



Rapport annuel 2025



Meilleur transporteur
aérien en Amérique
du Nord



STAR ALLIANCE



AIR CANADA

À propos des énoncés prospectifs

Certains renseignements figurant ou intégrés par renvoi dans le présent rapport annuel peuvent contenir des énoncés prospectifs au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. Ces énoncés peuvent concerner entre autres les stratégies, les attentes, les objectifs, les cibles, les opérations projetées ou les actions à venir, y compris celles qui ont trait aux questions financières, opérationnelles, commerciales et climatiques, et d'autres questions de développement durable. Comme, par définition, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, ils sont sujets à d'importants risques et incertitudes. Il ne faut donc pas se fier aux prévisions ou projections en raison, notamment, de la tournure imprévue que peuvent prendre les événements et de l'incertitude qui caractérise le secteur. Les résultats réels peuvent donc différer sensiblement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs en raison de divers facteurs, entre autres ceux dont il est fait mention à la rubrique 18 du rapport de gestion d'Air Canada pour l'exercice clos le 31 décembre 2025. Les énoncés prospectifs contenus ou intégrés par renvoi dans le présent rapport annuel représentent les attentes d'Air Canada en date du présent rapport annuel (ou à la date précisée de leur formulation) et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

À propos des mesures financières hors PCGR

Certains renseignements figurant ou intégrés par renvoi dans le présent rapport annuel peuvent contenir des références à des mesures financières hors PCGR. Ces mesures comprennent les CESMO ajustées, le BAIIA ajusté, le bénéfice net ajusté, les flux de trésorerie disponibles et le ratio de levier financier. Comme ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elles n'ont pas de sens normalisé, elles ne sauraient être comparées à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doivent pas être considérées comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci. Les mesures financières hors PCGR mentionnées dans le présent rapport annuel comportent généralement des exclusions ou des ajustements qui tiennent compte d'une ou de plusieurs des caractéristiques suivantes, comme le fait d'être très variables, difficiles à prévoir, inhabituels par nature, significatifs pour les résultats d'une période en particulier ou non indicatifs des résultats d'exploitation passés ou futurs. Ces éléments sont exclus, car nous sommes d'avis qu'ils peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres périodes. L'exclusion de ces éléments permet de manière générale d'analyser plus justement la performance d'Air Canada et de la comparer de façon plus pertinente à celle d'autres sociétés aériennes ou entreprises. Nous fournissons une explication de la composition de certaines mesures financières hors PCGR et de certains ratios hors PCGR d'Air Canada mentionnés dans le présent rapport annuel, ainsi qu'un rapprochement avec la mesure financière conforme aux PCGR la plus comparable, dans nos documents publics disponibles à l'adresse www.sedarplus.ca et, en particulier, à la rubrique 8.2, *Dette nette* et à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR* du rapport de gestion 2025 d'Air Canada, qui sont intégrées par renvoi dans le présent rapport annuel.

Contenu

Comment parcourir notre rapport annuel

Les tables des matières, les en-têtes de page et les renvois aux pages et aux rubriques de notre rapport contiennent des liens intégrés vers les parties correspondantes du document. Notre logo situé dans les pieds de page vous dirigera vers la table des matières principale. Nous espérons que cette fonctionnalité vous aidera à retrouver facilement les renseignements que vous recherchez. Il est possible toutefois que ces liens automatisés ne fonctionnent pas sur tous les navigateurs ou toutes les tablettes.



À propos des énoncés prospectifs	2	Toujours plus haut	8	Initiatives climatiques	19	Conseil d'administration et comités	22	Rapport de gestion 2025	25	États financiers consolidés et notes complémentaires 2025	75
À propos des mesures financières hors PCGR	2	Assurer notre avenir	9	Offres à la clientèle en lien avec le climat	21	Hauts dirigeants	23	1. Principales mesures financières et statistiques	26	Responsabilité de la direction à l'égard de l'information financière	76
Message du président et chef de la direction	4	• Parc aérien	9	Opérations au sol	21	Renseignements destinés aux actionnaires et aux investisseurs	24	2. Introduction et principales hypothèses	27	Rapport de l'auditeur indépendant	77
Faits saillants en 2025	6	• Technologie	9					3. À propos d'Air Canada	29	États consolidés de la situation financière	80
Prix et distinctions	7	Atteindre de nouveaux horizons	10					4. Aperçu	31	États consolidés des résultats	81
		• Expansion du réseau	10					5. Résultats des activités – comparaison des exercices 2025 et 2024	33	États consolidés du résultat global	81
		• Air Canada Cargo	12					6. Résultats des activités – comparaison des quatrième trimestres de 2025 et de 2024	38	États consolidés des variations des capitaux propres	82
		• Vacances Air Canada	12					7. Parc aérien	42	Tableaux consolidés des flux de trésorerie	83
		• Aéroplan	12					8. Gestion financière et gestion du capital	45	1. Informations générales	84
		• Maintenir l'excellence du service et proposer une gamme de produits rehaussés	13					8.1 Liquidité	45	2. Base d'établissement et méthodes comptables significatives	84
		• Protection des renseignements personnels et des données, et confiance	13					8.2 Dette nette	45	3. Jugements et estimations comptables critiques	91
		S'entraider	14					8.3 Fonds de roulement	46	4. Placements, dépôts et autres actifs	92
		• Priorité à la sécurité, toujours	14					8.4 Variations des flux de trésorerie	46	5. Immobilisations corporelles	93
		• Bien-être des employés et Les clés de votre plein potentiel (UBY)	14					8.5 Dépenses d'investissement et accords de financement connexes	48	6. Immobilisations incorporelles	96
		• Représentation et inclusion	15					8.6 Obligations de capitalisation des régimes de retraite	49	7. Goodwill	97
		• Accessibilité	16					8.7 Obligations contractuelles	50	8. Dette à long terme et obligations locatives	98
		• Langues officielles et autres langues	17					8.8 Capital-actions	51	9. Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	102
		• Relations avec les collectivités d'Air Canada	18					9. Résultats financiers trimestriels	52	10. Provisions pour autres passifs	109
		• Fondation Air Canada	18					10. Résultats financiers annuels	53	11. Impôts sur le résultat	110
								11. Instruments financiers et gestion du risque	54	12. Capital-actions	113
								12. Méthodes comptables	55	13. Rémunération fondée sur des actions	115
								13. Jugements et estimations comptables critiques	56	14. Bénéfice par action	117
								14. Accords hors bilan	58	15. Engagements	118
								15. Transactions entre parties liées	58	16. Instruments financiers et gestion du risque	119
								16. Sensibilité des résultats	59	17. Éventualités, garanties et indemnités	125
								17. Gestion du risque de l'entreprise et gouvernance	60	18. Informations concernant le capital	125
								18. Facteurs de risque	61	19. Produits des activités ordinaires	126
								19. Contrôles et procédures	68	20. Autres charges d'exploitation	127
								20. Mesures financières hors PCGR	69	21. Transactions entre parties liées	127
								21. Glossaire	74		



Message du président et chef de la direction

Air Canada a entamé l'année 2025 en position de force en s'appuyant sur une dynamique qui nous permet d'envisager une croissance et un succès durables. Grâce à la persévérance, au professionnalisme et à la passion de nos employés, nous avons consolidé nos bases financières et continué à améliorer l'expérience de voyage des plus de 45,3 millions de clients que nous avons transportés au cours de l'année, en accordant toujours la priorité à la sécurité. Parallèlement, nous avons réalisé des progrès importants dans le cadre de nos priorités stratégiques : **l'élargissement de notre réseau mondial, la modernisation de notre flotte, l'amélioration de l'expérience client et le renforcement de nos engagements envers les collectivités, nos employés et l'environnement.**



Améliorer notre situation financière

Air Canada a enregistré de solides performances financières et opérationnelles en 2025, malgré un environnement hautement concurrentiel. Les produits d'exploitation ont atteint 22,37 G\$, contre 22,26 G\$ l'année précédente. Nous avons enregistré un chiffre d'affaires record de 5,8 G\$ au quatrième trimestre, soit une hausse de près de 7 % par rapport à l'année précédente, et nous avons réalisé un bénéfice net annuel de 644 M\$, avec un bénéfice par action – résultat dilué de 1,86 \$.

Nous avons entamé l'année avec un objectif clair : assurer notre stabilité à long terme et mettre la Société sur la voie d'une croissance durable. Nous avons atteint cet objectif grâce à une gestion rigoureuse du capital, à des investissements stratégiques et à une attention constante portée au renforcement de notre bilan. Nous avons intégralement remboursé les 274,2 M\$ US de billets de premier rang convertibles à 4 % arrivant à échéance en 2025, ce qui nous a permis de renforcer notre flexibilité financière et de conserver 7,5 G\$ de liquidités.

De plus, nous avons continué à investir dans notre avenir en consacrant 2,9 G\$ à des dépenses d'investissement destinées à améliorer notre parc aérien, nos technologies et l'expérience client. Nous avons également remis plus de 850 M\$ aux actionnaires au moyen de rachats d'actions effectués dans le cadre de nos offres publiques de rachat dans le cours normal des activités ainsi que de notre offre publique de rachat importante pour une contrepartie totale de 500 M\$. Nous restons en bonne voie pour atteindre notre objectif de 2 G\$ de rachats d'actions au total et ramener le nombre de nos actions après dilution à moins de 300 millions d'ici 2028; à la fin de l'année 2025, ce nombre s'élevait à environ 307 millions. Dans l'ensemble, ces rachats témoignent de notre confiance inébranlable dans notre stratégie et dans nos perspectives à long terme.

Notre engagement reste clair : assurer une croissance durable et rentable tout en offrant une valeur significative à nos actionnaires. Les progrès que nous avons réalisés en 2025 consolident nos assises et mettent Air Canada en bonne posture pour poursuivre sur la voie du succès dans les années à venir.

Élargir notre réseau mondial

Le réseau d'Air Canada est au cœur de notre proposition et nous l'avons considérablement étendu en 2025 avec plus de 30 nouvelles liaisons. Nous avons continué à renforcer notre situation en Europe en nous positionnant comme l'un des principaux transporteurs transatlantiques en Amérique du Nord. Nous avons inauguré des vols pour Manille au départ de Vancouver et pour Édimbourg au départ de Montréal, lancé de nouvelles liaisons telles que Montréal–Berlin et Montréal–Nantes, et ajouté Ponta Delgada, dans les Açores, comme nouvelle destination au départ de Toronto. Nous avons aussi célébré les vols inauguraux à destination de Prague, Porto et Naples.

En Amérique latine et dans les Caraïbes, nous avons considérablement bonifié notre horaire d'hiver avec quatre nouvelles destinations, de nouvelles liaisons et une augmentation de 16 % de notre capacité globale. Nous avons relancé notre liaison sans escale vers Rio de Janeiro et repris nos vols pour Lima, rehaussant ainsi notre nouvelle offre saisonnière dans toute la région. Nous avons également préparé la reprise des liaisons pour Shanghai et Budapest en 2026.

Plus près de chez nous, nous avons renforcé notre position en Amérique du Nord. Même si les capacités transfrontalières affichent une tendance à la baisse dans l'ensemble de l'industrie, la demande sur les principaux marchés des voyages d'affaires s'est stabilisée. Dans ce contexte, nous avons annoncé la mise en place de nouvelles liaisons pour les États-Unis au départ de

l'aéroport Billy Bishop de Toronto afin d'offrir aux voyageurs d'affaires un service quotidien pratique pour New York, Boston, Washington et Chicago. Nous avons également renforcé nos liaisons commerciales stratégiques grâce à de nouvelles liaisons entre San Antonio et Toronto, ainsi pour Cleveland et Columbus, de Montréal. Nous avons renforcé notre réseau au Canada atlantique et dans l'Ouest canadien grâce à de nouveaux vols reliant Ottawa à Fredericton et Moncton, ainsi que Vancouver à Fort McMurray.

Nous avons également continué à consolider nos partenariats stratégiques. Air Canada et Emirates ont réaffirmé et renforcé leur coopération pluriannuelle afin d'offrir à nos clients des correspondances internationales encore plus fluides, et nous avons conclu un partenariat avec ITA Airways visant à proposer à nos clients des options de voyage plus pratiques pour leurs trajets entre le Canada et l'Italie, ainsi que pour d'autres destinations. Plus récemment, nous avons annoncé un nouveau partenariat interliges avec Pegasus Airlines, qui permettra à nos clients de rejoindre la capitale turque, Istanbul, et la ville côtière d'Izmir en passant par les principales villes-portes européennes. Par ailleurs, nous avons bonifié notre service intermodal d'autocar de luxe en partenariat avec Landline pour offrir aux clients de Kingston, en Ontario, une correspondance sans tracas pour notre plaque tournante internationale à l'aéroport Toronto Pearson.

Moderniser notre parc aérien et améliorer nos produits

Air Canada s'est lancée dans l'un des programmes de modernisation de ses cabines et de son parc aérien les plus complets jamais réalisés jusqu'ici. Cet investissement pluriannuel permettra de moderniser l'aménagement cabine, d'améliorer les prestations et d'assurer un service homogène sur tous les vols de l'exploitation principale d'Air Canada, ainsi que sur ceux d'Air Canada Rouge et d'Air Canada Express. En ce

Nous améliorons l'accessibilité pour nos employés et nos clients handicapés, en plus de contribuer à l'objectif du Canada de créer un pays sans obstacle d'ici 2040.

qui concerne l'exploitation principale, nous allons augmenter l'espace de rangement dans les compartiments supérieurs et améliorer le confort de notre flotte d'A220 d'Airbus en 2026. Le parc aérien d'Air Canada Rouge sera entièrement composé d'appareils 737 MAX de Boeing, équipés d'un système de divertissements intégré aux dossiers et du Wi-Fi rapide et gratuit, commandité par Bell. Quant au parc aérien exploité par Jazz sous la marque Air Canada Express, il est en cours de modernisation de ses cabines et bénéficiera d'une connectivité de nouvelle génération.

Ces améliorations viennent compléter une série de nouveautés sophistiquées axées sur la clientèle, mises en place en 2025 : une offre gastronomique haut de gamme en classe Signature Air Canada sur les liaisons pour le Japon grâce à un nouveau partenariat avec Masaki Hashimoto, chef étoilé au guide Michelin; de la bière, du vin et des collations offerts gratuitement aux clients de la classe économique; des prestations en cabine repensées pour les appareils Q400; ainsi que de nouveaux emplacements pour le Café Air Canada à Montréal et à Vancouver.

La transformation d'Aéroparc s'est également poursuivie. Notre programme de fidélité primé a introduit de nouvelles façons d'accéder à un statut, de nouveaux partenariats, notamment avec DINR et Chexy, ainsi que de nouvelles possibilités d'échange, telles que les forfaits croisières proposés par Vacances Air Canada. Aéroparc a une nouvelle fois remporté plusieurs distinctions prestigieuses lors des Freddie Awards, notamment le prix du Meilleur programme de l'année.

Vacances Air Canada a fêté son 50^e anniversaire et a marqué cette étape importante en proposant à ses clients des forfaits spéciaux dans le monde entier.

Prix et distinctions

Nos équipes, dans toutes les sphères de l'entreprise, ont été récompensées pour leur travail acharné. Air Canada s'est vu décerner la Cote cinq étoiles dans la catégorie sociétés aériennes internationales lors des prix 2026 de l'APEX, et ce, pour la sixième année d'affilée. De plus, l'entreprise a été nommée Meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord lors des World Airline Awards 2025 de Skytrax et figure parmi les Meilleurs employeurs de Montréal pour la douzième année de suite, ainsi que parmi les Meilleurs employeurs pour la diversité au Canada et les Meilleurs employeurs du Canada pour les jeunes.

Favoriser des négociations équitables et respectueuses

En 2025, nous avons poursuivi des négociations constructives avec notre partenaire syndical, le SCFP, et sommes parvenus à un accord préliminaire qui a mis fin au conflit de travail. En février 2026, les salaires définitifs de nos agents de bord ont été fixés par un arbitre, ce qui a permis de régler les modalités salariales prévues par la Convention collective. Qu'il s'agisse de négociations passées, présentes ou futures, chacune d'entre elles est unique, et notre longue expérience des négociations fructueuses témoigne de notre engagement à trouver chaque fois une solution fondée sur la collaboration.

Promouvoir le développement durable et donner au suivant

Nous avons travaillé à la réalisation de notre ambition climatique en achetant plus de 1 % de carburant d'aviation durable (CAD) et avons poursuivi nos efforts en vue d'électrifier notre matériel au sol. Nous avons notamment dévoilé notre nouvelle livrée originale à Vancouver et mis en service de nouvelles unités de remorquage sans barre de remorquage à l'aéroport Toronto Pearson. Nous avons également franchi une étape importante à Québec, qui est devenue notre première escale à utiliser exclusivement du matériel au sol électrique. Cette avancée marque une étape importante vers la réalisation de nos objectifs à long terme en matière de développement durable.

Nous avons également tenu notre engagement envers les collectivités. Nous avons travaillé avec la Fondation Air Canada, qui a soutenu plus de 400 organismes caritatifs canadiens se consacrant à la santé et au bien-être des enfants et, dans le cadre de partenariats communautaires, qui a fait don de plus de 1,8 M\$ et offert un appui non financier à des organismes de tout le pays. La Fondation a également permis à plus de 1 000 enfants de participer au programme Voyage de rêves, a poursuivi l'organisation des Journées de l'aviation pour l'autisme d'un bout à l'autre du pays et a renouvelé son soutien dans le cadre de son tournoi de golf annuel, qui a permis d'amasser 1,3 M\$ (net).

Promouvoir les langues officielles, l'accessibilité et l'inclusion

Je suis fier de nos employés, qui veillent sans relâche à ce que nos valeurs linguistiques soient en phase avec celles du Canada. Le français et l'anglais, les deux langues officielles de notre pays, font partie intégrante de notre identité, et nous respectons avec un dévouement sans faille les obligations qui nous incombent en vertu de la *Loi sur les langues officielles* depuis plus de 50 ans. Nous nous engageons par ailleurs à être un chef de file en matière de voyages et d'emplois accessibles. Grâce à notre plan d'accessibilité pluriannuel, nous améliorons l'accessibilité pour nos employés et nos clients handicapés, en plus de contribuer à l'objectif du Canada de créer un pays sans obstacle d'ici 2040. De plus, Air Canada encourage la diversité et l'inclusion au sein de son personnel pour que chaque membre se sente accueilli, en sécurité et libre de s'épanouir. Cette volonté constitue un atout indéniable qui permet

d'attirer et de retenir les meilleurs talents et ainsi d'offrir un service exceptionnel à plus de 45,3 millions de passagers chaque année.

L'année 2026... et la suite

Le 22 mars 2026, nous avons été confrontés à une perte incommensurable lorsque le vol AC8646 a connu un accident tragique, qui a fauché la vie de deux pilotes de Jazz Aviation. Cette catastrophe nous a profondément bouleversés en tant que membres de la grande famille d'Air Canada. Nous adressons nos plus sincères condoléances aux proches et aux collègues de ces deux pilotes, que nous saluons pour leur professionnalisme et leur dévouement. Nos pensées vont également aux membres d'équipage, aux passagers et aux pompiers touchés par cette tragédie : nous leur souhaitons de trouver la force de surmonter cette épreuve et de connaître un rétablissement complet.

Le 30 mars 2026, j'ai fait part de mon intention de quitter mes fonctions de président et chef de la direction d'ici la fin du troisième trimestre de l'exercice 2026. Après un peu moins de 20 ans de réalisations, de célébrations et de défis à relever qui ont jalonné notre parcours, le temps est maintenant venu pour moi de passer le flambeau. J'éprouve une fierté immense à l'égard de cette équipe dévouée avec qui j'ai eu le privilège de travailler. Je continuerai de diriger l'entreprise et de siéger au Conseil d'administration pour assurer une passation harmonieuse des pouvoirs.

Air Canada a amorcé l'année 2026 sur une lancée marquée par la transparence, la passion et l'ambition. Nos priorités tournées vers de nouveaux horizons à atteindre ne changent pas : rehausser l'expérience client, renforcer la résilience en ce qui a trait à nos activités et à nos coûts, investir dans nos employés et nos produits, et continuer d'élargir notre réseau mondial, résolument et de façon durable, en nous fondant sur nos initiatives stratégiques, sur notre parc aérien moderne et écoénergétique, et sur nos produits à l'avant-garde de l'industrie. Nous disposons de la capacité de naviguer dans des circonstances difficiles et d'évoluer dans un environnement mondial toujours plus concurrentiel. C'est l'engagement que nous avons pris vis-à-vis nos actionnaires, nos clients et nos employés.

J'éprouve la plus grande reconnaissance pour chacun d'entre vous, qui avez su faire d'Air Canada une entreprise extraordinaire : la fierté que je tire de tout ce que nous avons accompli ensemble va au-delà des mots. Je demeure profondément convaincu qu'Air Canada connaîtra encore beaucoup de succès au fil des années à venir et il me tarde déjà d'en être le témoin privilégié.



Michael Rousseau

Président et chef de la direction



Faits saillants en 2025

**PERSONNEL**

Environ

39 300 employés* fin 2025

contre environ 39 700 en 2024 (* compte non tenu des employés de Vacances Air Canada et d'Air Canada Rouge)

**RÉSEAU**

Plus de

1 000 vols quotidiens en moyenne

en 2024 et 2025

**CLIENTS ACCUEILLIS**Plus de **45,3 M** de passagers

payants transportés contre environ 45,9 M en 2024

**DESTINATIONS DIRECTES****190** sur
6 continents

Réseau canadien étendu et présence internationale établie

**LANCEMENT DE NOUVELLES LIAISONS**Plus de **30****CAPACITÉ EXPLOITÉE**Hausse de **0,8 %****SMO**

Environ

105 G de sièges-milles offerts

contre environ 104 G en 2024

**AMÉLIORATION DE LA PONCTUALITÉ****Amélioration de la ponctualité de 3 points de pourcentage² par rapport à 2024****BAIIDA AJUSTÉ¹⁾****3,12 G\$**

contre 3,59 G\$ en 2024

PRODUITS D'EXPLOITATION

Un record de

22,4 G\$

contre 22,3 G\$ en 2024

BÉNÉFICE D'EXPLOITATION**918 M\$**

contre 1,263 G\$ en 2024

RACHATS D' ACTIONS EN 2025**Rachat de plus de 850 M\$ d'actions à droit de vote** dans le cadre d'offres publiques de rachat dans le cours normal des activités ainsi que d'une offre publique de rachat importante**RELATIONS DE TRAVAIL****Conclusion en 2025-2026 d'une convention collective** reconnaissant l'importante contribution de nos agents de bord**BILLY BISHOP**Annonce du lancement de **vols pour les États-Unis au départ des îles de Toronto** dans le cadre d'une expansion majeure de nos services à l'aéroport Billy Bishop de Toronto**PARTENARIATS**

- Élargissement du partenariat stratégique avec Emirates dans le cadre d'une importante entente d'expansion sur plusieurs années
- Étape importante franchise dans le partenariat avec ITA Airways grâce à un nouvel accord d'exploitation à code multiple

LIQUIDITÉS TOTALES**7,5 G\$**

au 31 décembre 2025

contre 9,15 G\$ au 31 décembre 2024

RATIO DE LEVIER FINANCIER¹⁾**1,7x**

au 31 décembre 2025

contre 1,4x au 31 décembre 2024

**ÉLARGISSEMENT DU WI-FI GRATUIT**

Le Wi-Fi rapide et gratuit commandité par Bell a été étendu aux membres Aéroplan à bord des vols en Amérique du Nord et pour les destinations soleil en 2025; les liaisons internationales long-courriers suivront quant à elles en 2026

**RENOUVELLEMENT DU PARC AÉRIEN**

- Poursuite du renouvellement du parc aérien avec la réception de 13 monocouloirs et de 1 gros-porteur
- Passage d'une commande ferme portant sur 8 appareils A350-1000, annoncée en 2026, assortie de droits d'achat pour 8 autres appareils
- Poursuite des progrès dans le cadre de notre programme complet de renouvellement de cabines

**CIBLE DE CAD POUR 2025****Objectif atteint, avec au moins 1 % de notre carburant d'aviation qui provient de CAD****DEMANDES D'ACCESSIBILITÉ****Plus de 1,46 million de demandes d'accessibilité de la part de clients qui ont un handicap visible ou non visible****AIR CANADA ROUGE**

Le parc aérien d'Air Canada Rouge se modernise et sera exclusivement composé d'appareils 737 MAX de Boeing dotés d'un système de divertissements intégré aux dossiers ainsi que de Wi-Fi rapide et gratuit

**LANGUES****2** langues officielles**24** langues d'itinéraire**AÉROPLAN**

- Nombre record de membres dépassant les 10 millions
- Annonce de nouveaux partenariats avec Air Baltic, Bearskin Airlines, Harbour Air, Helijet International, Chexy et DINR

AIR CANADA CARGO

- Le chiffre d'affaires a dépassé le milliard de dollars pour la première fois depuis 2022
- 6 avions-cargos en service
- Lancement de la nouvelle version de la plateforme eRéservations

VACANCES AIR CANADA :

- Célébration du 50^e anniversaire
- Les membres Aéroplan peuvent échanger leurs points contre des forfaits croisières proposés par Vacances Air Canada

1) Le BAIIDA ajusté et le ratio de levier financier sont des mesures financières hors PCGR. Le ratio de levier financier correspond à la dette nette sur le BAIIDA ajusté des douze derniers mois. Ces mesures ne sont pas des mesures conformes aux principes comptables généralement reconnus du Canada (les « PCGR »), n'ont pas de sens normalisé, pourraient ne pas être comparables à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doivent pas être considérées comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant présence sur ceux-ci. Voir les rubriques 20, Mesures financières hors PCGR et 8.2, Dette nette du rapport de gestion 2025 d'Air Canada (qui sont intégrées par renvoi aux présentes), qui peut être consulté sur SEDAR+ au sedarplus.ca, sous le profil d'Air Canada, pour une explication de la composition de ces mesures hors PCGR, une explication de la façon dont elles fournissent des renseignements utiles aux investisseurs et les autres fins auxquelles la direction les utilise, ainsi que pour un rapprochement avec la mesure conforme aux PCGR la plus directement comparable.

2) Pour l'exploitation principale seulement

Prix et distinctions



Employeur primé

Palmarès des Meilleurs employeurs du Canada pour les jeunes en 2025 pour la deuxième année de suite

Palmarès des Meilleurs employeurs pour la diversité au Canada en 2025

Palmarès des Meilleurs employeurs de Montréal pour la douzième année d'affilée

Prix de l'IATA pour la diversité et l'inclusion

- Diversité et inclusion

Workplace Benefits Awards

- Prix du programme DEI

Gouvernement du Canada

- Prix pour service exemplaire en sécurité civile

Sommet des fournisseurs de Manuvie

- Prix de l'excellence en partenariat

Prix InsideOut

- Meilleur programme de santé mentale globale
- Meilleure stratégie en matière de DEI pour la santé mentale

Société aérienne primée

Prix World Airline Awards de Skytrax

- Meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord
- Meilleur personnel de cabine au Canada et en Amérique du Nord
- Meilleur transporteur aérien à faibles coûts au Canada pour la filiale Air Canada Rouge
- Meilleur transporteur familial en Amérique du Nord
- Meilleur service de restauration à bord en classe économique supérieure en Amérique du Nord
- Meilleur service de restauration en classe affaires en Amérique du Nord
- Meilleur service de restauration dans un salon de classe affaires au monde (Suite Signature Air Canada à Toronto) pour la deuxième année d'affilée
- Meilleur salon de classe affaires en Amérique du Nord
- Meilleur transporteur aérien à faibles coûts pour la filiale Air Canada Rouge

Prix de l'Airline Passenger Experience Association (APEX)

- Cote cinq étoiles dans la catégorie sociétés aériennes internationales pour la sixième année de suite
- Meilleure connectivité à bord (Wi-Fi gratuit commandité par Bell pour les membres Aéroplan)

Prix des Customer Centricity World Series d'ARCET Global

- Lauréate pour l'Amérique du Nord dans la catégorie Stratégie – Expérience employé

Aéroport international de Seattle-Tacoma

- Air Canada lauréate du prix Fly Quiet 2025

Prix Travvy

- Meilleur transporteur aérien international

Prix de l'Association canadienne du marketing

Campagne Un billet vers le rêve :

- Prix Or dans la catégorie Montage
- Prix Or dans la catégorie Cinématographie
- Prix Or dans la catégorie Réalisation
- Prix Argent dans la catégorie Conception sonore

Campagne Born to Fly :

- Prix Argent dans la catégorie Marketing d'influence et de talents
- Prix Bronze dans la catégorie Publicité physique

Prix Webby

- Page d'accueil d'Air Canada pour les sites Web et les sites mobiles, lauréate du prix de la meilleure expérience utilisateur

Norwegian Cruise Line Holdings

- Prix du Meilleur transporteur partenaire en Amérique du Nord

Programme de fidélité primé

Prix Freddie

- Meilleur programme de société aérienne de l'année
- Meilleur programme Élite de société aérienne
- Meilleure promotion d'une société aérienne

Toujours plus haut

Le cadre de la stratégie d'entreprise d'Air Canada, Toujours plus haut, est l'objectif qui guide nos progrès dans tous les aspects de nos activités, tant au Canada qu'à l'étranger. Notre stratégie Toujours plus haut repose sur la croissance du chiffre d'affaires et la transformation des coûts, la mise à profit de notre réseau international, le lien de confiance avec la clientèle et notre culture. Nous tenons à ce que nos activités et nos objectifs s'harmonisent avec nos quatre priorités :



Assurer notre avenir

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



Atteindre de nouveaux horizons

en s'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 de moments 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 collaboration au travail, dans le respect des diverses cultures, tout en posant des gestes concrets pour la collectivité.





Assurer notre avenir

Parc aérien

Nous avons poursuivi le renouvellement de notre parc aérien en 2025. Certains avions plus anciens et moins écoénergétiques ont été définitivement retirés et de nouveaux appareils plus écoénergétiques ont été ou seront mis en service, ce qui devrait améliorer la structure des coûts d'Air Canada, notamment en ce qui concerne le carburant d'aviation, et diminuer ses émissions de GES. À mesure que nous mettrons en œuvre nos ambitions en matière de climat, l'engagement d'Air Canada dans sa chaîne de valeur évoluera :

- en février 2026, Air Canada a annoncé l'acquisition de 8 appareils A350-1000 d'Airbus dont la livraison devrait commencer en 2030;
- en 2024, Air Canada a commandé 5 appareils A220 d'Airbus supplémentaires, portant le total des commandes fermes à 65 appareils. L'accord conclu avec Airbus Canada prévoit également des options d'achat portant sur 10 appareils A220-300 supplémentaires;
- en 2022, Air Canada avait annoncé l'acquisition de 30 appareils A321XLR d'Airbus à distance franchissable accrue, dont les livraisons sont prévues entre 2026 et 2029. Notre premier A321XLR a décollé pour son vol inaugural à Hambourg le 27 février 2026;
- Air Canada a acquis 40 appareils 737 MAX 8 de Boeing pour ajouter à son parc aérien, tous déjà livrés, et a conclu un contrat de location portant sur 12 appareils 737 MAX 8 supplémentaires, dont les livraisons devraient s'achever en 2026. Des options d'achat visent également 10 appareils 737 MAX supplémentaires;
- Air Canada prévoit acquérir 14 appareils 787-10 de Boeing, dont 10 devraient être livrés d'ici 2028 et les 4 autres d'ici 2030. Le contrat d'achat prévoit la possibilité d'ajouter 12 appareils 787-10 de Boeing;
- en 2022, Air Canada a conclu un contrat d'achat de 30 appareils hybrides électriques ES-30 en cours de développement par la société Heart Aerospace. L'achat reste soumis à certaines conditions, notamment en ce qui concerne la conception et les spécifications de l'avion. Ces appareils ne devraient pas entrer en service avant au moins 2029.



A350-1000 d'Airbus



737 MAX 8 de Boeing



A321XLR d'Airbus

Technologie

Nous avons annoncé notre programme de renouvellement de cabines le plus exhaustif à ce jour, qui concerne l'exploitation principale d'Air Canada, Air Canada Rouge et Air Canada Express. Cet investissement pluriannuel redéfinit l'expérience à bord grâce à de nouveaux aménagements cabine, à des technologies de nouvelle génération et à des détails soignés inspirés des rétroactions de nos clients et de nos collègues. Par ailleurs, nous avons annoncé en novembre 2025 que tous les appareils 737 MAX 8 de Boeing de l'exploitation principale passeront au parc aérien d'Air Canada Rouge au cours de l'année 2026.



Atteindre de nouveaux horizons

Expansion du réseau

En 2025, Air Canada a exploité en moyenne plus de 1 000 vols quotidiens pour plus de 190 destinations directes sur 6 continents et a ainsi transporté plus de 45,3 millions de passagers. Le total de notre capacité exploitée, mesurée en sièges-milles offerts (SMO), s'est chiffré à 0,8 % de plus qu'en 2024. En tout, ce sont 105,17 milliards de SMO qui ont été comptabilisés en 2025, en deçà des niveaux enregistrés en 2019 (soit 112,81 milliards de SMO).

Amérique du Nord

Au Canada, nous avons lancé un service au départ de Fredericton et de Moncton pour Ottawa, ainsi que des vols sans escale reliant Vancouver et Fort McMurray.

Amérique latine et Caraïbes

Nous avons ajouté de nouvelles liaisons avec l'Amérique centrale et le Mexique, soit Montréal–Belize City, Toronto–Puerto Escondido et Vancouver–Huatalco. Nous avons renforcé notre présence en Amérique latine et ajouté Rio de Janeiro, Cartagena, Guatemala et Guadalajara à notre réseau mondial. Nous avons également intensifié notre service à destination de Santiago à raison de trois vols saisonniers par semaine au départ de Montréal, ce qui a créé un nouveau lien important entre le Canada et le Chili et facilité les correspondances pour les destinations au sein de notre réseau mondial. Nous avons repris nos liaisons pour Lima avec deux vols hebdomadaires au départ de Montréal et de Toronto.

Parmi les autres nouveautés figuraient les liaisons Ottawa–Nassau, Halifax–Nassau, Québec–Fort-de-France, Toronto–Pointe-à-Pitre, ainsi que la prolongation de la liaison Toronto–Monterrey pendant la saison hivernale.

Nous avons également accru la capacité de plusieurs liaisons, telles que Toronto–Cancún et Montréal–Cancún.



Asie

Nous avons continué à tirer parti de la situation géographique de Vancouver, qui est la grande ville nord-américaine la plus proche de l'Asie en lançant la 12^e liaison de notre réseau transpacifique à destination de Manille, assurée quatre fois par semaine toute l'année.

Nous avons repris nos vols entre Vancouver et Beijing, à raison de quatre liaisons hebdomadaires, et prévoyons accroître le service pour atteindre une fréquence quotidienne.

Nous avons aussi augmenté la capacité de la liaison Vancouver–Bangkok, et nous demeurons le seul transporteur à proposer un vol sans escale reliant l'Amérique du Nord à la capitale thaïlandaise.

Europe et Royaume-Uni

Nous avons lancé les liaisons Montréal–Naples, Montréal–Porto et Montréal–Édimbourg, et avons repris les liaisons Toronto–Prague et Ottawa–Londres. Outre les nouvelles liaisons, nous avons rehaussé la capacité des liaisons à destination d'Athènes, de Paris et de Bruxelles.

