de coentreprise, à des partenariats d'exploitation à code multiple et à des accords interlignes. Air Canada compte trois accords de coentreprise qui permettent aux transporteurs participants d'intégrer les services qu'ils fournissent, ce qui procure aux clients des avantages accrus, comme des tarifs et des horaires concurrentiels :

- sa coentreprise transatlantique A++ assortie d'une structure de partage des revenus avec United Airlines et Lufthansa Group;
- sa coentreprise assortie d'une structure de partage des revenus avec United Airlines sur le marché transfrontalier (Canada–États-Unis);
- sa coentreprise assortie d'une structure de partage des revenus avec Air China sur des lignes reliant le Canada et la Chine.

Ces coentreprises reflètent la priorité des parties à accroître leur compétitivité, à créer des efficiences opérationnelles et des synergies de revenus et à rehausser l'expérience client. En coordonnant tarification, horaires et ventes dans le cadre d'accords de coentreprise, Air Canada peut offrir à sa clientèle de meilleures options de voyage, dont une connectivité améliorée et un temps de vol plus court.

Air Canada a aussi noué de nombreux accords d'exploitation à code multiple et accords interlignes qui lui permettent d'étendre davantage son réseau et d'offrir à ses clients plus d'options de voyage. En plus des ententes conclues avec des transporteurs du réseau Star Alliance^MD, nous maintenons des relations d'exploitation à code multiple avec 19 sociétés aériennes qui n'en sont pas membres, soit : Aer Lingus, Air Dolomiti, airBaltic, Azul Linhas Aereas Brasileiras, Cathay Pacific, Central Mountain Air, Discover Airlines, Edelweiss, Emirates, Etihad Airways, Eurowings, Flydubai, GOL Linhas Aéreas Inteligentes, ITA Airways, Middle East Airlines, Scoot, SNCF Voyageurs (Société nationale des chemins de fer français), SriLankan Airlines et Virgin Australia.

En 2025, Air Canada a continué l'expansion de sa stratégie intermodale en prolongeant son accord d'exploitation à code multiple avec Lufthansa afin d'inclure les services de Lufthansa Express Rail à l'aéroport de Francfort, assurés par Deutsche Bahn. Cet accord permet de disposer d'un itinéraire intermodal fluide avec une seule réservation, ce qui offre plus de flexibilité, plus de choix et plus de commodité en matière de correspondance, alors qu'Air Canada offre jusqu'à cinq vols

quotidiens desservant l'aéroport de Francfort. L'expansion de l'exploitation à code multiple améliore le réseau intermodal par train et par autocar d'Air Canada dans le monde au moyen de partenariats interlignes intermodaux dans sept pays d'Europe (notamment avec Trenitalia, Renfe et National Express), ainsi qu'avec Korail en Corée du Sud. En 2025, la fréquence du service régional de correspondances intermodale en autocar de Landline a également été augmentée entre Waterloo et l'aéroport de Pearson, à Toronto.

Air Canada continue d'évaluer et de soutenir de nouvelles occasions de créer des alliances commerciales stratégiques avec des transporteurs internationaux de premier plan et d'autres modes de transport.

4.2 Ventes et distribution des services

Air Canada a recours à plusieurs canaux de distribution et stratégies pour vendre ses services à divers segments de clientèle. Elle distribue ses services directement aux clients par l'intermédiaire de ses plateformes numériques, notamment son site Web principal (www.aircanada.com), son application mobile et son outil de réservation pour agences de voyages (https://acconnex.aircanada.com). Air Canada vend également ses services par l'intermédiaire de ses centres de services, à l'aide d'un réseau mondial d'agents généraux des ventes et d'agences de voyages (agences traditionnelles ayant pignon sur rue et agences en ligne de premier plan). De plus, les services d'Air Canada sont offerts par l'intermédiaire d'outils commerciaux d'autoréservation et de métamoteurs de recherche en ligne qui redirigent les clients vers www.aircanada.com ou facilitent les réservations, tirant parti des interfaces de programmation d'applications (API) d'Air Canada.

Air Canada offre également une gamme solide et complète d'API relatives à la nouvelle capacité de distribution (NDC) de l'IATA grâce auxquelles les agences de voyages et les sociétés technologiques peuvent accéder à un plus vaste éventail de produits et produits et services accessoires d'Air Canada, ainsi qu'à des capacités de service haut de gamme. À cela s'ajoutent des ententes relatives à la NDC à l'échelle mondiale avec les trois principaux systèmes mondiaux de distribution de l'industrie. Le canal NDC nous aide à améliorer l'expérience de voyage de nos clients communs, à transformer le magasinage et les services entre sociétés aériennes et distributeurs, et à donner accès au contenu le plus complet d'Air Canada, occasionnant une expérience de magasinage efficace pour tous les produits de vente au détail.

En 2025, Air Canada a continué une importante mise à niveau de la technologie numérique de son site Web principal. Dans le cadre de cette mise à niveau, nous avons tiré parti de certains services communs initialement déployés dans le canal NDC, complétant ainsi la première phase de notre stratégie de service à la clientèle omnicanal. En 2026, Air Canada s'efforcera de terminer la mise à niveau du site Web et poursuivra cette stratégie en faisant migrer son application mobile vers les mêmes services de base modernes.

4.3 Provenance, prix et disponibilité des fournitures

Le carburant représente l'une des dépenses les plus importantes d'Air Canada. Nous utilisons des instruments financiers pour gérer certains risques liés aux variations de change et à la volatilité du prix du carburant. Pour plus de renseignements, veuillez consulter la rubrique 11, « Instruments financiers et gestion du risque – Gestion du risque de prix du carburant » ainsi que la rubrique 18 « Facteurs de risque » du rapport de gestion 2025 d'Air Canada, qui sont intégrées par renvoi aux présentes.

4.4 Nos employés

Air Canada, avec ses filiales, comptait plus de 40 000 employés à la fin de 2025. Notre succès et notre durabilité dépendent de la façon dont nous servons nos clients, dont nous nous engageons auprès d'eux et dont nous nous rapprochons d'eux, et, par conséquent, de la façon dont nous attirons, embauchons, formons, fidélisons et motivons nos employés. Nous nous efforçons de le faire en nous engageant à offrir aux employés et à la clientèle les meilleures expériences possibles. L'apprentissage et le perfectionnement sont au cœur de cette expérience et sont essentiels au succès de nos employés.

La formation d'entreprise sur le service à la clientèle offre l'apprentissage initial et continu par divers moyens, y compris des expériences en personne, en milieu de travail et numériques, qui sont des voies d'apprentissage adaptées pour établir des ensembles de compétences fondées sur les rôles et tirer parti des

occasions de formation dans le flux du travail dans les deux langues officielles, qui sont tous ancrés dans les valeurs de notre marque. En 2025, la formation d'entreprise sur le service à la clientèle a offert de la formation à plus de 1 000 nouveaux employés.

L'apprentissage numérique a été utilisé par plus de 9 413 employés pour suivre une autoformation sur de nouveaux titres, dont « Honorer les langues officielles du Canada en tant que gestionnaire » et « Esclavage moderne et traite des personnes », et près de 2 000 instructeurs ont participé à des séances de formation avec les employés, au cours desquelles Air Canada a organisé une séance de sensibilisation à l'accessibilité avec des conférenciers invités.

4.5 Parc aérien

En 2025, Air Canada a poursuivi sa progression au chapitre du renouvellement de son parc aérien. Les tableaux ci-après présentent des données sur les appareils composant le parc en exploitation d'Air Canada et d'Air Canada Rouge, ainsi que les appareils exploités pour le compte d'Air Canada par des transporteurs régionaux sous la bannière Air Canada Express au 31 décembre 2025.

Parc aérien principal et Air Canada Rouge

AIR CANADA	Au 31 décembre 2025				
	Nombre d'appareils en service	Nombre total de sièges	Âge moyen	Nombre d'appareils détenus en propriété	Nombre d'appareils loués
Gros-porteurs					
777-300ER de Boeing	19	418	15,8	12	7
777-200LR de Boeing	6	300	18,3	4	2
787-8 de Boeing	8	255	11,5	8	-
787-9 de Boeing	32	298	8,3	26	6
767-300 de Boeing (avions-cargos)	6	-	32,0	4	2
A330-300 d'Airbus	20	295	19,3	12	8
Total – Gros-porteurs	91	320	14.8	66	25
Monocouloirs					
737 MAX 8 de Boeing	47	172	5,3	31	16
A321 d'Airbus	21	193	20,1	11	10
A320 d'Airbus	22	122	29,7	9	13
A319 d'Airbus	1	136	28,8	1	-
A220-300 d'Airbus	41	137	4,1	41	-
Total – Monocouloirs	132	156	11,5	93	39
Total – Exploitation principale	**223**	**220**	**12,9**	**159**	**64**

AIR CANADA rouge	Au 31 décembre 2025				
	Nombre d'appareils en service	Nombre total de sièges	Âge moyen	Nombre d'appareils détenus en propriété	Nombre d'appareils loués
Monocouloirs					
A321 d'Airbus	13	196	10,7	4	9
A320 d'Airbus	5	168	18,8	-	5
A319 d'Airbus	15	136	28,5	15	-
Total – Air Canada Rouge	**33**	**164**	**20,0**	**19**	**14**

Total – Exploitation principale et Rouge	**256**	**213**	**13,8**	**178**	**78**

En 2025, Air Canada a annoncé le transfert prévu de tous les appareils 737 MAX de Boeing du parc de l'exploitation principale en faveur d'Air Canada Rouge, et le transfert projeté des appareils de la famille du A320 d'Airbus en faveur du parc de l'exploitation principale d'Air Canada. Le premier appareil 737 MAX 8 de Boeing est entré en service à Air Canada Rouge au début de mars 2026.

Air Canada a également annoncé la prochaine étape du programme de modernisation de son parc aérien avec l'ajout de l'appareil gros-porteur A350-1000 d'Airbus. La société aérienne accueillera huit appareils dans son parc aérien, dont la livraison devrait débuter au cours du deuxième semestre de 2030, et dispose de droits d'achat pour huit autres A350-1000. Ces appareils s'ajoutent aux 14 appareils 787-10 Dreamliner de Boeing qui devraient entrer en service plus tard en 2026. Air Canada s'apprête également recevoir en 2026 le premier de ses 30 appareils A321XLR d'Airbus et continue de prendre livraison des A220 d'Airbus construits au Canada : il reste 23 appareils sur sa commande ferme de 65 appareils.

Air Canada Express

Le tableau ci-après présente le nombre d'appareils exploités pour le compte d'Air Canada par des transporteurs régionaux sous la marque Air Canada Express au 31 décembre 2025.

AIR CANADA EXPRESS	31 décembre 2025
E175 d'Embraer	25
CRJ-900 de Mitsubishi	31
Dash 8-400 de De Havilland	41
Total – Air Canada Express	**97**

La rubrique 7, « Parc aérien », du rapport de gestion 2025 d'Air Canada, qui est intégrée par renvoi à la présente notice annuelle, contient plus de renseignements sur le parc aérien d'Air Canada, notamment le parc aérien projeté pour 2026 et 2027.

4.6 Rehaussement de l’expérience client

Nous avons transporté environ 45,3 millions de clients vers leur destination en toute sécurité et constaté des progrès continus dans notre rendement opérationnel en 2025. Les efforts que nous avons déployés pour améliorer nos activités ont porté leurs fruits, car nos paramètres opérationnels clés en ce qui a trait à la ponctualité, aux bagages et à la satisfaction de la clientèle se sont améliorés depuis 2024. Nous continuons à mettre en œuvre notre transformation stratégique afin d’améliorer l’expérience client au moyen de l’évolution technologique, de la responsabilisation et de la formation des employés, de modifications aux méthodes de travail et d’une attention accordée à l’amélioration de l’exécution opérationnelle. Notre plan de transformation est fondé sur des données, qui comprennent des analyses comparatives sectorielles et de la rétroaction directe des clients obtenue au moyen de sondages d’opinion et de groupes de discussion.

En 2025, nous avons réalisé, à l’échelle d’Air Canada, de nombreuses initiatives axées sur l’expérience client, la gestion des perturbations, la ponctualité, l’accessibilité et la mobilisation des employés, notamment :

- Améliorations numériques de l’application mobile, y compris plus d’escales internationales avec suivi des bagages et balayage optique des passeports.
- Lancement du clavardage en direct via l’application mobile pour les clients admissibles au service Concierge.
- Poursuite du déploiement du Wi-Fi rapide et gratuit à l’échelle du parc aérien permettant aux membres Aéroplan de rester connectés durant le vol.
- Processus d’enregistrement amélioré, notamment sur le plan de l’examen et de la modification des franchises de bagages, des critères d’acceptation, de l’attribution des places pour les familles et de la simplification des politiques pour nos clients et notre personnel.
- Poursuite du déploiement du programme Soin et classe auprès de nos collègues qui travaillent dans les aéroports dans le but de les sensibiliser et de les encourager à offrir un service à la clientèle de qualité supérieure.

Nous maintenons notre engagement à rehausser l’expérience de voyage de nos clients grâce à l’innovation, à l’élargissement de notre offre et à l’amélioration continue du service, du confort et de la commodité. En 2025, nous avons davantage rehaussé l’expérience en matière de produits terrestres et à bord de plusieurs manières importantes, notamment les suivantes :

- En nous appuyant sur le lancement réussi de nos nouvelles collations à bord en Amérique du Nord en 2024, nous avons amélioré davantage notre offre en 2025, notamment en proposant de la bière et du vin sans frais dans tous les services.
- En réponse aux commentaires de nos clients, nous avons élargi la sélection de boissons non alcoolisées offertes à bord.
- Mise à jour des offres de notre menu Bistro et introduction de nouveaux repas selon la destination, notamment des menus conçus par le chef étoilé du guide Michelin, Masaki Hashimoto, sur les vols à destination du Japon.
- Possibilité élargie de commander des repas à l’avance en classe Signature et en classe économique supérieure, ce qui donne au client plus de choix et une plus grande commodité.
- Poursuite de l’agrandissement du réseau de salons d’Air Canada avec l’ouverture de nouveaux espaces Café Air Canada dans les zones intérieures de l’aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal et de l’aéroport international de Vancouver.

4.7 Technologies de base nouvelles et améliorées

L’investissement dans des plateformes de données, technologiques et numériques demeure une priorité pour Air Canada afin d’améliorer l’expérience client, d’accroître l’efficacité et le rendement opérationnels, de soutenir la croissance commerciale et de renforcer la résilience de l’entreprise. En 2025, Air Canada a continué de moderniser les principales technologies d’exploitation qui soutiennent les opérations aériennes, la gestion de la main-d’œuvre et les activités aéroportuaires. Parmi les initiatives prises au cours de l’année, mentionnons le lancement de nouveaux programmes de rémunération et de planification des effectifs, le déploiement d’outils pour soutenir la gestion des appareils immobilisés et la poursuite de la modernisation des technologies aéroportuaires, notamment des investissements dans des appareils mobiles pour les employés de première ligne. Nous avons continué d’améliorer la planification des opérations et les plateformes de communications. Ces initiatives visent à améliorer la disponibilité des données, l’efficacité du flux de travail, la transparence et la prise de décisions, ainsi qu’à mieux soutenir les opérations lors de périodes de perturbation.

Les clients ont continué à bénéficier de possibilités étendues en matière de libre-service numérique et d'une expérience améliorée le jour du vol. En 2025, Air Canada a mis en œuvre plusieurs nouvelles capacités améliorées destinées aux clients, notamment le déploiement élargi de la récupération automatisée des clients, l'amélioration du suivi des bagages enregistrés, l'amélioration de la fonctionnalité de l'état des vols et des améliorations additionnelles de l'application mobile axées sur l'expérience le jour du vol. Nous avons également accru l'utilisation de la technologie biométrique à certaines étapes du parcours client. Ces initiatives visent à améliorer les communications en temps réel, à réduire les frictions en cas de perturbation et à accroître l'engagement en faveur des options numériques.

Les investissements technologiques ont également soutenu la croissance commerciale et les capacités de vente au détail. En 2025, Air Canada a continué de créer des conditions favorables à la croissance des revenus grâce à des initiatives axées sur les données et l'optimisation en matière de tarification, de construction tarifaire, d'offres de produits accessoires et de fidélisation, ainsi qu'à l'expansion des capacités de distribution modernes. Nous avons également terminé la migration du processus d'achat et de réservation vers une nouvelle plateforme. Ces investissements visent à améliorer la souplesse des prix et la portée de la distribution, de même qu'à offrir la flexibilité nécessaire pour soutenir un modèle de vente au détail et de service plus moderne au fil du temps.

Air Canada a continué de moderniser ses bases technologiques et de faire progresser son utilisation de l'intelligence artificielle (l'« IA ») et de l'analytique. Au cours de 2025, nous avons achevé la mise hors service de notre ancien environnement principal et migré de multiples systèmes et applications vers des plateformes infonuagiques. Nous avons remplacé notre système financier central, modernisé la technologie, amélioré l'automatisation des processus financiers et d'approvisionnement, assurant une compréhension plus approfondie des données financières et créant des conditions favorables à une prise de décisions plus éclairée. Nous avons également mis en œuvre et élargi plusieurs solutions fondées sur l'IA dans l'ensemble du service clientèle, de l'optimisation commerciale, de la planification opérationnelle et de la gestion de la chaîne d'approvisionnement en carburant, en plus des fonctionnalités avancées de soutien par agent IA dans le cadre de la transformation plus large du service au client. Les initiatives en matière d'IA sont assujetties à une gouvernance continue, à une surveillance des modèles et à des questions réglementaires.

Enfin, les investissements technologiques ont continué de renforcer la position en matière de sécurité et la résilience d'Air Canada. Au cours de 2025, nous avons assuré la gestion des risques liés à la cybersécurité en améliorant la gestion des identités et des accès, en continuant de nous concentrer sur la conformité et la gouvernance, et en adoptant des pratiques de gestion des risques rigoureuses, et ce, tout en maintenant un niveau élevé de stabilité des systèmes. Ces efforts s'inscrivent dans l'approche élargie d'Air Canada en matière de gestion des risques d'entreprise et de résilience opérationnelle.

4.8 Ambition climatique

Les initiatives climatiques d'Air Canada s'inscrivent dans le cadre du Plan d'action climatique de l'aviation du gouvernement du Canada, qui a pour objectif d'atteindre la carboneutralité d'ici 2050, de la résolution de 2021 de l'Association du transport aérien international (IATA), qui engage l'industrie mondiale du transport aérien à atteindre zéro émission nette d'ici 2050, ainsi que des ambitions mondiales et collectives à long terme des États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), visant également à atteindre zéro émission nette d'ici 2050. Ces ambitions sont en phase avec l'Accord de Paris et, pour aboutir, elles nécessiteront les efforts coordonnés de l'ensemble de l'industrie du transport aérien (transporteurs aériens, aéroports, fournisseurs de services de navigation aérienne, fabricants, etc.) ainsi qu'un soutien gouvernemental important.

En mars 2021, nous avons annoncé nos visées en matière climatique qui établissent des cibles à moyen terme pour appuyer notre objectif à long terme d'atteindre zéro émission nette de GES d'ici 2050. Ces cibles à moyen terme sont les suivantes : a) une réduction nette de 20 % des GES produits par nos opérations aériennes d'ici 2030 par rapport à l'année de référence 2019; b) une réduction nette de 30 % des GES produits par nos opérations au sol d'ici 2030 par rapport à l'année de référence 2019; et c) un fonds d'investissement de recherche et développement de 50 M$ réservé aux technologies à faible teneur en carbone afin d'accélérer la décarbonisation, comme des technologies de production de CAD, des nouvelles technologies aéronautiques ou des technologies de réduction ou d'élimination des émissions de carbone.

Nos ambitions, surtout en ce qui a trait à nos objectifs de réduction nette liés à nos opérations aériennes, dépendent des technologies à faible teneur en carbone et de la disponibilité en quantité suffisante de CAD. L'IATA a estimé que les volumes de production de CAD n'ont représenté que 0,6 % de la consommation mondiale de carburant d'aviation en 2025. Bien qu'Air Canada soit fière des progrès qu'elle réalise, nous ne pouvons atteindre nos ambitions seuls; les

gouvernements jouent un rôle essentiel dans ces efforts. L'industrie et les autres acteurs de notre chaîne d'approvisionnement ou autre doivent aussi faire leur part.

Les initiatives climatiques d'Air Canada misent sur ses chaînes de valeur et ses activités existantes. Elles sont fondées sur quatre grands volets de réduction du carbone qui sont essentiels à la poursuite de nos objectifs et qui nous permettent de tirer parti des occasions qui se présentent : parc aérien et exploitation, innovation, CAD et énergie renouvelable, et réduction et élimination du carbone.

L'industrie de l'aviation compte de nombreux participants, dont beaucoup peuvent jouer un rôle important dans la réduction des émissions de GES. Air Canada interagit par conséquent avec d'autres parties prenantes du réseau de transport aérien pour accroître les occasions et en explorer d'autres. Pour de plus amples renseignements, veuillez vous reporter au Rapport de développement durable 2024 d'Air Canada, qui comprend l'Index du rapport GIFCC.

4.9 Rapport sur le développement durable

Notre approche en matière de communication d'information sur le développement durable est conforme aux recommandations émises à l'échelle internationale. Nos réalisations sociales et environnementales font l'objet de rapports conformément aux normes de la Global Reporting Initiative (GRI). La version 2024 de notre rapport fait état de notre approche, de nos engagements et de nos progrès à l'égard des initiatives environnementales, sociales et de gouvernance ainsi que de nos résultats en la matière pour cette année.

Air Canada a été la première société aérienne canadienne à signer le Pacte mondial des Nations Unies (PMNU), qui incite les entreprises du monde entier par l'intermédiaire de son réseau à adopter des pratiques plus socialement responsables et plus propices au développement durable. Air Canada s'est engagée à favoriser l'atteinte des 10 principes du PMNU et des 17 objectifs de développement durable (ODD) établis par l'assemblée générale des Nations Unies.

Notre gouvernance, notre stratégie, nos risques et notre performance en matière de climat sont également présentés dans notre rapport aligné sur les recommandations du Groupe de travail sur l'information financière relative aux changements climatiques (« GIFCC ») ainsi que dans le cadre du CDP. Autrefois appelé Projet sur la divulgation des émissions de carbone (CDP ou Carbon Disclosure Project), le CDP a harmonisé son approche avec le cadre du GIFCC. Pour de plus amples renseignements sur le CDP, consultez le site www.cdp.net.

Notre Rapport de développement durable 2024, qui comprend l'Index du rapport GIFCC et notre Index du contenu de la GRI (ainsi que les graphiques connexes), se trouve dans la section Responsabilité de notre site Web. L'information sur notre site Web peut changer sans préavis. Bien que nous fassions de notre mieux pour nous assurer de l'actualité et de l'exactitude de l'information contenue dans notre site Web, les documents qui s'y trouvent ont nécessairement été créés à un moment précis et pourraient ne plus être à jour ou exacts. Nous n'avons ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser des énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif.

4.10 Politiques et pratiques particulières d'Air Canada

Nous portons à votre attention ci-après certaines des politiques et pratiques adoptées par Air Canada dans le cadre de ses activités et affaires.

4.10.1 Sécurité

Au cœur de la culture d'Air Canada se trouve sa valeur centrale : « Priorité à la sécurité, toujours », qui nous guide dans tout ce que nous faisons. La sécurité de nos clients, de nos employés et des membres des collectivités que nous desservons est toujours une priorité inconditionnelle pour nous.

4.10.2 Gestion de la sécurité

La gestion de la sécurité est une responsabilité fondamentale qui influe pratiquement sur toutes les décisions prises par Air Canada. Cette dernière a mis en place une structure de gouvernance, des ressources et des processus pour que tous les aspects de la sécurité et de son administration demeurent toujours à l'avant-

plan et que les mesures de sécurité soient convenables et efficaces. Air Canada s'engage à mener ses activités de façon à assurer la santé et la sécurité de ses employés et de ses clients, tout en respectant ses obligations imposées par la législation applicable. Dans le cadre de son engagement en matière de sécurité, Air Canada soutient et favorise une formation efficace, ainsi que le développement et l'intégration de l'analyse des données de sécurité. Nous évaluons et gérons aussi en permanence les risques de sécurité liés à l'introduction de nouveaux équipements, de nouvelles liaisons et de nouvelles initiatives ou de nouveaux projets; nous renforçons et favorisons aussi la communication de l'information sur la sécurité et protégeons les renseignements essentiels à la sécurité afin de prendre des décisions éclairées.

Conformément au Règlement de l'aviation canadien (RAC) et aux Normes d'audit de la sécurité de l'exploitation de l'IATA, Air Canada a mis en œuvre, à tous les niveaux de l'entreprise, une politique de sécurité qui convient à la taille et à la complexité de l'organisation. Elle constitue le fondement du Système de gestion de la sécurité (SGS) d'Air Canada, lequel est accessible à www.aircanada.com. Air Canada gère également une liste de contrôle de sécurité présentant les exigences et processus destinés aux entrepreneurs qui se trouvent dans ses installations.

4.10.3 Programme de gestion de la sécurité

Afin d'améliorer la sécurité des sociétés aériennes canadiennes et de responsabiliser davantage le secteur de l'aviation, le RAC oblige ces dernières à mettre en œuvre un SGS dans leurs organisations et à nommer des dirigeants responsables de la sécurité. Le SGS est une approche systématique de gestion de la sécurité comprenant notamment les structures, les niveaux de responsabilité, les politiques et les procédures organisationnelles nécessaires. Air Canada et Air Canada Rouge ont chacune mis en place un SGS qui respecte et surpasse les exigences des lois applicables. Le SGS encadre l'élaboration, l'application et l'évaluation des procédures et processus systématiques et complets de gestion du risque.

Le SGS crée aussi une structure de soutien comportant des directives concises, commune à tous les groupes de l'exploitation, qui facilite l'exécution efficace de leurs fonctions de gestion de la sécurité, en s'assurant de :

- la participation active de tous les employés, y compris la direction, et des comités de santé et sécurité;
- l'élaboration, le suivi et l'amélioration continus de pratiques efficaces en matière de sécurité;
- la mise en œuvre de programmes de formation et de sensibilisation appropriés;
- l'application d'un processus d'inspection et d'audit qui permet une rétroaction entraînant l'apport de correctifs en temps voulu;
- la mise en place d'une procédure visant à fournir une rétroaction à tout le personnel;
- l'engagement à communiquer et à promouvoir des pratiques et des processus de travail sécuritaires.

4.10.4 Code de conduite et politique contre le harcèlement en milieu de travail

Air Canada s'est dotée d'un Code de conduite, qui est examiné chaque année par le Conseil d'administration. Le Code de conduite s'applique à tous les administrateurs, dirigeants et employés d'Air Canada. Il porte notamment sur les conflits d'intérêts, l'utilisation des biens d'Air Canada, l'information confidentielle, la conformité aux lois, la loyauté des rapports avec les interlocuteurs, les politiques en matière d'emploi, les technologies autorisées et le signalement de toute inconduite ou violation réelle ou potentielle du Code de conduite. Il est possible d'obtenir un exemplaire du Code de conduite sur SEDAR+, au www.sedarplus.ca, et sur le site Web www.aircanada.com. Le Code de conduite est communiqué à tous les employés d'Air Canada ou porté à leur attention. De plus, tous les administrateurs d'Air Canada et les membres de sa direction doivent remplir une déclaration annuelle et s'engager à prendre tous les moyens raisonnables à leur disposition auprès des employés relevant de leur compétence, de manière qu'ils se conforment au Code de conduite.

Le Code de conduite exige que les employés signalent tout acte illégal ou toute infraction au Code de conduite et prévoit des directives sur la façon de le faire, notamment par l'intermédiaire de notre système téléphonique et en ligne confidentiel et anonyme géré par un tiers indépendant.

Nous maintenons également une politique de prévention de la violence et du harcèlement dans le lieu de travail qui reflète notre engagement à offrir à nos employés un milieu de travail sécuritaire, respectueux et exempt de violence et à prévenir le harcèlement et la discrimination à l'endroit d'employés ou de

postulants pour des motifs liés, notamment, à la religion, à la race, au sexe, à la nationalité, à un handicap ou à tout autre motif interdit par la loi. Un processus de résolution interne des plaintes a été mis sur pied.

Chaque trimestre, le Comité d'audit, des finances et du risque reçoit un résumé des cas qui ont été signalés et qui ont fait l'objet d'une enquête relativement au Code de conduite, et le Comité des ressources humaines, de la rémunération et des régimes de retraite reçoit un résumé des plaintes reçues et examinées par le Bureau des droits de la personne et de la prévention du harcèlement.

4.10.5 Code de conduite des fournisseurs

Air Canada exige que les fournisseurs respectent ses valeurs fondamentales et les normes les plus élevées en matière de comportements éthiques et responsables lorsqu'ils lui fournissent des produits ou des services. Air Canada a élaboré un Code d'éthique des fournisseurs (CEF), qui est un élément de sa stratégie responsable et durable de sélection des fournisseurs. Fondé sur des principes, ce code énonce nos attentes à l'égard des fournisseurs afin que leur comportement soit conforme aux normes d'Air Canada dans les domaines principaux suivants : intégrité commerciale, pratiques commerciales responsables, traitement responsable des personnes et respect de l'environnement. Le CEF encourage les fournisseurs à adopter les mêmes comportements attendus et contribue à appliquer notre culture d'intégrité à l'ensemble de nos activités et à notre chaîne d'approvisionnement.

4.10.6 Protection des renseignements personnels et sécurité de l'information

La protection des renseignements personnels et la sécurité de l'information sont des éléments essentiels de l'intégrité opérationnelle et de la résilience à long terme d'Air Canada. Elles nécessitent une attention constante, car nous exerçons nos activités dans un environnement où les exigences en matière de protection des données continuent d'évoluer selon les territoires.

Nous maintenons des politiques de confidentialité qui décrivent la façon dont nous recueillions, utilisons, communiquons et conservons les renseignements personnels, ainsi que les droits dont dispose toute personne à l'égard de ses renseignements. Ces politiques sont appuyées par des processus à l'échelle de l'entreprise conçus pour assurer un traitement responsable des données. Il est également important que nos fournisseurs et les autres tiers avec qui nous faisons affaire possèdent des contrôles efficaces de cybersécurité et de protection des renseignements personnels qui sont conformes aux normes et aux politiques d'Air Canada en la matière. Le Bureau de la vie privée supervise la gouvernance de la protection de la vie privée, fournit une orientation d'entreprise et gère le respect des lois applicables en matière de protection des données, contribuant ainsi à atténuer les risques d'atteinte à la vie privée.

Nous investissons dans des initiatives de cybersécurité qui ciblent des domaines d'avancement afin d'avoir une longueur d'avance sur les menaces en évolution, que ce soit par le nombre croissant d'acteurs habiles ou par les attaques de sécurité de l'information qui ne cessent de se complexifier. Air Canada intègre des exigences de cybersécurité dans toutes les initiatives technologiques en se fondant sur les meilleures pratiques et sur des normes bien établies, comme le cadre de travail sur la cybersécurité du NIST, tout en tenant compte des avancées technologiques, notamment en matière d'intelligence artificielle. Nous comparons le degré de préparation de notre cadre de cybersécurité avec celui de sociétés comparables et surveillons les menaces, tout en continuant à mettre en œuvre des améliorations pour renforcer notre résilience à maintenir la sécurité de nos systèmes et à protéger les données que nous détenons.

Le Comité d'audit reçoit régulièrement des mises à jour sur la gestion des risques d'atteinte à la vie privée ainsi que sur les risques liés à la cybersécurité et à l'intelligence artificielle.

Nous n'avons subi aucune atteinte importante au chapitre de la cybersécurité au cours des trois dernières années. En 2023, un groupe non autorisé a brièvement obtenu un accès limité à un système interne d'Air Canada. Nos systèmes d'opérations aériennes et nos systèmes clients n'ont pas été touchés, et aucun renseignement sur les clients n'a été consulté. Nous avons communiqué avec les parties dont les renseignements étaient concernés, selon le cas, ainsi qu'avec les autorités compétentes. Nos systèmes sont demeurés pleinement opérationnels et nous avons depuis renforcé nos mesures de sécurité, notamment en faisant appel à des spécialistes mondiaux de la cybersécurité, afin de nous aider à prévenir de tels incidents à l'avenir, conformément à notre engagement continu à maintenir la sécurité de nos systèmes et des données que nous détenons.

4.10.7 Politique et gouvernance en matière d'intelligence artificielle

Nous déployons et explorons l'intelligence artificielle (l'« IA »), y compris l'apprentissage automatique, l'analytique avancée, les techniques d'optimisation et l'IA générative, afin d'accroître, entre autres, nos capacités opérationnelles et notre productivité. Nous utilisons l'IA dans de nombreux domaines, améliorant le processus décisionnel humain et sous réserve d'une supervision humaine et de contrôles appropriés. En 2025, nous avons lancé et développé plusieurs solutions axées sur l'IA dans les domaines des relations clients, de l'optimisation commerciale, de la planification de l'exploitation et de la gestion de la chaîne d'approvisionnement en carburant, ainsi que des fonctionnalités avancées d'agents intelligents, dans le cadre de notre vaste projet de transformation de l'expérience client. Nous nous efforçons de cerner les possibilités et les priorités et nous travaillons à superviser un développement et une utilisation de l'IA responsable dans tout le réseau. Nous avons adopté une politique d'éthique en matière d'IA qui énonce les principes qui régissent notre utilisation et le développement de toute IA, de tout apprentissage automatique ou de toute analyse avancée ainsi que des modèles, des applications, des processus et des systèmes liés à l'IA. Elle s'applique à l'ensemble du cycle de vie de l'IA, qui comprend la planification, la conception, la construction, l'exploitation et la surveillance ainsi que la collecte et le traitement des données. Cette politique s'applique au développement interne ainsi qu'aux fournisseurs tiers d'outils d'IA.

Nos valeurs et notre Code de conduite constituent le fondement des principes qui guident notre utilisation responsable de l'IA : l'équité, la protection de la vie privée, la sécurité, la responsabilisation et l'intégrité. Notre Conseil et ses comités reçoivent respectivement de la direction des rapports sur notre cadre de gouvernance et les initiatives liées à l'utilisation de l'IA, y compris les risques et les occasions afférents à l'IA. Nous passons en revue notre cadre de gouvernance et notre politique en matière d'IA en fonction de l'évolution des capacités et des cas d'utilisation de l'IA et nous investissons dans la formation sur l'IA destinée à nos employés.

4.11 Politique en matière d'environnement et système de gestion de l'environnement

Air Canada a élaboré une politique environnementale (accessible dans la section Responsabilité de notre site Web) conforme aux exigences du programme de certification environnementale de l'IATA (IEnvA) qui décrit les engagements d'Air Canada. La politique est la base du système de gestion de l'environnement (le « SGE ») d'Air Canada, grâce auquel cette dernière tient à jour des programmes de gestion de l'environnement qui lui permettent de respecter ses obligations et de gérer son impact environnemental.

Le SGE d'Air Canada est un système structuré de politiques et de procédures, qui sert à déterminer, à surveiller et à évaluer les aspects et effets environnementaux de ses activités, notamment les impacts des changements climatiques, les exigences réglementaires connexes et les risques et occasions s'y rapportant, à en gérer les répercussions et à établir les objectifs, les cibles et les indicateurs de performance environnementaux d'Air Canada.

Des plans de gestion environnementale sont élaborés pour gérer les impacts environnementaux importants d'Air Canada et respecter les obligations en matière de conformité. Grâce à des programmes d'audit de conformité environnementale, Air Canada surveille la conformité réglementaire, cerne les causes fondamentales des constatations et élabore des mesures correctives, au besoin.

Afin d'appuyer ses efforts visant à réduire les déchets et la pollution, y compris les émissions de GES, et à améliorer sa performance environnementale, Air Canada a choisi d'adopter un SGE certifié par un tiers, grâce au programme de certification environnementale IEnvA de l'IATA. L'IEnvA est un système de gestion de l'environnement expressément conçu pour le secteur du transport aérien. Il est équivalent à la norme ISO 14001: 2015, axée sur les systèmes de gestion de l'environnement.

Air Canada a été la première société aérienne d'Amérique du Nord à avoir obtenu la certification IEnvA de niveau 2 et la certification pour la prévention du commerce illégal d'espèces sauvages de l'IATA en 2020, le niveau le plus élevé de conformité à l'IEnvA. Un cycle de recertification est prévu tous les deux ans pour le programme, et nous avons obtenu les deux recertifications en 2024.

5. APERÇU DU SECTEUR ET DE L'ENVIRONNEMENT CONCURRENTIEL

5.1 Marché intérieur

Le marché intérieur canadien est hautement concurrentiel et dynamique. Il se caractérise par un vaste territoire géographique dans lequel il n'y a qu'un nombre limité de liaisons à forte densité qui fournissent la majorité du trafic passagers et des produits d'exploitation. Ainsi, au Canada, les liaisons aériennes se concentrent autour de grandes plaques tournantes comme Toronto, Montréal et Vancouver.

Air Canada est le plus grand transporteur aérien intérieur du Canada. Jazz est le premier transporteur aérien régional du Canada. La concurrence sur le marché intérieur est principalement le fait de WestJet Airlines Ltd. (WestJet), Porter Airlines Inc. (Porter) et Flair Airlines.