À venir

En 2026, nous exploiterons notre premier appareil A321XLR d'Airbus sur des liaisons telles que Montréal–Toulouse et Montréal–Porto.

L'élargissement stratégique de notre réseau international portera sur les liaisons Montréal–Palma de Majorque, Montréal–Catane, Montréal–Berlin, Montréal–Nantes, Toronto–Ponta Delgada dans les Açores, Halifax–Bruxelles et le retour de la liaison Toronto–Budapest.

Nous reprendrons la liaison Toronto–Shanghai et assurerons la liaison Vancouver–Bangkok toute l'année. Nous mettrons en place de nouvelles liaisons transfrontalières, comme celles reliant San Antonio à Toronto, et Cleveland et Columbus à Montréal. Air Canada lancera de nouveaux vols pour les États-Unis au départ de l'aéroport Billy Bishop de Toronto, notamment de nouvelles liaisons assurées quatre fois par jour avec l'aéroport New York LaGUARDia, trois fois par jour avec l'aéroport international Logan de Boston, deux fois par jour avec l'aéroport international O'Hare de Chicago et une fois par jour avec l'aéroport international de Washington-Dulles, afin d'offrir une meilleure connectivité, une plus grande commodité et plus de choix aux voyageurs. Le tout sera complété par une capacité accrue à destination de Montréal et d'Ottawa.

Parmi les autres nouveautés attendues figurent la liaison Montréal–Guadalajara (assurée toute l'année) et un accroissement de la capacité de plusieurs liaisons, dont Vancouver–Mexico.

Cet hiver, nous avons ajouté les liaisons Vancouver–Sapporo (le seul vol sans escale reliant l'Amérique du Nord à la préfecture de Hokkaido), Montréal–Quito, Toronto–Quito, Calgary–Cancún et Calgary–Puerto Vallarta. Par ailleurs, plusieurs liaisons, notamment celles qui desservent Rio de Janeiro et Lima, reprendront plus tôt dans la saison. Enfin, les appareils A321XLR permettront d'assurer un service entre Toronto et Manchester et Toronto et Copenhague toute l'année.

De plus, nous avons conclu un partenariat avec Pegasus Airlines dans l'optique d'élargir notre offre de voyage à destination de la Türkiye. Nous élargissons aussi notre accord d'exploitation à code multiple avec Lufthansa afin d'inclure le service ferroviaire Lufthansa Express Rail à l'aéroport de Francfort et d'étendre notre service intermodal en Europe.

En 2025, le consortium Cadence, dont fait partie Air Canada, a été retenu par le gouvernement du Canada à titre de partenaire privé privilégié pour le projet ferroviaire Alto entre les villes de Québec et de Toronto.





Air Canada Cargo

- ✓ Le chiffre d'affaires a dépassé le milliard de dollars pour la première fois depuis 2022
- ✓ Avions-cargos en service : 6

En 2025, nos avions-cargos sont entrés en service à l'aéroport Montréal-Trudeau et nous avons lancé la plateforme remaniée eRéservations d'Air Canada Cargo, offrant aux clients du fret une expérience de réservation optimisée et de nouveaux outils pour l'autogestion des expéditions.

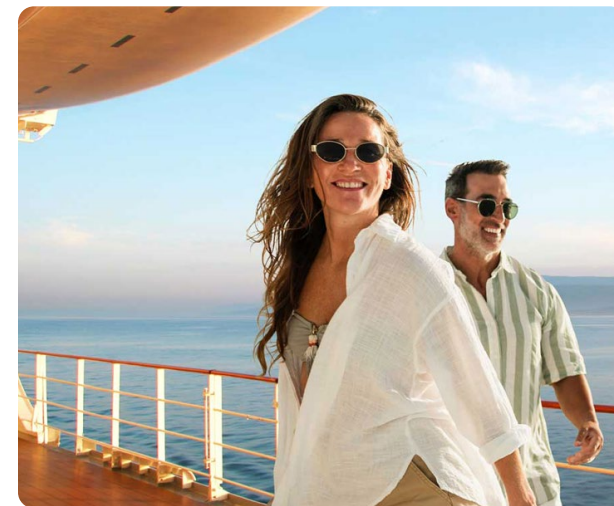


Vacances Air Canada

En 2025, Vacances Air Canada a célébré son 50^e anniversaire avec une série d'initiatives qui reflétaient à la fois sa présence de longue date dans l'industrie canadienne du voyage et son engagement constant en faveur du développement de produits et du lien de confiance avec la clientèle. Au cours de l'année, diverses activités ont été organisées, notamment avec la vente commémorative de 50 000 forfaits vacances et un grand rassemblement de conseillers en voyages à Cancún, ce qui a permis de renforcer les partenariats au sein du secteur du voyage.

Vacances Air Canada a lancé les prix Coups de cœur des voyageurs, une initiative qui vise à mieux cerner les préférences des voyageurs. Plus de 100 000 Canadiens ont ainsi aidé à identifier les destinations internationales les plus prisées, Bali, Santorin, Singapour et Rome arrivant en tête du classement.

De plus, les membres Aéroplan ont désormais la possibilité d'échanger leurs points contre plus de 100 itinéraires de croisières et forfaits vacances, ce qui élargit l'éventail des options de voyage offerts. Dans l'ensemble, ces initiatives témoignent des efforts constants déployés par Vacances Air Canada pour améliorer son offre et aider les Canadiens à organiser des voyages d'agrément enrichissants.



Aéroplan

Le programme de fidélité primé de premier plan en matière de voyages d'Air Canada permet à ses membres d'accumuler des points en voyageant avec Air Canada ainsi qu'en achetant des produits et services auprès de fournisseurs et partenaires participants. Les membres peuvent échanger leurs points Aéroplan contre un éventail de voyages, marchandises, cartes-cadeaux et autres primes directement auprès des partenaires participants ou par l'entremise des fournisseurs d'Aéroplan. Le programme récompense les membres Aéroplan en leur offrant une gamme de services de voyage prioritaires et de privilèges réservés aux membres. En 2025, Aéroplan a :

- ✓ dépassé les 10 millions de membres;
- ✓ annoncé de nouveaux partenariats avec Air Baltic, Bearskin Airlines, Harbour Air, Helijet International, Chexy et DINR;
- ✓ offert le Wi-Fi rapide et gratuit commandité par Bell à ses membres à bord des vols d'Air Canada, d'Air Canada Rouge et d'Air Canada Express en Amérique du Nord, au Mexique et dans les Caraïbes;
- ✓ redéfini la manière dont les membres accumulent des points et atteignent le statut Aéroplan Élite, qui dépend désormais du montant dépensé et non de la distance parcourue;
- ✓ annoncé la possibilité pour les membres Aéroplan d'échanger leurs points contre des forfaits croisières avec Vacances Air Canada.

Maintenir l'excellence du service et proposer une gamme de produits rehaussés

Avec les avancées technologiques, une formation approfondie du personnel et des initiatives visant à renforcer le lien de confiance avec la clientèle, nous avons cherché à rehausser à la fois l'expérience client et la fiabilité de l'exploitation. En 2025, Air Canada a :

- ✓ annoncé l'ajout de Masaki Hashimoto, chef étoilé au guide Michelin, au sein de son groupe d'experts culinaires;
- ✓ inauguré de nouveaux Café Air Canada à l'aéroport Montréal-Trudeau et à l'aéroport international de Vancouver, qui proposeront aux voyageurs admissibles des produits à emporter ainsi qu'une expérience fluide et haut de gamme dans la zone des vols intérieurs;
- ✓ été le premier transporteur à proposer le Wi-Fi à bord de ses vols à destination et en provenance de Billy Bishop;
- ✓ dévoilé le classement des 10 meilleurs nouveaux restaurants du Canada, qui met en lumière des talents culinaires novateurs;
- ✓ commencé à proposer gratuitement de la bière, de la bière sans alcool et du vin, ainsi que des collations exclusives préparées au Canada à bord de tous ses vols;
- ✓ amélioré la fonctionnalité de l'état des vols sur l'application mobile Air Canada et sur aircanada.com pour donner à ses clients plus de mises à jour en temps réel concernant différents éléments du voyage;
- ✓ lancé la fonctionnalité Suivi des bagages dans certaines destinations internationales et mis en place Bagages aux clients, une nouvelle mesure, qui utilise la rétroaction et le taux de satisfaction de la clientèle ainsi que les données historiques de livraison pour suivre la rapidité avec laquelle les bagages parviennent aux clients après l'atterrissage;
- ✓ mis à jour l'application mobile Air Canada :
 - amélioration de l'onglet Voyages et possibilité de valider les documents de voyage;
 - élargissement de Bravo, un programme qui permet aux clients de remercier encore plus facilement le personnel de cabine, les équipages de conduite, l'équipe Soutien et Service au client (Centres de services), le personnel des Aéroports et bien d'autres pour leur service exceptionnel;
 - mis en place des portes électroniques et un système d'embarquement biométrique à l'aéroport de Vancouver pour les vols transfrontaliers;
- ✓ lancé le [Guide sur les perturbations d'exploitation](#) destiné aux clients;
- ✓ testé une nouvelle approche pour la distribution des trousseaux Aéronautiques, en les plaçant aux comptoirs d'enregistrement de certains aéroports au lieu de les mettre à bord;
- ✓ amélioré son programme de service clientèle Soins et classe afin de garantir le bon déroulement des voyages, de renforcer la récupération clientèle et de créer des moments inoubliables.



Protection des renseignements personnels et des données, et confiance

Air Canada s'engage à adopter des pratiques responsables en matière de traitement des données, à faire preuve de transparence et à protéger les renseignements personnels qui lui sont confiés. Pour une entreprise de notre envergure et de notre complexité, la protection des renseignements personnels et la sécurité des données exigent de faire preuve d'une diligence constante, ainsi que d'une vigilance et d'une attention de tous les instants, car nous évoluons dans un environnement où les exigences en matière de protection des données ne cessent d'évoluer dans l'ensemble des territoires.

Air Canada applique des politiques claires sur la protection des renseignements personnels qui décrivent la façon dont ceux-ci sont recueillis, utilisés, communiqués et conservés, ainsi que les droits dont disposent les personnes concernées à l'égard de leurs renseignements. Ces politiques s'appuient sur des processus à l'échelle de l'entreprise, conçus pour garantir une gestion responsable des données dans toutes les fonctions administratives. Notre Bureau de la vie privée supervise la gouvernance de la vie privée, fournit des conseils à l'entreprise et veille au respect des lois applicables en matière de protection des renseignements personnels et des données.

L'intelligence artificielle (IA) continue d'être mise en œuvre dans diverses fonctions administratives, et nous veillons à ce que les questions relatives à la protection des renseignements personnels soient prises en compte dans toutes les activités impliquant l'IA. Cela souligne l'importance d'une gouvernance rigoureuse en matière de protection des renseignements personnels, en particulier lorsque l'IA utilise des données à caractère personnel pour étayer des déductions, des prévisions ou des décisions automatisées fondées sur les données.

Nos mesures de cybersécurité visent à conserver une longueur d'avance sur les menaces croissantes et de plus en plus sophistiquées, notamment celles émanant de pirates informatiques, d'organisations criminelles et de groupes soutenus par des États. En nous appuyant sur les meilleures pratiques et les normes éprouvées, nous intégrons des exigences de cybersécurité dans les projets technologiques afin de garantir la stabilité et la sécurité des systèmes, des processus et de la formation. Ces exigences englobent tous les aspects de la résilience en matière de cybersécurité, notamment la capacité à repérer, à protéger, à détecter, à réagir et à rétablir. Nous veillons également à ce que nos fournisseurs et autres tiers mettent en place des mesures efficaces en matière de cybersécurité et de protection des renseignements personnels, conformes à nos politiques et normes, notamment lorsque ces tiers fournissent ou assurent le soutien de solutions basées sur l'IA.



S'entraider

Priorité à la sécurité, toujours

Nous accordons la « Priorité à la sécurité, toujours » dans tout ce que nous faisons. C'est là notre priorité absolue pour nous, nos clients et notre industrie. La gestion de la sécurité est une responsabilité fondamentale qui influe pratiquement sur toutes les décisions opérationnelles prises par Air Canada.

Nous soutenons et promouvons une formation qui soit efficace pour nos employés, et nous continuons à faire progresser le développement et l'intégration de l'analytique des données de sécurité et de l'intelligence artificielle dans notre Système de gestion de la sécurité (SGS). Nous évaluons et gérons en permanence les risques pour la sécurité liés aux nouveaux équipements, aux nouveaux itinéraires et aux nouveaux programmes ou projets, et nous renforçons et encourageons l'adoption de pratiques rigoureuses en matière de signalement des risques pour la sécurité, tout en garantissant la protection des renseignements essentiels à la sécurité afin d'orienter les décisions futures.

Notre Programme de santé et sécurité au travail vise à protéger les employés des dangers professionnels et à réduire les risques pour leur santé et leur bien-être. Par l'intermédiaire de ce programme, nous établissons des procédures claires pour cerner et gérer les dangers, ainsi que pour respecter nos obligations en vertu des lois et règlements applicables.

En outre, nous collaborons avec des organismes et autorités de l'industrie du transport aérien du monde entier afin de promouvoir la sécurité et d'échanger sur les meilleures pratiques.

Le 20 novembre, nous avons accueilli le symposium sur la santé et la sécurité à l'hôtel Marriott de l'aéroport de Montréal, un événement majeur visant à reconnaître l'incroyable contribution des employés qui siègent aux comités de santé et sécurité d'Air Canada, ainsi qu'à perfectionner leur expertise dans la création de lieux de travail plus sûrs.



Bien-être des employés et Les clés de votre plein potentiel (UBY)

En 2025, Air Canada a renforcé son engagement à l'égard du bien-être de ses employés en mettant en œuvre une stratégie préventive en matière de soins de santé à l'échelle de l'entreprise et au moyen de son programme de bien-être primé Les clés de votre plein potentiel (UBY).

Plus de 59 % des employés ont utilisé le portail UBY.

Voici quelques faits saillants concernant les ressources et initiatives d'Air Canada en matière de bien-être :

- ✓ Amélioration de la plateforme UBY, qui se dote de ressources consacrées au dépistage du cancer et aux démarches pour trouver un médecin généraliste
- ✓ Organisation d'événements consacrés au bien-être partout au Canada et dans le cadre desquels ont été proposées des vérifications de la tension artérielle et de la glycémie
- ✓ Formation appliquée en techniques d'intervention face au suicide
- ✓ Formation sur la résilience pour les équipes de première ligne
- ✓ Cours de mise en forme sur place
- ✓ Nouvelle salle de sérénité au siège social de Montréal
- ✓ Conseils financiers personnalisés dans le cadre de séances individuelles
- ✓ Webinaires en direct sur le rôle de proche aidant, la compréhension du deuil, la prévention et la prise en charge du diabète, la ménopause, la gestion des finances et l'amélioration des habitudes de sommeil
- ✓ Réductions sur les polices d'assurance de Pets Plus Us pour les chiens et les chats des employés en poste au Canada
- ✓ Centres de vaccination contre la grippe à Montréal, Saint John, Toronto, Winnipeg et Vancouver

Représentation et inclusion

Un personnel représentatif, qui incarne les principes d'inclusivité d'Air Canada, constitue une force qui contribue à attirer et à retenir les meilleurs talents du monde. Cela nous permet également de mieux répondre aux besoins de notre clientèle diversifiée. Nous travaillons en collaboration pour favoriser un environnement de travail inclusif afin que nos employés se sentent les bienvenus, et leur offrons un espace sûr pour exprimer leur identité, tout en leur témoignant notre reconnaissance pour leur apport. Air Canada est fière que ses clients et ses parties prenantes puissent se reconnaître et s'identifier au bagage culturel de ses employés dans leurs interactions avec eux, et ce, partout dans le monde. Nous avons conscience que la promotion de l'inclusion et du sentiment d'appartenance est un processus continu qui exige un engagement et une attention constants, et nous redoublons d'efforts pour favoriser un environnement représentatif, équitable et inclusif. Cela implique notamment d'intégrer ces considérations dans les initiatives de sensibilisation communautaire visant à attirer des talents issus de groupes sous-représentés, de soutenir des pratiques équitables en matière de perfectionnement professionnel et de créer une culture fondée sur une alliance inclusive.

Au 31 décembre 2025, 85,7 % de nos employés en poste au Canada s'étaient volontairement identifiés aux fins des données de représentation concernant quatre catégories d'identité désignées par la législation canadienne applicable.

En 2020, nous nous sommes engagés à ce qu'au moins 3,5 % de nos administrateurs et de nos membres de la haute direction au Canada soient des leaders noirs d'ici 2025. Nous avons atteint cet objectif chaque année depuis 2023 en tenant compte de la composition combinée de notre Conseil actuel composé de douze membres et de notre Comité de direction composé de sept membres, et nous continuerons de favoriser l'inclusion des leaders noirs au sein de notre Conseil, de nos cadres supérieurs et de notre haute direction. Nous avons également réussi le défi 25by2025 de l'IATA, qui visait à augmenter la représentation des femmes dans l'industrie de 25 %, ou à atteindre au moins 25 %, avant la fin 2025.

Nous croyons qu'une approche globale, qui tient compte de la représentation et de l'inclusion pour notre personnel à tous les échelons, est ce qui convient le mieux à notre entreprise pour nous aider à atteindre des résultats plus significatifs dans l'ensemble. Par conséquent, nos efforts se fondent sur la



stratégie SRRM (sensibilisation communautaire, responsabilité, représentation, mobilisation et appartenance au lieu de travail). Le cadre de responsabilité que nous sommes en train de mettre en œuvre nous aidera à établir nos objectifs. Ce dernier comprend des composantes clés, soit l'engagement auprès de la direction et la communication en interne de données représentatives, de même que l'assurance que toute personne, peu importe l'échelon où elle se situe au sein de notre entreprise, soit informée, investie de responsabilités et habilitée pour faire progresser l'entreprise vers une représentation accrue.

En 2025, Air Canada a mis l'accent sur l'intégration de l'inclusion dans l'ensemble de l'entreprise :

- ✓ Annonce, pour la sixième année de suite, des huit lauréates de la bourse Commandante-Judy-Cameron pour 2025
- ✓ Organisation de deux vols dont l'équipage était entièrement composé de personnes issues de la communauté 2ELGBTQIA+
- ✓ Mise en évidence du programme de diversité des fournisseurs d'Air Canada à l'occasion du Mois de l'histoire des Noirs
- ✓ Lancement du nouveau groupe-ressources d'employés (GRE) Expression, destiné à promouvoir la langue française et la culture francophone
- ✓ Présentation de nouveaux modules et matériel d'apprentissage sur le thème de l'alliance inclusive
- ✓ Poursuite des formations en présentiel sur la sensibilisation aux réalités culturelles sur le lieu de travail, et formation des cadres sur l'obligation d'adaptation
- ✓ Lancement des Lignes directrices pour des réunions inclusives et des Directives dans le cadre d'activités en personne tenues par l'équipe Planification des événements, afin d'améliorer l'accessibilité pour les employés
- ✓ Intégration de formations sur la sensibilisation aux cultures autochtones et sur la sensibilisation aux réalités culturelles dans le programme de revalidation annuelle destiné aux spécialistes – Expérience client
- ✓ Participation au rapatriement au Canada d'objets ancestraux autochtones provenant du Vatican
- ✓ Célébration du Mois du patrimoine asiatique et de la Semaine nationale de l'accessibilité en mai, avec l'accueil de défenseurs des droits des personnes handicapées
- ✓ Lancement de la liaison pour Manille, aux Philippines, souligné par des activités du GRE
- ✓ Lancement d'une bourse destinée aux étudiants universitaires handicapés
- ✓ Hommage aux enfants disparus dans les pensionnats autochtones à l'occasion de la Journée nationale de la vérité et de la réconciliation, le 30 septembre, dans le cadre d'une campagne nationale de levée du drapeau
- ✓ Développement du programme des Champions DEI destiné aux employés afin de soutenir et d'encourager activement l'inclusion au moyen d'initiatives et d'actions concrètes sur le lieu de travail

Accessibilité

Air Canada s'engage à être un chef de file en matière de voyages et d'emplois accessibles, en plus d'investir dans l'accessibilité. Notre Plan d'accessibilité pluriannuel renouvelle notre engagement à améliorer l'accessibilité tant pour les employés que pour les clients handicapés. Il présente notre feuille de route de 2023 à 2026 pour devenir une entreprise plus accessible et contribuer à l'objectif du Canada de créer un pays sans obstacle d'ici 2040. Nous nous engageons à concevoir nos produits, nos offres de services et notre expérience d'emploi en mettant l'accessibilité au premier plan. Pour ce faire, nous misons notamment sur l'amélioration continue de tous les aspects liés aux interactions de nos employés avec les clients handicapés, ainsi que sur une meilleure compréhension de l'expérience de ces derniers lors de leurs déplacements en avion. En 2025, Air Canada a :

- ✓ investi plus de 2 M\$ dans des équipements pour les aéroports canadiens afin de renforcer son engagement en faveur de l'accessibilité des clients;
- ✓ célébré le Mois national de la sensibilisation à l'emploi des personnes handicapées en octobre, en mettant en valeur les contributions des personnes handicapées sur les lieux de travail et en promouvant l'inclusion;
- ✓ présenté de nouvelles directives destinées à aider les employés à organiser des réunions et des événements plus inclusifs dans le cadre de la Journée internationale des personnes handicapées célébrée le 3 décembre;
- ✓ été la première société aérienne au Canada à obtenir l'autorisation de Transports Canada d'utiliser des rallonges de ceinture de sécurité à la place des filets de sécurité dans la cabine de ses avions;
- ✓ installé des plateaux pour aide à la mobilité à bord de tous ses 737 de Boeing, ce qui permet de ranger les aides à la mobilité, comme les fauteuils roulants, les triporteurs et les quadriporteurs, dans des compartiments fret séparés;
- ✓ organisé une discussion sur les liens entre le handicap, la culture et l'inclusion à l'occasion de la Semaine nationale de l'accessibilité et du Mois du patrimoine asiatique en mai;
- ✓ publié son deuxième rapport d'étape sur l'accessibilité;
- ✓ célébré le premier anniversaire du programme Tournesol des handicaps invisibles.



1,46 M de demandes d'accessibilité reçues et traitées (handicap visible ou non visible)

> 36 396 fauteuils roulants transportés

36 aéroports canadiens où Air Canada exerce ses activités équipés de **lève-personnes Eagle**

7 personnes à temps plein chargées de l'accessibilité, soutenues par environ **39 300 employés**, qui contribuent à améliorer l'accessibilité à Air Canada

Langues officielles et autres langues

Air Canada est fière d'être l'une des rares entreprises du secteur privé au Canada à offrir des services dans les deux langues officielles, et la seule société aérienne à être tenue de le faire. Depuis plus de 50 ans, nous honorons cet engagement dans une industrie 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, en plus de promouvoir l'usage des deux langues officielles en milieu de travail.

Nos services sont proposés dans des environnements variés, mais plus visiblement à l'aéroport et à bord de nos avions. En 2025, nous avons transporté plus de 45,3 millions de passagers à bord d'environ 370 000 vols, répartis de façon à peu près égale entre les vols intérieurs et les liaisons internationales qui relient le Canada aux pays que nous desservons. Nous sommes l'une des rares sociétés aériennes au monde à servir nos clients en français et en anglais à une telle échelle, et nous sommes fiers d'incarner l'identité canadienne à l'international. La diversité des capacités linguistiques de nos employés de première ligne 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.

Nous sommes déterminés à respecter nos engagements linguistiques et évaluons régulièrement les compétences linguistiques de plus de 15 000 de nos employés de première ligne en ce qui concerne nos langues officielles et nos 24 langues d'itinéraire. Les employés peuvent également déclarer eux-mêmes les autres langues qu'ils parlent, auquel cas leurs autoévaluations sont consignées. D'après les données des tests linguistiques et d'auto-déclaration que nous avons sur environ 37 500 employés :

- ✓ plus de la moitié de nos employés, y compris ceux qui travaillent directement avec la clientèle, sont en mesure de communiquer dans les deux langues officielles avec un certain niveau de compétence, niveau qui a fait l'objet d'un test linguistique ou d'une auto-déclaration;
- ✓ environ 40 % de nos employés parlent au moins une langue d'itinéraire.



> 22 400 heures d'enseignement des langues

> 12 300 tests linguistiques effectués

> 14 M de mots traduits en tout (contre > 7 M de mots traduits en 2024, projets standards, excluant les projets spécialisés)

Les deux langues officielles sont utilisées dans les communications de l'entreprise et dans nos communications avec nos clients et employés, ainsi que dans les interactions quotidiennes. Nous nous engageons à promouvoir le français et l'anglais 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.

Nous nous soucions des collectivités dans lesquelles nous vivons et travaillons, notamment le Québec, où se trouve notre siège social de Montréal. Nous continuons à travailler avec les parties prenantes pour comprendre comment répondre à leurs attentes tout en respectant les droits individuels et nos obligations juridiques. En 2023, nous nous sommes inscrits de façon volontaire auprès de l'Office québécois de la langue française en vertu de la Charte de la langue française et avons depuis finalisé un programme de francisation qui a été approuvé par l'Office et qui est maintenant mis en œuvre. Cela 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*.

Notre direction des Langues officielles est responsable de mettre en œuvre notre Plan d'action linguistique et nos initiatives liées aux langues officielles, et rend régulièrement compte des progrès accomplis à la haute direction. Un comité des langues officielles, composé de gestionnaires de divers échelons et de cadres supérieurs occupant des fonctions clés (opérations et exploitation), soutient la direction des Langues officielles en mettant en œuvre des initiatives en matière de langues officielles à l'échelle de notre organisation. Un comité de francisation se consacre également à des activités propres au Québec.

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.

Relations avec les collectivités d'Air Canada

L'équipe des Relations et Partenariats avec les collectivités d'Air Canada a soutenu plus de 330 événements et initiatives ainsi que plus de 240 organismes en 2025. Un investissement de plus de 4,1 M\$, y compris les contributions non financières, a été alloué à des collectivités canadiennes afin de soutenir le développement socio-économique et de répondre à un large éventail de besoins partout au pays.

En 2025, notre soutien s'est porté sur un large éventail de secteurs et de piliers communautaires, reflétant ainsi l'engagement d'Air Canada à l'égard d'une mobilisation significative et inclusive. Cela comprenait notamment des contributions à des initiatives dans les secteurs du tourisme et du transport aérien, à des fondations muséales et culturelles, à des organismes venant en aide aux militaires, aux anciens combattants et à leur famille, ainsi qu'à des groupes voués à la promotion du bilinguisme. L'équipe s'est également engagée auprès d'initiatives 2ELGBTQIA+, ainsi que de plusieurs autres programmes communautaires visant à améliorer le bien-être social, culturel et économique d'un océan à l'autre.



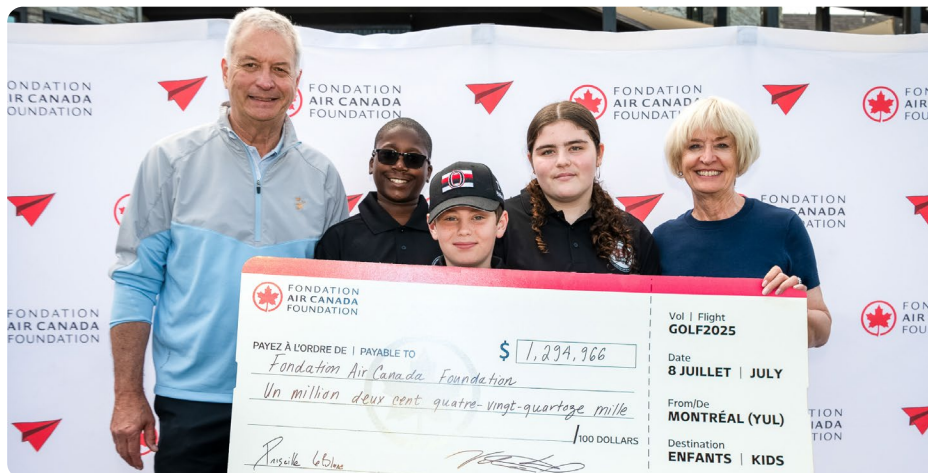
Fondation Air Canada

La Fondation Air Canada offre un soutien financier ou une contribution aux efforts de financement à des organismes de bienfaisance enregistrés au Canada voués à la santé et au bien-être des enfants. Elle a amassé plus de 20 M\$ depuis sa création. En 2025, la Fondation Air Canada a :

- ✓ amassé près de 2,1 M\$, dont un montant record de près de 1,3 M\$ (net) lors de son 13^e tournoi de golf annuel, le principal événement de collecte de fonds de la Fondation;
- ✓ soutenu 473 organismes de bienfaisance à l'échelle du Canada;
- ✓ fait don de plus de 2 000 billets d'avion;
- ✓ remis 1,8 M\$ à des collectivités partout au Canada, maintenant ainsi le même soutien qu'en 2024;
- ✓ donné plus de 48 300 kg de nourriture grâce au programme de récupération d'aliments;
- ✓ récolté plus de 61 200 \$ grâce au programme Chaque sou compte.

Programme de transport hospitalier

- ✓ 35 millions de points Aéroplan ont été donnés à des hôpitaux pédiatriques pour le transport des enfants
- ✓ 782 billets d'avion ont été offerts à des hôpitaux pédiatriques dans le cadre de ce programme
- ✓ > 470 patients ont pu bénéficier de soins médicaux grâce à ce programme, qui a permis plus de 605 déplacements



Initiatives climatiques

Les initiatives d'Air Canada en matière d'action pour le climat s'inscrivent dans le cadre des objectifs de zéro émission nette du gouvernement du Canada pour 2050, de la résolution de 2021 de l'Association du transport aérien international (IATA), qui incite l'industrie mondiale du transport aérien à atteindre l'objectif de zéro émission nette d'ici 2050, ainsi que de l'objectif mondial ambitieux et collectif 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 des acteurs de l'industrie de l'aviation (transporteurs aériens, aéroports, fournisseurs de services de navigation aérienne, fabricants, etc.) ainsi qu'un soutien gouvernemental important.

En mars 2021, Air Canada a annoncé son ambition climatique, laquelle comprend des cibles à moyen terme en vue d'une aspiration à long terme d'atteindre zéro émission nette de GES d'ici 2050. Ces cibles à moyen terme sont :

- **20 % de réduction nette des GES produits par nos opérations aériennes** d'ici 2030 par rapport à l'année de référence 2019;
- **30 % de réduction nette des GES produits par nos opérations au sol** d'ici 2030 par rapport à l'année de référence 2019;
- **50 M\$ pour constituer un fonds d'investissement consacré à la recherche et au développement** de technologies à faible bilan carbone visant à accélérer la décarbonation, telles que les carburants d'aviation durables (CAD), les nouvelles technologies aéronautiques ou les technologies de réduction et d'élimination du carbone.

Nos ambitions, surtout en ce qui a trait à nos objectifs de réduction nette des émissions de GES liées à nos opérations aériennes, sont tributaires des technologies à faible bilan carbone et de la disponibilité en quantité suffisante de CAD. Air Canada ne peut atteindre cette ambition à elle seule : les gouvernements jouent un rôle essentiel dans ces efforts, et chaque partie prenante de la chaîne d'action climatique doit jouer son rôle.

L'industrie de l'aviation compte de nombreux acteurs, 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 plus de renseignements, consulter le [rapport de développement durable 2024 d'Air Canada, Citoyens du monde](#).



Les initiatives climatiques d'Air Canada s'appuient sur les chaînes de valeur existantes. Nous avons défini quatre piliers de réduction des émissions de carbone qui sont essentiels à la réalisation de nos objectifs climatiques et qui nous permettent de tirer parti des occasions liées au climat : parc aérien et exploitation; innovation; CAD et énergie renouvelable; réduction et élimination du carbone.



ZÉRO ÉMISSION NETTE DE GES D'ICI À 2050 | CIBLES À MOYEN TERME :

20 %

de réduction nette des GES produits
par les opérations aériennes

30 %

de réduction nette des GES produits
par les opérations au sol

50 M\$

dans un fonds d'investissement de
recherche et développement

NOS QUATRE VOILETS DE RÉDUCTION DU CARBONE

1 Parc aérien et exploitation

Nous poursuivrons le renouvellement et la simplification de notre parc aérien en y ajoutant des appareils plus économes en carburant dans le cadre de notre programme de renouvellement du parc aérien. Nous continuerons aussi de tenir compte des facteurs liés aux changements climatiques dans la planification des itinéraires et du parc aérien. Au sol, nous prévoyons continuer à retirer progressivement de l'équipement à fortes émissions de carbone, à accroître l'utilisation des véhicules électriques et à chercher d'autres occasions d'électrification.

En optimisant nos activités et en adoptant des appareils de nouvelle génération, nous travaillons sans relâche à réduire l'intensité des émissions de GES des vols transportant des personnes et du fret dans le monde entier.

2 Innovation

Air Canada évalue activement la viabilité, la sécurité et le rendement des nouvelles technologies de propulsion (électricité, hydrogène et hybride) et explore d'autres possibilités d'innovation pour ses activités. En 2022, nous avons convenu d'acheter 30 appareils hybrides électriques ES-30 en cours de développement par Heart Aerospace en Suède, sous réserve de certaines conditions, notamment en ce qui concerne la conception et les spécifications des appareils, lesquels ne devraient pas entrer en service avant au moins 2029.

3 CAD et énergie renouvelable

Le CAD, terme utilisé dans l'industrie pour désigner les carburants de remplacement (non fossiles) destinés à l'aviation, est un élément essentiel pour réduire nos émissions de GES liées aux opérations aériennes. Air Canada s'approvisionne actuellement en CAD et autres carburants d'aviation à faible bilan carbone auprès de divers fournisseurs dans le monde. Nous sommes fermement convaincus qu'un instrument politique qui offre une sécurité et des mesures incitatives suffisantes est nécessaire pour stimuler la production nationale de CAD. Les mesures actuelles visent principalement à combler l'écart entre le Canada et d'autres territoires en ce qui concerne les mesures incitatives au profit des carburants à faible bilan carbone, mais la production à grande échelle de CAD nécessite des dépenses d'investissement importantes et à long terme, soutenues par des cadres politiques canadiens stables.

En 2025, Air Canada a atteint son objectif qui consistait à faire l'achat d'au moins 1 % de CAD.

Air Canada a reçu environ 78 millions de litres de CAD en 2025, contre environ 46 millions de litres en 2024. Nous intégrons activement des sources d'énergie renouvelable telles que le gaz naturel renouvelable (GNR) et les certificats d'énergie renouvelable (CER), et évaluons les mesures de transition énergétique pour l'exploitation de nos installations.

En 2025, le GNR représentait environ 12,5 % du volume total dans les installations que nous possédons à Montréal et 17 % du volume total dans les installations que nous possédons à Vancouver. Depuis 2023, nous avons continué d'acheter des CER pour toute la consommation d'électricité au Canada (sauf au Québec, en Colombie-Britannique et au Manitoba, l'intensité en carbone de l'électricité étant déjà faible dans ces provinces).

4 Réduction et élimination du carbone

Nous étudions des technologies carbonégatives et d'autres stratégies de réduction des émissions directes et d'élimination des GES, et poussons plus loin nos mesures de conformité aux exigences relatives aux crédits de carbone compensatoires.





Offres à la clientèle en lien avec le climat

Programme de voyages Laisser moins (fourni par Chooose)

Sur les sites de réservation d'Air Canada, les clients peuvent, s'ils le souhaitent, soutenir des initiatives climatiques en achetant des crédits de carbone compensatoires ainsi que des attributs environnementaux de portée 3 associés au CAD. Le coût total de cet achat combiné est basé sur une estimation des émissions de gaz à effet de serre (GES) associées à leurs vols.

Programme de voyages Laisser moins

Les entreprises clientes et les transitaires de fret aérien peuvent acheter des attributs environnementaux de portée 3 associés au CAD, des crédits de carbone compensatoires ou une combinaison des deux pour compenser ou réduire les émissions de GES liées à leurs voyages d'affaires ou à leurs expéditions de fret avec Air Canada.

En savoir plus : [Programme de voyages Laisser moins](#)

Échange de points Aéroplan

Lorsqu'une personne réserve un vol en utilisant des points Aéroplan ou une combinaison de points et d'argent, Air Canada compense les émissions de GES de portée 1 estimées en achetant des crédits de carbone compensatoires équivalents aux émissions de GES estimées associées à son vol. Plus précisément, le montant des crédits de carbone compensatoires retirés correspondra aux émissions estimées de GES associées à la portion de son itinéraire exploitée par Air Canada, une fois le vol terminé.

En 2025, Air Canada a acheté 849 744 tonnes d'équivalent CO₂ pour 11 projets de compensation carbone partout dans le monde.

Opérations au sol

En 2025, Québec est devenu la première escale au Canada à être dotée d'un parc de matériel au sol exclusivement électrique dans les principales catégories. Le déploiement de matériel au sol électrique de nouvelle génération et le retrait du matériel plus ancien ont débuté en 2019. Notre parc de matériel au sol a également été doté de 98 nouvelles unités électriques partout au Canada, dont 20 unités de refoulement sans barre de remorquage réparties dans nos trois principales escales, à savoir Montréal (7), Toronto (10) et Vancouver (3).

Nous continuons à concrétiser nos engagements sur le terrain, parallèlement aux investissements considérables que nous réalisons dans nos opérations aériennes. Dans l'ensemble du réseau, nous avons atteint un taux d'électrification de 40 % de notre parc motorisé, une étape importante qui reflète notre engagement en faveur de la décarbonation de nos opérations au sol.



Conseil d'administration et comités

Air Canada est dirigée par un Conseil d'administration composé de douze membres. Le Conseil compte quatre comités permanents exclusivement constitués d'administrateurs indépendants. Les rôles et responsabilités de chaque comité sont énoncés dans des chartes officielles écrites. Ces chartes sont révisées annuellement pour tenir compte des meilleures pratiques et des exigences réglementaires applicables.

	Comité d'audit, des finances et du risque	Comité de gouvernance et de mises en candidature	Comité des ressources humaines, de la rémunération et des régimes de retraite	Comité de la sécurité, de la santé, de l'environne- ment et de la sûreté
 Vagn Sørensen Président du Conseil d'Air Canada Membre d'office de tous les comités Copenhague (Danemark)				
 Ameé Chande Administratrice de sociétés Colombie-Britannique (Canada)	Membre			Membre
 Christie J.B. Clark Administrateur de sociétés Ontario (Canada)	Président	Membre		
 Gary A. Doer¹⁾ Administrateur de sociétés Manitoba (Canada)			Membre	Membre
 Rob Fyfe Administrateur de sociétés North Island (Nouvelle-Zélande)			Membre	Président
 Michael M. Green Chef de la direction et directeur principal, Tenex Capital Management Floride (États-Unis)			Membre	Membre

	Comité d'audit, des finances et du risque	Comité de gouvernance et de mises en candidature	Comité des ressources humaines, de la rémunération et des régimes de retraite	Comité de la sécurité, de la santé, de l'environne- ment et de la sûreté
 Jean Marc Huot Associé, Stikeman Elliott S.E.N.C.R.L., s.r.l. Québec (Canada)		Président		Membre
 Claudette McGowan Chef de la direction, Protexxa Inc. Ontario (Canada)	Membre		Membre	
 Madeleine Paquin Administratrice de sociétés Québec (Canada)		Membre		Membre
 Michael Rousseau Président et chef de la direction, Air Canada Membre d'office de tous les comités Québec (Canada)				
 Kathleen Taylor Administratrice de sociétés Ontario (Canada)	Membre	Membre	Présidente	
 Annette Verschuren Présidente du Conseil et chef de la direction, NRStor Inc. Ontario (Canada)	Membre	Membre		

1) M. Doer ne briguera pas de nouveau mandat à titre d'administrateur à l'assemblée annuelle des actionnaires de 2026 qui se tiendra le 1^{er} mai 2026.



Hauts dirigeants



Michael Rousseau

Président et
chef de la direction



Marc Barbeau

Vice-président général,
chef des Affaires juridiques et
secrétaire général



John Di Bert

Vice-président général et
chef des Affaires financières



Mark Galardo

Vice-président général et
chef des Affaires commerciales,
et président – Fret



Craig Landry

Vice-président général et
chef de l'Innovation,
et président d'Aéroplan



Arielle Meloul-Wechsler

Vice-présidente générale et
chef des Ressources humaines
et des Affaires publiques



Mark Nasr

Vice-président général et
chef des opérations



Kevin O'Connor

Premier vice-président – Gestion
mondiale des Aéroports et Contrôle
de l'exploitation



Murray Strom

Premier vice-président – Opérations
aériennes et Maintenance



Renseignements destinés aux actionnaires et aux investisseurs

Fourchette des cours et volume des opérations sur les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote d'Air Canada (AC) à la TSX

	BAS	HAUT	VOLUME
Premier trimestre	13,70 \$	22,85 \$	209 741 517
Deuxième trimestre	12,69 \$	21,24 \$	229 892 306
Troisième trimestre	17,48 \$	23,72 \$	186 051 239
Quatrième trimestre	17,425 \$	20,07 \$	145 523 647
Exercice	12,69 \$	23,72 \$	771 208 709

Restrictions relatives au droit de vote

La *Loi sur les transports au Canada* limite à 49 % la propriété étrangère dans le capital des transporteurs aériens canadiens et plafonne les droits de vote d'un non-Canadien et de l'ensemble des transporteurs aériens non canadiens à 25 %.

Pour en savoir plus, consulter la rubrique 10 de la notice annuelle 2025 d'Air Canada en date du 31 mars 2026.

investors.investisseurs@aircanada.ca

RELATIONS AVEC LES ACTIONNAIRES

Téléphone : +1 514 422-6644

Adresse électronique : shareholders.actionnaires@aircanada.ca

RELATIONS AVEC LES INVESTISSEURS

Téléphone : +1 514 422-7849

Adresse électronique : investors.investisseurs@aircanada.ca

SIÈGE SOCIAL

Centre Air Canada

7373, boulevard de la Côte-Vertu Ouest,
Saint-Laurent (Québec) H4S 1Z3

Internet : aircanada.com

Air Canada est cotée à la Bourse de Toronto et régie par les règles de cette dernière.

AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT COMPTABLE DES REGISTRES

Compagnie Trust TSX

1190, avenue des Canadiens-de-Montréal,
bureau 1701
Montréal (Québec) H3B 0G7

Téléphone : 1 800 387-0825
(Canada et États-Unis)

+1 416 682-3860 (autres pays)

Adresse électronique : demandesactionnaires@tmx.com

Internet : tsxtrust.com



Rapport de gestion | 2025

Le 12 février 2026



1. Principales mesures financières et statistiques

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

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action ou indication contraire)

	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2025	2024	Variation (\$)	2025	2024	Variation (\$)
Mesures de performance financière						
Produits d'exploitation	5 770	5 404	366	22 372	22 255	117
Profit (perte) d'exploitation	324	(254)	578	918	1 263	(345)
Marge d'exploitation ¹⁾ (en %)	5,6	(4,7)	10,3 pp ⁸⁾	4,1	5,7	(1,6) pp
BAIIDA ajusté ²⁾	867	696	171	3 124	3 586	(462)
Marge du BAIIDA ajusté ²⁾ (en %)	15,0	12,9	2,1 pp	14,0	16,1	(2,1) pp
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	342	(721)	1 063	789	515	274
Bénéfice net (perte nette)	296	(644)	940	644	1 720	(1 076)
Bénéfice ajusté avant impôts ²⁾	244	135	109	658	1 397	(739)
Bénéfice net ajusté ²⁾	191	93	98	471	1 335	(864)
Liquidités totales ³⁾	7 500	9 154	(1 654)	7 500	9 154	(1 654)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	423	677	(254)	3 657	3 930	(273)
Flux de trésorerie disponibles ²⁾	(478)	(495)	17	747	1 294	(547)
Dettes nettes ²⁾	5 411	4 918	493	5 411	4 918	493
Dettes à long terme et obligations locatives	11 576	12 670	(1 094)	11 576	12 670	(1 094)
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	1,00	(1,81)	2,81	1,86	4,72	(2,86)
Bénéfice ajusté par action - résultat dilué ²⁾	0,65	0,25	0,40	1,47	3,55	(2,08)
Statistiques d'exploitation⁴⁾	2025	2024	Variation (%)	2025	2024	Variation (%)
Passagers-milles payants (« PMP ») (en millions)	21 879	20 573	6,3	89 021	88 643	0,4
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en millions)	25 792	24 949	3,4	105 174	104 381	0,8
Coefficient d'occupation (en %)	84,8 %	82,5 %	2,4 pp	84,6 %	84,9 %	(0,3) pp
Produits passages par PMP (« rendement unitaire ») (en cents)	22,8	23,0	(0,6)	22,0	22,3	(1,2)
Produits passages par SMO (« PPSMO ») (en cents)	19,4	18,9	2,3	18,6	18,9	(1,5)
Produits d'exploitation par SMO (« PESMO ») (en cents)	22,4	21,7	3,3	21,3	21,3	(0,2)
Charges d'exploitation par SMO (« CESMO ») (en cents)	21,1	22,7	(6,9)	20,4	20,1	1,4
CESMO ajustées (en cents) ²⁾	15,3	15,1	1,9	14,7	13,8	6,7
Effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP ») (en milliers) ⁵⁾	36,4	37,1	(1,9)	37,0	37,1	(0,4)
Avions composant le parc en exploitation à la clôture de la période	353	354	(0,3)	353	354	(0,3)
Sièges routés (en milliers)	13 675	13 796	(0,9)	56 587	56 745	(0,3)
Mouvements des appareils (en milliers)	93,0	94,5	(1,6)	385,7	387,9	(0,6)
Longueur d'étape moyenne (en milles) ⁶⁾	1 886	1 808	4,3	1 859	1 839	1,0
Coût du litre de carburant (en cents)	91,7	94,6	(3,1)	91,4	100,6	(9,1)
Consommation de carburant (en milliers de litres)	1 244 669	1 225 281	1,6	5 064 561	5 082 636	(0,4)
Passagers payants transportés (en milliers) ⁷⁾	11 195	10 929	2,4	45 297	45 886	(1,3)

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

2) Le BAIIDA ajusté (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements et dépréciation), la marge du BAIIDA ajusté, le bénéfice ajusté (la perte ajustée) avant impôts, le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée), les flux de trésorerie disponibles, la dette nette, le bénéfice ajusté (la perte ajustée) par action et les CESMO ajustés sont des mesures financières hors PCGR, des mesures de la gestion du capital, des ratios hors PCGR ou des mesures financières complémentaires. Comme ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elles n'ont pas de sens normalisé, elles ne sauraient être comparées à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doivent pas être considérées comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci. Se reporter à la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour la description des mesures financières hors PCGR d'Air Canada et pour un rapprochement quantitatif des mesures financières hors PCGR d'Air Canada avec la mesure financière conforme aux PCGR la plus comparable.

3) Les liquidités totales s'entendent de la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court et à long terme et des fonds disponibles aux termes de facilités de crédit d'Air Canada. Au 31 décembre 2025, les liquidités totales s'élevaient à 7 500 M\$ et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 6 165 M\$ et d'un montant de 1 335 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Au 31 décembre 2024, les liquidités totales s'élevaient à 9 154 M\$ et étaient composées de trésorerie et d'équivalents de trésorerie et de placements à court terme et à long terme totalisant 7 752 M\$ et d'un montant de 1 402 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. Ces montants comprennent également des fonds (333 M\$ au 31 décembre 2025 et 346 M\$ au 31 décembre 2024) détenus en fiducie par Vacances Air Canada en conformité avec les prescriptions réglementaires régissant les produits perçus d'avance pour les voyageurs.

4) À l'exception de l'effectif moyen en équivalents temps plein (« ETP »), les statistiques d'exploitation dans le présent tableau tiennent compte des données pour les transporteurs tiers exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité conclus avec Air Canada.

5) Rend compte des ETP à Air Canada et aux filiales de celle-ci, à l'exclusion des ETP des transporteurs tiers exerçant leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité conclus avec Air Canada.

6) La longueur d'étape moyenne correspond au total de sièges-milles offerts divisé par le total de sièges routés.

7) Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol (et non en fonction du voyage, de l'itinéraire ou du segment de trajet), conformément à la définition établie par l'IATA.

8) « pp » indique des points de pourcentage et désigne la mesure de l'écart arithmétique entre deux pourcentages.

2. Introduction et principales hypothèses

Aux fins du présent rapport de gestion, « Air Canada » renvoie, selon le contexte, à Air Canada seulement, à Air Canada et une ou plusieurs de ses filiales, notamment ses filiales actives lui appartenant en propre, soit Aéroplan inc. (« Aéroplan »), Société en commandite Touram Limitée faisant affaire sous le nom de marque « Vacances Air Canada^{MD} » (« Vacances Air Canada ») et Air Canada Rouge S.E.C. faisant affaire sous le nom de marque « Air Canada Rouge^{MD} » (« Air Canada Rouge »), ou à une ou plusieurs de ces filiales. Le présent rapport de gestion fournit une présentation et une analyse des résultats financiers d'Air Canada pour le quatrième trimestre de 2025 et l'exercice 2025, selon le point de vue de la direction.

Ce rapport doit être lu en parallèle avec les états financiers consolidés et notes complémentaires audités annuels de 2025 d'Air Canada datés du 12 février 2026. Toute l'information financière est conforme aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada tels qu'ils sont énoncés dans le *Manuel de CPA Canada – Comptabilité* (le « Manuel de CPA »), qui intègre les Normes internationales d'information financière (les « normes IFRS de comptabilité ») publiées par l'International Accounting Standards Board, sauf indication contraire visant toute mesure hors PCGR ou information financière expressément désignée.

Sauf indication contraire, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens. La rubrique 21, *Glossaire*, du présent rapport de gestion donne l'explication des principaux termes qui y sont utilisés. À moins de mention contraire ou à moins que le contexte ne s'y oppose, le présent rapport de gestion était à jour au 12 février 2026.

Le présent rapport de gestion comprend des énoncés prospectifs. Se reporter à la Mise en garde concernant les énoncés prospectifs ci-après pour une analyse des risques, incertitudes et hypothèses liés à ces énoncés. Pour une description des risques visant Air Canada, se reporter à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion. Le 12 février 2026, Air Canada a publié dans un communiqué ses résultats du quatrième trimestre de 2025 et de l'exercice 2025. Ce communiqué peut être consulté sur le site Web d'Air Canada au www.aircanada.com ainsi que sur le site de SEDAR+ au www.sedarplus.ca. Pour un complément d'information sur les documents publics d'Air Canada, dont sa notice annuelle, consulter le site de SEDAR+ au www.sedarplus.ca.

Mise en garde concernant les énoncés prospectifs

Les communications publiques d'Air Canada peuvent contenir des énoncés prospectifs au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. Ces énoncés découlent d'analyses et d'autres renseignements fondés sur la prévision de résultats à venir et l'estimation de montants qu'il est actuellement impossible de déterminer. Ils peuvent porter sur des observations concernant, entre autres, des prévisions, des stratégies, des attentes, des opérations projetées ou des actions à venir, le programme de modernisation du parc aérien sur plusieurs années d'Air Canada et les modifications prévues du parc aérien, les priorités en matière de répartition du capital, les attentes en matière de satisfaction des besoins de liquidités au cours des 12 prochains mois et l'intention de refinancer l'encours de la dette de premier rang en 2026. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes comme « préliminaire », « prévoir », « croire », « pouvoir », « estimer », « projeter » et « planifier », employés au futur et au conditionnel, et d'autres termes semblables, ainsi qu'à l'évocation de certaines hypothèses.

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

Les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats diffèrent sensiblement de ceux indiqués dans les énoncés prospectifs comprennent la conjoncture économique, les déclarations faites (p. ex., des menaces) ou les mesures prises par des États, de même que l'incertitude qui en découle, en matière d'imposition de tarifs douaniers sur les exportations et les importations canadiennes et leurs répercussions sur les économies canadienne, nord-américaine et mondiale ainsi que

sur la demande de voyages, le contexte géopolitique et en lien avec 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 à dégager ou à maintenir une rentabilité nette, l'état du secteur et du marché et le contexte influant sur la demande, la concurrence, la dépendance d'Air Canada à l'égard des technologies, les risques liés à la cybersécurité, les interruptions de service, les changements climatiques et les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs anthropiques), la dépendance d'Air Canada à l'égard des fournisseurs clés (y compris des organismes gouvernementaux et d'autres 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 à 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 à accroître la liquidité selon des modalités favorables et en temps opportun, 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 à exploiter avec succès son programme de fidélité, les pertes par sinistre, la dépendance d'Air Canada à l'égard des partenaires Star Alliance^{MD} et des coentreprises, la capacité d'Air Canada à préserver et à faire croître sa marque, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les fluctuations des taux de change, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, les obligations au titre des régimes de retraite, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le dossier d'information publique d'Air Canada qui peut être consulté à l'adresse www.sedarplus.ca, notamment à la rubrique 18, *Facteurs de risque*, du présent rapport de gestion.

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

Principales hypothèses

Air Canada a formulé des hypothèses pour l'élaboration et la formulation des énoncés prospectifs. Dans le cadre de ces hypothèses, Air Canada présume que la croissance du PIB du Canada sera modérée pour 2026. Air Canada présume également que le dollar canadien se négociera en moyenne à 1,36 \$ CA pour 1,00 \$ US pendant l'ensemble de l'exercice 2026 et que le cours du carburant d'aviation s'établira en moyenne à 0,90 \$ CA le litre pendant l'ensemble de l'exercice 2026.

Propriété intellectuelle

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

Autre information intégrée par renvoi

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



3. À propos d'Air Canada

Air Canada est le plus grand fournisseur de services passagers réguliers au départ et à destination du Canada, tant sur les marchés intérieurs et transfrontaliers (Canada–États-Unis) qu'internationaux. 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'accords commerciaux avec des transporteurs régionaux, notamment des contrats d'achat de capacité (« CAC ») conclus avec Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz »), filiale en propriété exclusive de Chorus Aviation Inc., et d'une entente commerciale avec PAL Airlines Ltd., filiale en propriété exclusive d'Exchange Income Corporation, qui exploitent des vols pour le compte d'Air Canada sous la dénomination Air Canada Express. Les vols régionaux font partie intégrante de la stratégie en matière de réseau à l'échelle internationale et procurent un précieux trafic d'apport au réseau d'Air Canada et à celui d'Air Canada Rouge.

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

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





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

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

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



4. Aperçu

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 du mois d'août, qui a entraîné l'annulation de plus de 3 200 vols et des répercussions financières d'environ 375 M\$. 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.

Performance financière et tendances de la demande

Le total des produits d'exploitation pour l'exercice reflète à la fois l'incidence de l'interruption de travail et la dynamique soutenue des sources de revenus diversifiées. Les produits passages ont diminué par rapport à l'exercice précédent, principalement en raison de l'incidence d'environ 430 M\$ de l'interruption de travail du mois d'août, ainsi que de la baisse des produits tirés des lignes transfrontalières découlant de la baisse de la demande sur le marché Canada-États-Unis. Les marchés internationaux, surtout le marché des lignes transatlantiques et les marchés de l'Amérique latine et de l'Amérique centrale, ont continué de contribuer fortement aux résultats, grâce à la forte demande de voyages d'agrément et liée aux visites de parents et d'amis, ainsi qu'au déploiement efficace de la capacité long-courrier. Les produits fret et les autres produits ont augmenté par rapport à l'exercice précédent, à la faveur de la hausse du volume de passagers sur les marchés des lignes transpacifiques et de l'augmentation des produits tirés de la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada.

Air Canada a continué à exercer une gestion rigoureuse des coûts tout en faisant face aux pressions inflationnistes, principalement pour ce qui est des coûts de la main-d'œuvre, des charges de maintenance et des coûts des infrastructures aéroportuaires. Les CESMO ajustées ont augmenté par rapport à l'exercice précédent, ce qui témoigne de l'incidence cumulée de l'inflation sur la structure de coûts d'Air Canada et des coûts supplémentaires en regard de la réduction de la capacité résultant de l'interruption de travail du mois d'août.

L'incidence financière totale de l'interruption de travail sur le bénéfice d'exploitation et le BAIIA ajusté a été estimée à environ 375 M\$, ventilés comme suit :

- incidence de 430 M\$ sur les produits, découlant notamment de remboursements, d'indemnités et de la baisse des réservations;
- économies de 145 M\$, principalement grâce à la réduction de la consommation de carburant;
- coûts supplémentaires de 90 M\$ liés à la clientèle et à la main-d'œuvre.

Progrès stratégique et répartition du capital

Air Canada a poursuivi son programme pluriannuel de modernisation de son parc aérien. La livraison d'appareils A220 d'Airbus supplémentaires a amélioré la connectivité pour les marchés intérieur et transfrontalier, et la société aérienne se prépare à la mise en service des appareils A321XLR d'Airbus et 787-10 de Boeing en 2026, deux appareils qui contribueront à la rentabilité des vols long-courriers, à la connectivité des plaques tournantes et au positionnement sur le marché axé sur le segment haut de gamme.

Air Canada a clôturé l'exercice avec d'importantes liquidités de 7 500 M\$ et a maintenu des priorités de répartition du capital équilibrées. Air Canada a continué d'accorder la priorité à la force de son bilan, en gérant sa dette nette avec prudence tout en redistribuant du capital aux actionnaires par le biais de son offre publique de rachat importante et de son offre publique de rachat dans le cours normal des activités en cours.

Le texte qui suit donne un aperçu des résultats d'exploitation et de la situation financière d'Air Canada pour le quatrième trimestre et l'ensemble de l'exercice 2025, par rapport aux périodes correspondantes de 2024. Se reporter aux rubriques 5, *Résultats des activités – Comparaison des exercices 2025 et 2024*, et 6, *Résultats des activités – Comparaison des quatrièmes trimestres de 2025 et de 2024*, pour obtenir de plus amples renseignements sur les facteurs ayant une incidence sur la performance sur 12 mois.

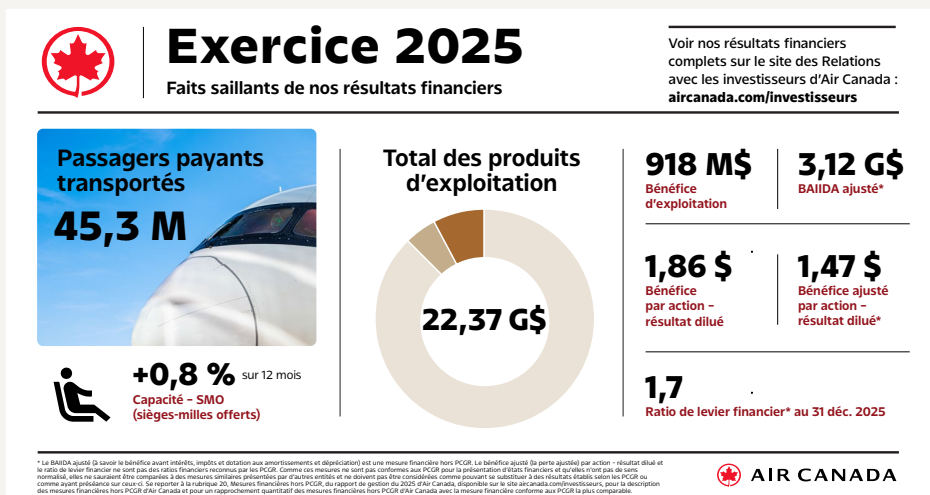
Récapitulatif financier du quatrième trimestre de 2025

- Produits d'exploitation de 5 770 M\$, en hausse de 7 %, en raison de l'augmentation des produits passages et des autres produits.
- Charges d'exploitation de 5 446 M\$, en baisse de 4 %, principalement en raison de l'incidence d'un coût hors trésorerie lié aux modifications apportées aux régimes de retraite au titre des services passés de 490 M\$ comptabilisé à l'exercice précédent en lien avec l'entente conclue avec l'Air Line Pilots Association (« ALPA »).

- Bénéfice d'exploitation de 324 M\$, en hausse de 578 M\$ sur 12 mois, comparativement à une perte d'exploitation de 254 M\$ au quatrième trimestre de 2024, en raison surtout de la hausse des produits sur 12 mois et du coût hors trésorerie des services passés au titre des régimes de retraite de 490 M\$, comptabilisé dans l'exercice précédent relativement à la convention collective conclue avec l'Air Line Pilots Association (ALPA). Marge d'exploitation de 5,6 %, soit une amélioration de 10,3 points de pourcentage.
- BAIIA ajusté de 867 M\$, en hausse par rapport à 696 M\$ il y a un an, et marge du BAIIA ajusté de 15,0 %, soit une amélioration de 2,1 points de pourcentage, qui témoigne de la solidité des produits et de la gestion rigoureuse des coûts.
- Bénéfice net de 296 M\$ et bénéfice par action – résultat dilué de 1,00 \$, comparativement à une perte nette de 644 M\$ et à un bénéfice par action – résultat dilué de 1,81 \$ au quatrième trimestre de 2024.
- Bénéfice net ajusté de 191 M\$, en hausse par rapport à 93 M\$ il y a un an, grâce à la hausse du bénéfice d'exploitation et à l'amélioration des résultats autres que d'exploitation. Le bénéfice par action ajusté – résultat dilué est passé de 0,25 \$ à 0,65 \$, ce qui reflète aussi une diminution du nombre d'actions.
- CESMO ajustées en hausse de 2 % sur 12 mois en raison de l'augmentation des coûts dans plusieurs catégories. La hausse a été partiellement contrebalancée par l'augmentation de la capacité sur 12 mois.
- Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 423 M\$ et flux de trésorerie disponibles négatifs de 478 M\$, comparativement à des flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 677 M\$ et à des flux de trésorerie disponibles négatifs de 495 M\$ au quatrième trimestre de 2024.

Récapitulatif financier de l'exercice 2025

- Produits d'exploitation de 22 372 M\$, en hausse de 1 %, et croissance par rapport à l'exercice précédent des produits fret et des autres produits, partiellement contrebalancée par une baisse de 156 M\$ par rapport à l'exercice précédent des produits passages attribuable à l'incidence de l'interruption de travail du mois d'août et de l'affaiblissement de la demande sur le marché transfrontalier Canada-États-Unis malgré d'excellents résultats sur le marché des lignes transatlantiques et les marchés de l'Amérique latine et des Antilles.
- Charges d'exploitation de 21 454 M\$, en hausse de 2 %, en raison de l'augmentation des coûts pour la plupart des postes et des coûts additionnels liés à l'interruption de travail du mois d'août. Cette augmentation a été contrebalancée partiellement par la baisse des prix du carburant par rapport à l'exercice précédent.
- Bénéfice d'exploitation de 918 M\$, en baisse par rapport à 1 263 M\$ en 2024, en raison de l'augmentation des charges d'exploitation et de l'incidence financière de l'interruption de travail du mois d'août. Marge d'exploitation de 4,1 %, soit une baisse de 1,6 point de pourcentage.
- BAIIA ajusté de 3 124 M\$ et marge du BAIIA ajusté de 14,0 %, soit un repli par rapport à 3 586 M\$ et 16,1 %, respectivement, en raison de l'augmentation des charges et de l'incidence financière de l'interruption de travail du mois d'août.
- Bénéfice net de 644 M\$ et bénéfice par action – résultat dilué de 1,86 \$, contre un bénéfice net de 1 720 M\$ et un bénéfice par action – résultat dilué de 4,72 \$ en 2024. La variation d'un exercice à l'autre s'explique principalement par la comptabilisation, en 2024, d'actifs d'impôts sur le résultat différés de 1 154 M\$.
- Bénéfice net ajusté de 471 M\$ et bénéfice ajusté par action – résultat dilué de 1,47 \$, en baisse par rapport à un bénéfice net ajusté de 1 335 M\$ et un bénéfice ajusté par action – résultat dilué de 3,55 \$ en 2024.
- CESMO ajustées en hausse de 6,7 %, ce qui rend compte de l'augmentation des charges dans diverses catégories et de l'incidence de l'interruption de travail du mois d'août, ce qui s'est traduit par des charges supplémentaires et par une réduction de la capacité.
- Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation de 3 647 M\$, en baisse par rapport à 3 930 M\$ en 2024, et baisse des flux de trésorerie disponibles, qui passent de 1 294 M\$ à 747 M\$, ce qui témoigne de la baisse du bénéfice et de la hausse des dépenses d'investissement.
- Liquidités totales de 7 500 M\$ à la clôture de l'exercice, comparativement à 9 154 M\$ il y a un an, ce qui rend compte de l'exécution du programme de rachat d'actions, des remboursements de la dette et des dépenses d'investissement.
- Dette à long terme et obligations locatives de 11 576 M\$, en baisse de 1 094 M\$.
- Accroissement de la dette nette, qui passe de 4 918 M\$ à 5 411 M\$, en raison principalement de la diminution de la trésorerie résultant des rachats d'actions et des dépenses d'investissement. Ces sorties de trésorerie ont plus que contrebalancé les remboursements de la dette et les obligations locatives en 2025.
- Ratio dette nette-BAIIA ajusté de 1,7 au 31 décembre 2025, contre 1,4 au 31 décembre 2024.



2) Le BAIIDA ajusté, le bénéfice ajusté (la perte ajustée) avant impôts, le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée) et le bénéfice ajusté (la perte ajustée) par action sont des mesures financières hors PCGR ou des ratios financiers hors PCGR. Se reporter à la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

5. Résultats des activités – comparaison des exercices 2025 et 2024

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

	Exercices			
	2025	2024	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾
(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)				
Produits d'exploitation				
Passages	19 604 \$	19 760 \$	(156)	(1)
Fret	1 033	991	42	4
Autres	1 735	1 504	231	15
Total des produits d'exploitation	22 372	22 255	117	1
Charges d'exploitation				
Carburant d'aviation	4 731	5 118	(387)	(8)
Salaires et charges sociales	5 005	4 880	125	3
Dotation aux amortissements et dépréciation	2 012	1 799	213	12
Redevances aéroportuaires et de navigation	1 587	1 487	100	7
Maintenance avions	1 343	1 237	106	9
Frais de vente et de distribution	1 075	1 085	(10)	(1)
Frais d'achat de capacité	863	860	3	0
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	872	782	90	12
Communications et technologies de l'information	692	649	43	7
Restauration et services à bord	673	637	36	6
Autres	2 601	2 458	143	6
Total des charges d'exploitation	21 454	20 992	462	2
Bénéfice d'exploitation	918	1 263	(345)	
Produits (charges) autres que d'exploitation				
Profit (perte) de change	245	(400)	645	
Produits d'intérêts	222	431	(209)	
Charges d'intérêts	(663)	(763)	100	
Intérêts incorporés	57	32	25	
Instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	82	28	54	
Perte aux règlements et modifications de dette	-	(8)	8	
Autres	(72)	(68)	(4)	
Total des charges autres que d'exploitation	(129)	(748)	619	
Bénéfice avant impôts sur le résultat	789	515	274	
Recouvrement d'impôts sur le résultat	(145)	1 205	(1 350)	
Bénéfice net	644 \$	1 720 \$	(1 076) \$	
Bénéfice par action – résultat de base	2,07 \$	4,81 \$	(2,74) \$	
Bénéfice par action – résultat dilué	1,86 \$	4,72 \$	(2,86) \$	
BAIIDA ajusté²⁾	3 124 \$	3 586 \$	(462) \$	
Bénéfice ajusté avant impôts²⁾	658 \$	1 397 \$	(739) \$	
Bénéfice net ajusté²⁾	471 \$	1 335 \$	(864) \$	
Bénéfice ajusté par action – résultat dilué²⁾	1,47 \$	3,55 \$	(2,08) \$	

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

2) Le BAIIDA ajusté, le bénéfice ajusté (la perte ajustée) avant impôts, le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée) et le bénéfice ajusté (la perte ajustée) par action sont des mesures financières hors PCGR ou des ratios financiers hors PCGR. Se reporter à la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Produits passages réseau

En 2025, les produits passages ont baissé de 156 M\$ par rapport à l'exercice précédent en raison principalement de l'incidence de l'interruption de travail du mois d'août et de la baisse du trafic sur le marché transfrontalier à partir du deuxième trimestre de 2025. Ces facteurs ont été contrebalancés partiellement par la forte demande et le solide rendement sur les marchés internationaux, en particulier le marché des lignes transatlantiques et les marchés de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud.

La demande de cabines haut de gamme est demeurée élevée, et les produits en découlant continuent de croître à un rythme supérieur à celui des produits tirés de l'ensemble du réseau et représentant environ 30 % du total des produits passages, soit une hausse de un point de pourcentage par rapport à l'exercice précédent. Air Canada a également continué à mettre en œuvre sa stratégie de sixième liberté, le trafic de correspondance représentant, par rapport à l'exercice précédent, une forte croissance de 10 % des produits liés à la sixième liberté, soutenue par une connectivité élargie et une forte demande de voyages transatlantiques. Ensemble, ces facteurs ont favorisé la structure globale des produits et ont atténué l'effet de l'interruption de travail et la faiblesse du marché transfrontalier Canada–États-Unis.

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

(en millions de dollars canadiens)	Exercices			
	2025	2024	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾
Lignes intérieures	5 273 \$	5 255 \$	18 \$	0,3
Lignes transfrontalières	3 831	4 275	(444)	(10,4)
Lignes transatlantiques	5 979	5 754	225	3,9
Lignes transpacifiques	2 703	2 792	(89)	(3,2)
Autres	1 818	1 684	134	8,0
Réseau	19 604 \$	19 760 \$	(156)\$	(0,8)

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

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage d'un exercice à l'autre en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les périodes indiquées.