WestJet est le deuxième transporteur en importance au Canada. Son siège social est situé à Calgary, en Alberta, et son parc aérien est composé de sept gros-porteurs et de plus de 180 appareils monocouloirs exploités sur les marchés intérieur, transfrontalier et international. En 2023, WestJet Group a fait l'acquisition de Sunwing, laquelle acquisition avait été annoncée l'année précédente, ce qui lui a permis d'ajouter des appareils à sa flotte et de renforcer sa présence sur le marché du voyage d'agrément au Canada. En 2025, WestJet a annoncé la conclusion d'une entente avec Boeing visant l'achat de 60 appareils monocouloirs 737-10 MAX et de sept appareils gros-porteurs 787-9 Dreamliner, avec option d'acheter des appareils supplémentaires, dans le cadre du plan de croissance de son parc aérien.

Porter est un transporteur aérien régional exerçant ses activités sur le marché du triangle de l'Est, en Ontario et dans les Maritimes au Canada. Porter a lancé des services par avions à réaction au Canada et aux États-Unis à partir de l'est du Canada (aéroport Toronto Pearson, Montréal et Ottawa) au premier trimestre de 2023 et se concentre sur les principaux marchés canadiens. Depuis, Porter est devenu le deuxième transporteur intérieur en importance dans l'est du Canada.

Des transporteurs aériens à très faibles coûts ont fait leur apparition sur le marché intérieur, dont Flair Airlines. Lynx Air, qui était également un transporteur aérien à très faibles coûts, a cessé ses activités au premier trimestre de 2024. Les autres sociétés aériennes concurrentes d'Air Canada sur le marché intérieur comprennent Air Creebec, Canadian North, Central Mountain Air, First Air, Pacific Coastal Airlines, Pascan Aviation, Provincial Airlines et Transat A.T. Inc. et, dans une moindre mesure, Air North, Air Inuit et Bearskin Airlines.

5.2 Marché transfrontalier américain

Air Canada est le plus grand fournisseur de services passagers réguliers sur le marché transfrontalier américain. La concurrence sur le marché transfrontalier est principalement le fait des transporteurs réseau américains et de leurs partenaires régionaux, ainsi que de WestJet et de Porter. Les transporteurs réseau américains tendent à offrir des vols entre les États-Unis et le Canada jusqu'à leurs plaques tournantes, d'où ils assurent la correspondance pour d'autres destinations aux États-Unis et dans le monde. Parmi ceux qui offrent des services transfrontaliers, signalons American Airlines, United Airlines, Delta Air Lines, Alaska Airlines et JetBlue. WestJet offre principalement des vols pour des destinations loisirs et des plaques tournantes clés de Delta Air Lines. Porter a commencé à augmenter ses vols transfrontaliers avec le lancement du service de Toronto et d'Ottawa vers la Floride en novembre 2023, augmentant rapidement sa capacité pour un nombre accru de destinations régionales dans l'est du Canada. Voir la rubrique « Liaisons, réseau et services » de la présente notice annuelle pour de plus amples renseignements sur les liens commerciaux entre Air Canada et United Airlines.

D'autres transporteurs canadiens, notamment Air Transat et Flair Airlines, assurent des vols transfrontaliers et se concentrent principalement sur les destinations loisirs. Air Transat a annoncé l'annulation de ses vols vers les États-Unis pour la saison estivale 2026.

5.3 Marché international

Air Canada est le plus important fournisseur de services passagers réguliers sur le marché international au départ et à destination du Canada et possède un vaste portefeuille de droits sur des dessertes internationales. Air Canada exploite son réseau transatlantique, axé sur les marchés des vols entre plaques tournantes, les

VPA et les destinations d'agrément européennes, au moyen d'appareils du parc de l'exploitation principale, appuyé par son partenariat commercial avec United Airlines, Lufthansa et par les transporteurs aériens de Lufthansa Group.

La concurrence sur les marchés transatlantique, transpacifique et sud-américain provient principalement de transporteurs réseau étrangers et, dans une moindre mesure, de transporteurs nationaux et de transporteurs loisirs sur les lignes à plus forte densité en haute saison. La concurrence sur les marchés du Mexique et des Caraïbes provient principalement de WestJet ainsi que de transporteurs à faibles coûts et de voyagistes canadiens, comme Transat, Sunwing Airlines et Flair Airlines.

En 2025, le parc aérien d'Air Canada Rouge se composait uniquement d'appareils monocouloirs exploités principalement sur des lignes court-courrier et moyen-courrier pour des destinations loisirs dans les Caraïbes, aux États-Unis et au Canada.

6. RÉGLEMENTATION

Air Canada et le secteur de l'aviation commerciale sont assujettis à un cadre juridique, réglementaire et administratif exhaustif et en constante évolution, tant au Canada qu'à l'échelle internationale, notamment en ce qui concerne les impôts et taxes, les redevances et activités aéroportuaires, les droits de desserte, les créneaux aéroportuaires, l'exploitation et la maintenance des appareils, la sûreté, la lutte contre la corruption, la fraude et le blanchiment d'argent, la protection des passagers et des consommateurs, la santé et sécurité publique, l'accessibilité du transport, l'équité, la représentation et l'inclusion au travail, les droits de la personne (y compris la traite des personnes), les règlements visant les équipages et autres règlements en matière de travail, les exigences linguistiques, la protection des renseignements personnels, la sécurité des données, le marketing et la publicité, les licences, la propriété intellectuelle, la concurrence, les alliances, les partenariats et les coentreprises, les régimes de retraite, l'environnement (y compris en ce qui a trait à la gestion du carburant, à la pollution, aux changements climatiques, aux émissions de GES et aux niveaux sonores), les douanes, le contrôle du commerce, l'immigration, le contrôle des changes et, dans une certaine mesure, la tarification.

Vous trouverez ci-après un exposé de lois et règlements nationaux et internationaux touchant Air Canada ainsi que de certains projets de loi et de règlement qui pourraient toucher Air Canada à l'avenir. Nous ne pouvons pas prédire si ces lois et règlements entreront en vigueur (dans leur forme proposée ou modifiée) et, s'ils le sont, à quel moment.

6.1 Canada

6.1.1 Introduction

Au Canada, tout le transport aérien commercial, y compris les politiques, les normes de maintenance et d'exploitation, la sécurité, les infrastructures au sol et les installations de navigation, relève de la compétence du gouvernement du Canada et tombe sous la responsabilité du ministre des Transports et, dans une certaine mesure, du ministre de l'Emploi, du Développement de la main-d'œuvre et de l'Inclusion des personnes en situation de handicap. L'Office des transports du Canada (OTC), organisme administratif qui relève du gouvernement fédéral, agit comme tribunal quasi judiciaire chargé de régler certains différends soulevés par des consommateurs ou des entreprises dans le domaine du transport et comme organisme de régulation économique du secteur du transport aérien, habilité à prendre des décisions et à délivrer des autorisations, des licences et des permis. NAV CANADA, entreprise privée sans capital-actions, assure les services de navigation aérienne au Canada. L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), une société d'État, effectue les contrôles de sécurité visant les passagers et les non-passagers (personnel des sociétés aériennes, des aéroports et des concessions) ainsi que le contrôle des bagages aux aéroports désignés au Canada.

La gestion et l'exploitation de tous les grands aéroports du Canada sont confiées à des administrations aéroportuaires canadiennes constituées en organisations à but non lucratif. Le modèle de financement des aéroports canadiens est unique. Les voyageurs, les transporteurs aériens et d'autres utilisateurs financent ce modèle.

6.1.2 Règlement sur la protection des passagers aériens

Le *Règlement sur la protection des passagers aériens* (RPPA) régit les vols nationaux et les vols internationaux au départ et à destination du Canada, y compris les vols de correspondance, et énonce les obligations du transporteur telles qu'en cas de vol retardé, d'annulation de vol et de refus d'embarquement ainsi que les normes de traitement, d'indemnisation et d'aide à fournir pour permettre le déplacement prévu et les indemnités pour bagages perdus ou endommagés. Le projet de loi déposé en 2023 exige que ce règlement soit modifié. À l'issue d'une consultation publique tenue en 2023, l'OTC a publié un projet de règlement en décembre 2024 et la consultation relative à ce projet prendra fin le 6 mars 2025. Les modifications proposées comprennent notamment les situations dans lesquelles il convient de verser des indemnisations et d'appliquer des normes de traitement et les exigences en matière de communication. Ces modifications, si elles sont adoptées, entraîneraient des coûts supplémentaires pour les sociétés aériennes.

6.1.3 Accessibilité

Ensemble, le Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées (RTAPH) et le Règlement sur l'établissement des plans et des rapports en matière de transports accessibles (REPRTA) établissent un cadre permettant aux personnes handicapées de disposer de services de transport accessibles. Ces exigences comprennent la façon dont les transporteurs aériens comme Air Canada doivent éliminer les obstacles dans plusieurs domaines, notamment l'accès aux appareils et aux aéroports, les communications provenant des sociétés aériennes, l'emploi, l'approvisionnement et, en général, fournir des services accessibles. Le but de ces règlements est de créer un seul ensemble exhaustif de règlements sur les transports accessibles au Canada.

En juin 2023, nous avons publié notre tout premier Plan d'accessibilité triennal, qui décrit nos engagements en faveur de l'amélioration de l'accessibilité pour les clients et les employés ayant un handicap et de l'élimination des obstacles auxquels ils se heurtent. Nos deux rapports d'étape sur l'accessibilité annuels font état des mesures et des initiatives que nous avons mises en œuvre au cours des deux premières années. Nous travaillons actuellement à l'élaboration de notre deuxième Plan d'accessibilité, qui sera publié en juin 2026.

6.2 Services transfrontaliers américains

Les services transfrontaliers entre le Canada et les États-Unis sont exploités conformément à l'accord Ciel ouvert conclu par le Canada et les États-Unis. L'accord Ciel ouvert permet également aux transporteurs aériens des deux pays (i) de prendre des passagers et du fret dans le territoire de l'autre pays et de les transporter vers un pays tiers dans le cadre d'un service en provenance ou à destination de leur propre territoire; (ii) d'exploiter des services tout-cargo autonomes entre le territoire de l'autre pays et des pays tiers; et (iii) de profiter d'une plus grande souplesse dans la fixation des prix pour des services entre l'autre pays et un pays tiers. Cet accord permet également à Air Canada d'offrir des services à code multiple entre le Canada et les États-Unis en collaboration avec certains membres du réseau Star Alliance[MD]. En outre, les codes de certains de ces membres figurent sur certains vols transfrontaliers exploités par Air Canada ou ses partenaires régionaux, Jazz et PAL.

Le transport local entre les villes d'un pays par des transporteurs d'un autre pays, communément appelé « cabotage », demeure interdit.

6.3 Services internationaux

Les services aériens internationaux réguliers sont réglementés par les autorités compétentes du Canada et des pays concernés. Le ministre des Transports du Canada a le pouvoir de désigner les transporteurs aériens canadiens autorisés à exploiter des lignes internationales régulières. Les droits de desserte internationale sont obtenus à la suite de négociations bilatérales entre le gouvernement du Canada et les pays étrangers. Les accords bilatéraux prévoient les droits à exercer sur les dessertes convenues, les conditions d'exploitation, le nombre de transporteurs autorisés, la capacité ou la fréquence permise et les contrôles sur les tarifs. La plupart des accords bilatéraux auxquels le Canada est partie autorisent la désignation de plus d'un transporteur aérien canadien; toutefois, certains d'entre eux n'en acceptent qu'un.

Transports Canada applique une politique de désignations multiples libéralisée aux services aériens internationaux réguliers offerts par des transporteurs aériens canadiens. Tout transporteur canadien peut faire une demande de désignation pour desservir un pays étranger, sans égard à la taille du marché concerné. Le

nombre de transporteurs canadiens désignés est toutefois toujours assujetti aux accords bilatéraux de services aériens existants, mais le gouvernement du Canada poursuivra les négociations entamées avec les pays intéressés pour obtenir les droits nécessaires pour les transporteurs canadiens. En outre, une désignation ne sera sujette à réattribution que dans les cas où un accord bilatéral limite les désignations et où le transporteur autorisé n'exploite pas de services aériens directs ou à code multiple.

La politique sur le transport aérien international de Transports Canada intitulée « Ciel bleu » prévoit une approche plus ouverte aux négociations bilatérales sur le transport aérien. Selon cette politique, lorsque c'est à l'avantage du Canada, Transports Canada cherchera activement à négocier des accords de transport aérien régulier international plus ouverts, de façon à optimiser les chances d'ajouter des services passagers et de fret selon les conditions du marché. Le Canada a libéralisé des accords de services aériens, notamment avec les États-Unis, le Royaume-Uni et l'Union européenne.

6.4 Services d'affrètement

Sauf certaines exceptions, les services d'affrètement ne sont habituellement pas visés par les accords bilatéraux. Selon la politique du gouvernement du Canada, les transporteurs canadiens peuvent assurer des vols nolisés entre le Canada et toute ville du monde, à condition d'avoir obtenu au préalable l'approbation des autorités canadiennes et des autres organismes de réglementation compétents.

6.5 Climat et législation connexe sur les émissions de gaz à effet de serre

Les autorités de réglementation mondiales, nationales et autres continuent de se préoccuper des émissions de dioxyde de carbone, soit l'un des principaux GES, produites par l'industrie du transport aérien. Certaines autorités législatives continuent d'envisager de légiférer à ce sujet ou l'ont déjà fait, et des accords et des normes ont été adoptés à cet effet, notamment à l'égard des taxes sur les émissions de carbone, des mécanismes fondés sur le marché, comme les systèmes d'échange de quotas d'émissions, des réductions obligatoires de l'intensité des émissions de carbone des combustibles fossiles et les obligations d'information connexes et autres.

Air Canada est assujettie à plusieurs initiatives d'atténuation des changements climatiques, auxquelles elle participe tant au Canada qu'à l'étranger.

Nous croyons que les politiques qui incitent à la production de CAD ou qui encouragent une telle production nous permettront de décarboner nos activités plus efficacement que les exigences réglementaires non coordonnées qui font peser de manière démesurée les coûts de transition sur les transporteurs aériens. Nous continuerons de travailler avec les décideurs politiques et les parties prenantes pour adopter des politiques et promouvoir des initiatives donnant à l'industrie un avenir moins polluant. De plus, nous sommes assujettis à l'atteinte d'une croissance neutre en carbone sur le plan des émissions internationales dans un contexte réglementaire par l'intermédiaire du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), ce qui pourrait exposer Air Canada à des coûts supplémentaires liés à l'achat de crédits de carbone compensatoires ou à une offre limitée de crédits de carbone compensatoires sur les marchés. Nous pensons que les politiques qui encouragent la réduction des émissions dans le secteur, plutôt que les achats de crédits de carbone compensatoires, soutiendront mieux la transition de l'industrie vers un avenir plus faible en carbone.

6.5.1 Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation

La *Loi canadienne sur la responsabilité en matière de carboneutralité* reflète l'engagement du Canada d'atteindre zéro émission nette d'ici 2050 et exige que le gouvernement du Canada fixe, dix ans à l'avance, des objectifs quinquennaux à l'échelle nationale de réduction des émissions. Le gouvernement fédéral a publié en 2022 son premier Plan de réduction des émissions pour 2030, qui établit le premier objectif climatique intermédiaire du Canada, lequel est de réduire les émissions de 40 à 45 % d'ici 2030. Le Plan fait référence à l'élaboration, en 2022, d'un Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de GES provenant de l'aviation (2022-2030), aux termes de l'engagement pris en 2021 à la 26^{e} Conférence des Parties sur les changements climatiques des Nations Unies. En décembre 2024, le gouvernement fédéral a publié son deuxième objectif climatique intermédiaire visant à réduire les émissions de 45 à 50 % par rapport aux niveaux de 2005 d'ici 2035.

Le Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de GES provenant de l'aviation (2022-2030) prévoit des mesures nationales ambitieuses pour atteindre zéro émission nette d'ici 2050 pour le secteur canadien du transport aérien. Il comprend un objectif ambitieux d'utiliser 10 % de CAD d'ici 2030, reconnaissant la nécessité de disposer d'importants volumes de CAD pour atteindre zéro émission nette d'ici 2050. En 2024, un groupe de travail sur l'aviation a été créé pour entamer la mise à jour du Plan d'action du Canada. Les modifications du plan pourraient comprendre la réévaluation des projections à long terme, le renforcement des engagements à court terme, l'établissement d'objectifs intermédiaires et la poursuite de l'alignement sur les engagements du Canada en matière de climat. Un plan d'action mis à jour devrait être publié d'ici le milieu de 2026.

Lors de la 41e assemblée de l'OACI, en 2022, les États membres de l'OACI (y compris le Canada) ont adopté un objectif ambitieux à long terme de carboneutralité d'ici 2050 et ont achevé le premier examen périodique du CORSIA dont il est question ci-après.

6.5.2 Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale

Le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale de 2016 de l'OACI (CORSIA) a été mis en œuvre par Transports Canada en 2019 et s'applique aux émissions des vols internationaux. En vertu du CORSIA, toute croissance des émissions au-delà du niveau de l'année de référence applicable devra être compensée par les émetteurs (les sociétés aériennes) par l'acquisition et la remise de crédits de carbone compensatoires approuvés aux termes du CORSIA ou par l'utilisation de CAD admissibles au CORSIA.

L'année de référence, qui devait initialement être fondée sur la moyenne des émissions de CO_2 de 2019 et de 2020, a été changée à 2019 pour la première période de conformité (2021-2023) en raison des effets de la pandémie de COVID-19. À la 41e assemblée de l'OACI, les pays ont convenu d'une nouvelle année de référence aux termes du CORSIA à partir de 2024, soit 85 % des émissions de CO_2 de 2019, et de pourcentages révisés pour les facteurs de croissance sectoriels et individuels à utiliser pour le calcul des besoins de compensation à partir de 2030. Par conséquent, les sociétés aériennes devront commencer à compenser leurs émissions de CO_2 aux termes du régime CORSIA une fois que les émissions de l'aviation internationale dépasseront ce nouveau seuil de référence.

En novembre 2023, l'OACI a tenu sa troisième Conférence sur l'aviation et les carburants alternatifs au cours de laquelle les États membres ont convenu d'un ambitieux objectif de réduction de 5 % des émissions de CO_2 pour l'aviation internationale d'ici 2030. Cet objectif sera atteint en utilisant du CAD, des carburants à faible teneur en carbone (CFTC) et d'autres sources d'énergie possibles.

En raison du CORSIA, le Parlement européen et le Conseil européen ont continué d'exempter du système d'échange de quotas d'émissions de l'Union européenne (UE) les vols reliant l'Europe et les pays tiers. En 2021, la Commission européenne a publié le paquet « Ajustement à l'objectif 55 », qui regroupe des modifications réglementaires et de nouveaux projets de règlement pour la réalisation du Pacte vert pour l'Europe. Approuvé en 2020, le Pacte vert pour l'Europe est un ensemble d'initiatives politiques visant à mettre l'UE sur la voie d'une transition verte et, ultimement, à atteindre la carboneutralité d'ici 2050.