	2025 par rapport à 2024					
	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (pp)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	0,3	3,3	2,8	(0,5)	(2,4)	(2,9)
Lignes transfrontalières	(10,4)	(9,6)	(12,0)	(2,2)	1,9	(0,8)
Lignes transatlantiques	3,9	1,1	2,0	0,8	1,8	2,8
Lignes transpacifiques	(3,2)	3,3	2,2	(1,0)	(5,2)	(6,3)
Autres	8,0	8,4	8,8	0,3	(0,7)	(0,4)
Réseau	(0,8)	0,8	0,4	(0,3)	(1,2)	(1,5)

Produits passages tirés des lignes intérieures

Les produits passages tirés des lignes intérieures sont demeurés pratiquement inchangés par rapport à l'exercice précédent, en hausse de 0,3 % pour atteindre 5 273 M\$, ce qui témoigne d'une demande généralement stable à l'échelle du Canada, soutenue par un quatrième trimestre robuste, la résilience des voyages d'agrément et l'augmentation du nombre de voyages d'affaires. L'accroissement de 3,3 % de la capacité a été supérieur à l'augmentation de 2,8 % du trafic, ce qui a entraîné une baisse de 0,5 point de pourcentage du coefficient d'occupation, tandis que le rendement unitaire a diminué de 2,4 %, ce qui reflète l'augmentation de la capacité du secteur sur le marché des lignes intérieures par rapport à l'exercice précédent et l'incidence de l'interruption de travail du mois d'août sur les produits.

Produits passages tirés des lignes transfrontalières

Les produits passages tirés des lignes transfrontalières ont diminué de 10,4 % par rapport à l'exercice précédent pour s'établir à 3 831 M\$, en raison de l'affaiblissement généralisé de la demande à partir du deuxième trimestre de 2025, aggravé par les effets de l'interruption de travail du mois d'août.

En 2025, les voyages entre le Canada et les États-Unis ont connu une baisse notable, principalement en raison des inquiétudes persistantes concernant les droits de douane et des incertitudes géopolitiques qui en découlent. En raison de cette baisse de la demande, Air Canada a réduit sa capacité sur le marché transfrontalier.

Produits passages tirés des lignes transatlantiques

Les produits passages tirés des lignes transatlantiques se sont chiffrés à 5 979 M\$, soit une augmentation de 3,9 % par rapport à l'exercice précédent, en raison de la forte demande sur le marché des lignes transatlantiques et de l'augmentation efficace de la capacité long-courrier. Malgré l'incidence de l'interruption de travail, la hausse de 2,0 % du trafic a été supérieure à l'augmentation de 1,1 % de la capacité, ce qui a fait grimper le coefficient d'occupation de 0,8 point de pourcentage, tandis que le rendement unitaire s'est amélioré de 1,8 %, reflétant une conjoncture favorable et les excellents résultats des cabines haut de gamme. Le marché des lignes transatlantiques a continué d'être un facteur clé de la vigueur des marchés internationaux, ce qui a contribué à compenser le ralentissement dans d'autres régions et à améliorer la structure globale des produits d'Air Canada.

Produits passages tirés des lignes transpacifiques

Les produits passages tirés des lignes transpacifiques ont fléchi de 3,2 % par rapport à l'exercice précédent pour s'établir à 2 703 M\$, ce qui rend compte de la baisse des coefficients d'occupation et des rendements unitaires par rapport à 2024. Ce résultat témoigne d'un contexte de retour à la normale des rendements unitaires à la suite de l'augmentation considérable de la capacité du secteur sur le marché des lignes transpacifiques en 2024 et en 2025, ainsi que de l'incidence de l'interruption de travail du mois d'août 2025.

Produits passages tirés des autres lignes

Les produits passages tirés des autres lignes ont crû de 8,0 % par rapport à l'exercice précédent pour atteindre 1 818 M\$, en raison de la forte demande de voyages d'agrément sur les marchés de l'Amérique latine, des Antilles et du Mexique. Le coefficient d'occupation s'est amélioré de 0,3 point de pourcentage, à la faveur d'une croissance du trafic supérieure à celle de la capacité. Ce résultat a contribué à une atténuation des moins bons résultats affichés dans d'autres secteurs du réseau.

Produits fret

Les produits fret se sont établis à 1 033 M\$, en hausse de 42 M\$, ou 4 %. Cette hausse s'explique principalement par l'augmentation des volumes de fret sur les marchés de l'Amérique latine et des lignes transpacifiques, influencée par les changements dans les activités d'expédition résultant des modifications apportées aux délais d'application des droits de douane et les révisions des règles d'exonération des droits de douane pour les marchandises de faible valeur instaurées par les États-Unis. La croissance sur le marché des lignes intérieures a été favorisée par l'amélioration des rendements unitaires d'un exercice à l'autre. Ces facteurs ont été compensés partiellement par les annulations de vols découlant de l'interruption de travail du mois d'août.

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

(en millions de dollars canadiens)	Exercices			
	2025	2024	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾
Lignes intérieures	126 \$	106 \$	20 \$	19,1
Lignes transfrontalières	53	58	(5)	(8,6)
Lignes transatlantiques	366	375	(9)	(2,3)
Lignes transpacifiques	322	311	11	3,1
Autres	166	141	25	17,7
Réseau	1 033 \$	991 \$	42 \$	4,2

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

Autres produits

En 2025, les autres produits se sont établis à 1 735 M\$, en hausse de 231 M\$, ou 15 %, par rapport à 2024. Ce résultat rend compte essentiellement de la hausse des produits tirés des forfaits terrestres par Vacances Air Canada attribuable à la hausse des prix des forfaits et au plus grand nombre de forfaits vendus. L'augmentation des produits tirés de services autres que de transport aérien liés au programme Aéroplan explique aussi la hausse des autres produits.

Charges d'exploitation

En 2025, les charges d'exploitation ont totalisé 21 454 M\$, en hausse de 462 M\$, ou 2 %, par rapport à 2024, ce qui reflète l'augmentation des charges au titre du personnel, de la dotation aux amortissements, des charges de maintenance, des redevances aéroportuaires, des coûts de la portion terrestre des forfaits et des coûts supplémentaires liés à l'Indemnisation des clients et au personnel navigant découlant de l'interruption de travail du mois d'août. Ces facteurs ont plus que compensé les avantages liés à la baisse des prix du carburant d'aviation et à la réduction des coûts directement attribuable à l'interruption de travail.

En 2025, Air Canada a comptabilisé une charge ponctuelle de 194 M\$ liée au coût des services passés résultant de modifications apportées aux régimes de retraite résultant de la ratification de la convention collective avec le SCFP et des coûts associés à la rationalisation de la structure de gestion d'Air Canada. En comparaison, Air Canada avait comptabilisé en 2024 un coût des services passés unique au titre des régimes de retraite de 490 M\$ en raison de la ratification de la nouvelle convention collective avec l'ALPA, une charge de 34 M\$ pour rendre compte des coûts estimatifs liés aux obligations découlant de contrats de location et une charge d'exploitation ponctuelle de 20 M\$ pour rendre compte du retrait de deux avions-cargos 767 de Boeing du parc aérien prévu pour 2024-2025.

La variation par rapport à l'exercice précédent des principaux éléments des charges d'exploitation est présentée ci-après.

Carburant d'aviation

La charge de carburant d'aviation a reculé de 387 M\$, ou 8 %, pour s'établir à 4 731 M\$ en 2025. Ce recul sur 12 mois est attribuable à une baisse des prix du carburant d'aviation, à une diminution de la consommation de carburant en raison de l'interruption de travail du mois d'août et à une évolution favorable des résultats des activités de couverture liées au carburant. En 2025, Air Canada a dégagé un profit de 65 M\$ des activités de couverture liées au carburant, contre une perte de 54 M\$ en 2024. Le recul de la charge de carburant a été compensé partiellement par un écart de change défavorable.

Salaires et charges sociales

Les salaires et les charges sociales ont augmenté de 125 M\$, ou 3 %, pour atteindre 5 005 M\$. Cette augmentation par rapport à l'exercice précédent est attribuable à une hausse des coûts liés à la main-d'œuvre découlant des ajustements des taux de rémunération de groupes de salariés admissibles, aux charges liées à des initiatives relatives à la rémunération et à la hausse des charges sociales. Ces facteurs ont été contrebalancés partiellement par l'incidence favorable de l'écart entre le coût des services passés comptabilisé pour chaque exercice, comme il est décrit ci-après.

En 2024, Air Canada avait comptabilisé un coût des services passés unique de 490 M\$ lié aux modifications apportées aux régimes de retraite résultant de la ratification de la nouvelle convention collective avec l'ALPA. En comparaison, les résultats de l'exercice 2025 tiennent compte d'une charge ponctuelle de 194 M\$, comprenant un coût des services passés de 149 M\$ lié aux modifications apportées aux régimes de retraite dans le cadre de la convention collective conclue avec le SCFP et au reste des coûts associés à la rationalisation de la structure de gestion d'Air Canada.

Dotation aux amortissements et dépréciation

La dotation aux amortissements et dépréciation a augmenté de 213 M\$, ou 12 %, pour atteindre 2 012 M\$. L'augmentation sur 12 mois rend compte de l'incidence combinée de l'augmentation du parc d'appareils monocouloirs en exploitation, d'un plus grand nombre d'activités de maintenance immobilisées, et du renouvellement et de la modernisation continus des appareils et des produits à bord d'Air Canada.

Redevances aéroportuaires et de navigation

Les redevances aéroportuaires et de navigation ont augmenté de 100 M\$, ou 7 %, pour atteindre 1 587 M\$ en 2025. Cette augmentation sur 12 mois reflète principalement la hausse des tarifs aéroportuaires et de navigation aérienne dans les principaux aéroports canadiens et internationaux, ainsi que l'incidence d'un écart de change défavorable.

Maintenance avions

La charge de maintenance avions a progressé de 106 M\$, ou 9 %, pour se chiffrer à 1 343 M\$. La progression s'explique par l'augmentation des activités de maintenance programmées des moteurs et des cellules d'avions et la hausse des coûts moyens des travaux de maintenance. Elle rend compte aussi de l'incidence d'un ajustement favorable lié à un contrat comptabilisé au troisième trimestre de 2024, ce qui a réduit les chiffres comparatifs de l'exercice précédent. L'augmentation des provisions pour maintenance des appareils loués ajoutés au parc aérien en 2024 explique aussi, dans une moindre mesure, la progression de la charge de maintenance avions par rapport à l'exercice précédent.

Coûts liés à la portion terrestre des forfaits

Les coûts liés à la portion terrestre des forfaits ont enregistré une augmentation de 90 M\$, ou 12 %, pour atteindre 872 M\$, ce qui s'explique par la hausse des tarifs et le nombre plus élevé de passagers par rapport aux niveaux de 2024. L'augmentation rend compte aussi de l'incidence d'un écart de change défavorable.

Autres charges d'exploitation

Les autres charges d'exploitation ont augmenté de 143 M\$, ou 6 %, pour atteindre 2 601 M\$. L'augmentation est attribuable aux coûts additionnels associés au remboursement des frais aux clients et aux charges d'exploitation supplémentaires liées au personnel résultant de l'interruption de travail du mois d'août. De plus, la hausse des coûts liés aux services d'escale attribuable au plus grand nombre de vols internationaux, l'augmentation des frais d'équipage, la hausse des honoraires d'experts-conseils et l'incidence d'un écart de change défavorable par rapport à l'exercice précédent expliquent aussi l'augmentation globale des autres charges d'exploitation.

En 2024, Air Canada a comptabilisé une charge de 34 M\$ dans les autres charges d'exploitation pour rendre compte des coûts estimatifs liés aux obligations découlant de contrats de location.

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

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

(en millions de dollars canadiens)	Exercices			
	2025	2024	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾
Services d'escale	578 \$	546 \$	32 \$	6
Frais d'équipages	357	300	57	19
Location et entretien d'immeubles	327	323	4	1
Frais et services divers	296	254	42	17
Autres frais résiduels	1 043	1 035	8	1
Total des autres charges	2 601 \$	2 458 \$	143 \$	6

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

CESMO et CESMO ajustées

En 2025, le coût unitaire ou les CESMO ont augmenté de 1,4 % par rapport à l'exercice précédent. Cette augmentation est attribuable à la hausse des charges au titre du personnel, à l'augmentation de la dotation aux amortissements, à la hausse des redevances aéroportuaires et de navigation, à l'augmentation des charges de maintenance et à l'incidence des coûts supplémentaires liés aux services à la clientèle et à l'exploitation découlant de l'interruption de travail du mois d'août. Ces pressions sur les coûts ont été partiellement compensées par la baisse des charges de carburant d'aviation, qui ont diminué de 387 M\$, ou 8 %, par rapport à l'exercice précédent, en raison de la baisse des prix moyens du carburant d'aviation. En 2024, les CESMO avaient également été influencées par le coût des services passés unique au titre des régimes de retraite de 490 M\$ lié à la convention collective avec l'ALPA, comparativement à une charge de 194 M\$ comptabilisée en 2025 qui comprenait un coût des services passés au titre des régimes de retraite lié aux modifications apportées aux régimes dans le cadre de la convention collective conclue avec le SCFP et des coûts associés à la rationalisation de la structure de gestion d'Air Canada.

Les CESMO ajustées ont crû de 6,7 % par rapport à 2024. L'augmentation des CESMO ajustées reflète la hausse des charges d'exploitation dans plusieurs catégories, notamment les charges au titre de la main-d'œuvre, la dotation aux amortissements, la maintenance avions et les redevances aéroportuaires et de navigation. Les CESMO ajustées tiennent également compte de l'incidence de l'interruption de travail du mois d'août, qui a entraîné l'annulation de plus de 3 200 vols et une réduction de la capacité exploitée, ainsi que des coûts supplémentaires liés à l'Indemnisation des clients et au personnel navigant.

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

(en cents par SMO)	Exercices			
	2025	2024	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾
CESMO	20,40 ¢	20,11 ¢	0,29 ¢	1,4
Retrancher :				
Charge de carburant d'aviation, coûts liés à la portion terrestre des forfaits, coûts liés aux avions-cargos, modifications des régimes de retraite, autres coûts liés à la main-d'œuvre et provision pour obligations découlant de contrats de location	(5,68)	(6,31)	0,63	(10,0)
CESMO ajustées	14,72 ¢	13,80 ¢	0,92 ¢	6,7

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



Charges autres que d'exploitation

En 2025, les charges autres que d'exploitation ont totalisé 129 M\$, alors qu'elles s'étaient chiffrées à 748 M\$ en 2024.

L'évolution d'un exercice à l'autre est attribuable principalement à un écart de change net favorable de 645 M\$, ainsi qu'à un profit de change de 245 M\$ en 2025, comparativement à une perte de change de 400 M\$ en 2024. Cette amélioration s'explique principalement par la réévaluation de la dette et des obligations locatives libellées en dollars américains, qui est attribuable à l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain depuis le 31 décembre 2024. Pour 1 \$ US, le cours du change de clôture le 31 décembre 2025 était de 1,37 \$ alors qu'il était de 1,44 \$ le 31 décembre 2024.

Les produits d'intérêts se sont élevés à 222 M\$, soit une baisse par rapport à 431 M\$ pour l'exercice précédent. Cette baisse est attribuable au recul des soldes de trésorerie ainsi qu'aux baisses des taux d'intérêt du marché.

Les charges d'intérêts se sont chiffrées à 663 M\$, comparativement à 763 M\$, en raison des remboursements prévus de la dette et de la baisse des taux d'intérêt.

Impôts sur le résultat

	Exercices	
	2025	2024
(en millions de dollars canadiens)		
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat exigibles	(19)\$	(30)\$
Recouvrement d'impôts sur le résultat différés	(126)	1 235
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	(145)\$	1 205 \$

Au troisième trimestre de 2024, Air Canada a déterminé qu'il était probable que la quasi-totalité des actifs d'impôts différés, qui comprennent des pertes autres que des pertes en capital, d'autres avantages postérieurs à l'emploi, la maintenance et d'autres différences temporaires, soit réalisée. De ce fait, des actifs d'impôts différés non comptabilisés antérieurement de 1 056 M\$, déduction faite de la création et du renversement de différences temporaires pour la période de neuf mois, ont été comptabilisés au troisième trimestre de 2024, ce qui a donné lieu à l'inscription d'un recouvrement d'impôts de 1 154 M\$ à l'état consolidé des résultats, d'un recouvrement d'impôts de 41 M\$ à l'état consolidé des variations des capitaux propres et d'une charge d'impôts de 139 M\$ à l'état consolidé du résultat global relativement aux réévaluations des passifs nets au titre des avantages du personnel.

6. Résultats des activités – comparaison des quatrièmes trimestres de 2025 et de 2024

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)

	Quatrièmes trimestres			
	2025	2024	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾
Produits d'exploitation				
Passages	4 998 \$	4 726 \$	272	6
Fret	291	293	(2)	(1)
Autres	481	385	96	25
Total des produits d'exploitation	5 770	5 404	366	7
Charges d'exploitation				
Carburant d'aviation	1 185	1 154	31	3
Salaires et charges sociales	1 255	1 680	(425)	(25)
Dotation aux amortissements et dépréciation	522	460	62	13
Redevances aéroportuaires et de navigation	390	357	33	9
Maintenance avions	337	361	(24)	(7)
Frais de vente et de distribution	261	260	1	-
Frais d'achat de capacité	208	216	(8)	(4)
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	239	208	31	15
Communications et technologies de l'information	192	162	30	19
Restauration et services à bord	185	154	31	20
Autres	672	646	26	4
Total des charges d'exploitation	5 446	5 658	(212)	(4)
Bénéfice (perte) d'exploitation	324	(254)	578	
Produits (charges) autres que d'exploitation				
Profit (perte) de change	103	(372)	475	
Produits d'intérêts	48	95	(47)	
Charges d'intérêts	(155)	(184)	29	
Intérêts incorporés	21	8	13	
Instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	6	(38)	44	
Profit aux règlements et modifications de dette	-	38	(38)	
Autres	(5)	(14)	9	
Total des produits (charges) autres que d'exploitation	18	(467)	485	
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	342	(721)	1 063	
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	(46)	77	(123)	
Bénéfice net (perte nette)	296 \$	(644)\$	940 \$	
Bénéfice (perte) par action – résultat de base	1,00 \$	(1,81)\$	2,81 \$	
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	1,00 \$	(1,81)\$	2,81 \$	
BAIIDA ajusté²⁾	867 \$	696 \$	171 \$	
Bénéfice ajusté avant impôts²⁾	244 \$	135 \$	109 \$	
Bénéfice net ajusté²⁾	191 \$	93 \$	98 \$	
Bénéfice ajusté par action – résultat dilué²⁾	0,65 \$	0,25 \$	0,40 \$	

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

2) Le BAIIDA ajusté, le bénéfice ajusté (la perte ajustée) avant impôts, le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée) et le bénéfice ajusté (la perte ajustée) par action sont des mesures financières hors PCGR ou des ratios financiers hors PCGR. Se reporter à la rubrique 20, Mesures financières hors PCGR, du présent rapport de gestion pour un complément d'information à cet égard.

Produits passages réseau

Les produits passages se sont établis à 4 998 M\$, soit une hausse de 272 M\$, ou 5,7 %. La hausse au quatrième trimestre est attribuable à une demande sous-jacente vigoureuse, la croissance du trafic ayant été supérieure à celle de la capacité, ce qui a entraîné une amélioration significative du coefficient d'occupation, en particulier sur le marché des lignes transatlantiques.

En phase avec les résultats pour l'exercice au complet, les produits tirés des cabines de haut rapport et de la sixième liberté sont restés soutenus au quatrième trimestre. Les produits tirés des cabines haut de gamme ont augmenté de 4 % sur 12 mois, tandis que les produits tirés de la sixième liberté ont progressé de 13 % sur 12 mois, affichant une forte croissance pour le corridor Amérique latine-Atlantique.

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			
	2025	2024	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾
Lignes intérieures	1 346 \$	1 305 \$	41 \$	3,1
Lignes transfrontalières	975	1 059	(84)	(7,9)
Lignes transatlantiques	1 441	1 263	178	14,0
Lignes transpacifiques	686	646	40	6,3
Autres	550	453	97	21,5
Réseau	4 998 \$	4 726 \$	272 \$	5,7

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

Le tableau ci-dessous présente les variations en pourcentage pour le quatrième trimestre de 2025 par rapport au quatrième trimestre de 2024 en ce qui concerne les produits passages et les statistiques d'exploitation pour les périodes indiquées.

Quatrième trimestre de 2025 par rapport au quatrième trimestre de 2024						
	Produits passages Variation (%)	Capacité (SMO) Variation (%)	Trafic (PMP) Variation (%)	Coefficient d'occupation Variation (pp)	Rendement unitaire Variation (%)	PPSMO Variation (%)
Lignes intérieures	3,1	1,0	3,7	2,2	(0,6)	2,1
Lignes transfrontalières	(7,9)	(12,3)	(11,9)	0,4	4,5	5,0
Lignes transatlantiques	14,0	4,9	10,9	4,7	2,8	8,7
Lignes transpacifiques	6,3	9,5	9,5	-	(3,0)	(3,0)
Autres	21,5	19,0	22,4	2,3	(0,8)	2,0
Réseau	5,7	3,4	6,3	2,4	(0,6)	2,3

Produits passages tirés des lignes intérieures

Les produits passages tirés des lignes intérieures se sont accrus de 41 M\$, ou 3,1 %, pour atteindre 1 346 M\$ au quatrième trimestre de 2025. Cette progression par rapport à la même période de l'exercice précédent est attribuable à une amélioration de 2,2 points de pourcentage des coefficients d'occupation résultant de la forte hausse du trafic, favorisée par l'augmentation du nombre de voyages d'affaires. La progression des produits passages tirés des lignes intérieures a été contrebalancée partiellement par une légère baisse des rendements unitaires par rapport au quatrième trimestre de 2024.

Produits passages tirés des lignes transfrontalières

Les produits passages tirés des lignes transfrontalières ont diminué de 84 M\$, ou 7,9 %, pour s'établir à 975 M\$ au quatrième trimestre. Cette diminution s'explique par la baisse du trafic sur 12 mois, attribuable à la diminution de la demande sur le marché des lignes transfrontalières.

En 2025, les voyages entre le Canada et les États-Unis ont connu une baisse notable, principalement en raison des inquiétudes persistantes concernant les droits de douane et des incertitudes géopolitiques qui en découlent. En raison de cette baisse de la demande, Air Canada a réduit sa capacité sur le marché transfrontalier.

Produits passages tirés des lignes transatlantiques

Les produits passages tirés des lignes transatlantiques ont augmenté de 178 M\$, ou 14,0 %, pour atteindre 1 441 M\$, ce qui représente le meilleur résultat régional pour le trimestre. L'augmentation a été soutenue par une très forte demande de vols transatlantiques, ce qui a entraîné une hausse de 4,7 points de pourcentage du coefficient d'occupation. Le rendement unitaire a, quant à lui, augmenté de 2,8 %, ce qui reflète la forte demande de cabines haut de gamme et les conditions de marché favorables. Le marché des lignes transatlantiques a continué de bénéficier des flux de correspondance de sixième liberté d'Air Canada, de la connectivité rehaussée des plaques tournantes et de la vigueur de la demande de voyages internationaux.

Produits passages tirés des lignes transpacifiques

Les produits passages tirés des lignes transpacifiques ont augmenté de 40 M\$, ou 6,3 %, pour s'élever à 686 M\$ au quatrième trimestre de 2025. Ce résultat est attribuable à la forte croissance du trafic, qui a progressé de 9,5 %, ce qui est conforme à l'augmentation de la capacité. Le coefficient d'occupation a été stable, tandis que le rendement unitaire a reculé de 3,0 %, les prix étant revenus à la normale en raison de l'accroissement important de la capacité à l'échelle du secteur ainsi que de la concurrence accrue sur plusieurs marchés de la région Asie-Pacifique.

Produits passages tirés des autres lignes

Les produits passages tirés des autres lignes ont augmenté de 97 M\$, ou 21,5 %, pour atteindre 550 M\$, ce qui constitue un autre résultat remarquable pour le trimestre. L'augmentation des produits a été stimulée par une hausse de 2,3 points de pourcentage du coefficient d'occupation découlant d'une augmentation de 22,4 % du trafic et de 19 % de la capacité sur 12 mois, en raison de la forte demande de voyages vers l'Amérique latine, les Antilles et entre l'Amérique latine et l'Europe.

Produits fret

Au quatrième trimestre de 2025, les produits fret ont été de 291 M\$, en baisse de 2 M\$, ou 0,8 %, par rapport au quatrième trimestre de 2024. La baisse s'explique principalement par la diminution des volumes de fret sur les lignes transpacifiques et transfrontalières et par la faiblesse des rendements unitaires sur les lignes transatlantiques. Elle a été contrebalancée partiellement par des rendements unitaires plus élevés sur 12 mois sur les marchés des lignes intérieures et des volumes plus importants sur le marché de l'Amérique latine.

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			
	2025	2024	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾
Lignes intérieures	44 \$	30 \$	14 \$	48,4
Lignes transfrontalières	11	17	(6)	(34,1)
Lignes transatlantiques	103	110	(7)	(7,0)
Lignes transpacifiques	84	92	(8)	(8,6)
Autres	49	44	5	10,3
Réseau	291 \$	293 \$	(2)\$	(0,8)

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

Autres produits

Au quatrième trimestre de 2025, les autres produits se sont établis à 481 M\$, en hausse de 96 M\$, ou 25 %, par rapport au quatrième trimestre de 2024. Ce résultat s'explique surtout par les produits plus élevés tirés de la vente de forfaits terrestres par Vacances Air Canada, soutenus par la forte demande de voyages d'agrément pour des destinations soleil et par la hausse des produits tirés de services autres que de transport aérien liés au programme Aéroplan.

Charges d'exploitation

Au quatrième trimestre de 2025, les charges d'exploitation ont régressé de 212 M\$, ou 4 %, pour s'établir à 5 446 M\$, en raison principalement de l'incidence de la comptabilisation, au quatrième trimestre 2024, d'un coût des services passés unique de 490 M\$ au titre des régimes de retraite découlant de la convention collective avec l'ALPA. Compte non tenu de cet élément, les charges d'exploitation ont augmenté sur 12 mois, en raison de pressions dans plusieurs catégories de coûts. Au quatrième trimestre de 2025, Air Canada a comptabilisé une charge de 21 M\$ liée à la rationalisation de sa structure de gestion.

La variation des principaux éléments des charges d'exploitation sur 12 mois est résumée ci-après.

Carburant d'aviation

La charge de carburant d'aviation a progressé de 31 M\$, ou 3 %, pour atteindre 1 185 M\$ au quatrième trimestre de 2025. Cette progression par rapport au quatrième trimestre de 2024 est attribuable principalement à la consommation accrue de carburant découlant du plus grand nombre de vols et d'une augmentation de la capacité exploitée au quatrième trimestre de 2025. Elle a été contrebalancée partiellement par la baisse des prix moyens du carburant d'aviation, qui a atténué l'incidence de l'augmentation des volumes. La progression de la charge de carburant d'aviation tient compte de l'incidence de profits de couverture de 17 M\$ comptabilisés au quatrième trimestre de 2025 (pertes de 21 M\$ au quatrième trimestre de 2024).

Salaires et charges sociales

Les salaires et charges sociales se sont repliés de 425 M\$, ou 25 %, pour s'établir à 1 255 M\$ au quatrième trimestre de 2025. Ce repli est attribuable au coût des services passés unique de 490 M\$ comptabilisé au quatrième trimestre de 2024 en raison de modifications apportées aux régimes de retraite dans le cadre de la convention collective avec l'ALPA. Il a été compensé en partie par l'augmentation des coûts de la main-d'œuvre découlant des ajustements des taux de rémunération de groupes de salariés admissibles, les charges liées à des initiatives relatives à la rémunération, la hausse des charges sociales et une charge de 21 M\$ liée à la rationalisation de la structure de gestion d'Air Canada.

Dotation aux amortissements et dépréciation

La dotation aux amortissements et dépréciation a augmenté de 62 M\$, ou 13 %, pour atteindre 522 M\$ au quatrième trimestre de 2025. L'augmentation par rapport au quatrième trimestre de 2024 rend compte de l'incidence de l'augmentation du parc d'appareils monocouloirs en exploitation, y compris les appareils ajoutés au cours de l'exercice, ainsi que du plus grand nombre d'activités de maintenance immobilisées réalisées en 2025.

Redevances aéroportuaires et de navigation

Les redevances aéroportuaires et de navigation ont augmenté de 33 M\$, ou 9 %, pour atteindre 390 M\$ au quatrième trimestre de 2025. L'augmentation sur 12 mois s'explique par la hausse des tarifs aéroportuaires et de navigation aérienne au Canada et dans certaines autres régions du monde, ainsi que par l'augmentation du nombre de vols et par un écart de change défavorable sur 12 mois.

Maintenance avions

La charge de maintenance a diminué de 24 M\$, ou 7 %, pour se chiffrer à 337 M\$ au quatrième trimestre de 2025. Cette diminution est principalement attribuable à la baisse des activités de maintenance des cellules et des moteurs découlant en partie de la diminution du nombre total d'appareils A319 d'Airbus du parc aérien.

Coûts liés à la portion terrestre des forfaits

Les coûts liés à la portion terrestre des forfaits ont enregistré une augmentation de 31 M\$, ou 15 %, pour s'établir à 239 M\$ au quatrième trimestre de 2025, ce qui s'explique par le nombre plus élevé de passagers et la hausse des prix sur 12 mois.

Restauration et services à bord

Les charges au titre de la restauration et des services à bord ont augmenté de 31 M\$, ou 20 %, au quatrième trimestre de 2025 en raison de la hausse du nombre de vols, du trafic de passagers et des prix des aliments.

Autres charges d'exploitation

Les autres charges d'exploitation ont augmenté de 26 M\$, ou 4 %, pour atteindre 672 M\$ au quatrième trimestre de 2025. L'augmentation par rapport au quatrième trimestre de 2024 est attribuable à l'augmentation des charges dans plusieurs catégories, dont les honoraires d'experts-conseils, les services d'escale, les frais d'équipage et les charges liées aux immeubles.

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			
	2025	2024	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾
Services d'escale	147 \$	135 \$	12 \$	9
Frais d'équipages	86	75	11	15
Location et entretien d'immeubles	91	82	9	11
Frais et services divers	95	78	17	22
Autres frais résiduels	253	276	(23)	(8)
Total des autres charges	672 \$	646 \$	26 \$	4

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

CESMO et CESMO ajustées

Au quatrième trimestre de 2025, les CESMO ont reculé de 6,9 % sur 12 mois. Le recul est principalement attribuable à l'incidence favorable du coût des services passés unique de 490 M\$ au titre des régimes de retraite lié à la convention collective avec l'ALPA qui a été comptabilisé au quatrième trimestre de 2024. Il a été partiellement compensé par l'augmentation des charges dans plusieurs catégories, qui ont augmenté à un rythme supérieur à celui de la capacité.

Sur 12 mois, les CESMO ajustées ont enregistré une hausse de 1,9 % du fait de l'augmentation des charges d'exploitation dans diverses catégories, dont les charges au titre du personnel, la dotation aux amortissements, les redevances aéroportuaires et de navigation, et la restauration. Ce facteur a été contrebalancé en partie par la diminution de la charge de maintenance avions et par une hausse de la capacité sur 12 mois.

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

(en cents par SMO)	Quatrièmes trimestres			
	2025	2024	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾
CESMO	21,12 ¢	22,67 ¢	(1,55) ¢	(6,9)
Retrancher :				
Charge de carburant d'aviation, coûts liés à la portion terrestre des forfaits, coûts liés aux avions-cargos, modifications des régimes de retraite et autres coûts liés à la main-d'œuvre	(5,78)	(7,62)	1,84	(24,1)
CESMO ajustées	15,34 ¢	15,05 ¢	0,29 ¢	1,9

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

Produits (charges) autres que d'exploitation

Au quatrième trimestre de 2025, Air Canada a enregistré des produits autres que d'exploitation de 18 M\$, comparativement à des charges autres que d'exploitation de 467 M\$ au quatrième trimestre de 2024.

Cette évolution sur 12 mois est principalement attribuable à un écart de change net favorable de 475 M\$, ainsi qu'à un profit de change de 103 M\$ au quatrième trimestre de 2025 comparativement à une perte de change de 372 M\$ au quatrième trimestre de 2024. Le profit réalisé est principalement attribuable à une réévaluation favorable de la dette et des obligations locatives libellées en dollars américains résultant de l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain depuis le 30 septembre 2025. Au 31 décembre 2025, le cours du change de clôture était de 1 \$ US pour 1,37 \$ CA, comparativement à 1 \$ US pour 1,39 \$ CA au 30 septembre 2025.

Les produits d'intérêts se sont repliés sur 12 mois, passant de 95 M\$ à 48 M\$, en raison du recul des soldes de trésorerie et des baisses des taux d'intérêt du marché.

Les charges d'intérêt ont aussi diminué, passant de 184 M\$ au quatrième trimestre de 2024 à 155 M\$, soit un écart favorable de 29 M\$, ce qui rend compte à la fois des remboursements prévus de la dette et de la baisse des taux d'intérêt.

7. 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.

Parc aérien principal et Air Canada Rouge

Les tableaux ci-après présentent des renseignements sur les appareils composant le parc en exploitation d'Air Canada et d'Air Canada Rouge au 31 décembre 2025.

	Au 31 décembre 2025				
	Nombre d'appareils en exploitation	Total des sièges	Âge moyen	Appareils détenus	Appareils loués
Air Canada					
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
Appareils 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 – appareils monocouloirs	132	156	11,5	93	39
Total – parc aérien principal	223	220	12,9	159	64
	Au 31 décembre 2025				
	Nombre d'appareils en exploitation	Total des sièges	Âge moyen	Appareils détenus	Appareils loués
Air Canada Rouge					
Appareils 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 – parc aérien principal et Air Canada Rouge	256	213	13,8	174	82

Les tableaux ci-après présentent le nombre d'appareils composant le parc en exploitation d'Air Canada et d'Air Canada Rouge aux dates indiquées, ainsi que le parc en exploitation projeté pour les périodes ultérieures indiquées. Ils tiennent également compte du transfert prévu de tous les appareils 737 MAX de Boeing à Air Canada Rouge, qui devrait commencer en 2026, et du fait que certains appareils A320 d'Airbus devraient être réaffectés au parc aérien principal d'Air Canada.

 Air Canada	Réel			Projet��*			
	31 déc. 2024	Modifications apportées au parc aérien en 2025	31 déc. 2025	Modifications apportées au parc aérien en 2026	31 déc. 2026	Modifications apportées au parc aérien en 2027	31 déc. 2027
Gros-porteurs							
777-300ER de Boeing	19	-	19	-	19	-	19
777-200LR de Boeing	6	-	6	-	6	-	6
787-8 de Boeing	8	-	8	-	8	-	8
787-9 de Boeing	31	1	32	-	32	-	32
787-10 de Boeing	-	-	-	2	2	5	7
767-300 de Boeing (avions-cargos)	6	-	6	-	6	-	6
A330-300 d'Airbus	20	-	20	-	20	-	20
Total – gros-porteurs	90	1	91	2	93	5	98
Appareils monocouloirs							
737 MAX 8 de Boeing	41	6	47	(47)	-	-	-
A321XLR d'Airbus	-	-	-	10	10	10	20
A321 d'Airbus	20	1	21	5	26	8	34
A320 d'Airbus	22	-	22	-	22	(3)	19
A319 d'Airbus	5	(4)	1	(1)	-	-	-
A220-300 d'Airbus	34	7	41	18	59	6	65
Total – appareils monocouloirs	122	10	132	(15)	117	21	138
Total – parc aérien principal	212	11	223	(13)	210	26	236

 Air Canada Rouge	Réel			Projet��*			
	31 déc. 2024	Modifications apportées au parc aérien en 2025	31 déc. 2025	Modifications apportées au parc aérien en 2026	31 déc. 2026	Modifications apportées au parc aérien en 2027	31 déc. 2027
Appareils monocouloirs							
737 MAX 8 de Boeing*	-	-	-	52	52	-	52
A321 d'Airbus	14	(1)	13	(5)	8	(8)	-
A320 d'Airbus	5	-	5	(5)	-	-	-
A319 d'Airbus	18	(3)	15	(15)	-	-	-
Total – Air Canada Rouge	37	(4)	33	27	60	(8)	52
Total – parc aérien principal et Air Canada Rouge	249	7	256	14	270	18	288

* S'il y a lieu, les transferts prévus sont soumis à l'obtention des approbations nécessaires.