En décembre 2022, une entente politique a été conclue à l'égard de la révision du système d'échange de quotas d'émission de l'UE pour l'aviation, qui maintient la suspension actuelle de l'application internationale des règles jusqu'à la fin de 2026. La Commission européenne doit procéder à une évaluation du CORSIA en 2026 afin d'évaluer s'il atteint les objectifs de l'Accord de Paris, un traité international sur les changements climatiques qui vise à traiter les questions liées aux changements climatiques mondiaux et à leurs répercussions. Sous réserve des résultats de cette évaluation, la Commission européenne pourrait proposer de révoquer la suspension si le CORSIA n'est pas suffisamment aligné sur l'Accord de Paris. Les révisions du système d'échange de quotas d'émission de l'UE prévoient également un nouveau régime de soutien pour encourager l'utilisation des CAD et combler l'écart entre le prix du carburant classique et celui des CAD admissibles à partir de janvier 2024 jusqu'en décembre 2030, lequel est financé en mettant de côté une partie des franchises du système d'échange de quotas d'émission de l'UE à cette fin. Les sociétés de transport aérien sont tenues de surveiller, de déclarer et de vérifier les émissions autres que les émissions de CO_2 depuis janvier 2025. En mai 2023, le Parlement européen a publié des modifications à la directive 2003/87/CE, transposant des éléments clés de l'accord politique.

6.5.3 Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre

En date du 1er avril 2025, le gouvernement fédéral a fixé à zéro la redevance sur les combustibles et supprimé l'exigence pour les provinces et les territoires d'avoir un prix du carbone pour les consommateurs. Par conséquent, tous les combustibles fossiles, y compris le carburant d'aviation, ne sont plus assujettis à l'établissement de prix de référence en vertu de la *Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre* (Canada).

6.5.4 Réglementation sur les combustibles propres et les carburants à faible teneur en carbone

Le gouvernement du Canada a publié le *Règlement sur les combustibles propres* en juin 2022. Le règlement exige que les principaux fournisseurs de combustibles fossiles liquides (c.-à-d. les producteurs et les importateurs) réduisent l'intensité en carbone des combustibles fossiles liquides qu'ils produisent et importent au Canada, ce qui se traduirait par une diminution d'environ 15 % (en deçà des niveaux de 2016) de l'intensité en carbone de l'essence et du diesel utilisés au Canada d'ici 2030.

Le carburant d'aviation classique n'est pas visé par un objectif d'intensité en carbone. Dans la catégorie 2, le CAD est indiqué comme étant admissible pour créer des crédits de conformité. Il s'agit d'une première étape en vue de fournir un incitatif à la production et à l'utilisation des CAD au Canada.

Au printemps 2022, le gouvernement de la Colombie-Britannique a publié la nouvelle loi intitulée *Low Carbon Fuels Act*, qui remplace la *Greenhouse Gas Reduction (Renewable and Low Carbon Fuel Requirements) Act*. Parmi les modifications apportées, l'exigence de réduction de l'intensité en carbone est passée de 20 % à 30 % d'ici 2030 et s'applique à tous les carburants d'aviation. En décembre 2023, le nouveau règlement général sur les carburants à faible teneur en carbone ou *Low Carbon Fuels (General) Regulation* a été publié. La *Low Carbon Fuels Act* et le *Low Carbon Fuels (General) Regulation*, collectivement appelés la *B.C. Low Carbon Fuel Standard* (BC LCFS), sont entrés en vigueur le 1er janvier 2024.

La BC LCFS s'applique aux producteurs et aux importateurs de carburant d'aviation et établit deux obligations de conformité : a) un objectif de réduction de l'intensité en carbone de 10 %, soit de 2 % en 2026 pour atteindre 10 % d'ici 2030, et b) une exigence volumétrique commençant à 1 % de contenu en carburant renouvelable en 2028 pour atteindre 3 % d'ici 2030. Le CAD est admissible pour créer des crédits de conformité sur une base volontaire depuis le 1er janvier 2024.

6.6 Langues officielles et autres langues

Air Canada est fière d'être l'une des seules sociétés canadiennes du secteur privé à offrir des services dans les deux langues officielles au Canada. Nous sommes le seul transporteur aérien à être tenu de le faire au Canada. Nous relevons ce défi avec un engagement inébranlable depuis plus de 50 ans, dans un secteur très complexe, à une échelle, notamment géographique, inégalée parmi les autres grandes sociétés canadiennes. Au fil du temps, nous avons acquis une expertise unique et avons été les premiers à mettre en œuvre des initiatives soutenues afin d'offrir des services dans les deux langues officielles dans plusieurs régions et combinaisons de dessertes, et à promouvoir l'usage des deux langues officielles en milieu de travail.

Nos services sont offerts dans des cadres variés, mais plus visiblement à l'aéroport et à bord de nos avions, avec lesquels nous avons transporté environ 45,3 millions de passagers sur plus de 372 000 vols en 2025, notamment sur les vols qui relient le Canada aux destinations que nous desservons. Nous sommes l'une des rares sociétés aériennes au monde à desservir nos clients en français et en anglais à une telle échelle, et nous sommes fiers de refléter le Canada de cette manière, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de ses frontières. La diversité des capacités linguistiques de nos employés qui travaillent directement avec la clientèle nous a permis de désigner 24 langues d'itinéraire en plus de nos langues officielles. Ces désignations reposent sur des critères que nous nous sommes donnés, y compris des normes minimales de service à bord de certains vols.

Nous sommes déterminés à respecter nos engagements linguistiques. Nous évaluons régulièrement les compétences linguistiques de plus de 15 000 de nos employés qui travaillent directement avec la clientèle en ce qui concerne les langues officielles du Canada et 24 langues d'itinéraire supplémentaires. Les employés peuvent également choisir de déclarer eux-mêmes les langues qu'ils parlent, auquel cas leurs auto-évaluations sont consignées. D'après les données d'essai et d'auto-déclaration que nous avons sur environ 39 000 employés :

- plus de 80 langues sont parlées par nos employés dans le monde avec un certain niveau de compétence évaluée ou auto-déclarée;
- plus de la moitié de nos employés, de même que nos employés qui travaillent directement avec la clientèle et nos cadres, sont en mesure de communiquer dans les deux langues officielles avec un certain niveau de compétence, niveau qui a fait l'objet d'une évaluation ou d'une auto-déclaration;
- environ 40 % de nos employés parlent au moins une langue d'itinéraire;
- la langue d'itinéraire la plus parlée par nos employés qui travaillent directement avec la clientèle est l'espagnol, les autres langues les plus courantes étant le hindi, le pendjabi et le mandarin.

Nous utilisons les deux langues officielles du Canada dans les communications de l'entreprise et dans nos communications avec nos clients et employés, et elles sont couramment utilisées dans les interactions quotidiennes dans un grand nombre de nos activités. Nous nous engageons à promouvoir les deux langues officielles du Canada dans tout le pays et nous sommes dotés de politiques, de programmes, de procédures et d'outils pour aider nos employés à apprendre et à améliorer leurs compétences linguistiques. Sur les sept membres de notre Comité de direction, six sont bilingues.

Nous nous soucions de toutes les collectivités dans lesquelles nous vivons et travaillons, y compris le Québec où se trouve notre siège social de Montréal. Nous continuerons à travailler avec toutes nos parties prenantes pour savoir comment répondre à leurs attentes tout en respectant les droits individuels et nos obligations juridiques. En 2023, nous nous sommes inscrits volontairement auprès de l'Office québécois de la langue française en vertu de la Charte de la langue française. Depuis, notre Programme de francisation a été approuvé par l'Office et nous le mettons actuellement en œuvre, ce qui reflète notre volonté de contribuer à la protection, à la promotion et au rayonnement de la langue française, tout en nous conformant à la *Loi sur les langues officielles* qui s'applique à nous.

Notre direction des Langues officielles est responsable de mettre en œuvre notre Plan d'action linguistique et nos initiatives liées aux langues officielles, et est appuyée à cet égard par notre Comité de gestion des langues officielles, composé de cadres supérieurs occupant des fonctions clés. Un réseau d'agents de soutien aux langues officielles contribue à la mise en œuvre de ces initiatives à chaque aéroport et à chaque base du Service en vol. Un Comité de francisation est également en place et se concentrant sur les activités au Québec. En 2025, nous avons lancé le groupe-ressources d'employés Expression, qui vise à encourager l'utilisation du français dans le milieu de travail et à créer des liens significatifs entre les employés.

Les progrès réalisés dans le cadre de nos initiatives en matière de langues officielles et de notre Plan d'action linguistique sont présentés chaque trimestre au Comité de gouvernance et de mises en candidature du Conseil.

6.7 Sûreté

Air Canada est déterminée à assurer la sécurité de ses activités, de ses passagers, de ses employés et de ses biens. Air Canada collabore avec les autres acteurs de l'industrie du transport aérien (autorités de réglementation, aéroports, associations de l'industrie, fournisseurs de service et autres) à la mise en place cohérente et efficace des mesures de sécurité appropriées. Air Canada continue d'améliorer son Système de gestion de la sécurité. Ce système s'appuie sur la gestion des menaces et des risques, la gestion des incidents et les contrôles de la qualité pour définir les mesures de sécurité nécessaires, puis s'assure de leur conformité à l'aide de vérifications et de déclarations d'incidents. En prévision des modifications attendues aux obligations en matière de sécurité de Transports Canada, Air Canada a modifié et publié un nouveau Programme de sécurité des exploitants d'aéronefs (*Aircraft Operator Security Program*), qui respecte les normes internationales et les pratiques recommandées.

6.8 Sécurité

Afin d'améliorer la sécurité des sociétés aériennes canadiennes et de responsabiliser davantage le secteur de l'aviation, le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) oblige les sociétés aériennes canadiennes à mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité (SGS) dans leurs organisations et à nommer des dirigeants responsables de la sécurité. Air Canada et Air Canada Rouge ont mis en place des programmes sur les SGS qui vont au-delà des obligations prescrites par le RAC. Le président et chef de la direction d'Air Canada a été nommé « dirigeant responsable » des SGS d'Air Canada et d'Air Canada Rouge. Le vice-

président – Sécurité d'Air Canada est chargé de l'administration et de la surveillance quotidienne du SGS d'Air Canada au nom du dirigeant responsable. Le directeur – Sécurité, Sûreté et Affaires réglementaires – Air Canada Rouge est responsable de la gestion et de la surveillance quotidienne du SGS d'Air Canada Rouge.

6.9 Confidentialité et protection des renseignements personnels

La loi fédérale canadienne sur la protection des renseignements personnels dans le secteur privé, la *Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques*, régit la collecte, l'utilisation et la communication des renseignements personnels, y compris les renseignements personnels des employés d'Air Canada.

En tant que transporteur aérien international, Air Canada est assujettie à la législation sur la protection de la vie privée et des données édictée par d'autres autorités législatives, notamment le *Règlement général sur la protection des données* de l'Union européenne, qui impose des exigences en matière de protection des données et de sécurité. Ces exigences concernent notamment la gouvernance et le respect des droits des personnes et comprennent la réalisation d'études d'impact sur les transferts et la mise en œuvre de clauses contractuelles types ou d'autres mécanismes de transfert approuvés à l'égard du transfert de données personnelles vers des territoires dont les lois sur la protection de la vie privée ne sont pas jugées suffisantes. D'autres lois sur la protection de la vie privée sont également entrées en vigueur ou sont actuellement envisagées dans d'autres territoires.

6.10 Loi anti-pourriel

Air Canada est assujettie à la *Loi canadienne anti-pourriel*, qui réglemente les conditions auxquelles les messages électroniques commerciaux peuvent être envoyés. Cette loi interdit également l'installation de programmes sur l'ordinateur d'un tiers sans consentement.

6.11 Intelligence artificielle (IA)

La *Loi sur l'intelligence artificielle* de l'Union européenne est entrée en vigueur en août 2024 afin d'établir un cadre réglementaire et juridique pour l'usage de l'IA au sein de l'Union européenne. Cette loi s'applique aux entités qui fournissent ou déploient un système d'IA au sein du marché de l'UE ou pour lesquelles l'utilisation du système d'IA entraîne des répercussions sur des personnes physiques dans l'UE. La loi adopte une approche fondée sur les risques qu'elle catégorise comme inacceptables (utilisation interdite du système d'IA), élevés (p. ex. composante de sécurité des produits ou utilisation liée à l'emploi), spécifiques en matière de transparence (p. ex. les robots conversationnels), minimaux (p. ex. les filtres antipourriels) et systémiques, dans le cas de l'IA générative (IAG). Les fournisseurs de systèmes d'IA à haut risque sont tenus d'effectuer une évaluation de la conformité.

Air Canada a adopté une politique d'éthique en matière d'IA et un cadre de gouvernance de l'IA pour superviser le développement et l'utilisation responsables de l'IA. Pour obtenir de plus amples renseignements sur notre politique et notre gouvernance en matière d'IA, veuillez vous reporter à la rubrique 4.10.7 de la présente notice annuelle.

7. FACTEURS DE RISQUE

Une description des facteurs de risque liés à Air Canada et à ses activités figure à la rubrique 18, « Facteurs de risque », du rapport de gestion 2025 d'Air Canada, rubrique qui est intégrée par renvoi à la notice annuelle.

8. RELEVÉ DES DIVIDENDES VERSÉS

Air Canada n'a ni déclaré ni versé de dividendes sur ses actions à droit de vote et ses actions à droit de vote variable au cours des exercices clos les 31 décembre 2025, 2024 et 2023.

Air Canada a actuellement pour politique de réinvestir tous ses bénéfices et d'affecter les liquidités excédentaires pour financer la croissance et le développement de ses activités, rembourser sa dette et, s'il y a lieu, racheter ses actions (voir le paragraphe 9.1 ci-après). Certaines conventions passées ou futures d'Air Canada, y compris celles qui sont décrites à l'article 13 de la présente notice annuelle, imposent des conditions ou des restrictions en ce qui concerne la capacité d'Air Canada de déclarer et de verser des dividendes. Toute décision de déclarer et de verser des dividendes est assujettie aux restrictions juridiques applicables à Air Canada et au pouvoir discrétionnaire de son Conseil d'administration. Elle dépendra également de la situation financière, des résultats d'exploitation, des besoins en capital, des priorités en matière d'affectation des capitaux, des clauses restrictives des contrats d'Air Canada ainsi que d'autres facteurs jugés pertinents par le Conseil d'administration.

9. DESCRIPTION DE LA STRUCTURE DU CAPITAL-ACTIONS

Le capital-actions autorisé d'Air Canada comprend un nombre illimité d'actions à droit de vote variable et d'actions à droit de vote. Au 31 décembre 2025, un total de 66 330 053 actions à droit de vote variable et de 228 219 567 actions à droit de vote étaient émises et en circulation, soit un total de 294 549 620 actions. Les porteurs des actions des deux catégories ont des droits équivalents, sauf pour le droit de vote.

Seules des personnes qui ne sont pas des Canadiens peuvent détenir des actions à droit de vote variable, en être propriétaires véritables et en avoir le contrôle, directement ou indirectement (au sens de la *Loi sur les transports au Canada*). Une action à droit de vote variable émise et en circulation sera convertie en une action à droit de vote automatiquement, si une personne qui est un Canadien (au sens de la *Loi sur les transports au Canada*) en devient le porteur ou le propriétaire véritable ou en acquiert le contrôle, directement ou indirectement, autrement qu'à titre de garantie seulement.

Seuls des Canadiens peuvent détenir des actions à droit de vote, en être propriétaires véritables et en avoir le contrôle, directement ou indirectement. Une action à droit de vote émise et en circulation est convertie en une action à droit de vote variable automatiquement si une personne qui n'est pas un Canadien en devient le porteur ou le propriétaire véritable ou en acquiert le contrôle, directement ou indirectement, autrement qu'à titre de garantie seulement.

Les statuts d'Air Canada prévoient que les porteurs d'actions à droit de vote variable ont droit à une voix par action, sauf si (i) le nombre d'actions à droit de vote variable en circulation, exprimé en pourcentage du total des actions à droit de vote d'Air Canada en circulation, est supérieur à 49 %, ou si (ii) le total des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote variable ou en leur nom lors d'une assemblée est supérieur à 49 % du nombre total de voix pouvant être exprimées à cette assemblée. Si l'un des seuils ci-dessus devait être dépassé (en fonction de la réduction proportionnelle indiquée dans le paragraphe ci-après), le droit de vote rattaché à chaque action à droit de vote variable diminuerait proportionnellement de façon à ce que : (i) le pourcentage des voix rattachées à la catégorie des actions à droit de vote variable ne dépasse pas 49 % du total des voix rattachées à toutes les actions à droit de vote d'Air Canada émises et en circulation et (ii) le nombre total de voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote variable ou en leur nom ne dépasse pas 49 % des voix pouvant être exprimées à cette assemblée.

Par ailleurs, en cas de dépassement de l'une des limites suivantes, les statuts d'Air Canada prévoient la réduction automatique des droits de vote rattachés aux actions à droit de vote variable, de la manière suivante :

- premièrement, si nécessaire, les droits de vote d'un porteur non canadien (y compris un porteur non canadien autorisé à fournir un service aérien) détenant plus de 25 % de toutes les actions à droit de vote d'Air Canada ou plus de 25 % des voix seront réduits pour veiller à ce qu'il ne détienne jamais plus de 25 % des voix rattachées à toutes les actions à droit de vote d'Air Canada émises et en circulation ou plus de 25 % des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote à une assemblée des actionnaires;

- deuxièmement, si nécessaire et après avoir effectué la première réduction susmentionnée, les droits de vote de tous les porteurs non canadiens autorisés à fournir un service aérien seront à nouveau proportionnellement réduits pour veiller à ce qu'ils ne détiennent au total jamais plus de 25 % des voix rattachées à toutes les actions à droit de vote d'Air Canada émises et en circulation ou plus de 25 % des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote à une assemblée des actionnaires;

- troisièmement, si nécessaire et après avoir effectué les deux premières réductions susmentionnées, les droits de vote de tous les porteurs non canadiens en tant que catégorie seront proportionnellement réduits pour veiller à ce qu'ils ne détiennent dans l'ensemble jamais plus de 49 % des voix rattachées à toutes les actions à droit de vote d'Air Canada émises et en circulation ou plus de 49 % des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote à une assemblée des actionnaires, comme il est indiqué dans le paragraphe qui précède.

Chaque action à droit de vote variable et action à droit de vote donne à son porteur le droit de voter aux assemblées d'actionnaires, comme il est décrit aux présentes, et occupe un rang égal quant aux dividendes éventuellement déclarés par les administrateurs et en cas de distribution des actifs si Air Canada est liquidée ou dissoute.

Au moment de la liquidation ou de la dissolution d'Air Canada ou de toute autre distribution de ses éléments d'actif entre ses actionnaires en vue de liquider son entreprise, les porteurs d'actions à droit de vote variable et d'actions à droit de vote ont le droit de recevoir le reliquat des biens d'Air Canada et ont le droit de participer sur un même pied, pour chaque action, à toutes les distributions de ces éléments d'actif.

En cas d'offre d'achat visant une seule catégorie d'actions à droit de vote ou d'actions à droit de vote variable, qui doit, en vertu des lois sur les valeurs mobilières applicables, être présentée à la totalité ou à la quasi-totalité des porteurs d'actions de la catégorie visée, chaque action à droit de vote variable ou action à droit de vote, selon le cas, peut être convertie au gré du porteur en une action à droit de vote ou une action à droit de vote variable, selon le cas, visée par l'offre à tout moment pendant la durée de l'offre et jusqu'au lendemain du jour prescrit par les lois sur les valeurs mobilières applicables où l'initiateur doit prendre livraison contre paiement des actions visées par l'offre. Les actions ne peuvent être converties que pour être déposées en réponse à l'offre. Si les actions à droit de vote variable ou les actions à droit de vote, selon le cas, issues de la conversion et déposées en réponse à l'offre sont retirées par l'actionnaire, si l'initiateur n'en prend pas livraison ou encore si l'offre est retirée, les actions à droit de vote variable ou les actions à droit de vote, selon le cas, issues de la conversion antérieure sont reconverties automatiquement en actions à droit de vote ou en actions à droit de vote variable, selon le cas.

Le texte qui précède est un résumé non exhaustif des droits, privilèges, restrictions et conditions rattachés aux actions à droit de vote variable et actions à droit de vote et est donné entièrement sous réserve du texte des statuts constitutifs mis à jour d'Air Canada.

9.1 Rachat d'actions

Offres publiques de rachat dans le cours normal des activités

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

En plus des rachats réalisés en 2024 dans le cadre de l'OPRCNA de 2024, au cours du premier trimestre de 2025, Air Canada a racheté 15 504 742 actions à un coût moyen de 20,30 $ chacune pour une contrepartie totale de 315 M$.

Au cours du quatrième trimestre de 2025, Air Canada a reçu de la part de la TSX l'approbation de lancer une nouvelle offre publique de rachat dans le cours normal des activités (l'« OPRCNA de 2025 ») lui permettant de racheter aux fins d'annulation, conformément aux règles de la TSX et au cours de la période allant du 7 novembre 2025 au 6 novembre 2026, jusqu'à 29 557 428 de ses actions, soit environ 10 % du flottant de ses actions au 24 octobre 2025. Au cours du quatrième trimestre de 2025, Air Canada a racheté aux fins d'annulation 1 778 824 actions à un coût moyen de 18,63 $ chacune pour une contrepartie totale de 33 M$.

Pendant la période allant du 1er janvier 2026 au 28 février 2026, Air Canada a racheté 1 623 954 actions supplémentaires à un coût moyen de 19,73 $ chacune pour une contrepartie totale de 32 M$.

Offre publique de rachat importante

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

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

Le 25 juin 2025, Air Canada a racheté aux fins d'annulation 26 595 744 actions dans le cadre de l'OPRI, au prix de 18,80 $ chacune, pour une contrepartie totale de 500 M$.

9.2 Régime de droits des actionnaires d'Air Canada

Le régime de droits des actionnaires d'Air Canada, tel qu'il a été approuvé par ses actionnaires, est en vigueur jusqu'à la fermeture des bureaux le lendemain de la date de l'assemblée annuelle des actionnaires d'Air Canada qui se tiendra en 2026 et pourrait être reconduit conformément à ses modalités pour une autre durée de trois ans (de 2026 à 2029) si les actionnaires ratifient cette reconduction au plus tard à l'assemblée annuelle des actionnaires qui se tiendra en 2026. Le texte du régime de droits des actionnaires peut être consulté sur SEDAR+ à **sedarplus.ca**.

Le Conseil d'administration d'Air Canada a recommandé aux actionnaires de voter en faveur de la ratification de la reconduction du régime de droits des actionnaires à l'assemblée annuelle des actionnaires de 2026 qui se tiendra le 1er mai 2026.

10. MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES

Les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote d'Air Canada sont négociées à la cote de la Bourse de Toronto sous un seul symbole, « AC » et à la cote de l'OTCQX International Premier aux États-Unis sous un seul symbole, « ACDVF ».

Le tableau suivant donne les cours extrêmes et le volume de négociation des actions à droit de vote variable et des actions à droit de vote à la Bourse de Toronto, sur une base combinée, pour les mois de janvier à décembre 2025.

	Haut ($)	Bas ($)	Volume de négociation quotidien moyen	Volume mensuel total
Janvier	22,85	19,52	2 636 213	57 996 689
Février	19,42	16,66	3 805 042	72 295 796
Mars	16,74	13,7	3 783 287	79 449 032
Avril	14,6	12,69	3 404 012	71 484 255
Mai	19,61	13,93	4 248 478	89 218 029
Juin	21,24	18,02	3 294 763	69 190 022
Juillet	23,72	18,75	3 341 775	73 519 042

	Haut ($)	Bas ($)	Volume de négociation quotidien moyen	Volume mensuel total
Août	20,14	18,55	2 834 296	56 685 928
Septembre	19,33	17,48	2 659 346	55 846 269
Octobre	18,93	17,425	2 263 525	49 797 543
Novembre	19,31	17,61	2 597 280	51 945 608
Décembre	20,07	18,18	2 084 786	43 780 496

11. EMPLOYÉS

Air Canada (y compris ses filiales) comptait plus de 40 000 employés à la fin de 2025. Nous continuons d'accorder la priorité à notre stratégie de fidélisation du personnel et à nos efforts d'acquisition de talents. Le tableau suivant donne la répartition de l'effectif moyen d'Air Canada exprimé en équivalents temps plein (ETP), pour l'exercice 2025, et indique les syndicats qui représentent les employés syndiqués et la date d'expiration de leur convention collective respective.

Groupe d'employés	Syndicat(s)	ETP	Date d'expiration de la convention collective
Cadres, soutien administratif et autres employés non syndiqués	–	6 681	–
Pilotes	ALPA	4 980	29 septembre 2027
Agents de bord	SCFP	9 062	1er avril 2028
Agents – Ventes clientèle et agents – Service clientèle et régulateurs de vols	Unifor/IBT/CALDA	5 456	Unifor – 28 février 2026 IBT – 30 juin 2029 CALDA – 29 février 2028
Services techniques, aire de trafic et fret	AIMTA[1)]	10 416	31 mars 2026
Employés syndiqués au Royaume-Uni et autres syndiqués	UNITE/Divers	368	Divers
TOTAL		**36 963**	

1) Certains employés de soutien administratif sont représentés par l'AIMTA.

Des conventions conclues avec divers syndicats ont expiré ou expireront en 2026 et dans les années suivantes. Air Canada entamera des négociations avec ces syndicats et a commencé à négocier avec Unifor. Aucune grève ni aucun lock-out ne peuvent survenir légalement à la fin d'une convention collective jusqu'à ce que certaines conditions préalables soient remplies, conformément au Code canadien du travail.

12. APERÇU DE CERTAINS RÉSULTATS FINANCIERS

Le tableau ci-après présente certains des résultats financiers d'Air Canada pour les exercices 2023 à 2025.

(en millions de dollars canadiens)	**2025**	**2024**	**2023**
Produits passages	19 604	19 760	19 403
Produits fret	1 033	991	924
Autres produits	1 735	1 504	1 506
Total des produits d'exploitation	**22 372**	**22 255**	**21 833**
Total des charges d'exploitation	**21 454**	**20 992**	**19 554**
Bénéfice d'exploitation	918	1 263	2 279
Charges autres que d'exploitation	(129)	(748)	(67)
Bénéfice avant impôts sur le résultat	**789**	**515**	**2 212**
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	(145)	1 205	64
Bénéfice net (perte nette)	**644**	**1 720**	**2 276**

Le tableau ci-après présente la proportion des produits passages tirés des services intérieurs, transfrontaliers et internationaux d'Air Canada pour les exercices 2023 à 2025.

	2025	**2024**	**2023**
Intérieur	27 %	27 %	26 %
Transfrontalier (États-Unis)	20 %	22 %	21 %
International	53 %	51 %	53 %
Total	**100 %**	**100 %**	**100 %**

13. OPÉRATIONS DE FINANCEMENT IMPORTANTES

Air Canada a effectué les importantes opérations de financement suivantes de 2023 à 2025 :

2025

- En mai 2025, Air Canada a remboursé les sommes restantes de 201 M$ US et de 81 M$ US des tranches A et B de ses certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, série 2013-1 à l'échéance.
- En juillet 2025, Air Canada a remboursé la somme restante de 274 M$ US de ses billets convertibles en circulation à l'échéance.
- En octobre 2025, Air Canada a remboursé la somme restante de 24 M$ US de la tranche B de ses certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, série 2020-2 à l'échéance.

2024

- En mars 2024, Air Canada a réalisé la clôture d'un prêt à terme B de 1,175 G$ US échéant en 2031 et d'une facilité de crédit renouvelable de 975 M$ US échéant en 2029, et de la résiliation de sa facilité de crédit renouvelable inutilisée de 200 M$ échéant en 2026.
- En novembre 2024, Air Canada a achevé la réappréciation de son prêt à terme B de 1,175 G$ US, ce qui a réduit le taux d'intérêt de 50 points de base.
- 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 de chacun des 27 appareils A220-300 d'Airbus dont la livraison est prévue au plus tard en octobre 2027.

2023

- En 2023, Air Canada a remboursé par anticipation des prêts de 1,112 G$, qui avaient servi à financer l'acquisition de 33 appareils A 220-300 d'Airbus. De plus, un financement de 164 M$ déjà utilisé pour financer l'acquisition de cinq appareils 787-8 de Boeing a également été remboursé avant l'échéance.
- En novembre 2023, Air Canada a prolongé d'un an, jusqu'en décembre 2026, sa facilité de crédit renouvelable de 200 M$. Aucune somme n'avait été prélevée sur cette facilité au 31 décembre 2023 et elle a été résiliée en 2024, comme il est indiqué ci-dessus.

14. NOTATION

L'accès d'Air Canada au financement à long terme sur les marchés des capitaux d'emprunt dépend de la notation de son crédit et des conditions du marché. Air Canada croit qu'elle continuera de pouvoir accéder aux marchés des capitaux d'emprunt à long terme. Un déclassement pourrait avoir une incidence sur l'accès d'Air Canada aux marchés des capitaux et augmenter ses coûts d'emprunt.

Les notes visent à fournir aux investisseurs un avis indépendant sur la qualité du crédit. Ces notes ne constituent pas une recommandation d'acheter, de vendre ou de conserver des titres et l'agence de notation peut réviser ou retirer sa note à tout moment. Chaque note doit être évaluée indépendamment des autres notes.

Les agences de notation suivantes ont attribué une note au crédit d'Air Canada, à ses titres de créance à long terme et/ou à ses certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel (instruments de financement des appareils à long terme) : Moody's Investors Service, Inc. (Moody's); Standard & Poor's Rating Services (Standard & Poor's); Fitch Ratings, Inc. (Fitch).

Air Canada paie des frais aux agences de notation pour l'attribution d'une note à son crédit. Elle paie aussi des frais pour d'autres services aux agences de notation dans le cours normal de ses activités.

	Moody's		Standard & Poor's		Fitch	
	Note	**Rang***	**Note**	**Rang***	**Note**	**Rang***
Notes attribuées au crédit d'Air Canada	Ba2	12 sur 21	BB	12 sur 22	BB	12 sur 23
Titres de créance à long terme d'Air Canada						
Dette garantie de premier rang (billets prioritaires de premier rang)	Ba 1	11 sur 21	BBB-	10 sur 22	BB+	11 sur 23
Certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel d'Air Canada						
Certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, série 2015-1						
Note attribuée à la tranche A			A+	5 sur 22	A	6 sur 23
Certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, série 2015-2						
Note attribuée à la tranche AA	A1	5 sur 21	AA-	4 sur 22		
Note attribuée à la tranche A	Baa2	9 sur 21	A+	5 sur 22		
Certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, série 2017-1						
Note attribuée à la tranche AA	Aa2	3 sur 21			AA	3 sur 23
Note attribuée à la tranche A	A2	6 sur 21			A	6 sur 23
Note attribuée à la tranche B	Baa 1	8 sur 21			BBB+	8 sur 23
Certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, série 2018-1 ($ CA)						
Note attribuée à la tranche A			A+	5 sur 22		
Note attribuée à la tranche B			BBB+	8 sur 22		
Certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, série 2020-1						
Note attribuée à la tranche C	Ba 2	12 sur 21	BB	12 sur 22		
Certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, série 2020-2						
Note attribuée à la tranche A			A+	5 sur 22	A	6 sur 23

* Rang relatif de chaque note dans le système de classification général de l'agence de notation.

Les descriptions suivantes des catégories de notation attribuées par chacune des agences de notation sont fournies conformément aux exigences applicables à la présente notice annuelle et proviennent du site Web respectif des agences. Elles ne constituent pas une approbation par Air Canada des catégories ou de l'application par les agences de notation respectives de leurs critères et analyses. De plus amples renseignements peuvent être obtenus auprès des agences de notation respectives.

Explication des notes attribuées par Moody's

Aaa	Les obligations notées Aaa sont considérées comme étant de la qualité la plus élevée et sont exposées au risque de crédit le plus faible.
Aa	Les obligations notées Aa sont considérées comme étant de qualité supérieure et sont exposées à un risque de crédit très faible.
A	Les obligations notées A sont considérées comme étant de qualité moyenne-élevée et sont exposées à un risque de crédit faible.
Baa	Les obligations notées Baa sont exposées à un risque de crédit modéré. Elles sont considérées comme étant de qualité moyenne et, par conséquent, peuvent posséder des caractéristiques spéculatives.
Ba	Les obligations notées Ba sont considérées comme comportant des éléments spéculatifs et sont exposées à un risque de crédit important.
B	Les obligations notées B sont considérées comme spéculatives et sont exposées à un risque de crédit élevé.
Caa	Les obligations notées Caa sont considérées comme étant de qualité inférieure, et elles sont exposées à un risque de crédit très élevé.
Ca	Les obligations notées Ca sont très spéculatives et font probablement l'objet d'un cas de défaut ou sont sur le point d'en faire l'objet; elles comportent des chances de recouvrement du capital et des intérêts.
C	Les obligations notées C sont celles ayant obtenu la note la plus basse et font généralement l'objet d'un cas de défaut; elles comportent peu de chances de recouvrement du capital et des intérêts.

Nota : Moody's ajoute les modificateurs numériques 1, 2 et 3 à chaque catégorie de notes générique allant de Aa à Caa (pour un total de 21 notes liées aux catégories du tableau ci-dessus). Le nombre 1 indique que l'obligation se classe dans la tranche supérieure de sa catégorie de notes; le nombre 2 indique que l'obligation se classe dans la tranche moyenne; et le nombre 3 indique que l'obligation se classe dans la tranche inférieure de la catégorie de notes générique.

Explication des notes attribuées par Standard & Poor's

AAA	Une obligation notée « AAA » a obtenu la note la plus élevée attribuée par S&P Global Ratings. La capacité du débiteur de respecter ses engagements financiers découlant de l'obligation est extrêmement élevée.
AA	Une obligation notée « AA » ne diffère que légèrement des obligations ayant obtenu la note la plus élevée. La capacité du débiteur de respecter ses engagements financiers découlant de l'obligation est très élevée.
A	Une obligation notée « A » est un peu plus vulnérable aux effets défavorables de l'évolution de la situation ou de la conjoncture économique que les obligations de catégories de notes supérieures. Toutefois, la capacité du débiteur de respecter ses engagements financiers découlant de l'obligation demeure élevée.
BBB	Une obligation notée « BBB » présente des paramètres de protection adéquats. Toutefois, une conjoncture économique défavorable ou l'évolution de la situation est plus susceptible d'affaiblir la capacité du débiteur à respecter ses engagements financiers découlant de l'obligation.
BB	Une obligation notée « BB » est moins vulnérable au risque de défaut de paiement que d'autres émissions de nature spéculative. Elle est cependant toujours tributaire des incertitudes ou d'une exposition à une conjoncture commerciale, financière ou économique défavorable qui pourrait faire en sorte que le débiteur ne soit pas en mesure de respecter ses engagements financiers découlant de l'obligation.
B	Une obligation notée « B » est plus vulnérable au risque de défaut de paiement qu'une obligation notée « BB », mais le débiteur est apte à respecter ses engagements financiers dans l'immédiat. Une conjoncture commerciale, financière ou économique défavorable réduira sans doute la capacité ou la volonté du débiteur de respecter ses engagements financiers découlant de l'obligation.
CCC	Une obligation notée « CCC » est vulnérable au risque de défaut de paiement dans l'immédiat et le respect par le débiteur de ses engagements financiers est tributaire d'une conjoncture commerciale, financière et économique favorable. En cas de conjoncture commerciale, financière ou économique défavorable, le débiteur n'aura vraisemblablement pas la capacité de respecter ses engagements financiers découlant de l'obligation.
CC	Une obligation notée « CC » est très vulnérable au risque de défaut de paiement dans l'immédiat. La note « CC » est utilisée lorsqu'aucun défaut de paiement n'a encore eu lieu, mais que S&P Global Ratings juge que le défaut de paiement est une quasi-certitude, sans égard au moment où on prévoit qu'il surviendra.
C	Une obligation notée « C » est très vulnérable au risque de défaut de paiement dans l'immédiat, et elle devrait avoir un rang relatif moins élevé ou offrir des chances de recouvrement final plus faibles que les obligations ayant obtenu des notes plus élevées.
D	Une obligation notée « D » fait l'objet d'un défaut ou un engagement théorique qui s'y rapporte fait l'objet d'une violation. Pour les instruments de capital non hybrides, la catégorie de notation « D » est utilisée lorsque les paiements se rapportant à l'obligation ne sont pas effectués à la date d'échéance, à moins que S&P Global Ratings ne croie que ces paiements seront effectués dans les cinq jours ouvrables suivants, en l'absence d'un délai de grâce précisé, ou avant la fin du délai de grâce précisé ou dans les trente jours civils suivants, selon la première de ces éventualités à survenir. La note « D » est également utilisée si le débiteur dépose son bilan ou prend une mesure analogue et lorsque le défaut d'exécution d'une obligation est une quasi-certitude, par exemple en raison de dispositions de suspension automatique. La note d'une obligation est abaissée à « D » si elle fait l'objet d'une restructuration de créance en difficulté.

Nota : Les notes « AAA » à « BBB » sont de catégorie supérieure et les notes « BB », « B », « CCC », « CC » et « C » sont de catégorie spéculative. Les notes « AA » à « CCC » peuvent être modifiées par l'ajout d'un signe plus (+) ou moins (-) indiquant leur position relative dans la catégorie de notation (pour un total de 22 notes liées aux catégories du tableau ci-dessus).