Air Canada Express

Le tableau ci-après présente le nombre d'appareils exploités par les transporteurs régionaux pour le compte d'Air Canada sous la bannière Air Canada Express, aux dates indiquées, ainsi que le parc projeté d'Air Canada Express aux dates ultérieures indiquées.

 Air Canada Express	Réel			Projeté*			
	31 déc. 2024	Modifications apportées au parc aérien en 2025	31 déc. 2025	Modifications apportées au parc aérien en 2026	31 déc. 2026	Modifications apportées au parc aérien en 2027	31 déc. 2027
E175 d’Embraer	25	-	25	-	25	-	25
CRJ900 de Mitsubishi	35	(4)	31	(1)	30	-	30
Dash 8-400 de De Havilland	45	(4)	41	-	41	-	41
Total – Air Canada Express	105	(8)	97	(1)	96	-	96

8. Gestion financière et gestion du capital

8.1 Liquidité

Gestion du risque de liquidité

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

Les besoins de liquidité se rapportent principalement à la nécessité de remplir les obligations liées aux passifs financiers, aux engagements en capital, aux activités courantes, aux obligations contractuelles et autres, lesquelles sont décrites plus amplement aux rubriques 8.5, *Dépenses d’investissement et accords de financement connexes*, 8.6, *Obligations de capitalisation des régimes de retraite*, et 8.7, *Obligations contractuelles*, du présent rapport de gestion. Air Canada contrôle et gère le risque de liquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu pour une période minimale d’au moins 12 mois après chaque période de présentation de l’information financière, notamment en fonction de plusieurs scénarios et de diverses hypothèses, en surveillant l’état et la valeur des actifs disponibles pour servir de garantie dans le cadre d’accords de financement, et de ceux déjà affectés en garantie, en préservant sa marge de manœuvre relativement à ces accords et en établissant des programmes pour surveiller et respecter les conditions des accords de financement. De plus, Air Canada surveille son levier financier, mesuré par le ratio dette nette-BALIDA ajusté, décrit plus amplement à la rubrique 8.2, *Dette nette*, du présent rapport de gestion. Air Canada évalue également ses besoins de liquidités, y compris l’incidence de son fonds de roulement, comme il est indiqué à la rubrique 8.3, *Fonds de roulement*, du présent rapport de gestion. Il convient de noter que les produits passages perçus d’avance et la partie courante des produits différés d’Aéropplan et autres produits différés constituent des éléments structurels du fonds de roulement négatif. Ces éléments représentent des rentrées de trésorerie provenant des activités d’exploitation qui sont comptabilisées dans les produits et qui viennent donc étayer la situation de trésorerie d’Air Canada.

Au 31 décembre 2025, les liquidités totales s’élevaient à 7 500 M\$ et se composaient de trésorerie et d’équivalents de trésorerie ainsi que de placements à court terme et à long terme de 6 165 M\$ et d’un montant de 1 335 M\$ pouvant être prélevé sur les facilités de crédit. La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprenaient également un montant de 333 M\$ au titre des fonds détenus en fiducie par Vacances Air Canada, en conformité avec les prescriptions réglementaires régissant les produits perçus d’avance pour les voyageurs. Au cours des 12 prochains mois, Air Canada prévoit combler ses besoins de liquidité à même les flux de trésorerie provenant des activités d’exploitation ainsi que la trésorerie et les équivalents de trésorerie et les placements à court terme et à long terme. Les besoins de liquidité, y compris ceux qui se rapportent aux obligations liées aux passifs financiers et aux engagements en capital, peuvent être également comblés au moyen de nouveaux accords de financement.

8.2 Dette nette

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

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2025	31 décembre 2024	Variation (\$)
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	8 609 \$	10 915 \$	(2 306) \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	2 967	1 755	1 212
Total de la dette à long terme et des obligations locatives, y compris la partie courante	11 576	12 670	(1 094)
Moins la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements à court terme et les placements à long terme	(6 165)	(7 752)	1 587
Dette nette¹⁾	5 411 \$	4 918 \$	493 \$
BALIDA ajusté (période de 12 mois)	3 124 \$	3 586 \$	(462) \$
Ratio dette nette–BALIDA ajusté¹⁾	1,7	1,4	0,3

1) La dette nette est une mesure de gestion du capital ainsi qu’un élément clé du capital géré par Air Canada et elle permet à la direction d’évaluer la dette nette d’Air Canada. Le ratio dette nette-BALIDA ajusté (également appelé « niveau d’endettement » dans le présent rapport de gestion) est un ratio hors PCGR qu’utilise Air Canada pour évaluer le levier financier. Se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d’information sur la dette nette.

La diminution du total de la dette et des passifs tient compte de remboursements totalisant 1 744 M\$, notamment au titre du règlement des billets convertibles arrivés à échéance le 1^{er} juillet 2025. En outre, l’appréciation du dollar canadien au 31 décembre 2025 par rapport au 31 décembre 2024 a entraîné un repli de 417 M\$ de la dette libellée en devises, principalement en dollars américains. Ces diminutions ont été partiellement compensées par un prélèvement, en septembre 2025, de 231 M\$, sur la facilité consentie à Air Canada par Exportation et développement Canada pour financer l’achat de cinq appareils A220 d’Airbus déjà livrés, ainsi que par des obligations locatives nouvellement engagées.

Le ratio dette nette-BALIDA ajusté s’établissait à 1,7 au 31 décembre 2025, contre 1,4 au 31 décembre 2024. La dette nette s’est accrue de 493 M\$, en raison de la diminution du solde des liquidités, attribuable aux opérations de financement décrites ci-dessus, et de l’affectation d’un montant de 859 M\$ au rachat et à l’annulation d’actions (voir la rubrique 8.8, *Capital-actions*, du présent rapport de gestion), facteurs qui ont été contrebalancés partiellement par des flux de trésorerie disponibles de 747 M\$ en 2025. La diminution du BALIDA ajusté, qui tient compte des répercussions financières de l’interruption de travail d’août 2025, a eu une incidence défavorable sur le ratio.

8.3 Fonds de roulement

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

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2025	31 décembre 2024	Variation (\$)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	5 525 \$	6 982 \$	(1 457)\$
Créances clients	1 292	1 089	203
Autres actifs courants	1 099	991	108
Total des actifs courants	7 916 \$	9 062 \$	(1 146)\$
Dettes fournisseurs et charges à payer	4 513	3 718	795
Produits passages perçus d'avance	4 814	4 387	427
Produits différés d'Aéropian et autres produits différés	1 840	1 588	252
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	2 967	1 755	1 212
Total des passifs courants	14 134 \$	11 448 \$	2 686 \$
Fonds de roulement, montant net	(6 218)\$	(2 386)\$	(3 832)\$

Au 31 décembre 2025, Air Canada affichait un fonds de roulement négatif de 6 218 M\$, en hausse de 3 832 M\$ par rapport au 31 décembre 2024. Cette hausse s'explique principalement par ce qui suit :

- l'affectation d'un montant de 859 M\$ au rachat d'actions aux fins d'annulation, dont il est question à la rubrique 8.8, *Capital-actions*, du présent rapport de gestion, et de 2 910 M\$ en dépenses d'investissement;
- une augmentation de 1 212 M\$ de la partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives, qui s'explique principalement par l'échéance en 2026 de billets garantis de premier rang d'Air Canada libellés en dollars américains, qu'Air Canada compte refinancer en 2026.

La hausse du fonds de roulement négatif a été partiellement compensée par les bénéfices réalisés au cours de l'exercice.

8.4 Variations des flux de trésorerie

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

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2025	2024	Variation (\$)	2025	2024	Variation (\$)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	423 \$	677 \$	(254)\$	3 657 \$	3 930 \$	(273)\$
Flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement	(305)	(715)	410	(2 370)	(2 872)	502
Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement	(1 209)	(845)	(364)	(1 005)	(1 363)	358
Incidence des variations du taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(4)	8	(12)	(5)	6	(11)
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(1 095)\$	(875)\$	(220)\$	277 \$	(299)\$	576 \$

Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation

Air Canada a dégagé des flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation tant pour le quatrième trimestre que pour l'exercice 2025. Le repli des flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation s'explique principalement par la diminution du BAIIDA ajusté par rapport au précédent exercice, qui tient compte des répercussions financières de l'interruption de travail d'août 2025. Ce facteur a été contrebalancé partiellement par l'incidence favorable de la trésorerie découlant des éléments du fonds de roulement, notamment les rentrées plus élevées attribuables aux produits passages perçus d'avance.

Flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement

Les flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement se sont élevés à 2 370 M\$ en 2025, soit un recul de 502 M\$ par rapport à l'exercice précédent. Les flux de trésorerie tenaient compte d'un montant de 859 M\$ affecté au rachat d'actions aux fins d'annulation, comme il est indiqué à la rubrique 8.8, *Capital-actions*, du présent rapport de gestion, et d'un montant de 373 M\$ affecté au rachat aux fins d'annulation des billets convertibles arrivés à échéance le 1^{er} juillet 2025. Ces facteurs ont été annulés partiellement par le prélèvement d'un montant de 231 M\$ pour financer l'achat de cinq appareils A220 d'Airbus qui ont déjà été livrés, comme il est indiqué à la rubrique 8.5, *Dépenses d'investissement et accords de financement connexes*. Les résultats de la période comparative tenaient compte du remboursement d'une tranche de 1 475 M\$ (1 090 M\$ US) de l'encours de la dette dans le cadre d'une opération de refinancement réalisée en mars 2024.

Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement

Les flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement ont diminué de 358 M\$ en 2025 par rapport à 2024, principalement en raison des rentrées provenant des placements à court et à long terme, partiellement compensées par une augmentation de 274 M\$ des dépenses d'investissement. Un produit net de 1 812 M\$ tiré de la cession de placements à court et à long terme a servi à financer la somme de 859 M\$ affectée au rachat et à l'annulation d'environ 44 millions d'actions en 2025. Les acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles se sont élevées à 2 910 M\$ en 2025, contre 2 636 M\$ en 2024.

Se reporter aux rubriques 8.2, *Dette nette*, et 8.3, *Fonds de roulement*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Flux de trésorerie disponibles

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

	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2025	2024	Variation (\$)	2025	2024	Variation (\$)
(en millions de dollars canadiens)						
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	423 \$	677 \$	(254) \$	3 657 \$	3 930 \$	(273) \$
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(901)	(1 172)	271	(2 910)	(2 636)	(274)
Flux de trésorerie disponibles ¹⁾	(478) \$	(495) \$	17 \$	747 \$	1,294 \$	(547) \$

1) Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure financière hors PCGR dont Air Canada se sert comme indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités exprimant le montant de trésorerie qu'elle est en mesure de dégager de ses activités, compte tenu des dépenses d'investissement. Les flux de trésorerie disponibles correspondent aux flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles, déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. Comme cette mesure n'est pas conforme aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elle n'a pas de sens normalisé, elle ne saurait être comparée à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doit pas être considérée comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci. Se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Air Canada a dégagé des flux de trésorerie disponibles de 747 M\$ en 2025. Ce montant est inférieur à celui de 2024 en raison de l'augmentation des dépenses d'investissement et de la baisse des flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation résultant de la baisse du BAIIDA ajusté par rapport à l'exercice précédent.

8.5 Dépenses d'investissement et accords de financement connexes

Appareils A321XLR d'Airbus

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

Appareils A220-300 d'Airbus

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

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

Sur les 65 appareils faisant l'objet d'une commande ferme susmentionnés, 41 avaient été livrés au 31 décembre 2025 et un appareil a été livré au début de 2026. La livraison des 23 appareils restants faisant l'objet d'une commande ferme devrait se poursuivre jusqu'en 2027.

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

Appareils 737 MAX de Boeing

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

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

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

Appareils 787-10 de Boeing

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

Appareils A350-1000 d'Airbus

En février 2026, Air Canada a annoncé qu'elle faisait l'acquisition de huit appareils A350-1000 d'Airbus dont la livraison devrait commencer en 2030. Le contrat d'achat prévoit des droits visant l'achat de huit autres appareils A350-1000 d'Airbus.

Avions électriques ES-30 de Heart Aerospace

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

Engagements en capital

Comme il est indiqué dans le tableau ci-après, le coût global estimatif de l'ensemble des appareils dont la livraison est prévue et des autres immobilisations faisant l'objet d'un engagement s'élève, au 31 décembre 2025, à 12 644 M\$.

	2026	2027	2028	2029	2030	Par la suite	Total
Dépenses faisant l'objet d'un engagement	2 549 \$	2 491 \$	1 569 \$	1 358 \$	1 278 \$	3 399 \$	12 644 \$
Dépenses projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement	611	901	835	836	867	non disponible	non disponible
Activités de maintenance immobilisées projetées, planifiées, mais ne faisant l'objet d'aucun engagement ¹⁾	604	766	708	680	650	non disponible	non disponible
Total des dépenses projetées ²⁾	3 764 \$	4 158 \$	3 112 \$	2 874 \$	2 795 \$	non disponible	non disponible

1) Les montants au titre des activités de maintenance immobilisées futures pour 2029 et par la suite ne sont pas encore déterminables; en revanche, des estimations de 680 M\$ ont été établies pour 2029 et de 650 M\$ pour 2030.
2) Les montants en dollars américains ont été convertis au cours du change de clôture le 31 décembre 2025, soit 1 \$ US pour 1,37 \$ CA. Le coût total estimatif des appareils repose sur leurs prix de livraison, lesquels comprennent les augmentations estimatives.

Air Canada a conclu des lettres d'intention non contraignantes pour des opérations de cession-bail allant jusqu'à 2 G\$, qui devraient se conclure en 2026 et en 2027, sous réserve de l'exécution d'ententes exécutoires définitives et de la réalisation des conditions normalisées préalables. Le tableau des engagements ci-dessus ne tient pas compte de ces opérations.

8.6 Obligations de capitalisation des régimes de retraite

Air Canada propose à ses salariés plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées, notamment des régimes de retraite agréés canadiens et des régimes complémentaires de retraite. Air Canada est également promoteur de divers régimes à cotisations déterminées et régimes de retraite pour les employés à l'étranger et participe à certains régimes de retraite multi-employeurs. De plus, elle offre des régimes d'avantages postérieurs à l'emploi et des régimes complémentaires de retraite.

Selon un calcul préliminaire, en date du 1^{er} janvier 2026, pris collectivement, les régimes de retraite agréés canadiens dans lesquels Air Canada participe affichaient un excédent de solvabilité estimatif de 5,1 G\$. Les évaluations définitives seront effectuées au premier semestre de 2026. Comme le permettent les lois en vigueur et sous réserve des règles applicables des régimes, l'excédent sur la position de solvabilité de 105 % peut servir à réduire les cotisations relatives aux services rendus au cours de l'exercice considéré pour le volet prestations déterminées ou à capitaliser la cotisation de l'employeur pour le volet cotisations déterminées du même régime de retraite.

Le total des cotisations de l'employeur pour les régimes de retraite à prestations déterminées (compte tenu des régimes pour les employés à l'étranger et des régimes complémentaires) s'établissait à 72 M\$ pour 2025 et devrait se chiffrer à 73 M\$ pour 2026.

Déduction faite de l'excédent des volets prestations déterminées ayant servi à capitaliser la cotisation de l'employeur pour le volet cotisations déterminées du même régime de retraite, le total des cotisations de l'employeur pour les régimes à cotisations déterminées et les régimes multi-employeurs s'est établi à 107 M\$ en 2025 et devrait s'établir à 111 M\$ en 2026.

En 2025, Air Canada a comptabilisé un coût des services passés unique de 149 M\$ afin de rendre compte des modifications liées aux régimes de retraite du fait de la convention collective conclue avec le SCFP. Certaines de ces modifications sont conditionnelles à des positions financières futures de

solvabilité des régimes de retraite. Les modifications des hypothèses relatives à ces augmentations conditionnelles seront comptabilisées dans les autres éléments du résultat global à titre d'écarts actuariels. L'incidence nette de ces modifications sera financée à même l'excédent des régimes de retraite agréés canadiens des agents de bord et ne devrait pas avoir d'incidence sur la situation de trésorerie d'Air Canada.

Au 31 décembre 2025, une tranche approximative de 92 % des actifs des régimes de retraite à prestations déterminées agréés canadiens d'Air Canada était investie dans des instruments à revenu fixe afin d'atténuer une tranche importante du risque de taux d'intérêt (taux d'actualisation). Air Canada cherche à maintenir un pourcentage élevé de produits de placement à revenu fixe à long terme afin de couvrir les passifs des régimes de retraite.

Actif des régimes de retraite

L'actif des régimes de retraite utilisé pour déterminer aux fins comptables l'obligation nette au titre des prestations de retraite comprend 17 646 765 (17 646 765 en 2024) actions d'Air Canada, détenues en fiducie, qui ont été émises en 2009 dans le cadre des accords de capitalisation des régimes de retraite conclus avec tous les syndicats canadiens représentant des groupes d'employés d'Air Canada. La convention de fiducie prévoit que le produit de la vente d'actions en fiducie sera retenu et appliqué à la réduction des déficits de solvabilité futurs des régimes de retraite, s'il en est.

Étant donné la situation excédentaire de la capitalisation des régimes agréés canadiens d'Air Canada, les règles comptables interdisent la comptabilisation de la valeur des actions détenues en fiducie dans le cadre de l'actif des régimes. Les actions détenues en fiducie avaient une juste valeur de 340 M\$ au 31 décembre 2025 (393 M\$ en 2024). Cependant, après prise en compte du plafonnement des actifs, la valeur comptable comptabilisée de l'actif détenu en fiducie est de néant.

En novembre 2021, Air Canada a annoncé que les syndicats canadiens représentant des groupes de ses employés et Pionairs d'Air Canada ont conclu une entente de principe visant à permettre certains autres emplois du produit des actions susmentionnées. Si certaines conditions sont réunies, la fiducie vendra graduellement des actions jusqu'à la fin de 2037 et le produit net de cette vente servira au versement de sommes forfaitaires aux retraités canadiens ainsi qu'au financement d'Indemnités de départ volontaire à des employés syndiqués ayant une certaine ancienneté et à des employés non syndiqués, exclusion faite de la haute direction. La conclusion de cette entente de principe et



la réalisation de ces ventes et versements sont soumises à une série de conditions, parmi lesquelles la production de documents définitifs et l'obtention de toutes les approbations réglementaires et autres approbations nécessaires qui n'ont pas encore été obtenues. Les états financiers ne rendent pas compte des conséquences de ces événements, qui ne surviendront que si les conditions sont remplies et les approbations nécessaires, obtenues.

8.7 Obligations contractuelles

Le tableau ci-après présente les obligations contractuelles projetées d'Air Canada au 31 décembre 2025, y compris celles liées au paiement d'intérêt et de capital à l'égard de la dette à long terme, des obligations locatives et des dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements.

(en millions de dollars canadiens)	2026	2027	2028	2029	2030	Par la suite	Total
Capital							
Dette à long terme ¹⁾	2 429 \$	1 068 \$	1 389 \$	2 313 \$	452 \$	1 644 \$	9 295 \$
Obligations locatives	538	369	311	216	172	866	2 472
Total des obligations liées au capital	2 967 \$	1 437 \$	1 700 \$	2 529 \$	624 \$	2 510 \$	11 767 \$
Intérêts							
Dette à long terme	382 \$	285 \$	316 \$	499 \$	101 \$	40 \$	1 623 \$
Obligations locatives	127	101	81	63	51	275	698
Total des obligations liées aux intérêts	509 \$	386 \$	397 \$	562 \$	152 \$	315 \$	2 321 \$
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	3 476 \$	1 823 \$	2 097 \$	3 091 \$	776 \$	2 825 \$	14 088 \$
Dépenses d'investissement faisant l'objet d'engagements	2 549 \$	2 491 \$	1 569 \$	1 358 \$	1 278 \$	3 399 \$	12 644 \$
Total des obligations contractuelles²⁾	6 025 \$	4 314 \$	3 666 \$	4 449 \$	2 054 \$	6 224 \$	26 732 \$

1) Le solde du capital complet de 1 273 M\$ de la facilité de crédit non garantie et les 1 584 M\$ (1 154 M\$ US) de l'emprunt à terme B échéant en 2031 sont pris en compte.

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



8.8 Capital-actions

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

	31 décembre 2025	31 décembre 2024
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	66 330 053	102 314 033
Actions à droit de vote de catégorie B	228 219 567	237 525 089
Total des actions émises et en circulation	294 549 620	339 839 122
Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pouvant être émises		
Billets convertibles	-	17 856 599
Options sur actions	12 137 096	9 230 773
Total des actions pouvant être émises	12 137 096	27 087 372
Total des actions en circulation et pouvant être émises	306 686 716	366 926 494

Offres publiques de rachat dans le cours normal des activités

En 2024, Air Canada a reçu l’approbation de la Bourse de Toronto (« TSX ») de procéder à une offre publique de rachat dans le cours normal des activités (l’« offre publique de rachat ») lui permettant de racheter aux fins d’annulation, conformément aux règles de la TSX, au cours de la période du 5 novembre 2024 au 4 novembre 2025, jusqu’à 35 783 842 de ses 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 ») en date du 22 octobre 2024.

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

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

Au quatrième trimestre de 2025, Air Canada a reçu l’approbation de la Bourse de Toronto (« TSX ») de procéder à une offre publique de rachat dans le cours normal des activités (l’« offre publique de rachat ») lui permettant de racheter aux fins d’annulation, conformément aux règles de la TSX, au cours de la période du 7 novembre 2025 au 6 novembre 2026, jusqu’à 29 557 428 de ses actions, soit environ 10 % du flottant en date du 24 octobre 2025. Au quatrième trimestre de 2025, Air Canada a racheté aux fins d’annulation 1 778 824 actions à un coût moyen de 18,63 \$ l’action pour une contrepartie totale de 33 M\$ (51 637 actions ont été annulées au cours des premiers jours ouvrables qui ont suivi le 31 décembre 2025 en raison d’un délai administratif entre l’inscription du rachat et de l’annulation aux registres).

En janvier 2026, Air Canada a racheté 1 077 897 actions supplémentaires à un coût moyen de 19,43 \$ l’action pour une contrepartie totale de 21 M\$.

Dans le cadre de l’offre publique de rachat, Air Canada a conclu avec son courtier désigné un régime d’achat d’actions automatique (le « régime ») aux termes duquel elle peut, sans y être tenue, donner au courtier l’instruction d’effectuer des rachats à des moments où elle ne serait normalement pas active sur le marché en raison de restrictions réglementaires, de périodes d’interdiction d’opérations qu’elle s’impose ou pour toute autre raison. Les rachats effectués par le courtier désigné dans le cadre du régime, le cas échéant, seront fondés sur des paramètres établis par Air Canada conformément aux règles de la TSX, aux lois sur les valeurs mobilières applicables et aux modalités du régime.

Les porteurs d’actions d’Air Canada peuvent obtenir une copie de l’avis d’intention de procéder à une offre publique de rachat dans le cours normal des activités d’Air Canada, sans frais, en communiquant avec le service des Relations avec les actionnaires (shareholders.actionnaires@aircanada.ca).

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 souhaitent déposer leurs actions peuvent 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.

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

Billets convertibles

Air Canada a remboursé un montant en capital total de 274 M\$ US de sa dette, soit la totalité de ses billets convertibles de premier rang en circulation à 4,000 % et échéant en juillet 2025, pour un montant total d’environ 280 M\$ US (382 M\$), y compris les intérêts courus. Les billets convertibles ont été annulés au moment du remboursement à leur échéance le 1^{er} juillet 2025, ce qui a réduit le nombre d’actions pouvant être émises.

9. Résultats financiers trimestriels

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

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	2024				2025			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Produits d'exploitation	5 226 \$	5 519 \$	6 106 \$	5 404 \$	5 196 \$	5 632 \$	5 774 \$	5 770 \$
Charges d'exploitation	5 215	5 053	5 066	5 658	5 304	5 214	5 490	5 446
Bénéfice (perte) d'exploitation	11	466	1 040	(254)	(108)	418	284	324
Produits (charges) autres que d'exploitation	(76)	(62)	(143)	(467)	(59)	(315)	227	18
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	(65)	404	897	(721)	(167)	103	511	342
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	(16)	6	1 138	77	65	83	(247)	(46)
Bénéfice net (perte nette)	(81)\$	410 \$	2 035 \$	(644)\$	(102)\$	186 \$	264 \$	296 \$
Bénéfice (perte) par action – résultat de base	(0,22)\$	1,14 \$	5,68 \$	(1,81)\$	(0,31)\$	0,58 \$	0,89 \$	1,00 \$
Bénéfice (perte) par action – résultat dilué	(0,22)\$	1,04 \$	5,38 \$	(1,81)\$	(0,40)\$	0,51 \$	0,88 \$	1,00 \$
BAIIDA ajusté¹⁾	453 \$	914 \$	1 523 \$	696 \$	387 \$	909 \$	961 \$	867 \$
Bénéfice ajusté (perte ajustée) avant impôts¹⁾	(94) \$	371 \$	985 \$	135 \$	(215) \$	300 \$	329 \$	244 \$
Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée)¹⁾	(96) \$	369 \$	969 \$	93 \$	(150) \$	207 \$	223 \$	191 \$
Bénéfice ajusté (perte ajustée) par action – résultat dilué¹⁾	(0,27) \$	0,98 \$	2,57 \$	0,25 \$	(0,45) \$	0,60 \$	0,75 \$	0,65 \$

1) Le BAIIDA ajusté, le bénéfice ajusté (la perte ajustée) avant impôts et le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée) ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Le bénéfice ajusté (la perte ajustée) par action n'est pas un ratio financier reconnu par les PCGR. Pour en savoir plus, se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion.



10. Résultats financiers annuels

Le tableau ci-après présente certaines informations financières d’Air Canada pour les exercices indiqués.

	Exercices		
	2025	2024	2023 ¹⁾
(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)			
Produits d’exploitation	22 372 \$	22 255 \$	21 833 \$
Charges d’exploitation	21 454	20 992	19 554
Bénéfice d’exploitation	918	1 263	2 279
Bénéfice avant impôts sur le résultat	789	515	2 212
Recouvrement (charge) d’impôts sur le résultat	(145)	1 205	64
Bénéfice net	644 \$	1 720 \$	2 276 \$
Bénéfice par action – résultat de base	2,07 \$	4,81 \$	6,35 \$
Bénéfice par action – résultat dilué	1,86 \$	4,72 \$	5,96 \$
BAIIDA ajusté²⁾	3 124 \$	3 586 \$	3 982 \$
Bénéfice ajusté avant impôts²⁾	658 \$	1 397 \$	1 693 \$
Bénéfice net ajusté²⁾	471 \$	1 335 \$	1 713 \$
Bénéfice ajusté par action – résultat dilué²⁾	1,47 \$	3,55 \$	4,56 \$
Trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme	5 525 \$	6 982 \$	8 551 \$
Total de l’actif	31 215 \$	31 208 \$	30 171 \$
Total du passif non courant	14 490 \$	17 372 \$	19 376 \$
Total du passif	28 624 \$	28 820 \$	29 375 \$

1) Certains chiffres comparatifs ont été reclassés pour être conformes avec la présentation des états financiers adoptée pour l'exercice considéré.

2) Le BAIIDA ajusté, le bénéfice ajusté (la perte ajustée) avant impôts et le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée) ne sont pas des mesures financières reconnues par les PCGR. Le bénéfice ajusté (la perte ajustée) par action n'est pas un ratio financier reconnu par les PCGR. Pour en savoir plus, se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion.

11. Instruments financiers et gestion du risque

Instruments financiers comptabilisés à la juste valeur

Suit un récapitulatif du profit (de la perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur inscrits dans les produits (charges) autres que d'exploitation au compte consolidé de résultat d'Air Canada pour les périodes indiquées.

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres		Exercices	
	2025	2024	2025	2024
Dérivés incorporés aux billets convertibles	- \$	(35) \$	45 \$	11 \$
Placements à court terme et à long terme	6	(3)	37	17
Profit (perte) sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	6 \$	(38) \$	82 \$	28 \$

Gestion du risque

Dans le cadre de sa politique de gestion du risque, Air Canada a pour ligne de conduite de gérer le risque de marché en recourant à divers instruments financiers dérivés. Elle ne recourt à ces instruments qu'aux fins de la gestion des risques et non à des fins spéculatives. C'est pourquoi toute variation des flux de trésorerie liée à des instruments dérivés vise à constituer une couverture économique et à être compensée par des variations des flux de trésorerie liées au risque faisant l'objet de la couverture.

Les justes valeurs des instruments dérivés correspondent au montant de la contrepartie dont conviendraient des parties compétentes agissant en toute liberté dans des conditions normales de concurrence. Les justes valeurs de ces dérivés sont déterminées à partir des prix observés sur un marché actif, s'il en est. En l'absence d'un tel marché, Air Canada établit la juste valeur par application d'une technique d'évaluation comme l'analyse des flux de trésorerie actualisés. La technique d'évaluation intègre tous les facteurs que les intervenants prendraient en considération pour fixer un prix, y compris le risque de crédit d'Air Canada et celui de la contrepartie.

Gestion du risque lié au prix du carburant

Le risque lié au prix du carburant est le risque que les flux de trésorerie futurs fluctuent en raison de variations des prix du carburant d'aviation. Afin d'atténuer sa vulnérabilité aux prix du carburant d'aviation et d'aider à réduire la volatilité des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, Air Canada peut décider de conclure des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers. Air Canada peut recourir à des contrats dérivés visant le carburant d'aviation, le mazout et le pétrole brut. La politique d'Air Canada permet de couvrir jusqu'à 75 % des achats de carburant d'aviation prévus de l'année civile en cours, 50 % des achats de carburant d'aviation prévus de l'année civile suivante et 25 % des achats de carburant d'aviation prévus pour toute année civile ultérieure. Ces limites sont des maximums, mais elles ne sont pas impératives. Il n'y a aucune limite de couverture

minimale mensuelle. La stratégie est passée régulièrement en revue et adaptée, au besoin, aux conditions du marché.

En 2025, Air Canada a conclu des contrats de swap de carburant d'aviation couvrant une partie du risque lié au carburant pour 2025. Ces contrats dérivés ont été réglés en trésorerie à une juste valeur de 65 M\$ en faveur d'Air Canada et un profit de couverture de 65 M\$ a été comptabilisé dans la charge de carburant d'aviation (perte de couverture de 54 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2024). Aucune inefficacité de couverture n'a été comptabilisée. Au 31 décembre 2025, des swaps de carburant d'aviation d'une juste valeur négative de 4 M\$ étaient en cours et couvraient une partie du risque lié au carburant pour 2026. Au 31 décembre 2024, il n'y avait aucun dérivé lié au carburant en cours.

Compte tenu des couvertures établies au début de 2026, Air Canada a couvert environ 17 % des achats de carburant d'aviation prévus pour le premier semestre 2026 à un prix moyen de 0,51 \$ US le litre de carburant d'aviation. Les contrats conclus par Air Canada pour couvrir les achats de carburant d'aviation prévus sont composés de swaps de carburant d'aviation.

Risque de change

Les résultats financiers d'Air Canada sont présentés en dollars canadiens, alors qu'une grande partie de ses charges, de ses dettes et de ses engagements en capital sont libellés en devises, principalement en dollars américains. Le risque de change correspond au risque que les variations des cours des monnaies étrangères puissent avoir une incidence défavorable sur le résultat d'exploitation et les flux de trésorerie. En matière de gestion du risque de change, l'objectif d'Air Canada est de réduire le risque de flux de trésorerie lié aux flux de trésorerie libellés en devises.

Air Canada a fixé sa couverture cible de dérivés sur devises à 70 % sur une période continue de 18 mois en vue de gérer son exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains décrite ci-dessus à l'aide des stratégies de gestion du risque énoncées ci-après :

- la constitution de réserves de trésorerie en dollars américains pouvant servir de couverture économique à l'égard des fluctuations du dollar américain. Au 31 décembre 2025, les soldes de trésorerie ainsi que de placements à court et à long terme en dollars américains s'établissaient à 920 M\$ (672 M\$ US) (805 M\$ [561 M\$ US] au 31 décembre 2024) et étaient imputés à l'exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains sur une période continue de 18 mois. En 2025, une perte de 34 M\$ (profit de 64 M\$ en 2024) a été comptabilisée au poste « Profit (perte) de change » pour rendre compte de la variation de la valeur de marché équivalente en dollars canadiens des soldes détenus de trésorerie et de placements à court et à long terme en dollars américains;
- l'immobilisation du taux de change au moyen de divers dérivés sur devises, dont les dates d'échéance correspondent aux dates prévues des décaissements nets en dollars américains.

Le nombre de dérivés sur devises conclus et leurs dates d'échéance correspondantes sont fonction de plusieurs facteurs, dont le montant des produits en devises pouvant être convertis, les sorties nettes de trésorerie en dollars américains, ainsi que le montant affecté aux paiements de matériel volant et au remboursement de la dette. Étant donné le montant notionnel des dérivés sur devises au 31 décembre 2025 décrits plus amplement ci-après, environ 74 % des sorties de trésorerie nettes libellées en dollars américains sont couvertes pour 2026 et 37 % sont couvertes pour 2027, la couverture au moyen de dérivés obtenue étant de 63 % pour les 18 prochains mois. Les réserves de trésorerie et de placements en dollars américains aux fins d'exploitation, conjuguées à la couverture par des dérivés, permettent d'atteindre une couverture de 70 % pour les 18 prochains mois.

Au 31 décembre 2025, Air Canada avait en cours des contrats d'options sur devises et des contrats de swaps, échéant en 2026 et en 2027, visant l'achat à l'échéance de dollars américains au moyen de dollars canadiens relativement à 8 913 M\$ (6 495 M\$ US) à un taux moyen pondéré de 1,3648 \$ pour 1,00 \$ US (9 812 M\$ [6 847 M\$ US] en 2024 échéant en 2025 et en 2026, à un taux moyen pondéré de 1,3457 \$ pour 1,00 \$ US).

Air Canada a également mis en place des mesures de protection en vue de la vente d'une partie de ses euros, de ses livres sterling, de ses yens et de ses dollars australiens excédentaires (487 M€, 240 M£, 10 185 M¥ JP et 22 M\$ A) avec règlement en 2026 et en 2027 à des taux moyens pondérés respectifs de 1,1127 €, 1,3367 £, 0,0069 ¥ JP et 0,6749 \$ A pour 1,00 \$ US (au 31 décembre 2024 : 341 M€, 172 M£, 38 610 M¥ JP, 711 M¥ CN et 242 M\$ A) avec règlement en 2025 et en 2026 à des taux moyens pondérés respectifs de 1,1267 €, 1,2897 £, 0,0071 ¥ JP, 0,1435 ¥ CN et 0,6810 \$ A pour 1,00 \$ US.

Les structures de couverture mises en place ont diverses caractéristiques d'évaluation des options, comme des conditions à barrière désactivante et le plafonnement des bénéfices et, compte tenu de la volatilité présumée qui est utilisée dans le calcul de la juste valeur, la juste valeur nette de ces contrats sur devises au 31 décembre 2025 était de 243 M\$ avec position favorable aux contreparties (22 M\$ avec position favorable à Air Canada en 2024). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couverture aux fins comptables et sont comptabilisés à la juste valeur. En 2025, une perte de 207 M\$ a été constatée au poste « Profit (perte) de change » relativement à ces dérivés (profit de 450 M\$ en 2024). En 2025, les contrats de dérivés de change ont été réglés en trésorerie pour une juste valeur nette de 66 M\$ avec position favorable à Air Canada (265 M\$ avec position favorable à Air Canada en 2024).

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt correspond au risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des taux d'intérêt du marché.

Air Canada est partie à des titres de créance à taux fixe et à taux variable, et elle loue aussi certains actifs pour lesquels le montant du loyer fluctue en fonction des variations des taux d'intérêt à court terme. Air Canada gère son risque de taux d'intérêt au moyen d'un portefeuille et recherche, pour chacun des contrats qu'elle conclut, les conditions de financement les plus avantageuses compte tenu de tous les facteurs pertinents, notamment la marge de crédit, l'échéance et la base. La gestion du risque vise à réduire au minimum la possibilité que des fluctuations des taux d'intérêt entraînent des variations défavorables des flux de trésorerie d'Air Canada. Le portefeuille de trésorerie et de placements à court terme, dont le rendement est à taux variable, sert de couverture économique à une partie de la dette à taux variable.

Le ratio obligations à taux fixe-obligations à taux variable en cours vise à assurer une certaine marge de manœuvre quant à la structure du capital d'Air Canada et est fonction d'un objectif à long terme de 60 % à taux fixe et de 40 % à taux variable, mais permet une certaine flexibilité en fonction des conditions du marché. Le ratio au 31 décembre 2025 était de 84 % à taux fixe et de 16 % à taux variable (84 % et 16 %, respectivement, au 31 décembre 2024).

12. Méthodes comptables

Se reporter à la note 2 des états financiers consolidés et notes complémentaires auditées d'Air Canada pour 2025 pour un complément d'information sur les méthodes comptables d'Air Canada, y compris les modifications futures de méthodes comptables découlant de modifications de normes qui ne sont pas encore entrées en vigueur.

Normes comptables et modifications publiées mais qui ne sont pas encore entrées en vigueur

Les normes comptables et les modifications de normes comptables suivantes publiées par l'IASB n'ont pas encore été adoptées par Air Canada.

IFRS 18 États financiers : Présentation et informations à fournir

En avril 2024, l'IASB a publié IFRS 18, qui énonce des dispositions relatives à la présentation et aux informations à fournir dans les états financiers. IFRS 18 remplacera IAS 1 *Présentation des états financiers*, mais rependra nombre des exigences d'IAS 1. La norme introduit de nouveaux sous-totaux définis à présenter dans l'état consolidé des résultats, des informations à fournir sur les indicateurs de performance définis par la direction en lien avec l'état des résultats et des exigences quant au regroupement de l'information. IFRS 18 s'applique aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2027, l'adoption anticipée étant permise. Air Canada appliquera la norme à compter du 1^{er} janvier 2027, et ce, de manière rétrospective avec retraitement des données de la période comparative. IFRS 18 modifiera la présentation de l'état consolidé des résultats, les produits et les charges étant présentés dans trois catégories (exploitation, investissement et financement). De ce fait, tous les éléments actuellement inscrits dans les produits (charges) autres que d'exploitation à l'état consolidé des résultats seront touchés, en particulier la présentation du profit ou de la perte de change, car ils peuvent être liés à plus d'une catégorie conformément à la nouvelle norme. Air Canada continue d'évaluer l'incidence de cette norme sur ses états financiers consolidés.

Modifications touchant le classement et l'évaluation des instruments financiers

En mai 2024, l'IASB a publié Modifications touchant le classement et l'évaluation des instruments financiers, qui modifie IFRS 9 *Instruments financiers* et IFRS 7 *Instruments financiers : Informations à fournir* (les « modifications »). Les modifications de portée limitée clarifient les indications concernant le classement des actifs financiers assortis de caractéristiques liées à des enjeux environnementaux, sociaux et de gouvernance d'entreprise; les modifications clarifient également la date à laquelle un actif financier ou un passif financier est décomptabilisé lorsqu'il est réglé au moyen d'un système de paiement électronique. Les modifications visent à tenir compte de la diversité des pratiques en précisant que les créances et les dettes fournisseurs réglées de manière électronique ne doivent être décomptabilisées que lorsqu'une société a transféré le contrôle sur la trésorerie et qu'elle n'est plus soumise aux risques liés au règlement, qui peuvent survenir après le moment où le paiement est effectué. Les modifications entreront en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2026, et l'adoption anticipée est permise. Air Canada continue d'évaluer ses processus de paiement électronique et les informations à fournir conformément à ces modifications. Au 1^{er} janvier 2026, en date de l'adoption, aucune incidence significative n'est attendue sur l'état consolidé de la situation financière d'Air Canada.

13. Jugements et estimations comptables critiques

Les estimations comptables critiques sont les estimations de la direction qui jouent le plus grand rôle dans la représentation réelle de la situation financière d'Air Canada et du résultat de son activité. Elles font appel aux jugements les plus difficiles, les plus subjectifs ou les plus complexes de la part de la direction, souvent du fait qu'il faille estimer ou juger les effets que sont susceptibles de produire des événements qui, de façon inhérente, sont marqués par l'incertitude. Les résultats réels pourraient différer sensiblement de ces jugements et estimations.

Les principales estimations et les principaux jugements établis dans le cadre de la préparation des états financiers consolidés d'Air Canada concernent, entre autres, les éléments qui suivent.

Programme de fidélité Aéroplan

Pour comptabiliser le programme de fidélité, la direction doit établir plusieurs estimations à propos notamment de l'équivalent de la valeur du billet des points Aéroplan versés et des désistements relatifs aux points Aéroplan. L'équivalent de la valeur du billet des points Aéroplan versés est déterminé en fonction de la valeur qu'un voyageur reçoit s'il échange des points Aéroplan contre un billet d'avion plutôt qu'en le payant comptant. L'équivalent de la valeur du billet est estimé par rapport aux échanges de points Aéroplan passés comparativement aux achats de billets équivalents passés après prise en compte de conditions tarifaires similaires, des périodes de réservation à l'avance et d'autres facteurs pertinents, comme le tarif par point payé par des tiers. Les estimations de l'équivalent de la valeur du billet et les hypothèses s'y rapportant sont examinées pour une éventuelle mise à jour au moins une fois l'an. Une variation du taux d'équivalent de la valeur du billet est comptabilisée prospectivement.

Les désistements correspondent au nombre estimatif de points qui ne devraient pas, selon les prévisions, être échangés. Les désistements sont évalués par la direction en fonction des modalités du programme et des modèles historiques d'accumulation et d'échange, ajustés pour tenir compte des modifications de toute modalité ou de tout autre fait qui pourrait avoir une incidence sur les échanges futurs. La direction utilise des modèles statistiques et des simulations pour estimer les désistements. Les hypothèses sont réexaminées au moins une fois par an en vue de leur mise à jour. Une modification des hypothèses relatives au nombre de points qui devraient, selon les prévisions, être échangés pourrait avoir une incidence importante sur les produits des activités ordinaires de l'exercice au cours duquel la modification survient.

Au 31 décembre 2025, le solde des produits différés au titre de points Aéroplan s'établissait à 4 008 M\$. Aux fins d'une analyse de sensibilité, une variation de 1 % du nombre de points accumulés qui devraient, selon les estimations, être échangés se traduirait par une incidence d'environ 40 M\$ sur les produits des activités ordinaires et un ajustement du même montant des produits différés d'Aéroplan.

Produits passages – Désistements

Air Canada estime le montant des produits passages perçus d'avance pour des billets qui seront inutilisés à leur date d'expiration (désistements) et comptabilise les produits à la date prévue du déplacement. Les estimations relatives aux désistements et le montant comptabilisé au titre des produits tirés des désistements qui en découle sont établis en fonction des tendances passées des désistements et d'autres facteurs applicables tels que les modalités contractuelles liées aux billets. Les estimations relatives aux désistements peuvent varier dans les périodes futures.

Points à considérer relativement à la perte de valeur des actifs non courants

Air Canada évalue au besoin s'il y a eu perte de valeur en comparant la valeur comptable de l'actif ou de l'unité génératrice de trésorerie à sa valeur recouvrable, qui correspond au montant le plus élevé entre sa juste valeur diminuée des coûts de cession et sa valeur d'utilité. La juste valeur diminuée des coûts de cession peut être calculée au moyen d'une analyse des flux de trésorerie actualisés, qui exige que la direction fasse un certain nombre d'hypothèses importantes liées aux intervenants du marché, notamment au sujet des projections de flux de trésorerie, des taux d'actualisation et des taux de croissance futurs.

Période d'amortissement des actifs non courants

Air Canada fait des estimations concernant la durée d'utilité prévue des actifs non courants et la valeur résiduelle attendue des actifs en se basant sur l'estimation de la juste valeur actualisée et future des actifs, des projets concernant le parc aérien d'Air Canada et des flux de trésorerie qu'ils engendrent. Divers facteurs, notamment les modifications des programmes de maintenance, les variations des prix du carburant d'aviation et des autres coûts liés à l'exploitation, l'évolution de l'utilisation du matériel volant et les fluctuations des prix des appareils neufs et d'occasion pour des modèles identiques ou similaires, pourraient donner lieu à des variations, qui pourraient être importantes, de ces estimations. Les estimations sont évaluées au moins une fois l'an. En général, ces ajustements sont comptabilisés avec effet prospectif, au moyen de la dotation aux amortissements. Aux fins de l'analyse de sensibilité de ces estimations, une réduction de 50 % des valeurs résiduelles du matériel volant dont la durée d'utilité restante est supérieure à cinq ans se traduit par une hausse de 16 M\$ de la dotation aux amortissements annuelle. Pour le matériel volant dont la durée d'utilité restante est plus courte, les valeurs résiduelles ne devraient pas changer notablement.

Provisions liées à la maintenance

La comptabilisation de provisions liées à la maintenance relativement aux modalités de restitution des appareils exige que la direction fasse des estimations des coûts futurs associés aux travaux de maintenance nécessaires en vertu des modalités de restitution prévues dans les contrats de location et des estimations de l'état futur prévu de l'appareil à la fin du bail. Ces estimations tiennent compte du coût actuel de ces travaux de maintenance, des estimations de l'inflation à propos de ces coûts ainsi que d'hypothèses concernant l'utilisation de l'appareil concerné. Toute différence entre le coût de maintenance réellement engagé à la fin de la location et le montant de la provision est comptabilisée dans la charge de maintenance avions pour la période. L'incidence d'un changement dans les estimations, y compris d'un changement dans les taux d'actualisation, les hypothèses concernant l'inflation, les estimations de coûts ou les dates d'expiration de contrats de location, est comptabilisée comme un ajustement de l'actif au titre du droit d'utilisation.

Avantages futurs du personnel

Le coût et les charges connexes des régimes de retraite, d'avantages postérieurs à l'emploi et d'avantages complémentaires de retraite d'Air Canada sont déterminés au moyen de méthodes actuarielles. Les évaluations actuarielles reposent sur des hypothèses et des estimations, notamment celles ayant trait aux taux d'actualisation et aux taux de mortalité. De plus, en raison de la nature à long terme de ces régimes, ces estimations sont soumises à une incertitude importante. Se reporter à la note 9, *Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel*, des états financiers consolidés et notes complémentaires audités de 2025 d'Air Canada pour un complément d'information.

Hypothèses

La direction est tenue de faire des estimations à propos des hypothèses actuarielles et financières afin de déterminer le coût et le passif connexe des avantages futurs du personnel d’Air Canada.

Taux d’actualisation

Le taux d’actualisation utilisé pour déterminer l’obligation au titre des prestations a été calculé par rapport aux taux d’intérêt en vigueur sur le marché pour les obligations de sociétés cotées « AA » ou mieux et pour des flux de trésorerie correspondant approximativement au calendrier et au montant des paiements prévus des prestations.

Augmentations salariales futures

Les estimations associées aux hypothèses concernant les augmentations salariales futures reposent sur les politiques de rémunération en vigueur, les régimes à long terme d’Air Canada, les conventions collectives et les contrats de travail, ainsi que sur les prévisions économiques.

Hypothèses concernant la mortalité

Les tables de mortalité et les échelles d’amélioration de la mortalité publiées par l’Institut canadien des actuaires (révision de 2014) ont été prises en compte lors du choix de l’estimation la plus plausible de l’hypothèse concernant la mortalité utilisée par la direction pour calculer l’obligation au titre des prestations de retraite constituées aux 31 décembre 2025 et 2024.

Les moyennes pondérées retenues comme hypothèses pour déterminer les obligations d’Air Canada au titre des prestations constituées et leur coût sont les suivantes :

	Prestations de retraite		Autres avantages futurs du personnel	
	2025	2024	2025	2024
Taux d’actualisation utilisé pour déterminer :				
Intérêt net sur l’obligation nette au titre des prestations déterminées pour l’exercice clos le 31 décembre	4,70 %	4,64 %	4,70 %	4,64 %
Coût des services rendus pour l’exercice clos le 31 décembre	4,80 %	4,65 %	4,80 %	4,65 %
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre	4,98 %	4,70 %	4,98 %	4,70 %
Taux d’augmentation future de la rémunération utilisé pour déterminer :				
Coût des prestations constituées et des services rendus pour l’exercice clos le 31 décembre	2,75 %	2,75 %	sans objet	sans objet
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre	2,75 %	2,75 %	sans objet	sans objet

Analyse de sensibilité

L’analyse de sensibilité consiste à modifier une hypothèse tout en maintenant toutes les autres hypothèses constantes. Il est peu probable qu’une telle situation se produise réellement et il peut exister des corrélations entre les variations de certaines hypothèses. Pour calculer la sensibilité de l’obligation au titre des prestations déterminées aux variations des principales hypothèses actuarielles, la même méthode (valeur actualisée de l’obligation au titre des prestations déterminées calculée selon la méthode des unités de crédit projetées à la clôture de la période de présentation de l’information financière) que celle employée pour calculer le passif comptabilisé dans l’état consolidé de la situation financière a été appliquée.

L’analyse de sensibilité des charges de retraite, des intérêts nets relatifs au passif au titre des prestations de retraite et de l’obligation au titre des prestations de retraite pour 2025, qui repose sur différentes hypothèses actuarielles en ce qui a trait au taux d’actualisation des régimes, est présentée ci-après. L’incidence de la modification d’une hypothèse sur chaque régime de retraite est pondérée proportionnellement à l’obligation totale au titre des régimes afin de déterminer l’incidence totale pour chaque hypothèse présentée.

	0,25 point de pourcentage	
	Diminution	Augmentation
(en millions de dollars canadiens)		
Taux hypothétique d’actualisation pour l’obligation		
Charge de retraite	20 \$	(19) \$
Intérêts nets liés au passif au titre des prestations de retraite	12	(6)
Total	32 \$	(25) \$
Augmentation (diminution) de l’obligation au titre des prestations de retraite	564 \$	(536) \$

L’augmentation (la diminution) de l’obligation au titre des prestations de retraite résultant d’une variation de 0,25 point de pourcentage du taux d’actualisation porte sur le montant brut du passif au titre des prestations de retraite et est présentée avant incidence des variations des actifs des régimes. Au 31 décembre 2025, environ 92 % des actifs des régimes de retraite d’Air Canada étaient investis dans des instruments à revenu fixe afin de gérer une partie importante du risque de taux d’intérêt (risque de taux d’actualisation).

Une augmentation de un an de l’espérance de vie ferait monter l’obligation au titre des prestations de retraite de 422 M\$.

Les taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé influent sur les sommes déclarées relativement aux régimes d’assurance maladie. Pour 2025 et par la suite, un taux d’augmentation annuel de 4,5 % du coût par personne des prestations de santé couvertes a été retenu comme hypothèse (inchangé par rapport à l’hypothèse de 2024). Une augmentation de un point de pourcentage des taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé aurait fait monter de 4 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l’exercice et des coûts financiers, et de 74 M\$ l’obligation correspondante. Une diminution de un point de pourcentage des taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé aurait fait baisser de 4 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l’exercice et des coûts financiers, et de 78 M\$ l’obligation correspondante.

Une diminution de 0,25 point de pourcentage du taux d’actualisation lié aux autres avantages futurs du personnel aurait fait monter de moins de 1 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l’exercice et des coûts financiers, et de 35 M\$ l’obligation correspondante. Une augmentation de 0,25 point de pourcentage du taux d’actualisation aurait fait baisser de moins de 1 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l’exercice et des coûts financiers, et de 33 M\$ l’obligation correspondante.

14. Accords hors bilan

Garanties

De concert avec d'autres sociétés aériennes, Air Canada est partie à des accords d'avitaillement et de dégivrage avec neuf sociétés d'avitaillement et trois sociétés de dégivrage d'appareils dans divers grands aéroports du Canada. Ces entités fonctionnent selon le principe du recouvrement des coûts. La dette globale de ces entités qui n'a pas été consolidée par Air Canada selon la norme IFRS 10 *États financiers consolidés*, est d'environ 1 631 M\$ au 31 décembre 2025 (1 425 M\$ au 31 décembre 2024), ce qui correspond au risque de perte maximal auquel s'expose Air Canada, avant la prise en compte de la valeur des actifs qui garantissent les obligations et de tout partage de coûts éventuels avec les autres sociétés aériennes contractantes. Air Canada considère le risque en découlant comme minime. Chaque société aérienne contractante qui fait partie d'une de ses entités participe à la garantie de sa dette d'une manière proportionnelle à l'utilisation qu'elle fait du réseau. La durée de ces accords varie, mais elle dépasse généralement cinq ans.

Conventions d'Indemnisation

Dans le cours normal de ses activités, Air Canada conclut différents contrats, notamment des contrats d'exploitation ou de crédit-bail immobilier, des contrats de financement ou de location d'appareils, des contrats de services techniques et des contrats conclus avec des administrateurs ou des dirigeants et autres accords commerciaux, dont certains peuvent donner lieu à des Indemnisations à des contreparties qui peuvent entraîner le paiement, par Air Canada, des coûts ou des pertes engagés par ces contreparties. Air Canada ne peut raisonnablement estimer le montant éventuel, s'il en est, qu'elle pourrait avoir à payer en vertu de telles conventions d'Indemnisation. Un tel montant dépendrait aussi de l'issue de faits et de circonstances futurs, qui ne peut être prédite. Certaines conventions établissent un montant potentiel maximal, tandis que d'autres ne précisent pas de montant maximal ou de période limitée. Par le passé, Air Canada n'a fait aucun paiement important aux termes de telles conventions d'Indemnisation.

Air Canada s'attend à être protégée par ses assurances dans la plupart des cas de responsabilité extracontractuelle et certaines des obligations contractuelles.

15. Transactions entre parties liées

Au 31 décembre 2025, Air Canada n'était partie à aucune transaction entre parties liées selon la définition qu'en donne le *Manuel de CPA Canada*, sauf celles visant des membres clés de la haute direction dans le cadre normal de leurs contrats de travail ou conventions d'administrateur et celles liées à des services de promotion et de gestion pour un certain nombre de régimes d'avantages postérieurs à l'emploi qui sont des parties liées. Se reporter aux notes 9 et 21 des états financiers consolidés et notes complémentaires audités de 2025 d'Air Canada pour un complément d'information sur ces régimes.



16. Sensibilité des résultats

Les résultats financiers d'Air Canada sont assujettis à de nombreux facteurs internes et externes qui peuvent avoir d'importantes répercussions sur les résultats d'exploitation. Le tableau ci-après présente, à titre indicatif, l'incidence financière que les variations des prix du carburant d'aviation et la valeur du dollar canadien auraient eue de manière générale sur les résultats d'exploitation antérieurs d'Air Canada. Une variation équivalente mais opposée du facteur de sensibilité ci-après aurait entraîné de manière générale une incidence analogue mais contraire. Ces données ont été établies en fonction du niveau d'activité de 2025 à partir des estimations de la direction. Les incidences présentées ne sont pas corrélatives et elles ne rendent pas compte du lien d'interdépendance des divers éléments entre eux, pas plus qu'elles ne donnent une indication des tendances futures ou des résultats futurs, lesquels peuvent varier sensiblement en raison de nombreux facteurs indépendants de la volonté d'Air Canada.

			Incidence favorable (défavorable) estimative sur le bénéfice d'exploitation/ résultat avant impôts
Variable clé	Mesure en 2026	Facteur de sensibilité	(en millions de dollars canadiens)
Carburant			
Carburant – carburant d’aviation (\$ US/baril) ¹⁾	98 \$	Augmentation de 1 \$ US/baril	(47) \$
Carburant – carburant d’aviation (\$ CA/litre) ¹⁾	0,90 \$	Augmentation de 1 %	(47) \$
Change			
\$ CA en \$ US	1 \$ US = 1,36 \$ CA	Augmentation de 1 cent (c.-à-d. de 1,36 \$ à 1,35 \$ pour 1 \$ US)	
		Produits d'exploitation ²⁾	32 \$
		Charge d'intérêts nette	4
		Réévaluation de la dette à long terme et des obligations locatives, de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme libellés en dollars américains et des autres éléments monétaires à long terme, montant net	59
		Réévaluation des dérivés de change en cours	(65)
		Incidence sur le résultat avant impôts	30 \$

1) Compte non tenu de l'incidence des suppléments des transporteurs et des instruments de couverture liés au carburant (le cas échéant).

2) L'effet sur le bénéfice d'exploitation des variations de change ne tient pas compte de l'incidence des activités de couverture, comme le recours aux dérivés de change et aux réserves de trésorerie en dollars américains. Les profits et les pertes liés à ces activités de couverture sont comptabilisés dans les produits (charges) autres que d'exploitation au compte consolidé de résultat d'Air Canada.

17. Gestion du risque de l'entreprise et gouvernance

Aperçu

La gestion des possibilités et des risques fait partie intégrante des processus administratifs d'Air Canada. Les décisions stratégiques sont prises par la haute direction en fonction des répercussions en matière de risque pour l'entreprise et ses parties prenantes. Les risques pouvant être notables pour Air Canada sont cernés et surveillés sur une base permanente dans le cadre du programme de gestion des risques de l'entreprise d'Air Canada, lequel permet d'informer régulièrement le Conseil d'administration par l'intermédiaire du Comité d'audit, des finances et du risque de celui-ci.

Supervision du Conseil d'administration

La gestion des risques fait partie intégrante de la gouvernance d'entreprise d'Air Canada. Le Conseil d'administration a créé des comités (Comité d'audit, des finances et du risque, Comité de la sécurité, de la santé, de l'environnement et de la sûreté, Comité de gouvernance et de mises en candidature et Comité des ressources humaines, de la rémunération et des régimes de retraite) qui lui prêtent main-forte à l'égard de son mandat de supervision.

L'information relative au risque est passée en revue par le Conseil d'administration ou le Comité du Conseil pertinent chaque trimestre. De plus, les comités du Conseil, en fonction de leur mandat respectif, étudient et analysent régulièrement avec la haute direction les principaux risques visant Air Canada, outre les mesures prises en vue de surveiller, maîtriser et atténuer ses risques afin de s'assurer de l'efficacité de la gestion de chaque risque individuel. Ces processus visent à réduire comme il se doit les risques, plutôt que de les éliminer.

Le Comité d'audit, des finances et du risque est chargé de la supervision du programme de gestion des risques de l'entreprise et des activités de l'Audit et Services-conseils de l'entreprise, ainsi que l'énoncent les Règles de son mandat.

La communication relative aux risques dans le cadre de la gestion des risques de l'entreprise est assurée par l'Audit et Services-conseils de l'entreprise, qui fournit des mises à jour trimestrielles de nature indépendante sur l'état de chaque risque de l'entreprise.

Cadre et structure de la gestion des risques

Le cadre de travail relatif à la gestion des risques d'Air Canada a été conçu en vue de rendre possibles la gouvernance et la surveillance des risques stratégiques les plus importants. Il est conforme à la norme ISO 31000 ainsi qu'au cadre de GRE 2017 du COSO.

Air Canada détermine et évalue les risques au niveau de l'entreprise, et les classe dans les catégories suivantes : sécurité, réglementation, finances, commerce, exploitation et réputation. Ces catégories de risques et les risques correspondants sont passés en revue chaque trimestre et sont transmis au Comité d'audit, des finances et du risque.

Des pratiques administratives efficaces et le respect des normes déontologiques sont également des éléments essentiels de la culture d'Air Canada en matière de gestion des risques. Air Canada a créé (et elle met à jour au besoin) un Code de conduite, lequel énonce les principes directeurs et les normes déontologiques visant l'ensemble des activités d'entreprise d'Air Canada. Un processus anonyme de signalement des manquements à l'éthique et un comité d'éthique comptent également parmi les moyens mis en place pour veiller au respect du Code de conduite.

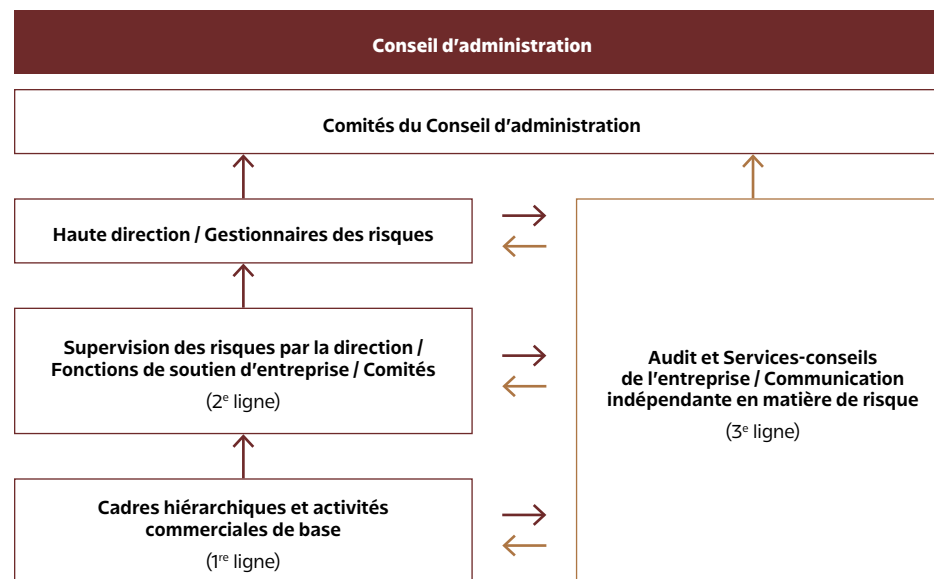
La structure de gestion des risques d'Air Canada s'inspire de l'approche axée sur le « modèle des trois lignes ».

Première ligne – Les unités administratives sont tenues d'intégrer de façon quotidienne la gestion des risques à leurs activités commerciales et opérationnelles fondamentales.

Deuxième ligne – Les unités de soutien établissent des politiques, donnent des conseils spécialisés et surveillent les risques (p. ex., Sécurité, Sûreté, Services juridiques et Conformité, Finances, Trésorerie et Fiscalité, Sélection des fournisseurs et Approvisionnement, Affaires gouvernementales, Ressources humaines, Environnement, Opérations TI et Cybersécurité).

Troisième ligne – L'Audit et Services-conseils de l'entreprise fait rapport, de façon indépendante et objective, sur la gouvernance d'Air Canada, ainsi que sur ses pratiques et contrôles en matière de gestion des risques.

La structure de la gestion des risques de l'entreprise et de la gouvernance d'Air Canada s'établit comme suit :



Bien que le cadre de travail relatif à la gestion des risques décrit dans la présente rubrique corresponde aux meilleures pratiques sectorielles, rien ne garantit qu'il suffira à prévenir des situations qui pourraient nuire gravement à la situation financière d'Air Canada, à sa performance financière, à ses flux de trésorerie, à ses activités ou à sa réputation.

18. Facteurs de risque

Outre les autres renseignements fournis dans le présent rapport, le lecteur est prié de prendre connaissance des risques significatifs décrits ci-après en vue d'évaluer les activités d'Air Canada ainsi que les énoncés prospectifs que contient le présent rapport et d'autres informations que présente Air Canada à l'occasion. Ces risques, individuellement ou collectivement, pourraient avoir une incidence défavorable considérable sur les activités d'Air Canada, son résultat d'exploitation, sa situation financière et l'issue réelle des questions auxquelles se rapportent les énoncés prospectifs. Si un risque se matérialisait, le contexte au moment concerné pourrait également faire en sorte que les répercussions connexes soient différentes de celles qui auraient été par ailleurs attendues. Ce texte ne recense pas tous les risques auxquels Air Canada peut faire face. D'autres risques, qu'Air Canada ignore ou juge minimes pour le moment, pourraient se manifester ultérieurement et nuire considérablement à ses activités, à son résultat d'exploitation, à sa situation financière et à l'issue des questions évoquées dans les énoncés prospectifs.

Conjoncture économique et contexte géopolitique – L'évolution de la conjoncture économique et du contexte géopolitique pourrait avoir un effet très défavorable sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière.

Le résultat d'exploitation d'Air Canada est sensible à la conjoncture et au contexte géopolitique, facteurs qui peuvent influencer considérablement sur la demande à l'égard du transport aérien de manière générale ou sur certaines destinations en particulier, ainsi que sur la capacité à exploiter certaines liaisons ou la viabilité des itinéraires, et avoir une incidence sur l'activité commerciale mondiale, les charges d'exploitation, les produits d'exploitation, les coûts et la disponibilité du carburant, les coûts liés au change, les coûts fiscaux, outre les coûts et la disponibilité des capitaux et fournitures. Les déclarations ou les mesures prises par les gouvernements relativement à l'imposition (ou aux menaces d'imposition) de droits de douane sur les exportations ou les importations canadiennes, ainsi que les réactions des consommateurs et d'autres clients d'Air Canada, notamment le boycottage de voyages vers des destinations desservies par Air Canada, peuvent présenter des risques importants pour Air Canada et l'économie canadienne, et peuvent miner la confiance des investisseurs et perturber les chaînes d'approvisionnement hautement intégrées qui sont le moteur de l'activité économique au Canada ou dont dépend Air Canada, ce qui aurait une incidence négative sur le commerce, la stabilité économique et l'accès d'Air Canada à des approvisionnements ou à des coûts. Toute incertitude créée par ces déclarations ou mesures peut également avoir un effet dissuasif sur la

croissance économique, les entreprises, les investisseurs et les consommateurs adoptant une approche attentiste. Des conditions économiques ou géopolitiques ayant un effet prolongé ou marqué, notamment en lien avec les conflits militaires au Moyen-Orient ou entre la Russie et l'Ukraine, en Amérique du Sud ou d'autres conflits géopolitiques, les risques pour la sûreté ou les troubles civils et les réactions connexes de divers gouvernements et autorités (ou leur absence de réaction), les maladies infectieuses, un repli économique au Canada, aux États-Unis ou ailleurs dans le monde ou l'inflation, seraient susceptibles de nuire gravement à Air Canada ainsi qu'à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière, tout comme d'ailleurs des litiges, des modifications ou de l'incertitude liée aux liens politiques, fiscaux, commerciaux ou économiques au sein des territoires où Air Canada exerce des activités ou entre ceux-ci, le déclenchement réel ou appréhendé d'hostilités dans des régions que dessert ou survole Air Canada, ou dans des régions avoisinantes.

Résultat d'exploitation – Air Canada pourrait subir de lourdes pertes et ne pas être en mesure de dégager ou de maintenir une véritable rentabilité ou encore d'atteindre les objectifs liés à certaines ou à la totalité de ses initiatives.

La conjoncture économique, les retards dans les livraisons prévues d'avions et d'équipement et divers facteurs décrits dans le présent rapport pourraient amener Air Canada à subir des pertes importantes et nuire aux résultats d'exploitation et financiers d'Air Canada. Le secteur de l'aviation commerciale a toujours été caractérisé par la faiblesse des marges bénéficiaires et par le niveau élevé des coûts fixes, et les coûts associés à l'exploitation d'un vol ne varient pas considérablement selon le nombre de passagers transportés. Par conséquent, un changement dans le nombre de passagers, la tarification, les marges ou la composition du trafic, ou l'accroissement des coûts, pourrait avoir d'importantes répercussions sur le résultat d'exploitation d'Air Canada et sur sa situation financière. Étant donné la concurrence qui marque le secteur du transport aérien et la sensibilité des clients à l'égard des coûts du transport aérien, Air Canada pourrait ne pas être en mesure de transférer l'augmentation des coûts à sa clientèle au moyen de majorations tarifaires. En dépit de sa focalisation sur l'amélioration de la résilience visant ses activités en cas de ralentissement et de ses initiatives stratégiques et commerciales en cours et prévues, Air Canada pourrait ne pas arriver à dégager ou à maintenir une véritable rentabilité ni à atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés, notamment ceux d'accroître son chiffre d'affaires, de réduire ses coûts, d'améliorer ses marges, de relever la capacité de façon rentable, d'obtenir un rendement suffisant pour ses dépenses

d'investissement et d'atténuer ou de contrebalancer les risques auxquels elle doit faire face, en particulier ceux qui sont énoncés dans le présent rapport.

Prix des billets et demande du marché – Les fluctuations des prix et de la demande à l'égard du transport aérien ou liée à certaines destinations en particulier pourraient avoir une incidence défavorable sensible sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière.

Le prix des billets et la demande à l'égard du transport aérien d'Air Canada, à l'instar de ceux d'autres sociétés aériennes, ont beaucoup fluctué par le passé et peuvent fluctuer encore beaucoup à l'avenir. Air Canada ne peut pas prévoir les conditions du marché ou les prix qu'elle pourra demander à ses clients. Les attentes et perceptions de la clientèle peuvent évoluer rapidement en raison de nombreux facteurs et la demande de divers produits ou de modes de transport de rechange peut affecter les revenus. Les voyages, particulièrement les voyages d'agrément, constituent une dépense discrétionnaire pour les consommateurs et sont sensibles aux mouvements de prix. La demande à l'égard des voyages en classes affaires et haut de gamme est également tributaire de divers facteurs, comme la situation économique et géopolitique. De nombreux facteurs, comme le contexte économique, un climat d'instabilité géopolitique, des maladies infectieuses ainsi que les inquiétudes que suscite l'incidence du transport aérien sur l'environnement, pourraient aussi avoir pour conséquence de faire baisser la demande à l'égard du transport aérien et les tarifs et de nuire considérablement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Concurrence – Air Canada évolue dans un secteur où la concurrence est intense et fait face à une concurrence croissante au Canada, en Amérique du Nord et ailleurs dans le monde.