Explication des notes attribuées par Fitch

AAA	Qualité de crédit la plus élevée. La note « AAA » indique le risque de défaut le plus faible. Elle n'est attribuée que dans les cas où la capacité du débiteur à remplir ses obligations financières est exceptionnellement élevée. Il est très peu probable que cette capacité soit défavorablement touchée par des événements prévisibles.
AA	Qualité de crédit très élevée. La note « AA » indique qu'on prévoit un risque de défaut très faible. Elle indique que la capacité du débiteur à remplir ses obligations financières est très élevée et que cette capacité n'est pas très vulnérable aux événements prévisibles.
A	Qualité de crédit élevée. La note « A » indique qu'on prévoit un risque de défaut faible. La capacité du débiteur à remplir ses obligations financières est considérée comme élevée. Cette capacité peut néanmoins être plus vulnérable à une conjoncture commerciale ou économique défavorable que celle d'une entité ayant une meilleure note.
BBB	Bonne qualité de crédit. La note « BBB » indique qu'on prévoit un risque de défaut faible dans l'immédiat. La capacité du débiteur à remplir ses obligations financières est considérée comme adéquate, mais une conjoncture commerciale ou économique défavorable est plus susceptible de nuire à cette capacité.
BB	Spéculative. La note « BB » indique une plus grande vulnérabilité au risque de défaut, en particulier si la conjoncture commerciale ou économique évolue défavorablement au fil du temps; cependant, il existe une certaine marge de manœuvre sur les plans commercial ou financier qui permet l'exécution des obligations financières.
B	Très spéculative. La note « B » indique un risque de défaut important, mais qu'une marge de sécurité limitée subsiste. Le débiteur remplit actuellement ses obligations financières, mais une conjoncture commerciale ou économique défavorable est plus susceptible de nuire à cette capacité.
CCC	Risque de crédit élevé. Très faible marge de sécurité. Un cas de défaut est possible.
CC	Risque de crédit très élevé. Un cas de défaut semble probable.
C	Sur le point de faire l'objet d'un cas de défaut. Un processus de défaut ou un processus similaire a été entamé, ou en ce qui concerne un véhicule de financement fermé, la capacité de paiement est irrévocablement compromise.
RD	Cas de défaut restreint. La note « RD » indique un émetteur qui, de l'avis de Fitch, a commis un défaut de paiement qu'il n'a pas corrigé ou échangé des créances sinistrées à l'égard d'une obligation, d'un prêt ou d'autres obligations financières importantes, mais qui n'a pas entamé de procédure officielle en vue, notamment, de sa faillite, de son administration, de sa mise sous séquestre ou de sa liquidation volontaire ou forcée ou qui n'a par ailleurs pas cessé ses activités.
D	Cas de défaut. La note « D » indique un émetteur qui, de l'avis de Fitch, a entamé une procédure officielle en vue, notamment, de sa faillite, de son administration, de sa mise sous séquestre ou de sa liquidation volontaire ou forcée ou qui a par ailleurs cessé ses activités et dont la dette est toujours impayée.

Nota : L'échelle de notation de crédit de Fitch pour les émetteurs et les émissions est dotée des catégories « AAA » à « BBB » (catégorie supérieure) et « BB » à « D » (catégorie spéculative), avec un marqueur supplémentaire +/- pour les notes de AA à CCC indiquant les différences relatives de probabilité de défaut ou de recouvrement pour les émissions (pour un total de 23 notes liées aux catégories du tableau ci-dessus).

15. INFRASTRUCTURES

Le siège social d'Air Canada, qui comprend nos bureaux principaux ainsi qu'un centre de formation, est situé à Montréal dans des installations nous appartenant sur des terrains loués. Air Canada est propriétaire d'installations ou en loue dans des aéroports importants et de grandes villes. Ces installations comprennent des bureaux, des hangars, des salons, des entrepôts, des installations de maintenance et des installations d'assistance en escale. Nos hangars, où se déroulent les activités de maintenance des appareils, sont situés à Montréal, Toronto, Vancouver, Calgary, Halifax et Winnipeg dans des locaux nous appartenant situés sur des terrains loués. Une partie des hangars et des installations de maintenance des appareils de Calgary, Montréal, Vancouver et Toronto est louée ou sous-louée par Air Canada à Jazz et à d'autres tiers.

16. MARQUES DE COMMERCE

Air Canada estime que son image de marque et ses marques de commerce sont précieuses et importantes pour sa position concurrentielle. Air Canada est le nom commercial et la marque de commerce d'Air Canada. Les autres marques de commerce d'Air Canada comprennent Air Canada Express[MD], le logo Air Canada Jetz[MD], Air Canada Jazz[MD], Jazz[MD], Air Canada Vacations[MD], Vacances Air Canada[MD], Skyriders[MD], Aéronautes[MD], le logo de la feuille d'érable[MD], Maple Leaf Lounge[MC], salon Feuille d'érable[MC], Air Canada Rouge[MD] et d'autres dessins-marques. Les marques de commerce d'Aéroplan comprennent Aeroplan®, Aéroplan[MD], Aeronote®, Aéronote[MD], Points Predictor Tool[TM], Prédicteur de points[MC] et statut Aéroplan Élite[MC]. Air Canada a consenti à Jazz une licence d'utilisation de certaines marques de commerce au Canada et aux États-Unis, notamment Air Canada Express[MD], Air Canada Jazz[MD], Jazz[MD], Air Canada[MD] et le logo Air Canada[MD], en association avec la prestation de services aériens réguliers dans des régions du Canada et de part et d'autre de la frontière canado-américaine au nom d'Air Canada. Air Canada cherche à protéger ses renseignements commerciaux exclusifs et sensibles ainsi que ses droits de propriété intellectuelle par différents moyens, notamment, selon le cas, par des enregistrements, des dispositions sur la confidentialité et d'autres dispositions contractuelles, politiques, restrictions et contrôles d'accès.

17. ADMINISTRATEURS ET DIRIGEANTS

17.1 Administrateurs

Le tableau ci-dessous indique, en date des présentes, le nom, le lieu de résidence et la principale activité de chacun des administrateurs. Ces personnes agissent à titre d'administrateurs d'Air Canada depuis les dates indiquées en regard de leur nom.

Nom et lieu de résidence	Principale activité	Administrateur depuis
Amee Chande[1) 4)] (Colombie-Britannique, Canada)	Administratrice de sociétés	Le 25 juin 2020
Christie J.B. Clark[1) 2)6)] (Ontario, Canada)	Administrateur de sociétés	Le 27 juin 2013
Gary A. Doer[3)4)10)] (Manitoba, Canada)	Administrateur de sociétés	Le 30 avril 2018
Rob Fyfe[3) 4)7)] (Auckland, Nouvelle-Zélande)	Administrateur de sociétés	Le 30 septembre 2017
Michael M. Green[3) 4)] (Floride, États-Unis)	Chef de la direction et directeur principal, Tenex Capital Management (société d'investissement privé)	Le 30 mars 2009
Jean Marc Huot[2) 4)8)] (Québec, Canada)	Associé, Stikeman Elliott, S.E.N.C.R.L., s.r.l. (cabinet d'avocats canadien)	Le 8 mai 2009
Claudette McGowan[1) 3)] (Ontario, Canada)	Présidente-directrice générale, Protexxa Inc. (société canadienne de logiciels et de services de cybersécurité)	Le 15 mai 2023
Madeleine Paquin[2) 4)] (Québec, Canada)	Administratrice de sociétés	Le 12 mai 2015
Michael Rousseau[11)] (Québec, Canada)	Président et chef de la direction, Air Canada	Le 15 février 2021
Vagn Sørensen [5)] (Londres, Royaume-Uni)	Administrateur de sociétés	Le 15 novembre 2006
Kathleen Taylor[1) 2)3)9)] (Ontario, Canada)	Administratrice de sociétés	Le 10 mai 2016
Annette Verschuren[1) 2)] (Ontario, Canada)	Présidente du conseil et chef de la direction, NRStor Inc. (société qui conçoit, construit et gère des projets de stockage d'énergie)	Le 12 novembre 2012

1) Membre du Comité d'audit, des finances et du risque.
2) Membre du Comité de gouvernance et de mises en candidature.
3) Membre du Comité des ressources humaines, de la rémunération et des régimes de retraite.
4) Membre du Comité de la sécurité, de la santé, de l'environnement et de la sûreté.
5) M. Sørensen est devenu président du Conseil d'Air Canada le 5 mai 2017.
6) M. Clark est président du Comité d'audit, des finances et du risque.
7) M. Fyfe est président du Comité de la sécurité, de la santé, de l'environnement et de la sûreté.
8) M. Huot est président du Comité de gouvernance et de mises en candidature.
9) M^me^ Taylor est présidente du Comité des ressources humaines, de la rémunération et des régimes de retraite.
10) M. Doer ne briguera pas de nouveau mandat à l'assemblée annuelle des actionnaires de 2026 qui se tiendra le 1^er^ mai 2026.
11) M. Rousseau prendra sa retraite d'ici la fin du troisième trimestre de 2026.

À moins d'indication contraire ci-après, chaque administrateur exerce l'activité principale mentionnée ci-dessus depuis plus de cinq ans. M^me^ McGowan a été directrice mondiale, Cybersécurité à la Banque Toronto-Dominion de 2020 à 2022. M^me^ Paquin a été présidente et chef de la direction de Logistec Corporation de 1996 à 2024. M. Rousseau a été chef de la direction adjoint et chef des Affaires financières de 2019 à 2021.

17.2 Membres de la haute direction

Le tableau ci-dessous indique, en date des présentes, le nom, le lieu de résidence et le poste de chacun des membres de la haute direction d'Air Canada.

Nom et lieu de résidence	Fonctions au sein d'Air Canada	Membre de la haute direction depuis
Michael Rousseau (Québec, Canada)	Président et chef de la direction	Le 22 octobre 2007
Marc Barbeau (Québec, Canada)	Vice-président général, chef des Affaires juridiques et secrétaire général	Le 1er juillet 2021
John Di Bert (Québec, Canada)	Vice-président général et chef des Affaires financières	Le 1er juillet 2023
Mark Galardo (Québec, Canada)	Vice-président général et chef des Affaires commerciales, et président – Fret	Le 1er janvier 2017
Craig Landry (Québec, Canada)	Vice-président général et chef de l'Innovation, et président d'Aéroplan	Le 1er août 2010
Arielle Meloul-Wechsler (Québec, Canada)	Vice-présidente générale et chef des Ressources humaines et des Affaires publiques	Le 18 septembre 2013
Mark Nasr (Ontario, Canada)	Vice-président général et chef des opérations	Le 11 juillet 2017
Kevin O'Connor (Ontario, Canada)	Premier vice-président – Gestion mondiale des Aéroports et Contrôle de l'exploitation	Le 1er mars 2023
Murray Strom (Ontario, Canada)	Premier vice-président – Opérations aériennes et Maintenance	Le 6 mars 2018

Sous réserve de ce qui est précisé ci-après, chaque membre de la haute direction occupe à Air Canada un poste semblable au poste indiqué ci-dessus depuis plus de cinq ans.

- M. Di Bert a été chef des affaires financières de Bombardier de 2015 à 2020, conseiller en gestion, membre du conseil d'administration et conseiller spécial pour Sharethrough de 2020 à 2022 et chef de la direction financière pour Clarios de 2022 à 2023. Il a été nommé vice-président général et chef des Affaires financières d'Air Canada en juillet 2023.

- M. Barbeau a été président (2018-2021) et associé ou dirigeant de Stikeman Elliott S.E.N.C.R.L., s.r.l. de 1993 à 2021. Il a été nommé vice-président général et chef des Affaires juridiques d'Air Canada en 2021 et vice-président général, chef des Affaires juridiques et secrétaire général en août 2023. Il a également agi comme secrétaire général par intérim de février 2022 jusqu'en 2023.

- M. Rousseau a été chef de la direction adjoint et chef des Affaires financières d'Air Canada de 2019 à 2021 et a été nommé président et chef de la direction en février 2021.

- M. Landry a été vice-président général – Exploitation d'Air Canada de 2019 à 2021, puis nommé vice-président général et chef des opérations en septembre 2021. Il a été nommé vice-président général et chef de l'Innovation, et président d'Aéroplan en mai 2025.

- M. Galardo a été vice-président – Planification du réseau de 2017 à 2020, vice-président – Planification du réseau et Alliances de 2020 à 2021, premier vice-président – Planification du réseau et Gestion du chiffre d'affaires de 2021 à 2023, et a été nommé vice-président général – Chiffre d'affaires et Planification du réseau, et président – Fret d'Air Canada en mai 2023. Il a été nommé vice-président général et chef des Affaires commerciales, et président – Fret en mai 2025.

- M[me] Meloul-Wechsler a été vice-présidente générale et chef des Ressources humaines et des Communications de 2020 à 2021 et a été nommée vice-présidente générale et chef des Ressources humaines et des Affaires publiques d'Air Canada en février 2021.

- M. Nasr a été vice-président – Fidélité et Commerce électronique de 2017 à 2021, premier vice-président – Produits, Marketing et Commerce électronique de 2021 à 2023 et a été nommé vice-président général – Marketing et Solutions numériques d'Air Canada, et président d'Aéroplan en mai 2023. Il a été nommé vice-président général et chef des opérations en mai 2025.

- M. O'Connor a été vice-président – Contrôle de l'exploitation réseau de 2017 à 2023 et a été nommé premier vice-président – Gestion mondiale des Aéroports et Contrôle de l'exploitation d'Air Canada en mars 2023.

- Le commandant Strom a été vice-président – Opérations aériennes de 2018 à 2021, premier vice-président – Opérations aériennes de 2021 à 2023 et a été nommé premier vice-président – Opérations aériennes et Maintenance d'Air Canada en mars 2023.

Au 31 décembre 2025, les administrateurs et membres de la haute direction susmentionnés détenaient collectivement la propriété ou le contrôle, directement ou indirectement, de 495 246 actions à droit de vote, soit environ 0,2170 % des actions à droit de vote en circulation, et de 30 740 actions à droit de vote variable, soit environ 0,0463 % des actions à droit de vote variable en circulation.

18. COMITÉ D'AUDIT, DES FINANCES ET DU RISQUE

18.1 Règles du Comité d'audit

Les règles du Comité d'audit, des finances et du risque (Comité d'audit) figurent à l'annexe A de la présente notice annuelle.

18.2 Composition du Comité d'audit

En date des présentes, le Comité d'audit d'Air Canada est composé de Christie J.B. Clark (président), Amee Chande, Claudette McGowan, Kathleen Taylor et Annette Verschuren. Chaque membre du Comité d'audit est indépendant et possède des compétences financières au sens du *Règlement 52-110 sur le comité d'audit*.

18.3 Formation et expérience pertinentes des membres du Comité d'audit

En plus de leur expérience générale en affaires, les membres du Comité d'audit possèdent la formation et l'expérience voulues pour exercer leurs responsabilités :

a) Christie J.B. Clark est administrateur de sociétés. De 2005 à 2011, M. Clark a été chef de la direction et associé principal de PricewaterhouseCoopers. Il est administrateur de Les Compagnies Loblaw limitée et de AtkinsRéalis. Outre les sociétés ouvertes dont il est membre du conseil, M. Clark est également administrateur de la Sunnybrook Hospital Foundation, du Sunnybrook Health Sciences Centre, du Vibrant Community Health Centre et membre émérite de la Stephen J.R. Smith School of Business de l'Université Queen's. Il a également siégé aux conseils de la Fiducie de placement immobilier Propriétés de Choix, de Hydro One, de Brookfield Office Properties, de la Société financière IGM, du Comité olympique canadien, de la Fondation olympique canadienne et de l'organisation À nous le podium. M. Clark est titulaire d'un baccalauréat en commerce de l'Université Queen's et d'une maîtrise en administration des affaires de l'Université de Toronto. Il est comptable agréé (Fellow). M. Clark a déjà été directeur national aux affaires académiques pour le cours de l'Institut des administrateurs de sociétés intitulé « Efficacité du comité d'audit » (*Audit Committee Effectiveness*).

b) Amee Chande est administratrice de sociétés. M[me] Chande siège aux conseils de Algonquin Power & Utilities Corp. et de Fortune Brands Innovations. En 2019, M[me] Chande était chef des affaires commerciales de Waymo, le projet de voiture autonome de Google. De 2015 à 2018, elle a été directrice générale d'Alibaba Group, où elle a été la première cadre supérieure embauchée pour diriger les activités de mondialisation. M[me] Chande a aussi occupé des postes de présidente de division et d'autres postes de haute direction auprès de détaillants mondiaux comme Tesco, Staples et Walmart en Europe et aux États-Unis.