Air Canada évolue dans un secteur où la rivalité est intense et fait face constamment à une vive concurrence tarifaire. Plusieurs transporteurs, entre autres des transporteurs à faibles coûts et à très faibles coûts canadiens, américains et étrangers, ont fait leur entrée ou intensifié leur présence sur les marchés que dessert ou prévoit desservir Air Canada, notamment les marchés intérieurs, transfrontaliers et internationaux, les marchés des voyages d'agrément, ainsi que les marchés du transport de fret, ou ils ont annoncé leur intention de le faire.

Certains transporteurs rivaux d'Air Canada (canadiens, américains et étrangers) pourraient remanier en profondeur leur organisation (entre autres par voie de fusion avec un autre transporteur ou une autre entité ou d'acquisition par ceux-ci, ce

que certains ont déjà fait) de manière à mobiliser davantage de capitaux, à réduire leur endettement, à abaisser leurs charges d'exploitation ou à se doter d'autres atouts concurrentiels, ce qui les avantagerait donc par rapport à Air Canada. La concentration au sein du secteur du transport aérien et le fait que de plus en plus de transporteurs concluent des accords de partenariat commercial intégrés (notamment avec des opérateurs multimodaux) pourraient également favoriser la capacité concurrentielle de certains transporteurs. Les sociétés aériennes détenues, contrôlées ou parrainées par l'État peuvent bénéficier d'avantages concurrentiels, notamment grâce à un accès préférentiel aux infrastructures aéroportuaires, à des environnements réglementaires favorables, à des politiques de protection du marché et à la capacité d'exercer une influence politique pour conclure des accords bilatéraux de services aériens avantageux.

La prédominance des sites de voyages en ligne et d'autres filières de distribution de produits de voyage a donné lieu à une augmentation substantielle des nouveaux itinéraires et des prix réduits et promotionnels proposés par les concurrents d'Air Canada. Ceux-ci continuent de mettre en œuvre des mesures incitatives et promotionnelles et, dans de nombreux cas, ils augmentent leurs dépenses à ce titre. La capacité d'Air Canada à réduire ses prix afin de livrer concurrence efficacement repose sur son aptitude à dégager des marges d'exploitation acceptables et peut se trouver entravée par des lois en vigueur ou des politiques d'intérêt public visant à encourager la concurrence.

La concurrence accrue de la part de rivaux actuels ou nouveaux, notamment de la part de ceux qui concluent des structures de partenariat ou coentreprises nouvelles ou élargies ou qui utilisent des stratégies de distribution des technologies ou des modèles commerciaux disruptifs, et d'autres mesures concurrentielles, ou qui reçoivent des subventions, de l'aide gouvernementale ou d'autres avantages à l'étranger auxquels Air Canada n'a pas accès, pourrait porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Dépendance à l'égard des technologies – Air Canada dépend énormément des technologies pour exercer ses activités et toute défaillance ou atteinte à la protection des données pourrait nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Air Canada dépend largement des technologies, notamment pour exercer ses activités, communiquer avec ses clients, accroître son chiffre d'affaires et réduire ses coûts. Les systèmes technologiques d'Air Canada comprennent ceux relatifs à ses sites Web, aux applications mobiles, aux ventes et services aux passagers, aux services fret, aux services clientèle dans les aéroports, aux opérations aériennes, au programme de fidélité,

aux communications, à la distribution et à d'autres activités commerciales. Les sites Web d'Air Canada et ses autres systèmes technologiques doivent pouvoir traiter de manière efficace un volume élevé de trafic et traiter et transmettre de manière sûre et efficace des données critiques pour ses activités. Pour exercer ses activités, Air Canada doit recueillir, traiter et stocker de manière sûre ainsi que gérer efficacement des données sensibles, notamment des renseignements personnels sur ses clients, les membres Aéroplan, ses employés, ses partenaires commerciaux et d'autres parties, et Air Canada s'appuie sur des fournisseurs de services tiers pour soutenir et protéger sa structure et ses données, ainsi que pour héberger ou traiter les renseignements personnels. L'intelligence artificielle et l'apprentissage automatique peuvent créer des risques juridiques, opérationnels et éthiques, notamment des biais, des erreurs, des fuites de données et des enjeux en matière de propriété intellectuelle. Les concurrents pourraient progresser plus rapidement avec l'intelligence artificielle, ce qui pourrait avoir une incidence sur notre position. Les modifications apportées à la réglementation nécessiteront des efforts continus en matière de conformité. Le développement, la mise en œuvre et la gouvernance appropriés des systèmes d'intelligence artificielle sont essentiels, notamment pour garantir la sécurité, améliorer l'efficacité opérationnelle, atteindre les objectifs commerciaux et maintenir la confiance du public. Le fonctionnement et la gouvernance efficaces, fiables et sûrs des réseaux et des systèmes (y compris ceux de tiers) où sont stockées, transmises et traitées les informations sensibles sont essentiels pour les activités d'Air Canada.

Les systèmes technologiques sur lesquels s'appuie Air Canada sont par ailleurs tributaires de la performance de ses nombreux fournisseurs, laquelle est elle-même dépendante des écosystèmes de technologies et les pratiques en matière de sûreté de ceux-ci, sur lesquels Air Canada n'a pas de contrôle direct.

Les systèmes technologiques sont vulnérables à divers types d'arrêts accidentels, d'interruptions ou d'abus attribuables, entre autres causes, aux erreurs humaines, aux actions ou omissions de fournisseurs tiers, à des catastrophes naturelles, à des attentats terroristes, à des défaillances des systèmes de télécommunications, à des pannes d'électricité, à des actes de piratage informatique (notamment des cyberattaques, l'ingénierie sociale et l'hameçonnage, l'utilisation de techniques d'IA telles que des hypertrucages, des logiciels rançonneurs ou malveillants et des virus informatiques) et à d'autres menaces opérationnelles ou menaces pour la sûreté.

À l'instar d'autres entités exerçant leurs activités dans le monde numérique d'aujourd'hui, nous sommes exposés à des menaces à la sécurité de nos réseaux, de nos systèmes et de nos données, ainsi qu'à ceux de nos fournisseurs. Nous assistons à une

augmentation du nombre de cybercriminels aguerris (pirates informatiques, organisations criminelles, groupes soutenus par des États ou d'autres parties) et les attaques contre la sécurité de l'information ne cessent de gagner en complexité. L'apparition de nouvelles technologies, telles que l'intelligence artificielle, ainsi que la complexité croissante des techniques d'ingénierie sociale accroissent encore plus ces menaces. L'intensité et la fréquence des atteintes à la sécurité de l'information, ainsi que les dommages qu'elles peuvent infliger, n'ont également cessé de croître.

Compte tenu de l'évolution de la nature et de la complexité des menaces qui pèsent sur la sûreté de l'information, nos systèmes et contrôles de sûreté de l'information doivent s'adapter en permanence et faire l'objet d'un suivi constant. Étant donné la complexité et l'ampleur de nos activités, de notre infrastructure de réseau, de notre technologie et de nos systèmes de soutien informatique, ainsi que du fait que nous nous appuyons sur des fournisseurs de services tiers, rien ne garantit que nos systèmes et contrôles de sûreté de l'information seront efficaces, et nous pourrions ne pas détecter une atteinte à la protection des informations pour un long moment, voire pas du tout, et ce, malgré les efforts que nous déployons.

Nous avons été la cible de cyberattaques par le passé, tout comme nos fournisseurs de services tiers, et l'éventualité d'autres cyberattaques n'est pas à exclure. Les mesures prises en réponse à ces incidents de cybersécurité pourraient être insuffisantes pour prévenir ou atténuer leurs effets négatifs potentiels, qui pourraient être significatifs. À mesure que les incidents de cybersécurité deviennent plus fréquents, intenses et sophistiqués, les coûts liés à la défense proactive, aux interventions et aux autres mesures augmentent. Tout cas de défaillance, de dégradation, d'interruption, de détournement ou d'utilisation frauduleuse, d'atteinte à la sûreté ou à la sécurité, ou tout manquement à l'égard d'obligations en vigueur en matière de confidentialité, de respect de la vie privée ou de sûreté, ou toute autre obligation connexe, au sein d'Air Canada ou d'un tiers auquel Air Canada ou ses fournisseurs se fient, seraient susceptibles de porter atteinte à Air Canada, notamment ternir sa réputation et ses relations d'affaires et l'exposer à des poursuites, à des réclamations pour violation de dispositions contractuelles ou à des amendes ou pénalités et/ou à des coûts de remise en conformité, et pourraient, individuellement ou collectivement, porter un grave préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Interruptions ou perturbations de service – Les interruptions ou perturbations du service pourraient nuire grandement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

La bonne marche d'Air Canada repose essentiellement sur sa capacité à exercer ses activités de façon ininterrompue au départ et à destination de plusieurs aéroports, notamment ses plaques tournantes de Toronto, de Montréal et de Vancouver. Les retards ou les interruptions de service peuvent être causés par divers facteurs, comme l'incapacité des intervenants du secteur du transport aérien dont dépendent les activités d'Air Canada (notamment les aéroports, les services de sûreté, de douanes et de navigation aérienne et d'autres intervenants ou services), le contexte géopolitique, les problèmes liés à la sûreté ou des défaillances informatiques ou à d'autres raisons, les conditions météorologiques, les contraintes de capacité, les pénuries de main-d'œuvre ou les conflits de travail touchant des employés qui ne font pas partie du personnel d'Air Canada, comme les employés des aéroports, bagagistes, contrôleurs aériens, personnel de sûreté, agents d'immigration et des douanes et autres travailleurs de soutien aux activités aéroportuaires, les maladies infectieuses et d'autres restrictions visant la santé publique ou pour d'autres raisons indépendantes de la volonté d'Air Canada, et pourraient porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Les interruptions et les perturbations du service peuvent être causées par des facteurs environnementaux (qui sont également provoqués par les changements climatiques, lesquels peuvent aussi accroître la fréquence, la durée et l'intensité des phénomènes météorologiques violents), des éruptions volcaniques, des inondations ou d'autres phénomènes naturels, ainsi que par des phénomènes d'origine anthropique, qui peuvent également avoir des conséquences sur la demande et le coût du transport aérien. De tels événements, tant au sol qu'en altitude (turbulences) ou ayant une incidence sur les avions, les aéroports ou les destinations desservies ou les itinéraires aériens empruntés par Air Canada, peuvent influencer sur la viabilité ou le coût des vols vers ces destinations, causer des interruptions et des perturbations du service, accroître les coûts pour Air Canada ou réduire considérablement la demande de transport aérien, ce qui pourrait avoir une incidence négative importante sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière.

Approvisionnement, fournisseurs, installations et infrastructures essentiels – Le défaut ou l'incapacité d'Air Canada d'obtenir certains produits et services de la part de fournisseurs essentiels, y compris selon des modalités favorables et en temps opportun, pourrait lui nuire gravement et porter un grand préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

La bonne marche d'Air Canada dépend notamment de sa capacité à se procurer auprès de fournisseurs éthiques et

responsables, à des conditions et à des prix convenables, sans perturbation, en temps opportun ou selon les échéanciers prévus, les équipements, biens et services, en quantité suffisante et de qualité souhaitable, qui sont nécessaires à son exploitation ou à ses activités, comme du carburant, des avions et des pièces de rechange, des services de restauration, des services aéroportuaires (notamment les douanes, les services de sûreté et l'infrastructure de soutien suffisante pour répondre à la demande et aux besoins de l'exploitation), des services de dégivrage, des crêneaux aéroportuaires, des services de maintenance avions, des services et des installations de manutention du fret, ainsi que des systèmes et services de technologies de l'information. Comme d'autres sociétés aériennes, nous dépendons de la grande qualité et de la stabilité de la conception technique, de la fabrication, de la disponibilité, de la certification en temps opportun et de la maintenance des appareils, ainsi que des pièces détachées et des autres produits que nous achetons, et les problèmes qui surviennent peuvent les rendre indisponibles ou limités, et peuvent entraîner des perturbations opérationnelles, une hausse des coûts et nuire à nos activités et à nos résultats financiers.

Dans certains cas, Air Canada ne peut obtenir ces *équipements*, biens ou services qu'auprès d'un nombre limité de fournisseurs ou de bailleurs (ou de fournisseurs exclusifs). Or, le passage à de nouveaux fournisseurs ou à des fournisseurs de rechange, du fait que ceux-ci augmentent leurs tarifs ou ne respectent pas leurs obligations, peut se révéler impossible ou prendre beaucoup de temps ou encore nécessiter l'engagement de ressources considérables. Un nombre limité de fournisseurs pourrait également entraîner une diminution de la concurrence et une hausse des prix potentielle, comparativement à une base de fournisseurs moins concentrée.

Air Canada doit disposer d'installations aéroportuaires suffisantes, notamment des portes d'embarquement, des crêneaux aéroportuaires, des comptoirs et des aires de contrôle, pour maintenir et élargir ses horaires de vols. L'augmentation de la congestion aéroportuaire pourrait limiter notre capacité à offrir de nouveaux services, compte tenu des contraintes d'exploitation et des infrastructures existantes. Toute restriction concernant l'ajout ou le maintien des installations nécessaires pourrait nuire à nos activités et à nos résultats financiers.

L'imposition de sanctions ou de droits de douane ou la menace d'imposition de droits de douane peut également perturber les chaînes d'approvisionnement, faire monter les prix ainsi qu'engendrer de la volatilité et de l'incertitude. L'omission, le refus, le retard ou l'incapacité d'un fournisseur de fournir à Air Canada des biens et des services de qualité souhaitable à des conditions ou prix convenables ou dans des délais acceptables pour Air Canada peut être attribuable à des causes multiples

et diverses échappant à la volonté d'Air Canada. Les chaînes d'approvisionnement mondiales restent moins résistantes, moins flexibles et moins efficaces, notamment en raison des pénuries de main-d'œuvre, de l'accès aux matières premières, du contexte économique et géopolitique et de la logistique du transport. Ces facteurs engendrent un climat d'incertitude et de changement constant qui a eu et peut continuer à avoir une incidence sur Air Canada et ses fournisseurs.

Tout manquement ou toute incapacité d'Air Canada quant à l'approvisionnement en biens et services de qualité souhaitable selon des modalités et des prix et dans des délais acceptables pour Air Canada pourrait avoir un effet négatif important sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière.

Coûts de main-d'œuvre et relations de travail – Air Canada pourrait ne pas être en mesure de maintenir les coûts de main-d'œuvre à des niveaux opportuns ni de conclure des conventions collectives lui permettant de mettre en œuvre de façon fructueuse ses initiatives stratégiques. Rien ne garantit que les conventions collectives seront renouvelées sans conflit ni interruption de travail.

Les coûts de main-d'œuvre constituent l'un des postes les plus importants parmi les charges d'exploitation d'Air Canada. Rien ne garantit qu'Air Canada parviendra à maintenir ces coûts à des niveaux qui ne nuiront pas à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière. La plupart des employés d'Air Canada sont syndiqués. Les conventions collectives conclues avec certains syndicats expireront en 2026 et dans les années suivantes, et Air Canada entamera des négociations avec ces syndicats. Les nouvelles conventions collectives ou l'issue des négociations ou arbitrages portant, notamment, sur les salaires et autres coûts de main-d'œuvre ou sur les règles d'exécution du travail pourraient accroître les coûts de main-d'œuvre et d'autres charges, ou encore imposer des modalités restreignant ou réduisant la capacité d'Air Canada à maintenir ses objectifs commerciaux ou à entreprendre des initiatives stratégiques, ce qui serait susceptible de porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Rien ne garantit que les conventions collectives pourront être de nouveau renouvelées, notamment à des conditions conformes aux attentes d'Air Canada ou comparables à celles des conventions collectives conclues par ses concurrents, sans conflit de travail ou action syndicale, ni qu'il n'y aura par ailleurs aucun conflit de travail ou action syndicale qui occasionnerait une détérioration, interruption ou perturbation du service d'Air Canada ou qui serait susceptible de nuire à la capacité de

cette dernière à mettre en œuvre ses plans d'entreprise ou à exercer ses activités, ce qui, dans un cas comme dans l'autre, pourrait porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

En ce qui concerne les syndicats représentant des salariés en poste au Canada, des grèves et lockout ne peuvent légalement être déclenchés après l'expiration des conventions, sauf si certaines conditions préalables prescrites par le *Code canadien du travail* ont été satisfaites.

De plus, un conflit ou un arrêt de travail impliquant un groupe d'employés syndiqués de Jazz, ou d'autres sociétés aériennes exploitant des vols pour le compte d'Air Canada, des fournisseurs essentiels ou d'autres tiers avec lesquels Air Canada fait affaire porterait vraisemblablement un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière. De même, des conflits de travail chez les membres Star Alliance^{MD} ou visant les activités dans des aéroports clés risqueraient de faire baisser la demande à l'égard du trafic de correspondance avec Air Canada et pourraient porter un grave préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Mesures stratégiques, commerciales, technologiques et autres – Un retard ou manquement dans la recherche et la conception ainsi que le financement et la mise en œuvre de certaines mesures importantes, ou dans l'investissement dans celles-ci, pourrait nuire considérablement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Pour exercer ses activités, atteindre ses objectifs et rester compétitive, Air Canada doit continuellement rechercher et concevoir, financer et mettre en œuvre d'importantes mesures stratégiques, commerciales, technologiques et autres, entre autres celles qui concernent l'achat d'avions, la pénétration du marché du voyage d'agrément ou du transport aérien à bas coût, l'établissement ou l'expansion des coentreprises, la lutte contre les changements climatiques, l'accroissement du chiffre d'affaires, la réduction des coûts, l'amélioration des processus administratifs, la mise en œuvre de nouvelles technologies (y compris l'intelligence artificielle), l'expansion du réseau et de la capacité aérienne et les initiatives visant à assurer, tout en l'améliorant, une expérience client toujours de haut calibre. Ces mesures stratégiques, tout comme leur établissement et leur mise en œuvre, peuvent subir l'effet néfaste d'une foule de facteurs, dont bon nombre échappent à la volonté d'Air Canada. Ces facteurs englobent entre autres la nécessité d'obtenir des approbations de nature juridique ou réglementaire, la bonne exécution des obligations de tiers (notamment les fournisseurs), de leurs services et de leurs produits, la bonne intégration de ces mesures aux autres activités et processus d'Air Canada, et l'adoption et l'acceptation de ces mesures par les clients, fournisseurs et employés d'Air Canada. L'incapacité de réaliser

en temps opportun l'une ou l'autre de ces initiatives stratégiques de recherche et de conception, d'investissement et de mise en œuvre ou d'autres initiatives importantes serait de nature à nuire à la capacité d'Air Canada d'exercer ses activités, d'atteindre ses objectifs et de rester compétitive, et risquerait de porter un grave préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Coûts du carburant – Des fluctuations prononcées des prix du carburant pourraient nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Le carburant constitue l'un des postes les plus importants parmi les charges d'exploitation d'Air Canada. Les prix du carburant subissent de grandes fluctuations sous l'influence de nombreux facteurs, dont la conjoncture des marchés internationaux, les événements géopolitiques, l'offre et les coûts de raffinage du carburant d'aviation, la tarification du carbone et autres règlements, taxes, prélèvements ou autres mesures liés aux changements climatiques, ainsi que le taux de change entre les dollars américain et canadien. Le marché mondial du carburant d'aviation est très volatil en raison des tensions géopolitiques, des facteurs économiques et d'autres facteurs, qui peuvent tous avoir une incidence sur le prix du carburant d'aviation et la capacité d'Air Canada à s'approvisionner. Air Canada ne peut prédire avec précision les cours du carburant à l'avenir et elle peut ne pas être en mesure de couvrir les risques liés aux fluctuations des cours du carburant, ou de les couvrir de façon suffisante. Étant donné la concurrence au sein du secteur du transport aérien, Air Canada pourrait ne pas être en mesure de transférer à ses clients les hausses des prix du carburant par voie de majorations tarifaires.

Des fluctuations prononcées des prix du carburant pourraient nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Levier financier – L'endettement d'Air Canada est considérable.

L'endettement d'Air Canada lié à des obligations fixes est considérable, notamment en raison des coûts substantiels liés aux locations et acquisitions d'avions et autres financements. Bien qu'Air Canada cherche par tous les moyens à maîtriser son endettement, il est possible qu'Air Canada ait, à l'avenir, à accroître son niveau d'endettement actuel ou prévu.

Le niveau d'endettement actuel ou futur d'Air Canada pourrait avoir de lourdes répercussions pour Air Canada. La capacité d'Air Canada à s'acquitter de ses obligations de paiement prévues sur sa dette peut dépendre, entre autres, du rendement futur de ses activités et de sa capacité à refinancer sa dette en temps opportun et à des conditions acceptables, au besoin. Air Canada contracte une partie importante de son endettement en monnaies étrangères, principalement en dollars américains. Par conséquent, les remboursements futurs au titre du service

de la dette sont assujettis au risque de change. Rien ne garantit qu'Air Canada sera à même de tirer de ses activités suffisamment de liquidités pour assurer le service de sa dette, de ses obligations découlant de contrats de location et autres, et de poursuivre les dépenses d'investissement et d'autres initiatives commerciales ou plans stratégiques. Chacun de ces facteurs est, dans une large mesure, lui-même dépendant de facteurs d'ordre géopolitique, économique, financier, concurrentiel, réglementaire, opérationnel et autres qui, pour une bonne part, échappent à la volonté d'Air Canada.

Besoins de capitaux et de liquidités – Air Canada pourrait ne pas être en mesure d'obtenir, en temps voulu et à des conditions acceptables, les fonds nécessaires pour satisfaire à ses besoins en trésorerie et financer les charges d'exploitation et les dépenses d'investissement requises.

Les risques décrits dans le présent rapport pourraient se répercuter sur les niveaux de liquidité d'Air Canada, entre autres les risques liés à la conjoncture géopolitique, aux conditions économiques et à la santé publique, aux taux de change, à la concurrence accrue, à la volatilité des prix du carburant, aux conflits de travail et aux clauses restrictives de contrats. Pour gérer le risque et mener à bien les activités et la stratégie commerciale d'Air Canada, d'importantes liquidités ainsi que des charges d'exploitation et des dépenses d'investissement courantes considérables sont nécessaires.

Le niveau d'endettement d'Air Canada, ainsi que la conjoncture de marché et la disponibilité d'actifs à donner en garantie au titre d'emprunts ou d'autres dettes, peut rendre difficile la mobilisation de capitaux additionnels en vue de combler les besoins de liquidités d'Air Canada selon des conditions acceptables, ou tout simplement de les combler.

Un recul prononcé du cours des titres d'Air Canada, y compris un affaissement généralisé des marchés financiers, une révision à la baisse des cotes de crédit d'Air Canada, des écarts entre les résultats financiers réels ou prévus d'Air Canada et les attentes que rendent publiques les analystes financiers, et les écarts entre la valeur estimée et la valeur présentée des actifs non grevés d'Air Canada, outre les événements touchant les activités d'Air Canada ou le contexte dans lequel elle évolue, pourraient avoir un effet néfaste sur la capacité d'Air Canada de mobiliser des capitaux, d'émettre des titres d'emprunt et de contracter des emprunts selon des modalités acceptables.

Rien ne garantit qu'Air Canada continuera de disposer de liquidités suffisantes, provenant soit de ses activités d'exploitation, soit de la mobilisation de capitaux selon des modalités acceptables, en vue de financer les charges d'exploitation et les dépenses d'investissement requises pour gérer tout enjeu et poursuivre la mise en œuvre de sa stratégie commerciale.

Services du transporteur régional – Le manquement du transporteur régional à ses obligations envers Air Canada pourrait nuire considérablement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Air Canada donne plus d'envergure à son réseau au moyen de contrats conclus avec certains transporteurs aériens comme Jazz, qui exploite des vols pour le compte d'Air Canada. Aux termes du CAC de Jazz, Air Canada rémunère Jazz selon un barème fixe pour certains éléments et en fonction des coûts que Jazz engage pour certains autres. Air Canada rembourse également Jazz pour certains coûts refacturés que cette dernière prend en charge, comme les coûts de carburant, les redevances de navigation, les droits d'atterrissage et les redevances aéroportuaires ou elle prend les dispositions nécessaires pour fournir les produits ou services connexes à Jazz. En outre, le CAC de Jazz stipule la taille minimale du parc aérien que doit maintenir Jazz et prévoit une garantie d'utilisation quotidienne moyenne minimale qui oblige Air Canada à recourir à Jazz pour le temps de vol indiqué. L'augmentation importante des coûts que Jazz engage, l'inexécution des obligations contractuelles de Jazz aux termes du CAC de Jazz, certains facteurs pouvant réduire l'utilisation du parc aérien de Jazz, comme un ralentissement économique ou des perturbations des marchés ou encore l'interruption ou la cessation imprévues des services de Jazz, ou d'autres circonstances semblables liées à d'autres sociétés aériennes auprès desquelles Air Canada pourrait se procurer de la capacité pour des vols régionaux, pourraient porter un grave préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Personnel – Air Canada est tributaire des employés clés et d'effectifs suffisants et toute pénurie ou tout roulement de personnel importants pourraient lui nuire considérablement.

Air Canada dépend de sa capacité à attirer et à retenir une variété d'employés, notamment des cadres supérieurs, des gestionnaires, des employés affectés aux vols, à la technologie et aux activités d'exploitation et autres employés clés, notamment les personnes chargées de fonctions techniques spécialisées, ayant l'expérience, les compétences et les connaissances nécessaires du secteur, afin d'exécuter son plan d'affaires et de mener ses activités. Une pénurie ou un roulement important des employés clés d'Air Canada (notamment en raison d'un marché du travail concurrentiel) seraient de nature à nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Maladies infectieuses – Les maladies infectieuses pourraient nuire à la demande à l'égard du transport aérien.

Les éclosions ou menaces d'éclosions de virus ou d'autres maladies contagieuses ou infectieuses, notamment une épidémie

ou une pandémie comme la COVID-19, la grippe, la rougeole, le virus Ebola, d'autres épidémies ou menaces pour la santé, ainsi que les mesures gouvernementales, les avertissements en matière de voyage ou autres à l'échelle canadienne ou internationale visant des villes ou régions du Canada ou d'autres pays pourraient nuire considérablement à la demande de voyages aériens ou à certaines destinations en particulier et avoir une incidence défavorable importante sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière.

Réglementation – Air Canada est assujettie à un cadre juridique, réglementaire et administratif exhaustif et en constante évolution, tant au Canada qu'à l'échelle internationale.

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 charges, les redevances et activités aéroportuaires, les droits de route, les droits de survol, les créneaux aéroportuaires, l'exploitation et la maintenance des appareils, la sûreté, les règlements liés à la protection des passagers aériens et des consommateurs, la santé publique et la sécurité, l'accessibilité du transport, les droits de la personne, les règlements visant les équipages et les autres règlements en matière de travail, la protection des renseignements personnels, la sécurité des données, le marketing et la publicité, les licences, la concurrence, les coentreprises, les partenariats, 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 gaz à effet de serre et aux niveaux sonores), les douanes, l'immigration, le contrôle des changes, le rapatriement de fonds et, dans une certaine mesure, la tarification.

Air Canada est assujettie à des lois, à des règlements, à des directives administratives, à des interprétations et à des traités en matière d'impôt qui sont importants et en constante évolution et qui s'appliquent à ses activités dans divers territoires du monde. Par exemple, une grande majorité des pays membres du Cadre inclusif de l'Organisation de coopération et de développement économiques (« OCDE ») ont approuvé un cadre qui impose un taux d'imposition minimum de 15 %. Le Canada a promulgué une loi pour la mise en œuvre de ce cadre et d'autres pays dans lesquels Air Canada exerce des activités ont également adopté des lois similaires. Air Canada ne peut prédire si, ni comment, les lois, règlements et exigences administratives ou initiatives similaires proposés au Canada ou à l'étranger (notamment en ce qui concerne les travaux portant sur le cadre inclusif de l'OCDE) seront réellement mis en œuvre, ni leur incidence sur ses activités.

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 mesures 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, les cibles d'émissions de carbone pour 2030 et nos aspirations à cet égard pour 2050 sont ambitieuses et fortement tributaires des nouvelles technologies, des énergies renouvelables et de la disponibilité d'un approvisionnement suffisant en carburants d'aviation durables, ce qui demeure un défi important. De plus, Air Canada a engagé, et prévoit continuer à engager, des coûts pour atteindre son objectif de zéro émission nette et pour se conformer aux lois et règlements sur la durabilité environnementale ainsi qu'aux autres normes et accords. La nature précise des lois, règlements, normes et accords contraignants ou non contraignants à venir, qui font l'objet d'une attention accrue de la part de parties prenantes à l'échelle locale et internationale, ne peut être prédite avec un quelconque degré de certitude, pas plus que leur incidence financière, opérationnelle ou autre. Rien ne garantit la mesure dans laquelle l'un ou l'autre de nos objectifs climatiques sera atteint, ni que les investissements futurs que nous ferons pour progresser sur la voie de l'atteinte de 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 la réalisation de nos objectifs climatiques actuels, en fonction de la stratégie commerciale, des acteurs économiques, réglementaires et sociaux, ainsi que 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.

Bien qu'Air Canada cherche à se conformer à l'ensemble des lois, règlements applicables et exigences administratives, la mise en conformité peut nécessiter l'exercice d'un degré de jugement important pour ce qui est de leur interprétation. En outre, les interprétations, tout comme l'application et la mise en œuvre de ces exigences, peuvent évoluer en raison de nombreux facteurs, dont les décisions des tribunaux, des autorités de réglementation,

des autorités administratives et d'autres organismes ou les mesures prises pour faire appliquer ces décisions. La conformité (ou la non-conformité) au cadre juridique et réglementaire et aux exigences administratives actuels et futurs au Canada et à l'étranger, notamment à l'égard des lois ou règlements incompatibles ou potentiellement contradictoires, ou de lois ou règlements qui visent de manière disproportionnée les sociétés aériennes canadiennes, ou Air Canada en particulier, pourrait se traduire par des coûts substantiels (y compris des impôts ou taxes, des amendes, des pénalités ou d'autres prélèvements), des entraves ou des désavantages concurrentiels et la non-conformité à de telles dispositions légales ou réglementaires pourrait se traduire par des actions en justice à l'égard d'Air Canada, notamment des poursuites en action collective. Rien ne garantit que le cadre juridique et réglementaire, les règlements, les décrets, les politiques et les exigences administratives actuels et futurs ne seront pas susceptibles de porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Attentats terroristes et mesures de sûreté – Toute attaque terroriste et ses répercussions pourraient avoir une incidence défavorable importante sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière.

Le risque d'attentats et d'autres activités terroristes crée un climat d'inquiétude et d'incertitude chez les voyageurs. Un attentat (ou une tentative d'attentat) ou la menace d'un attentat (qu'il vise Air Canada ou un autre transporteur, une destination que dessert Air Canada ou d'autres destinations ou régions) et les mesures de sûreté, comme les restrictions visant le contenu des bagages de cabine ou les exigences à l'égard des documents d'identité ainsi que les procédures de détection visant les passagers, pourraient avoir de profondes répercussions sur la demande à l'égard du transport aérien en général ou sur certaines destinations en particulier et sur le nombre de passagers empruntant les vols d'Air Canada en particulier. Ils pourraient en outre donner lieu à une hausse substantielle des primes d'assurance, des coûts liés à la sûreté et d'autres coûts. La réduction des produits ainsi que la hausse des coûts pourraient porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Programme de fidélité Aéroplan – La perte de partenaires pour l'échange ou l'accumulation de points, les modifications visant l'accumulation ou les taux d'échange, la hausse des taux d'échange de points ou des perturbations ou d'autres interruptions des services visant Aéroplan pourraient nuire considérablement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Air Canada offre à ses clients membres Aéroplan la possibilité d'accumuler des points Aéroplan, ce qui, de l'avis de la direction, est un facteur important dans la décision de nombreux clients de choisir Air Canada comme transporteur aérien, et contribue à les fidéliser. La réussite du programme Aéroplan est tributaire de la capacité à attirer de nouveaux participants et à fidéliser les participants actuels ainsi que du maintien d'un nombre suffisant de partenaires d'accumulation et d'échange de points. Des hausses des taux d'échange des points Aéroplan accumulés, tout défaut de bien exploiter le programme Aéroplan, des réductions des taux d'interchange en vigueur au Canada ou aux États-Unis, des dispositions réglementaires supplémentaires sur les frais liés aux cartes de paiement, des modifications des systèmes de paiement ou une interruption ou perturbation des services du programme Aéroplan pourraient porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Pertes par sinistre – De par ses activités, Air Canada s'expose à d'importantes poursuites en responsabilité portant sur des blessures graves ou des décès à la suite d'accidents et de sinistres.

De par la nature de ses activités principales, Air Canada s'expose à des poursuites en responsabilité, y compris des réclamations portant sur des blessures graves ou des décès, qui pourraient être intentées contre elle à la suite d'accidents ou de sinistres mettant en cause des appareils ayant transporté des clients d'Air Canada ou des appareils d'autres transporteurs dont la maintenance ou la réparation a été assurée par elle ou par des tiers prestataires de services. De tels accidents ou sinistres pourraient nuire gravement à la réputation d'Air Canada sur le plan de la sécurité et, par ricochet, porter un grand préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière. Rien ne garantit que la couverture d'assurance d'Air Canada suffirait pour se prémunir contre une ou plusieurs réclamations d'envergure et toute insuffisance pourrait être importante.

Les accidents et les sinistres peuvent survenir, même lorsqu'ont été prises toutes les mesures nécessaires, en raison de divers facteurs indépendants de la volonté d'Air Canada, notamment des attentats terroristes et des sabotages, des atteintes à la sûreté, des défaillances du matériel, des erreurs humaines, des conditions météorologiques extrêmes, des foudroiements et autres phénomènes naturels, des incidents d'impact d'oiseau, outre la présence sans cesse croissante de véhicules aériens sans pilote. De plus, tout accident, toute catastrophe ou tout incident impliquant Air Canada, ses transporteurs régionaux ou ses partenaires d'exploitation à code multiple pourrait également entraîner des restrictions opérationnelles telles que l'immobilisation volontaire ou obligatoire d'appareils au sol.

Star Alliance et accords stratégiques et commerciaux – Si un membre clé quittait le réseau Star Alliance ou manquait à ses obligations connexes, y compris aux termes d'accords de coentreprise, cela pourrait avoir de graves répercussions sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière.