Elle a commencé sa carrière comme consultante en stratégie chez McKinsey & Company. M[me] Chande est bénévole pour l'Association mondiale des guides et des éclaireuses, où elle a siégé à titre de membre du Conseil mondial, et elle est active comme responsable d'unité. Elle enseigne également la stratégie en tant que professeure auxiliaire à l'Université de la Colombie-Britannique. M[me] Chande est titulaire d'un baccalauréat en administration des affaires de l'Université Simon Fraser, d'une maîtrise ès sciences de la London School of Economics et d'une maîtrise en administration des affaires de la Harvard Business School.

c) Claudette McGowan est chef de la direction de Protexxa, une société canadienne de logiciels et de services de cybersécurité. Leader mondiale en technologies de l'information, M[me] McGowan a travaillé dans le secteur de la technologie pour plusieurs organisations, dont Deloitte, les services de police métropolitains, le North York General Hospital, la Banque de Montréal (BMO) et La Banque Toronto-Dominion (TD). À BMO, elle a été chef de l'information, Expérience employé et technologies de l'entreprise, et à la TD, elle a occupé les fonctions de directrice mondiale de la cybersécurité et de la gestion des menaces. M[me] McGowan est présidente de la Coalition of Innovation Leaders Advancing Respect (CILAR), un groupe de dirigeants d'entreprise qui s'efforcent de créer des plateformes en vue d'éliminer les barrières systémiques dans l'économie de l'innovation. Elle a codirigé le lancement de Phoenix Fire & The Firehood, un fonds d'investissement providentiel destiné aux femmes et un réseau pour les femmes dans le domaine de la technologie. Elle siège au conseil d'organismes tels que la SickKids Hospital Foundation, la CILAR, le MaRS Discovery District, et le Toronto Region Board of Trade. M[me] McGowan a fait ses études au Canada, et a obtenu un baccalauréat ès arts de l'Université Lakehead et une maîtrise en administration des affaires de l'Université Athabasca. M[me] McGowan est titulaire de doctorats honorifiques de nombreuses universités canadiennes, dont l'Université Carleton, l'Université de Waterloo, l'Université McMaster et l'Université Trent, en hommage à sa brillante carrière de 20 ans en tant que leader mondiale en technologies de l'information. En 2025, M[me] McGowan a été nommée membre de l'Ordre du Canada et, en 2026, elle a été nommée membre de l'Ordre de l'Ontario.

d) Kathleen Taylor est administratrice de sociétés. Elle est présidente du conseil d'Element Fleet Management Corp. et de Mattamy Asset Management et vice-présidente du conseil du groupe Adecco. Elle assume également la présidence du conseil d'Atlas Partners, une société de financement par capitaux propres établie à Toronto, et celle du conseil consultatif de Cabot Collection, un promoteur et exploitant de centres de villégiature de golf et de propriétés résidentielles. Elle a été présidente et chef de la direction de Four Seasons Hotels and Resorts. M[me] Taylor est présidente du conseil des fiduciaires du Hospital for Sick Children, administratrice de la fondation SickKids et chancelière de l'Université York. Elle a été présidente du conseil de la Banque Royale du Canada. M[me] Taylor est membre du Conseil national de l'Institut C.D. Howe et membre du Conseil consultatif du doyen de l'école de commerce Schulich. M[me] Taylor est titulaire d'une maîtrise en administration des affaires de l'école de commerce Schulich, d'un diplôme en droit de la Osgoode Hall Law School et d'un baccalauréat ès arts (spécialisé) de l'Université de Toronto. Elle a obtenu des doctorats honorifiques de plusieurs universités canadiennes.

e) Annette Verschuren est présidente du conseil et chef de la direction de NRStor. Cette société développe, construit et gère des projets de stockage d'énergie. De 1996 à 2011, M[me] Verschuren a été présidente de Home Dépôt du Canada. Au cours de ces années, elle a supervisé la croissance de l'entreprise, dont le nombre de magasins au Canada est passé de 19 à 179, et elle a contribué à son implantation en Chine. Avant de se joindre à Home Dépôt, M[me] Verschuren a été présidente et copropriétaire de Michaels of Canada, une chaîne de magasins spécialisés en matériel d'artisanat. Auparavant, elle a été vice-présidente - Croissance de l'entreprise d'Imasco et vice-présidente exécutive de la Corporation de développement des investissements du Canada. M[me] Verschuren est présidente du conseil de MaRS Discovery District. De plus, elle est administratrice de Canadian Natural Resources Limited, de Saputo Inc., de Liberty Mutual Insurance Group et du Verschuren Centre for Sustainability in Energy and the Environment au Cap-Breton. Elle est chancelière émérite de l'Université du Cap-Breton et appuie divers organismes sans but lucratif. Elle est membre fondatrice de la Fondation Rideau Hall. En 2011, M[me] Verschuren a été nommée Officière de l'Ordre du Canada. En 2019, elle a été nommée compagnon du Temple de la renommée de l'entreprise canadienne. M[me] Verschuren est titulaire de doctorats honorifiques de diverses universités canadiennes, dont l'Université St. Francis Xavier, où elle a également obtenu un baccalauréat en administration des affaires.

18.4 Politiques et procédures d'approbation préalable

Le Comité d'audit examine et préapprouve tous les services non liés à l'audit qui seront rendus par l'auditeur externe d'Air Canada avant le début du travail, conformément aux règles sur les valeurs mobilières et au processus d'approbation des services non liés à l'audit. Le Comité d'audit présente un rapport annuel aux actionnaires d'Air Canada, selon le cas, portant sur les services non liés à l'audit qu'il a approuvés au cours de la période en question.

Le Comité d'audit étudie également le rapport de l'auditeur externe indiquant ses liens avec Air Canada et établissant que l'auditeur externe se considère comme indépendant d'Air Canada. Le Comité d'audit discute de ce rapport avec l'auditeur externe afin d'évaluer son objectivité et son indépendance.

18.5 Honoraires de l'auditeur

Le cabinet PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l. agit à titre d'auditeur d'Air Canada depuis le 26 avril 1990. Les honoraires payables pour les exercices clos les 31 décembre 2025 et 31 décembre 2024 à PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l. et aux membres de son groupe s'élevaient respectivement à 7 718 113 $ et à 6 811 677 $ et sont présentés dans le tableau ci-après.

	2025	2024
Honoraires d'audit et honoraires liés à l'audit		
Honoraires d'audit	4 090 000 $	3 445 000 $
Honoraires liés à l'audit	2 460 728 $	1 433 971 $
Honoraires pour services non liés à l'audit		
Honoraires pour services fiscaux	257 385 $	251 176 $
Autres honoraires	910 000 $	1 681 530 $
Total	**7 718 113 $**	**6 811 677 $**

Chacune des catégories d'honoraires est décrite ci-après :[1]

Honoraires d'audit et honoraires liés à l'audit

- **Honoraires d'audit :** Les honoraires d'audit ont été versés en contrepartie de services professionnels rendus pour l'audit des états financiers consolidés annuels d'Air Canada et pour des services normalement fournis à l'occasion de dépôts ou de missions prévus par la loi et la réglementation relatifs aux états financiers consolidés annuels, y compris les missions d'examen réalisées à l'égard des états financiers consolidés condensés intermédiaires d'Air Canada. Au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2025, Air Canada a mis en œuvre un nouveau système de planification des ressources de l'entreprise (le « système PRE »). Les honoraires d'audit pour 2025 comprenaient les honoraires supplémentaires liés au travail d'audit découlant de la mise en œuvre du système PRE.

- **Honoraires liés à l'audit :** Les honoraires liés à l'audit ont été versés pour des services professionnels liés à l'audit des états financiers non consolidés d'Air Canada, des régimes de retraite, des filiales, au besoin, à la préparation de rapports particuliers sur les procédures et à d'autres missions d'audit n'ayant pas de lien avec les états financiers consolidés d'Air Canada.

  En 2025, l'auditeur a réalisé une mission d'assurance en fonction de la Norme canadienne de missions de certification (la « NCMC ») 3000 portant sur les contrôles généraux des technologies de l'information (« CGTI ») afin d'appuyer l'attestation des contrôles internes d'Air Canada aux termes du Règlement 52-109. En 2024, Air Canada a fait appel à un autre fournisseur de services externe pour l'aider avec la composante liée aux CGTI de l'attestation aux termes du Règlement 52-109. Grâce à la mise en œuvre du nouveau système PRE, Air Canada a réalisé des gains d'efficacité en retenant les services d'un seul cabinet pour l'audit consolidé et l'assurance portant sur les CGTI visés par l'attestation aux termes du Règlement 52-109. Les honoraires liés à l'audit comprennent également les services fournis relativement aux obligations réglementaires et autres obligations de dépôt dans les territoires étrangers où

[1] Le classement des honoraires est fondé sur la législation en valeurs mobilières applicable.

Air Canada exerce ses activités. Ces obligations de dépôt continuent de croître à mesure que la présence d'Air Canada s'étend sur de nouveaux marchés internationaux.

Honoraires pour services non liés à l'audit

- **Honoraires pour services fiscaux :** Les honoraires pour les services de fiscalité ont été versés pour des services professionnels concernant la conformité fiscale et des conseils fiscaux.

- **Autres honoraires :** D'autres honoraires ont été versés pour des services-conseils et des services de consultation, ainsi que pour des services de traduction (généralement liés aux états financiers et aux dépôts d'autres documents financiers). La majeure partie des honoraires pour services non liés à l'audit en 2025 et 2024 a été versée pour des services-conseils sur les risques liés à la mise en œuvre du système PRE, compte non tenu des honoraires pour les travaux d'audit décrits précédemment. Les services de PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l. ont été retenus pour réaliser ce mandat après que la direction eut déterminé que ce cabinet était le mieux placé pour effectuer ce travail en raison de sa compréhension de nos activités et des missions similaires déjà réalisées pour le compte de sociétés de taille et de complexité semblables.

  Le total des autres honoraires pour 2025 a été inférieur à celui de 2024 puisque certaines missions spéciales de 2024 ont été achevées avant le début de 2025 et compte tenu de l'accomplissement de la mise en œuvre du système PRE en 2025.

19. MEMBRES DE LA DIRECTION ET AUTRES PERSONNES INTÉRESSÉS DANS DES OPÉRATIONS IMPORTANTES

Les personnes suivantes : a) les administrateurs ou membres de la haute direction d'Air Canada, b) les actionnaires d'Air Canada qui, à la connaissance de cette dernière, ont la propriété véritable, directement ou indirectement, de plus de 10 % de toute catégorie d'actions d'Air Canada ou exercent une emprise sur de tels titres, c) les personnes qui ont des liens avec les personnes visées en a) et en b) ou qui font partie du même groupe qu'elles n'ont ou n'ont eu aucun intérêt, direct ou indirect, dans toute opération conclue au cours des trois derniers exercices ou de l'exercice courant qui a eu ou dont on peut raisonnablement penser qu'elle aura une incidence importante sur Air Canada ou l'une de ses filiales.

20. ACTIONS EN JUSTICE

Dans l'exercice de ses activités, Air Canada s'expose à des réclamations et poursuites (dont des recours collectifs), notamment en ce qui concerne ses accords contractuels, ainsi que les lois et règlements actuels ou nouveaux. Une présentation des risques liés aux réclamations et aux poursuites figure sous le titre « Litiges » à la rubrique 18, « Facteurs de risque », du rapport de gestion 2025 d'Air Canada, rubrique qui est intégrée par renvoi à la notice annuelle.

21. AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES

L'agent des transferts et agent chargé de la tenue des registres pour les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote d'Air Canada est Compagnie Trust TSX, dont les bureaux principaux se trouvent à Montréal, Toronto, Vancouver et Calgary.

22. CONTRATS IMPORTANTS

Aucun contrat important pour Air Canada n'a été conclu pendant l'exercice clos le 31 décembre 2025 ou avant, qui est encore en vigueur et doit être déposé auprès des autorités canadiennes en valeurs mobilières conformément à l'article 12.2 du *Règlement 51-102 sur les obligations d'information continue*.

23. EXPERTS

L'auditeur indépendant d'Air Canada est le cabinet PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l. Le cabinet PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l. a informé Air Canada qu'il est indépendant par rapport à cette dernière conformément au Code de déontologie des comptables professionnels agréés du Québec.

24. RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Des renseignements complémentaires, concernant notamment la rémunération des administrateurs et des dirigeants, les prêts qui ont été consentis aux administrateurs et dirigeants, les principaux porteurs des titres d'Air Canada et les titres dont l'émission a été autorisée aux termes des régimes de rémunération en actions figurent dans la circulaire de sollicitation de procurations de la direction d'Air Canada relative à son assemblée annuelle des actionnaires de 2026 qui se tiendra le 1er mai 2026, également disponible sur SEDAR+ à l'adresse sedarplus.ca.

Des renseignements financiers supplémentaires figurent dans les états financiers consolidés pour l'exercice clos le 31 décembre 2025 et dans le rapport de gestion 2025 d'Air Canada. Les documents ci-dessus et les renseignements complémentaires au sujet d'Air Canada sont disponibles sur les sites Web d'Air Canada (aircanada.com) et de SEDAR+ (sedarplus.ca).

25. GLOSSAIRE

Les définitions suivantes s'appliquent à la présente notice annuelle.

« **accord Ciel ouvert** » L'accord entre le gouvernement du Canada et celui des États-Unis qui est entré en vigueur en mars 2007.

« **Accord de Paris** » Un traité international sur les changements climatiques visant à s'attaquer aux questions liées aux changements climatiques mondiaux et à leurs répercussions.

« **actions** » Selon le contexte, les actions à droit de vote variable, les actions à droit de vote, ou les deux.

« **actions à droit de vote** » Les actions à droit de vote de catégorie B du capital-actions d'Air Canada.

« **actions à droit de vote variable** » Les actions à droit de vote variable de catégorie A du capital-actions d'Air Canada.

« **Aéroplan** » Aéroplan inc., filiale en propriété exclusive d'Air Canada.

« **AIMTA** » L'Association internationale des machinistes et travailleurs de l'aérospatiale.

« **Air Canada** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Notes explicatives » de la présente notice annuelle.

« **Air Canada Cargo** » La division des services de fret d'Air Canada.

« **Air Canada Rouge** » Air Canada Rouge S.E.C. (qui exerce ses activités sous la dénomination Air Canada Rouge), société en commandite régie par les lois du Québec.

« **Ajustement à l'objectif 55** » Un ensemble de propositions visant à modifier et à mettre à jour des lois de l'UE et à mettre en œuvre de nouvelles initiatives afin d'assurer que les politiques de l'UE correspondent aux objectifs en matière de climat convenus par le Conseil européen et le Parlement européen.

« **ALPA** » La Air Line Pilots Association.

« **Boeing** » The Boeing Company.

« **CAC de Jazz** » Le contrat d'achat de capacité, dans sa version modifiée et mise à jour, conclu par Air Canada et Jazz, daté du 1er janvier 2015, dans sa version modifiée.

« **CALDA** » La Canadian Airline Dispatchers Association.

« **Canadien** » Lorsqu'il s'agit du capital-actions d'Air Canada, a le sens qui lui est attribué à la rubrique « Description de la structure du capital-actions » de la présente notice annuelle.

« **CESMO** » Les charges d'exploitation par SMO.

« **Chorus** » Chorus Aviation Inc., la société mère de Jazz.

« **Comité d'audit** » Le Comité d'audit, des finances et du risque d'Air Canada.

« **CORSIA** » Le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale.

« **De Havilland** » De Havilland Aircraft of Canada Limited.

« **Embraer** » EMBRAER – Empresa Brasileira de Aeronautica S.A.

« **ETP** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Employés » de la présente notice annuelle.

« **Fitch** » Fitch Ratings, Inc.

« **GES** » Gaz à effet de serre.

« **GIFCC** » Le Groupe de travail sur l'information financière relative aux changements climatiques, un cadre établi en 2015 par le Conseil de stabilité financière du Groupe des Vingt (G20) dont l'objectif déclaré est de mettre au point des recommandations en vue d'améliorer l'information financière relative aux changements climatiques.

« **GRI** » L'organisme Global Reporting Initiative.

« **IATA** » L'Association du transport aérien international (International Air Transport Association).

« **IBT** » International Brotherhood of Teamsters.

« **IEnvA** » La certification environnementale IEnvA (*IATA Environmental Assessment*).

« **IFRS** » Les Normes internationales d'information financière.

« **IOSA** » Les normes d'audit de sécurité opérationnelle de l'IATA.

« **Jazz** » Jazz Aviation S.E.C.

« **LCSA** » La *Loi canadienne sur les sociétés par actions, en sa version modifiée.*

« **LPPCAC** » La *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* (Canada), en sa version modifiée.

« **Lufthansa** » Deutsche Lufthansa AG.

« **Lufthansa Group** » Le groupe, composé des divisions Network Airlines Eurowings et Aviation Services, dont Lufthansa est propriétaire.

« **Mitsubishi** » Mitsubishi Heavy Industries, Ltd.

« **Moody's** » Moody's Investors Service, Inc.

« **notice annuelle** » La présente notice annuelle.

« **ODD** » Objectifs de développement durable.

« **PCGR** » Les principes comptables généralement reconnus du Canada, définis dans le Manuel de CPA Canada – Comptabilité, qui intègre les Normes internationales d'information financière (IFRS) publiées par l'International Accounting Standards Board.

« **PMNU** » Le Pacte mondial des Nations Unies.

« **Porter** » Porter Airlines Inc.

« **RAC** » Le *Règlement de l'aviation canadien*.

« **rapport de gestion 2025 d'Air Canada** » Le rapport de gestion 2025 d'Air Canada daté du 12 février 2026.

« **SCFP** » Le Syndicat canadien de la fonction publique.

« **SGE** » Système de gestion de l'environnement.

« **SGS** » Système de gestion de la sécurité.

« **sixième liberté** » Conformément aux libertés de l'air de l'Organisation de l'aviation civile internationale, la sixième liberté désigne le droit ou le privilège, en ce qui concerne les services aériens internationaux réguliers, de transporter, en passant par l'État d'origine du transporteur aérien, les passagers voyageant entre deux États (aussi désignée par sixième liberté de l'air).

« **Sky Regional** » Lignes Aériennes Sky Regional Inc.

« **SMO** » Les sièges-milles offerts, qui désignent une mesure de la capacité offerte aux passagers correspondant au produit du nombre total de sièges payants offerts par le nombre de milles parcourus.

« **Standard & Poor's** » Standard & Poor's Rating Services.

« **Toronto Pearson** » L'aéroport international Toronto Pearson.

« **Transat** » Transat A.T. Inc.

« **TSX** » La Bourse de Toronto.

« **Unifor** » Syndicat canadien issu de la fusion du Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada et du Syndicat canadien des communications, de l'énergie et du papier.

« **UNITE** » Le syndicat en Grande-Bretagne issu de la fusion entre les syndicats Amicus et Transport and General Worker's Union.

« **United Airlines** » United Airlines Inc.

« **Vacances Air Canada** » Société en commandite Touram (qui exerce ses activités sous la dénomination Vacances Air Canada), société en commandite régie par les lois du Québec.

« **VPA** » Visites de parents et d'amis.

« **WestJet** » WestJet Airlines Ltd.

ANNEXE A
RÈGLES DU
COMITÉ D'AUDIT, DES FINANCES ET DU RISQUE

Objectifs généraux

Les objectifs du Comité d'audit, des finances et du risque (le « Comité d'audit ») du Conseil d'administration d'Air Canada (la « Société ») sont les suivants :

Généralités

a) Aider le Conseil d'administration d'Air Canada (le « Conseil ») à s'acquitter de ses responsabilités de surveillance de ce qui suit :
   (i) les éléments entrant dans les processus comptables et de communication de l'information financière d'Air Canada;
   (ii) l'indépendance, les compétences et la nomination de l'auditeur externe;
   (iii) le processus de gestion des risques d'Air Canada, y compris l'élaboration et la mise en œuvre de systèmes appropriés pour cerner et atténuer les risques;
   (iv) les risques particuliers de l'entreprise pour lesquels la responsabilité lui a été déléguée;
   (v) l'élaboration de contrôles internes et de procédures de communication de l'information pour les questions environnementales, sociales et de gouvernance, telles que l'action climatique et les plans connexes.

Communication et contrôle de l'information financière

b) Superviser la qualité, la crédibilité et l'objectivité de la communication de l'information financière d'Air Canada; s'assurer de l'efficacité des systèmes de soutien des contrôles financiers et comptables internes; contrôler la responsabilité de la direction à cet égard.
c) Surveiller le bon fonctionnement des systèmes de contrôle financiers et comptables internes; suivre le travail des auditeurs interne et externe.

Technologies de l'information

d) Passer en revue les tendances en matière d'utilisation des technologies de l'information, notamment l'intelligence artificielle, pour dresser les états financiers et dans le cadre des contrôles internes.
e) Superviser l'évaluation par la direction des principaux risques liés aux technologies de l'information, y compris les risques liés à la cybersécurité et à l'intelligence artificielle.

Communication entre les parties

f) Favoriser des communications indépendantes entre le Conseil, le chef du service de l'audit et du conseil d'entreprise et l'auditeur externe.
g) Favoriser les discussions franches et en profondeur entre le Comité d'audit, la direction et l'auditeur externe au sujet des questions importantes faisant appel à la subjectivité et ayant un effet sur la qualité des contrôles et de la communication des renseignements.

Composition et qualification

Le Comité d'audit se compose d'au moins trois administrateurs, qui, de l'avis du Conseil, a) répondent aux critères d'indépendance, d'expérience et autres prévus par les lois, règles et règlements applicables; b) n'ont aucun lien avec la direction, Air Canada et les entités liées à Air Canada qui, de l'avis du Conseil, risqueraient de compromettre leur indépendance par rapport à la direction et à Air Canada; c) ne reçoivent d'Air Canada, d'entités reliées à Air Canada, d'une partie liée à Air Canada ou d'une filiale d'Air Canada aucune rémunération pour services de consultation, de Conseil ou tout autre service, sauf à titre de membres du Conseil, du Comité d'audit ou d'autres comités du Conseil; et d) possèdent les qualités, l'expérience et les compétences nécessaires à la bonne exécution de leurs fonctions au sein du Comité. Tous les membres du Comité d'audit posséderont des « compétences financières » et au moins l'un d'entre eux sera un « expert financier » au sens de la législation et de la réglementation en valeurs mobilières applicable.

Responsabilités

Pour atteindre ses objectifs, le Comité d'audit assumera les tâches suivantes :

Processus comptables et de présentation de l'information financière

a) Superviser et examiner la qualité et l'intégrité du processus de communication comptable et financière d'Air Canada, notamment au moyen de discussions avec la direction, l'auditeur externe et le chef de l'audit et du conseil d'entreprise, y compris les tâches suivantes :
   (i) un examen des états financiers annuels et trimestriels et du rapport de gestion qui doivent être déposés auprès des organismes de réglementation et remis aux actionnaires, ainsi que les états

financiers et autre information financière inclus dans les prospectus, les communiqués sur les résultats et les autres documents semblables, ainsi que la notice annuelle et les autres documents semblables émanant d'Air Canada;

(ii) des discussions avec la direction et l'auditeur externe, notamment au sujet de la réalisation d'un audit et d'un examen du rapport que l'auditeur externe lui présente sur les questions s'y rapportant;

(iii) des discussions avec l'auditeur externe au sujet de son avis quant au caractère acceptable et à la qualité des états financiers, notamment 1) les politiques et pratiques de comptabilité clé employées par la direction pour les préparer, 2) le traitement différent et la communication de l'information financière conformément aux principes comptables généralement reconnus dont elle a tenu compte ainsi que leurs conséquences, 3) les modifications apportées aux politiques comptables importantes, la méthode employée pour comptabiliser des transactions inhabituelles importantes, 4) l'effet des politiques comptables importantes dans des domaines controversés ou naissants, 5) le degré de créativité ou de conservatisme, selon le cas, des politiques comptables adoptées par Air Canada, 6) la méthode employée par la direction pour formuler des estimations comptables particulièrement importantes et 7) le fondement des conclusions de l'auditeur externe quant au caractère raisonnable de ces estimations;

(iv) un examen 1) des rajustements importants découlant d'un audit, 2) des désaccords avec la direction quant à l'application des politiques comptables et à la communication des états financiers, le Comité d'audit étant chargé de résoudre les désaccords entre la direction et l'auditeur externe à l'égard de l'information financière, 3) de toutes les opérations hors bilan importantes et les autres relations avec des entités non consolidées susceptibles d'avoir un effet immédiat ou futur important sur la situation financière d'Air Canada, notamment pour déterminer si elles doivent être communiquées ou non dans les états financiers trimestriels ou annuels, 4) des suggestions d'améliorations formulées par l'auditeur externe quant au fonctionnement et aux contrôles internes d'Air Canada, 5) de la nature et l'ampleur des erreurs non rajustées d'un montant non négligeable, et 6) du respect de divers engagements;

(v) le choix des politiques comptables à adopter ou à modifier et l'étude du caractère adéquat de ces choix et modifications.

Communication de l'information

b) Déterminer, après étude et discussion, s'il y a lieu de recommander au Conseil d'approuver les états financiers annuels, trimestriels et les rapports de gestion rattachés, ainsi que l'information financière communiquée dans une notice annuelle, un communiqué sur les résultats, un prospectus et d'autres documents semblables.

c) Examiner, de concert avec la direction, l'auditeur externe et les conseillers juridiques, (i) la procédure d'Air Canada pour avoir la certitude de sa conformité aux lois et aux règlements applicables, (ii) les litiges, les réclamations ou les autres éventualités, notamment les cotisations fiscales, susceptibles d'avoir d'importantes répercussions sur la situation financière ou les résultats d'exploitation d'Air Canada; étudier la communication ou l'effet de ces questions sur les résultats dans les états financiers trimestriels et annuels d'Air Canada.

d) Vérifier que les procédures adéquates sont en place en matière d'examen de la communication publique de l'information financière extraite ou découlant des états financiers d'Air Canada, et régulièrement évaluer le caractère adéquat de ces procédures.

Plan d'audit et questions connexes

e) Se réunir avec l'auditeur externe d'Air Canada pour examiner et approuver son plan d'audit, l'accent étant particulièrement mis sur les facteurs de risque qui pourraient entraîner une déclaration inexacte importante dans les états financiers, la portée et le calendrier de l'audit, les hypothèses qui ont été formulées et les décisions qui ont été prises lors de l'élaboration du plan et la coordination du travail entre l'auditeur externe et le service de l'audit et du conseil d'entreprise.

f) Superviser le travail de l'auditeur externe chargé de préparer ou de publier un rapport de l'auditeur ou d'exécuter d'autres services d'audit, d'examen ou d'attestation pour Air Canada.

g) Examiner, établir et approuver (ou approuver préalablement) les honoraires et les frais liés à l'audit pour l'année en cours et l'année antérieure ainsi que tout supplément important sur le montant estimatif des honoraires d'audit et des honoraires liés à l'audit. Seul le Comité d'audit a l'autorité d'établir et de payer les honoraires de l'auditeur externe. Air Canada s'assurera que le Comité d'audit

dispose des fonds nécessaires pour payer les montants approuvés.

h) Examiner et préapprouver la nature de tous les services non liés à l'audit, autorisés par la législation et la réglementation en valeurs mobilières, qui seront rendus par l'auditeur externe d'Air Canada avant le début du travail, ou déléguer cette responsabilité à un membre du Comité d'audit, étant entendu (i) que le Comité d'audit présentera un rapport trimestriel ou annuel aux actionnaires d'Air Canada, selon le cas, portant sur les services non liés à l'audit approuvés par le Comité au cours de la période en question, et (ii) que l'approbation préalable des services non liés à l'audit par un membre du Comité d'audit à qui ce pouvoir est délégué doit être présentée au Comité d'audit à la première de ses réunions qui suit cette approbation préalable.

i) Étudier le rapport de l'auditeur externe (i) décrivant les liens éventuels entre celui-ci et Air Canada et (ii) confirmant que l'auditeur externe se considère comme indépendant d'Air Canada; discuter de ce rapport avec l'auditeur externe afin d'évaluer son objectivité et son indépendance.

j) Expressément demander à l'auditeur externe de confirmer qu'il est un cabinet comptable enregistré au sens des règlements sur les valeurs mobilières applicables et qu'il ne fait l'objet de quelque autre demande ou enquête d'un organisme gouvernemental ou professionnel relativement à un audit exécuté par le cabinet.

k) Recevoir des rapports (i) sur les discussions entre la direction et d'autres experts-comptables concernant les principes comptables à appliquer dans la préparation des états financiers trimestriels ou annuels d'Air Canada et (ii) les cas de fraude ou d'actes illégaux dont la direction, le service de l'audit et du conseil d'entreprise ou l'auditeur externe d'Air Canada prend connaissance, auquel cas, la procédure de contrôle pertinente doit être examinée avec la direction pour avoir la certitude qu'il existe une protection convenable contre de tels risques.

l) À chaque réunion trimestrielle prévue du Comité d'audit, se réunir en privé avec l'auditeur externe, entre autres pour connaître toute restriction qu'on lui aurait imposée et les autres difficultés qu'il aurait rencontrées au cours de l'audit ou de l'examen, notamment quant aux instructions sur la portée de son travail, l'accès aux renseignements demandés, la collaboration fournie par la direction durant l'exécution de son travail et son évaluation du personnel et des systèmes financiers, comptables et d'audit d'Air Canada.

m) De concert avec la direction, évaluer, chaque année, le rendement de l'auditeur externe; recommander au Conseil soit de le remplacer au besoin, soit de voir à sa reconduction dans ses fonctions par les actionnaires d'Air Canada.

Service de l'audit et du conseil d'entreprise

n) En ce qui a trait aux services fournis par le service de l'audit et du conseil d'entreprise, le Comité d'audit :
   (i) se réunit en privé avec le chef du service au moins chaque trimestre, entre autres pour comprendre les restrictions imposées au service et les autres difficultés éventuellement rencontrées au cours de l'audit, notamment quant aux instructions sur la portée du travail, l'accès aux renseignements demandés et la collaboration fournie par la direction durant l'exécution du travail;
   (ii) examine et approuve périodiquement le mandat, la relation hiérarchique et les ressources du service pour s'assurer qu'il est indépendant de la direction et qu'il a les ressources suffisantes pour s'acquitter de son mandat;
   (iii) examine l'objectivité, les qualifications, l'efficacité et l'expérience du personnel du service, et approuve la nomination, le congédiement ou le remplacement de son chef;
   (iv) examine et approuve annuellement la portée prévue du programme d'audit interne, ses objectifs, son budget et les ressources nécessaires pour atteindre ces objectifs;
   (v) à chaque réunion trimestrielle, examine les rapports du service qui décrivent ses activités pour la période précédente, autres que les rapports qui ont été demandés directement par le Comité des ressources humaines, de la rémunération et des régimes de retraite ou le Comité de la sécurité, de la santé, de l'environnement et de la sûreté;
   (vi) examine la relation de travail entre le service de l'audit et du conseil d'entreprise et l'auditeur externe et entre le service de l'audit et du conseil d'entreprise et la direction.

Principales constatations de l'audit, questions importantes en matière de comptabilité et de communication

o) Obtenir du service de l'audit et du conseil d'entreprise et de l'auditeur externe d'Air Canada les conclusions importantes et les recommandations de contrôle interne communiquées durant la période examinée, la réponse de la direction à ces recommandations; examiner le suivi effectué par la direction et le service de l'audit et du conseil d'entreprise afin de vérifier si la direction a mis en place un

système efficace de contrôle comptable interne.

p) Examiner l'évaluation par la direction des questions d'actualité importantes en matière de comptabilité et de communication de l'information financière, notamment les prises de position des autorités professionnelles et réglementaires, et leur effet sur les états financiers d'Air Canada.

q) Établir les politiques et la procédure régissant le dépôt, la conservation et le traitement des plaintes reçues par Air Canada de la part de ses employés, actionnaires et autres parties prenantes concernant les questions comptables, l'information financière, les contrôles comptables internes et l'audit interne ou externe. Le Comité d'audit doit vérifier (i) que des contrôles suffisants existent dont l'objectif est de permettre le dépôt anonyme et confidentiel des plaintes et il doit informer les employés de la procédure prévue; et (ii) qu'il existe un mécanisme faisant en sorte qu'un sommaire de ces plaintes lui soit communiqué, indépendamment de leur importance.

Information financière et autre information

r) Examiner le processus en vertu duquel le chef de la direction et le chef des affaires financières d'Air Canada attestent périodiquement de la validité de l'information financière; enquêter sur l'existence de toute lacune importante dans la conception ou le fonctionnement des contrôles internes qui risquerait d'avoir un effet défavorable sur la capacité d'Air Canada à enregistrer, traiter, résumer et communiquer de l'information financière; étudier toute modification importante des contrôles internes ou du contexte d'application des contrôles internes, notamment les corrections de lacunes et de faiblesses importantes.

s) Recevoir des rapports périodiques du Comité de communication de l'information et du service de l'audit et du conseil d'entreprise en ce qui concerne les contrôles et procédures de communication de l'information et contrôles internes à l'égard de l'information financière.

Opérations avec les parties liées

t) Examiner et approuver toutes les opérations avec les parties liées, lorsque la loi l'exige.

Rapport au Conseil, examens annuels et autres questions

u) Au besoin, lorsque cela est nécessaire pour l'aider à s'acquitter de son mandat, se faire conseiller par des consultants ou des experts, notamment des conseillers juridiques et des comptables indépendants, et mener ou faire mener des enquêtes sur des questions qui relèvent de la responsabilité du Comité d'audit, selon ce qu'il juge opportun, étant entendu qu'Air Canada s'assurera que le Comité d'audit dispose de fonds suffisants pour ces activités.

v) Présenter régulièrement au Conseil un rapport écrit sur ses activités et ses conclusions.

w) Examiner les présentes Règles chaque année et recommander au Conseil de les modifier au besoin.

x) Évaluer annuellement l'efficacité avec laquelle il exerce ses responsabilités.

y) Remplir toute autre fonction que lui délègue le Conseil.

z) Examiner et confirmer le choix de l'associé responsable de l'audit et de tout autre associé de l'équipe de la mission d'audit de l'auditeur externe d'Air Canada.

aa) Examiner et approuver l'embauche d'un dirigeant, employé ou consultant d'un associé ou d'un ancien associé des actuels et anciens auditeurs externes d'Air Canada ou d'un membre de leur famille immédiate.

Autres responsabilités

En plus des responsabilités décrites à l'article 2 des présentes Règles, le Comité d'audit doit faire ce qui suit :

Information publique

a) Examiner et approuver la politique d'information publique d'Air Canada et les modifications afférentes et avoir la certitude que cette politique est conforme à la situation actuelle et aux pratiques exemplaires.

b) Si possible, examiner avec la direction (ou déléguer cet examen au président du Comité d'audit), les projets de communiqués au sujet d'alertes sur résultats ou de prévisions des résultats financiers par Air Canada qui, de l'avis de la direction, sont susceptibles d'avoir un effet important sur le cours des titres d'Air Canada.

Gestion des risques d'entreprise

c) Surveiller le programme de gestion des risques d'entreprise et les travaux accomplis par le service d'audit et de conseil d'entreprise en exécution de ce programme, notamment l'établissement du compte rendu trimestriel présenté au Comité d'audit, qui se compose du tableau de bord des dirigeants, d'un aperçu des risques, du registre des risques d'entreprise sous gestion et de l'état courant des risques.

d) Avoir la certitude que sont gérés efficacement les risques particuliers dont la surveillance lui a été déléguée par le Conseil grâce aux rapports périodiques qu'il reçoit du service de l'audit et du conseil d'entreprise et de la direction.

e) Passer en revue avec le service d'audit et de conseil d'entreprise et la direction toutes les expositions aux principaux risques d'entreprise (autres que les risques dont le Conseil a délégué la responsabilité au Comité des ressources humaines, de la rémunération et des régimes de retraite et au Comité de la sécurité, de la santé, de l'environnement et de la sûreté) et des mesures prises par la direction pour surveiller, contrôler et atténuer ces expositions.
f) Se pencher, à sa discrétion, sur ce qu'il considère comme des risques naissants qui menacent les objectifs stratégiques, financiers et opérationnels d'Air Canada et rendre régulièrement des comptes au Conseil, par l'intermédiaire du président du Comité d'audit, quant à toutes les questions majeures découlant de la gestion de ces risques.

Développement durable

g) Exécuter ses activités en tenant compte des pratiques et stratégies en matière de développement durable d'Air Canada, notamment en ce qui concerne la représentation, l'équité et l'inclusion.
h) Surveiller l'évolution des processus et des mécanismes de contrôle ayant trait aux critères liés au climat et au développement durable de même que les renseignements intégrés dans les rapports financiers et autres rapports, et superviser leur progression.
i) Examiner la portée de l'audit et l'approche des auditeurs externes et internes (ou d'autres fournisseurs d'assurance indépendants) en ce qui concerne l'établissement de rapports sur la question du développement durable.
j) Examiner les éléments de tout rapport, annuel ou autres, qui sont conformes aux normes et aux pratiques de divulgation émergentes en matière de durabilité, et formuler des recommandations au Conseil à cet égard.

Cybersécurité

k) Superviser et examiner l'évaluation des risques, des programmes et des pratiques de cybersécurité par la direction et les mesures connexes d'identification, de protection, de détection et d'intervention, y compris les mesures prises par la direction pour surveiller et contrôler ces risques et y réagir.

Responsabilités éventuelles

l) Contrôler les responsabilités éventuelles d'Air Canada et de ses filiales, notamment en retenant les services d'experts et de consultants, examiner toutes les questions, de nature financière ou autre, qui pourraient éventuellement engager la responsabilité d'Air Canada, et formuler des recommandations au Conseil relativement à ces questions.
m) Obtenir et examiner des rapports trimestriels de la direction sur des questions de conformité et de confidentialité, y compris toute violation de la vie privée ou fraude importante.

Politiques d'autorisation

n) Examiner et approuver périodiquement les politiques relatives au contrôle financier, à la conduite, à la réglementation et à l'administration des filiales, au besoin.
o) Examiner périodiquement les résolutions administratives adoptées aux termes des règlements administratifs d'Air Canada ayant trait à l'établissement de procédures relatives aux autorisations d'engagement et d'opération, à la nomination des dirigeants ou des autres personnes autorisées à signer des actes ou des documents et à la manière de procéder à cette signature.
p) Recevoir et examiner le rapport de la direction sur l'approche d'Air Canada à l'égard des dons de l'entreprise, les modifications de cette politique et le budget annuel des dons de l'entreprise, et toute autre politique de dépenses qui aurait un effet sur la situation financière ou la réputation d'Air Canada et de ses filiales.

Limites du rôle du Comité d'audit; confiance

Aucune disposition du présent mandat n'a pour effet de rendre le Comité d'audit du Conseil responsable de la surveillance de la conformité d'Air Canada aux lois ou aux règlements applicables, ni n'a pour effet d'élargir la responsabilité des membres du Comité ou du Conseil d'administration dans son ensemble prévue par la loi ou les règlements. Même si le Comité d'audit a un mandat précis et que ses membres ont une expérience et une expertise financière, il n'est pas de leur ressort de planifier ou d'exécuter des audits ni de se prononcer sur l'exhaustivité et l'exactitude des états financiers d'Air Canada ou sur leur conformité avec les principes comptables généralement reconnus. Ces questions relèvent de la direction, du chef de l'audit et du conseil d'entreprise et de l'auditeur externe.

Les membres du Comité d'audit sont fondés à se fier, en agissant raisonnablement et à défaut d'avoir connaissance du contraire : (i) à l'intégrité des personnes et des organismes qui leur donnent des renseignements, (ii) à l'exactitude et à l'exhaustivité des renseignements fournis et (iii) aux déclarations faites par la direction quant aux services non liés à l'audit rendus à Air Canada par l'auditeur externe.

Généralités

Les présentes Règles sont complétées, et la constitution et le fonctionnement du Comité d'audit sont régis, par le Code de gouvernance du Conseil.

Avec prise d'effet le 19 mars 2026.