Les accords stratégiques et commerciaux qu'Air Canada a conclus avec les membres du réseau Star Alliance et d'autres transporteurs aériens, notamment Lufthansa AG, United Airlines, Air China et Emirates, lui rapportent d'importantes retombées, notamment celles qui découlent de l'exploitation à code multiple, de l'harmonisation des correspondances, de la réciprocité des programmes de fidélité respectifs et de l'accès aux salons aéroportuaires des autres sociétés membres. Le fait pour un membre clé de quitter le réseau Star Alliance ou le fait pour le réseau Star Alliance ou un transporteur aérien, membre du réseau Star Alliance ou non, d'être dans l'incapacité de s'acquitter de ses obligations envers Air Canada, ou le fait que des accords stratégiques et commerciaux d'Air Canada soient affectés négativement par des changements dans la réglementation ou par l'interprétation, l'application ou l'exécution de cette réglementation, pourrait nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Marque d'Air Canada – Le défaut de préserver ou d'accroître la valeur de sa marque pourrait nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Air Canada estime que sa réussite repose sur la valeur de sa marque et son aptitude à la préserver, à la faire croître et à en tirer parti. La marque Air Canada a acquis une grande notoriété dans le monde entier et Air Canada est très bien notée dans le cadre d'études de tiers sur la valeur de la marque qui tiennent compte en partie de la perception des consommateurs relativement à l'appréciation subjective de diverses caractéristiques. Air Canada estime jouir à l'échelle mondiale d'une excellente réputation, qu'elle s'efforce d'ailleurs d'améliorer sans cesse, du fait de la sûreté et de la qualité de ses services et de l'excellente expérience voyage qu'elle offre constamment à ses passagers. La marque Air Canada et la réputation de celle-ci pourraient se ressentir défavorablement de toute publicité négative importante par l'intermédiaire, entre autres, des médias sociaux ou de la hausse de l'utilisation de l'intelligence artificielle. Qu'elle soit justifiée ou non, la publicité négative peut se répandre rapidement dans les médias sociaux et numériques, et ce, de façon généralisée et sans contexte, ce qui fait en sorte qu'il est de plus en plus difficile pour nous d'y réagir efficacement. Dans la mesure où nous faisons l'objet de publicité négative ou nous sommes dans l'incapacité d'y réagir en temps opportun et de manière appropriée, notre marque et notre réputation pourraient être ternies.

Tout défaut de préserver ou d'accroître la valeur de sa marque, notamment en raison d'un acte ou d'une omission de sa part ou de la part d'un partenaire commercial, d'un fournisseur ou d'un tiers, pourrait avoir une incidence défavorable importante sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière.

Litiges – Air Canada peut faire l'objet de poursuites qui pourraient avoir une incidence défavorable importante.

Dans l'exercice de ses activités, Air Canada s'expose à des réclamations et d'autres procédures judiciaires (telles que des recours collectifs), visant l'obtention de dommages-intérêts ou d'autres réparations, notamment en ce qui concerne les accords contractuels ou le cadre législatif ou réglementaire applicable. L'issue définitive de ces procédures pourrait donner lieu à un jugement défavorable pour nous ou nous obliger à verser une somme à titre de règlement, ce qui pourrait entraîner des répercussions défavorables significatives.

Les litiges ou les réclamations à venir pourraient avoir un effet néfaste important sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière.

Écart de change – Une dépréciation sensible du dollar canadien par rapport au dollar américain porterait un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Les résultats financiers d'Air Canada sont sensibles aux fluctuations du dollar canadien. Air Canada engage des dépenses considérables en dollars américains au titre du carburant, des achats d'avions, de la location d'avions, de la maintenance, des charges aéroportuaires, des coûts liés à la portion terrestre des forfaits, des frais de vente et de distribution, des paiements au titre des intérêts et du service de la dette, alors qu'elle perçoit une part substantielle de son chiffre d'affaires en dollars canadiens. De plus, Air Canada pourrait ne pas être en mesure de couvrir ou de couvrir suffisamment les risques associés à la fluctuation des taux de change. Une dépréciation sensible du dollar canadien par rapport au dollar américain ou d'autres devises ferait augmenter les coûts d'Air Canada par rapport à ceux de ses rivaux américains ou étrangers. L'un ou l'autre de ces facteurs porterait un grand préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Contraintes imposées par des clauses restrictives – Les clauses restrictives des accords auxquels Air Canada est ou peut être partie peuvent avoir une incidence sur la façon dont Air Canada exerce ses activités ou restreindre sa capacité à exercer ses activités.

Certains des accords financiers et autres contrats importants auxquels Air Canada est partie sont assortis, et pourraient être

assortis à l'avenir, de clauses restrictives (portant notamment sur les évaluations d'actifs, le seuil de liquidité, le ratio de couverture des charges fixes) qui la limitent ou, dans certains cas, la bloquent carrément dans sa capacité à structurer ou à exercer ses activités à sa guise, notamment parce qu'elles réduisent sa trésorerie, ou l'empêchent de contracter des emprunts, de créer des privilèges, de vendre des actifs, de verser des dividendes, d'engager des dépenses d'investissement, et de se livrer à des acquisitions, fusions et regroupements d'entreprises ou à un changement de contrôle. Les autres accords de financement ou contrats importants qu'elle pourrait souscrire à l'avenir risquent d'être assortis de clauses qui la limiteraient, de façon analogue ou encore plus stricte, dans sa marge de manœuvre opérationnelle et financière, ce qui pourrait nuire considérablement à sa capacité à exercer ses activités et à sa rentabilité.

Tout manquement d'Air Canada à ses obligations contractuelles (notamment à ses clauses restrictives financières ou autres) ou toute défaillance de sa part quant au remboursement de ses emprunts et au paiement de ses coûts fixes pourrait avoir des conséquences défavorables importantes, dont le devancement de certaines échéances, la retenue des produits perçus d'avance par des fournisseurs de services de carte de crédit, ou l'exercice d'autres recours par ses créanciers, bailleurs et autres parties contractantes, y compris la saisie d'actifs d'Air Canada qui garantissent des obligations au titre d'accords de financement garantis, ce qui pourrait entraîner, par ricochet, la défaillance au titre d'autres emprunts ou accords. Le cas échéant, Air Canada risque de ne pas être en mesure de rembourser cette dette par anticipation ou de s'acquitter de ses obligations aux termes de certains contrats, de verser les loyers sur ses avions ou de couvrir ses coûts fixes.

Accessibilité à l'assurance et augmentation des frais

d'assurance – L'augmentation des frais d'assurance ou la réduction de la couverture d'assurance pourraient avoir une incidence néfaste considérable sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière.

Le secteur de l'assurance en général, notamment le secteur des assurances aviation, subit de plus en plus de pertes et voit sa rentabilité s'amenuiser depuis quelques années, facteur qui comprime la capacité et accroît les primes. Cette situation pourrait se répercuter tant sur certains assureurs actuels d'Air Canada que sur sa propre assurabilité à l'avenir (y compris l'assurance contre le risque de guerre), notamment en ce qui concerne la couverture souhaitée ou les modalités qu'elle juge acceptables. Dans l'éventualité où les assureurs actuels d'Air Canada ne pourraient ou ne voudraient lui fournir la couverture nécessaire (et en l'absence de mesures du gouvernement du Canada visant à fournir la couverture nécessaire), les frais d'assurance d'Air Canada pourraient augmenter davantage et la placer en

contravention de certaines prescriptions réglementaires ou dispositions contractuelles l'obligeant à maintenir en vigueur une assurance donnée, ce qui pourrait avoir un effet défavorable important sur Air Canada, ses activités, son résultat d'exploitation et sa situation financière.

Régimes de retraite – L'omission ou l'incapacité d'Air Canada de verser les cotisations en trésorerie prévues à ses régimes de retraite pourrait porter un grave préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

Air Canada propose à ses salariés plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées, notamment des régimes de retraite agréés canadiens et des régimes complémentaires de retraite.

Les lois du Canada qui régissent les régimes de retraite prévoient l'évaluation périodique de la situation de capitalisation des régimes agréés à prestations déterminées selon les principes de la continuité de l'exploitation (en supposant l'existence indéfinie du régime) et de la solvabilité (en supposant la résiliation immédiate du régime). La législation fédérale canadienne sur les régimes de retraite prescrit les cotisations minimales que les promoteurs de régimes doivent verser à leurs régimes de retraite agréés à prestations déterminées. Les cotisations au titre des services rendus au cours de l'exercice considéré doivent être payées mensuellement, à moins que ces cotisations ne puissent être prélevées d'un excédent de solvabilité (sous réserve des modalités du régime et de la législation en vigueur). Les obligations d'Air Canada en matière de capitalisation des régimes de retraite (y compris les obligations de capitalisation prévues) peuvent varier considérablement en fonction de divers facteurs, notamment la situation financière de la solvabilité des régimes de retraite, l'évolution de la réglementation, les données démographiques du régime, les modifications apportées aux dispositions du régime, la réussite des stratégies de placement des actifs des régimes, les hypothèses et les méthodes utilisées et l'évolution de la conjoncture (principalement en ce qui concerne le rendement de l'actif des régimes et les variations des taux d'intérêt) et d'autres facteurs. Air Canada a pris des mesures importantes pour réduire le risque lié à ses régimes de retraite, et la capitalisation des régimes agréés à prestations déterminées au Canada est en situation excédentaire, mais rien ne garantit qu'un tel risque ne se concrétisera pas et n'aura pas d'incidence négative sur la capacité d'Air Canada à respecter ses obligations de capitalisation, ce qui pourrait à son tour porter un grand préjudice à ses activités, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière. Se reporter à la rubrique 8.6, *Obligations de capitalisation des régimes de retraite*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

19. Contrôles et procédures

Contrôles et procédures de communication de l'information et contrôle interne à l'égard de l'information financière

Air Canada s'est dotée des contrôles et procédures de communication de l'information visant à fournir une assurance raisonnable que toute l'information pertinente est dûment présentée à son président et chef de la direction (le « chef de la direction »), à son chef des Affaires financières (le « chef des Affaires financières ») et à son Comité d'information financière pour que des décisions appropriées et rapides puissent être prises relativement à l'information à rendre publique.

Le contrôle interne à l'égard de l'information financière a été établi par la direction, sous la supervision du chef de la direction et du chef des Affaires financières d'Air Canada, et avec leur concours, en vue de fournir une assurance raisonnable quant à la fiabilité de l'information financière et à la préparation des états financiers d'Air Canada à des fins de publication conformément aux PCGR.

Air Canada déposera des attestations, signées par son chef de la direction et son chef des Affaires financières, auprès des Autorités canadiennes en valeurs mobilières (« ACVM »), au moment du dépôt de la notice annuelle d'Air Canada. Dans ces documents, le chef de la direction et le chef des Affaires financières d'Air Canada attestent, en application du *Règlement 52-109 – Attestation de l'information présentée dans les documents annuels et intermédiaires des émetteurs*, de la conception et de l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information financière d'Air Canada, et de la conception et de l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière. Le chef de la direction et le chef des Affaires financières d'Air Canada attestent également l'adéquation de l'information financière publiée dans les documents intermédiaires déposés auprès des autorités de réglementation des valeurs mobilières. Dans ces documents intermédiaires, le chef de la direction et le chef des Affaires financières d'Air Canada attestent en outre la conception des contrôles et procédures de communication de l'information financière et des contrôles internes à l'égard de l'information financière d'Air Canada.

Le Comité d'audit, des finances et du risque d'Air Canada a examiné le présent rapport de gestion ainsi que les états financiers consolidés audités, et le Conseil d'administration d'Air Canada a approuvé ces documents aux fins de publication.

Rapport de la direction à l'égard des contrôles et procédures de communication de l'information

La direction, sous la supervision du chef de la direction et du chef des Affaires financières d'Air Canada, et de concert avec eux, a évalué l'efficacité des contrôles et procédures de communication d'Air Canada (aux termes du *Règlement 52-109*) et a conclu que, au 31 décembre 2025, ces contrôles et procédures étaient efficaces.

Rapport de la direction sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière

La direction, sous la supervision du chef de la direction et du chef des Affaires financières d'Air Canada, et avec leur concours, a évalué l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière (aux termes du *Règlement 52-109*). Pour ce faire, elle s'est basée sur les critères définis dans le cadre intégré de contrôle interne (2013) du Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (« COSO »). Se fondant sur cette évaluation, la direction ainsi que le chef de la direction et le chef des Affaires financières ont conclu que, au 31 décembre 2025, les contrôles internes à l'égard de l'information financière d'Air Canada étaient efficaces. Cette évaluation a pris en compte la politique d'Air Canada en matière de communication d'informations financières et le fonctionnement du Comité sur la politique d'information financière.

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

Au troisième trimestre de 2025, Air Canada a mis en œuvre un nouveau système de planification des ressources de l'entreprise (« ERP »), ce qui a entraîné des modifications qui ont eu une incidence significative sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière. Dans le cadre de cette mise en œuvre, la direction a élaboré et mis en place de nouveaux contrôles adaptés à l'environnement ERP et a mis en œuvre des procédures supplémentaires afin de garantir la réalisation des principaux objectifs de contrôle. La direction a attesté la conception des contrôles internes et a conclu que les contrôles internes à l'égard de l'information financière étaient efficaces au 31 décembre 2025. La direction continuera d'évaluer l'efficacité de leur fonctionnement tout au long de la période suivant la mise en œuvre.

20. Mesures financières hors PCGR

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

Air Canada exclut l'incidence de la dépréciation d'actifs, le cas échéant, dans le calcul des CESMO ajustées, du BAIIDA ajusté, de la marge du BAIIDA ajusté, du bénéfice ajusté (de la perte ajustée) avant impôts et du bénéfice net ajusté (de la perte nette ajustée), car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres périodes ou sociétés aériennes. Air Canada n'a pas comptabilisé de charges au titre de la dépréciation d'actifs, tant pour 2025 que pour 2024.

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

En 2025, Air Canada a comptabilisé un coût des services passés unique et d'autres coûts liés à la main-d'œuvre de 194 M\$, notamment en lien avec les modifications apportées aux régimes de retraite parallèlement à la convention collective conclue avec le SCFP et une charge d'exploitation liée à la rationalisation de la structure de gestion d'Air Canada. Compte tenu de la ratification de la convention collective avec l'ALPA en 2024, Air Canada avait comptabilisé un coût des services passés unique de 490 M\$ au titre des régimes de retraite au quatrième trimestre de 2024. Air Canada a exclu ces charges du calcul du BAIIDA ajusté, des CESMO ajustées, du bénéfice ajusté avant impôts et du bénéfice net ajusté.

CESMO ajustées

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

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

De plus, Air Canada engage des coûts relativement à l'exploitation d'avions-cargos, coûts que n'engagent pas certaines sociétés aériennes qui n'exercent pas d'activités de fret comparables. Au 31 décembre 2025 et au 31 décembre 2024, Air Canada comptait six avions-cargos 767 de Boeing en service. Ces coûts ne génèrent pas de SMO et, par conséquent, le fait de les exclure des charges d'exploitation permet d'établir une comparaison plus pertinente d'une période à l'autre pour les activités de transport de passagers.



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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)

Charges d'exploitation selon les PCGR

Compte tenu des éléments suivants :

Carburant d'aviation

Coûts liés à la portion terrestre des forfaits

Coûts liés aux avions-cargos (compte non tenu du carburant)

Provision pour obligations découlant de contrats de location

Modifications aux régimes de retraite et autres coûts liés à la main-d'œuvre

Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus

SMO (en millions)

CESMO ajustées (en cents)

	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2025	2024	Variation	2025	2024	Variation
Charges d'exploitation selon les PCGR	5 446 \$	5 658 \$	(212)\$	21 454 \$	20 992 \$	462 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Carburant d'aviation	(1 185)	(1 154)	(31)	(4 731)	(5 118)	387
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits	(239)	(208)	(31)	(872)	(782)	(90)
Coûts liés aux avions-cargos (compte non tenu du carburant)	(45)	(50)	5	(173)	(163)	(10)
Provision pour obligations découlant de contrats de location	-	-	-	-	(34)	34
Modifications aux régimes de retraite et autres coûts liés à la main-d'œuvre	(21)	(490)	469	(194)	(490)	296
Charges d'exploitation, compte tenu de l'incidence des éléments ci-dessus	3 956 \$	3 756 \$	200 \$	15 484 \$	14 405 \$	1 079 \$
SMO (en millions)	25 792	24 949	3,4 %	105 174	104 381	0,8 %
CESMO ajustées (en cents)	15,34 ¢	15,05 ¢	0,28 ¢	14,72 ¢	13,80 ¢	0,92 ¢

BAIIDA ajusté et marge du BAIIDA ajusté

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

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

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)

Bénéfice (perte) d'exploitation selon les PCGR

Rajouter :

Dotation aux amortissements et dépréciation

Provision pour obligations découlant de contrats de location

Modifications des régimes de retraite et autres coûts liés à la main-d'œuvre

BAIIDA ajusté

Produits d'exploitation

Marge d'exploitation (en %)

Marge du BAIIDA ajusté (en %)

	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2025	2024	Variation	2025	2024	Variation
Bénéfice (perte) d'exploitation selon les PCGR	324 \$	(254)\$	578 \$	918 \$	1 263 \$	(345) \$
Rajouter :						
Dotation aux amortissements et dépréciation	522	460	62	2 012	1 799	213
Provision pour obligations découlant de contrats de location	-	-	-	-	34	(34)
Modifications des régimes de retraite et autres coûts liés à la main-d'œuvre	21	490	(469)	194	490	(296)
BAIIDA ajusté	867 \$	696 \$	171 \$	3 124 \$	3 586 \$	(462) \$
Produits d'exploitation	5 770 \$	5 404 \$	366 \$	22 372 \$	22 255 \$	117 \$
Marge d'exploitation (en %)	5,6	(4,7)	10,3 pp	4,1	5,7	(1,6) pp
Marge du BAIIDA ajusté (en %)	15,0	12,9	2,1 pp	14,0	16,1	(2,1) pp

Bénéfice ajusté (perte ajustée) avant impôts

Air Canada se sert du bénéfice ajusté (de la perte ajustée) avant impôts pour mesurer le rendement financier avant impôts global de ses activités, à l'exclusion de l'incidence du profit ou de la perte de change, des intérêts nets au titre des avantages du personnel, du profit ou de la perte sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit ou de la perte à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte à la cession d'actifs, du profit ou de la perte aux règlements et modifications de dette et d'autres éléments dont il a été question précédemment. Ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre toute analyse comparative en regard d'autres périodes ou sociétés aériennes moins pertinente.

Une charge générale de 26 M\$ au titre du règlement de dossiers fiscaux liés à l'acquisition d'Aéroplan en 2019 a été comptabilisée en 2025. Comme il s'agit d'un élément non récurrent et sans effet sur la trésorerie d'Air Canada, puisqu'un remboursement d'impôt connexe a également été comptabilisé, cette charge a été rajoutée dans le calcul du résultat ajusté avant impôts.

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

	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2025	2024	Variation (\$)	2025	2024	Variation (\$)
(en millions de dollars canadiens)						
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat selon les PCGR	342 \$	(721)\$	1 063 \$	789 \$	515 \$	274 \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Provision pour obligations découlant de contrats de location	-	-	-	-	34	(34)
Modifications des régimes de retraite et autres coûts liés à la main-d'œuvre	21	490	(469)	194	490	(296)
(Profit) perte de change	(103)	372	(475)	(245)	400	(645)
Intérêts nets au titre des avantages du personnel	(10)	(6)	(4)	(24)	(22)	(2)
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(6)	38	(44)	(82)	(28)	(54)
(Profit) perte aux règlements de dette	-	(38)	38	-	8	(8)
Autres charges générales	-	-	-	26	-	26
Bénéfice ajusté avant impôts	244 \$	135 \$	109 \$	658 \$	1 397 \$	(739) \$

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

Air Canada se sert du bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) et du bénéfice ajusté (de la perte ajustée) par action – résultat dilué pour mesurer le rendement financier global de ses activités, à l'exclusion de l'incidence après impôts du profit ou de la perte de change, des intérêts nets au titre des avantages du personnel, du profit ou de la perte sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit ou de la perte à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte aux règlements et modifications de dette, du profit ou de la perte à la cession d'actifs et d'autres éléments dont il a été question précédemment. Ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres sociétés aériennes.

Une charge générale de 26 M\$ au titre du règlement de dossiers fiscaux liés à l'acquisition d'Aéroparc en 2019 a été comptabilisée en 2025. Comme il s'agit d'un élément non récurrent et sans effet sur la trésorerie d'Air Canada, puisqu'un remboursement d'impôt connexe a également été comptabilisé, cette charge a été rajoutée dans le calcul du bénéfice net ajusté.

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

	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2025	2024	Variation (\$)	2025	2024	Variation (\$)
(en millions de dollars canadiens)						
Bénéfice net (perte nette) selon les PCGR	296 \$	(644)\$	940 \$	644 \$	1 720 \$	(1 076) \$
Compte tenu des éléments suivants :						
Provisions pour obligations découlant de contrats de location	-	-	-	-	34	(34)
Modifications aux régimes de retraite et autres coûts liés à la main-d'œuvre	21	490	(469)	194	490	(296)
(Profit) perte de change	(103)	372	(475)	(245)	400	(645)
Intérêts nets au titre des avantages du personnel	(10)	(6)	(4)	(24)	(22)	(2)
(Profit) perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	(6)	38	(44)	(82)	(28)	(54)
(Profit) perte aux règlements et modifications de dette	-	(38)	38	-	8	(8)
Autres charges générales	-	-	-	26	-	26
Impôts sur le résultat, y compris pour les éléments de rapprochement ci-dessus ¹⁾	(7)	(119)	112	(42)	(1 267)	1 225
Bénéfice net ajusté	191 \$	93 \$	98 \$	471 \$	1 335 \$	(864) \$
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé dans le calcul du résultat net dilué par action (en millions)	296	374	(78)	320	376	(56)
Bénéfice ajusté par action – résultat dilué	0,65 \$	0,25 \$	0,40 \$	1,47 \$	3,55 \$	(2,08) \$

1) Des actifs d'impôts différés non comptabilisés antérieurement de 1 056 M\$ ont été comptabilisés au troisième trimestre de 2024, ce qui a donné lieu à un recouvrement d'impôts de 1 154 M\$ inscrit à l'état consolidé des résultats. Se reporter à la rubrique 5, *Résultats des activités – Comparaison des exercices 2025 et 2024*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.



Le tableau ci-après présente les données relatives aux actions servant au calcul du bénéfice par action – résultats dilué et de base ainsi que du bénéfice ajusté par action.

	Quatrièmes trimestres		Exercices	
	2025	2024	2025	2024
(en millions)				
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – de base	296	355	311	358
Effet dilutif	-	19	9	18
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation – dilué	296	374	320	376

Flux de trésorerie disponibles

Air Canada se sert des flux de trésorerie disponibles comme indicateur de la vigueur financière et du rendement de ses activités exprimant le montant de trésorerie qu’Air Canada est en mesure de dégager de ses activités, compte tenu des dépenses d’investissement. Les flux de trésorerie disponibles correspondent aux flux de trésorerie nets provenant des activités d’exploitation, moins les achats d’immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d’opérations de cession-bail. Se reporter à la rubrique 8.4, *Variations des flux de trésorerie*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure financière hors PCGR et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.

Dettes nettes

La dette nette est une mesure de gestion du capital ainsi qu’un élément clé du capital géré par Air Canada et elle permet à la direction d’évaluer la dette nette d’Air Canada. Se reporter à la rubrique 8.2, *Dettes nettes*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure hors PCGR et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.

21. Glossaire

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

Aéropian – Aéropian inc.

BAIIDA ajusté – Bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements. Dans le calcul du BAIIDA ajusté, Air Canada exclut la dépréciation d'actifs, le cas échéant. Le BAIIDA ajusté est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Bénéfice ajusté (perte ajustée) avant impôts – Résultat consolidé d'Air Canada avant impôts sur le résultat ajusté pour en exclure l'incidence du profit ou de la perte de change, des intérêts nets au titre des avantages du personnel, du profit ou de la perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit ou de la perte à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte aux règlements et modifications de dette, du profit ou de la perte à la cession d'actifs et la dépréciation d'actifs, le cas échéant. Le bénéfice ajusté (la perte ajustée) avant impôts est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Bénéfice net ajusté (perte nette ajustée) – Bénéfice net (perte nette) consolidé d'Air Canada ajusté pour en exclure l'incidence après impôts du profit ou de la perte de change, des intérêts nets au titre des avantages du personnel, du profit ou de la perte sur instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, du profit ou de la perte à la cession-bail d'actifs, du profit ou de la perte aux règlements et modifications de dette, du profit ou de la perte à la cession d'actifs et la dépréciation d'actifs, le cas échéant. Le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée) est une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

CESMO – Charges d'exploitation par SMO.

CESMO ajustées – Charges d'exploitation par SMO ajustées pour en exclure l'incidence de la charge de carburant d'aviation, des coûts liés à la portion terrestre des forfaits de Vacances Air Canada, des coûts liés aux avions-cargos et à la dépréciation d'actifs, le cas échéant. Les CESMO ajustées sont un ratio financier hors PCGR. Se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

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

Dette nette – Total des passifs au titre de la dette à long terme (incluant la portion courante) moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme et à long terme. Se reporter à la rubrique 8.2, *Dette nette*, du présent rapport de gestion pour un rapprochement entre cette mesure de gestion du capital et la mesure conforme aux PCGR la plus proche.

Flux de trésorerie disponibles – Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation, moins les achats d'immobilisations corporelles et incorporelles et déduction faite du produit tiré d'opérations de cession-bail. Les flux de trésorerie disponibles sont une mesure financière hors PCGR. Se reporter à la rubrique 8.4, *Variations des flux de trésorerie*, et à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Jazz – Jazz Aviation S.E.C.

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

Marge du BAIIDA ajusté – BAIIDA ajusté exprimé en pourcentage des produits d'exploitation. La marge du BAIIDA ajusté est un ratio hors PCGR. Se reporter à la rubrique 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

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

Passagers payants transportés – Renvoie à la définition établie par l'International Air Transport Association. Les passagers payants sont dénombrés en fonction des indicatifs de vol plutôt qu'en fonction du voyage / de l'itinéraire ou du segment de trajet.

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

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

Produits passages par sièges-milles offerts (PPSMO) – Moyenne des produits passages par SMO.

Produits passages tirés d'autres lignes (ou autres produits passages) – Dans le cadre des activités d'exploitation d'une société aérienne, ce terme désigne les produits tirés des vols dont les points d'origine et de destination se trouvent surtout en Amérique centrale et du Sud, dans les Antilles et au Mexique.

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

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

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

Ratio de levier financier (ou ratio dette nette-BAIIDA ajusté) – Ratio dette nette-BAIIDA ajusté des 12 derniers mois (obtenu en divisant la dette nette par le BAIIDA ajusté des 12 derniers mois). Le ratio de levier financier est une mesure financière hors PCGR. Se reporter aux rubriques 8.2, *Dette nette*, et 20, *Mesures financières hors PCGR*, du présent rapport de gestion pour un complément d'information.

Rendement unitaire – Moyenne des produits passages par PMP.

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

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

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



États financiers consolidés et notes complémentaires | 2025

Le 12 février 2026



Responsabilité de la direction à l'égard de l'information financière

Les états financiers consolidés ont été préparés par la direction. La direction est responsable de la présentation fidèle des états financiers consolidés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada, qui intègrent les Normes internationales d'information financière publiées par l'International Accounting Standards Board (les « normes IFRS de comptabilité »). Il incombe à la direction de choisir les méthodes comptables et d'établir les jugements et les estimations comptables importants. La direction est également responsable de tous les autres renseignements financiers inclus dans le rapport de gestion et il lui appartient de s'assurer que ces renseignements concordent, lorsque cela est approprié, avec l'information contenue dans les états financiers consolidés.

Il revient à la direction d'établir et d'exercer des contrôles internes adéquats sur l'information financière, notamment par la mise en place de politiques et de procédures permettant de garantir, dans une mesure raisonnable, que les actifs sont protégés et que les états financiers consolidés ainsi que les autres renseignements financiers sont complets, impartiaux et exacts.

Le Comité d'audit, des finances et du risque, composé entièrement d'administrateurs indépendants, vérifie la qualité et l'intégrité de l'information financière d'Air Canada et présente les recommandations d'approbation des états financiers au Conseil d'administration, chapeaute la direction dans sa responsabilité de veiller à ce que les systèmes d'aide au contrôle interne soient adéquats, voit à ce qu'un auditeur externe indépendant et compétent soit nommé et approuve au préalable les honoraires et frais d'audit afférents à celui-ci ou pour d'autres services que l'audit. Le Conseil d'administration approuve les états financiers consolidés d'Air Canada et le rapport de gestion avant leur diffusion. Le Comité d'audit, des finances et du risque rencontre la direction et les auditeurs internes et externes au moins quatre fois par an pour examiner les points touchant l'information financière et les annonces à ce sujet, ainsi que les questions d'audit et d'autres questions.

L'auditeur externe, à savoir PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l., effectue un audit indépendant des états financiers consolidés conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada et exprime son opinion sur ceux-ci. Pour répondre à ces normes, il est nécessaire que l'audit soit planifié et mené de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies importantes. L'auditeur externe peut en tout temps consulter le Comité d'audit, des finances et du risque et rencontre celui-ci périodiquement.

Michael Rousseau
Président et
chef de la direction

John Di Bert
Vice-président général et
chef des Affaires financières

Le 12 février 2026

Rapport de l'auditeur indépendant

Aux actionnaires d'Air Canada

Notre opinion

À notre avis, les états financiers consolidés ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière d'Air Canada et de ses filiales (collectivement, la « Société ») aux 31 décembre 2025 et 2024, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour les exercices clos à ces dates, conformément aux Normes internationales d'information financière publiées par l'International Accounting Standards Board (normes IFRS de comptabilité).

Notre audit

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés de la Société, qui comprennent :

- les états consolidés de la situation financière aux 31 décembre 2025 et 2024;
- les états consolidés des résultats pour les exercices clos à ces dates;
- les états consolidés du résultat global pour les exercices clos à ces dates;
- les états consolidés des variations des capitaux propres pour les exercices clos à ces dates;
- les tableaux consolidés des flux de trésorerie pour les exercices clos à ces dates.

Fondement de l'opinion

Nous avons effectué notre audit conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section *Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers consolidés* de notre rapport.

Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Indépendance

Nous sommes indépendants de la Société conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à notre audit des états financiers consolidés au Canada, et nous nous sommes acquittés des autres responsabilités déontologiques qui nous incombent selon ces règles.

Questions clés de l'audit

Les questions clés de l'audit sont les questions qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importantes dans notre audit des états financiers consolidés de l'exercice clos le 31 décembre 2025. Ces questions ont été traitées dans le contexte de notre audit des états financiers consolidés pris dans leur ensemble et aux fins de la formation de notre opinion sur ceux-ci, et nous n'exprimons pas une opinion distincte sur ces questions.

Question clé de l'audit	Traitement de la question clé de l'audit dans le cadre de notre audit
Comptabilisation des produits passages et fret Voir la note 2, <i>Base d'établissement et méthodes comptables significatives</i> , et la note 19, <i>Produits des activités ordinaires</i> , des états financiers consolidés. Les produits passages et fret sont constatés au moment où les transports correspondants sont assurés. Les produits passages et les produits fret de l'exercice clos le 31 décembre 2025 ont totalisé respectivement 19 604 M\$ et 1 033 M\$. De telles opérations reposent sur de nombreux systèmes et des contrôles informatiques pour le traitement, l'enregistrement et la comptabilisation d'un volume important d'opérations de faible valeur par l'intermédiaire d'une combinaison de systèmes informatiques et de fournisseurs de services externes. Nous avons considéré cette question comme étant une question clé de l'audit en raison de l'importance des produits passages et fret et du volume des opérations qui nécessitent un travail d'audit important pour tester les produits comptabilisés.	Notre approche pour traiter cette question a notamment compris les procédures suivantes : • Tester l'efficacité du fonctionnement des contrôles internes liés à la comptabilisation des produits passages et fret, en effectuant notamment les procédures suivantes : – Tester les contrôles des systèmes informatiques pertinents que la direction a utilisés pour comptabiliser les produits passages et fret; – Dans le cas des systèmes informatiques ou des processus impartis à des tiers fournisseurs de services, évaluer les rapports de certification attestant le caractère approprié et l'efficacité des systèmes de contrôle interne mis en place par les fournisseurs de services. • Tester un échantillon d'opérations génératrices de produits passages et fret comptabilisées au cours de l'exercice en inspectant la contrepartie reçue et les justificatifs relatifs au moment où les transports de passagers et de fret sont fournis.

Question clé de l'audit	Traitement de la question clé de l'audit dans le cadre de notre audit
Évaluation du total des obligations au titre des prestations Voir la note 2, <i>Base d'établissement et méthodes comptables significatives</i>, la note 3, <i>Jugements et estimations comptables critiques</i>, et la note 9, <i>Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel</i>, des états financiers consolidés. Les actifs nets au titre des prestations de la Société s'élèvent à 912 M\$, montant qui comprend le total des obligations au titre des prestations associé aux obligations au titre des prestations de retraite de 17 999 M\$ et aux obligations au titre des autres avantages futurs du personnel de 1 048 M\$, au 31 décembre 2025. Le total des obligations au titre des prestations associées aux obligations au titre des prestations de retraite et aux obligations au titre des autres avantages futurs du personnel est déterminé de façon actuarielle annuellement, au 31 décembre, par les actuaires consultants de la Société (experts choisis par la direction). Les obligations totales au titre des prestations sont déterminées au moyen de la méthode des unités de crédit projetées. La direction a exercé un degré important de jugement pour établir les taux d'actualisation et poser les hypothèses appropriées concernant la mortalité, nécessaires pour déterminer les estimations du total des obligations au titre des prestations. Nous avons considéré cette question comme étant une question clé de l'audit en raison de l'importance du total des obligations au titre des prestations et du degré de jugement important exercé par la direction, notamment le recours à des experts choisis par la direction, pour établir les taux d'actualisation et poser les hypothèses appropriées concernant la mortalité, ce qui a nécessité un niveau élevé de jugement et de subjectivité de la part de l'auditeur pour mettre en œuvre des procédures à l'égard de ces hypothèses.	Notre approche pour traiter cette question a notamment compris les procédures suivantes : • Tester la façon dont la direction a établi les estimations du total des obligations au titre des prestations, en effectuant notamment les procédures suivantes : – S'appuyer sur les travaux des experts choisis par la direction pour mettre en œuvre les procédures visant à évaluer le caractère raisonnable du total des obligations au titre des prestations associées aux obligations au titre des prestations de retraite et aux obligations au titre des autres avantages futurs du personnel. Préalablement, cela a nécessité d'évaluer les compétences, les capacités et l'objectivité des experts choisis par la direction, et, par la suite, de comprendre les travaux qu'ils ont effectués et d'évaluer si leurs travaux constituaient des éléments probants appropriés. Cette procédure consistait également à évaluer les méthodes et hypothèses utilisées par les experts choisis par la direction, à tester les données utilisées par les experts et à évaluer leurs constatations. – Avoir recours à des professionnels ayant des compétences et des connaissances spécialisées dans le domaine de l'actuariat pour évaluer le caractère approprié de la méthode des unités de crédit projetées et le caractère raisonnable des taux d'actualisation et des hypothèses concernant la mortalité.

Question clé de l'audit	Traitement de la question clé de l'audit dans le cadre de notre audit
Le travail d'audit a nécessité de recourir à des professionnels ayant des compétences et des connaissances spécialisées en actUARiat.	• Tester les informations, y compris procéder à une analyse de sensibilité, présentées dans les états financiers consolidés eu égard à l'évaluation des obligations au titre des prestations de retraite et des obligations au titre des autres avantages futurs du personnel.

Autres informations

La responsabilité des autres informations incombe à la direction. Les autres informations se composent du rapport de gestion, que nous avons obtenu avant la date du présent rapport, et des informations, autres que les états financiers consolidés et notre rapport de l'auditeur sur ces états financiers, incluses dans le rapport annuel, qui est censé être mis à notre disposition après cette date.

Notre opinion sur les états financiers consolidés ne s'étend pas aux autres informations et nous n'exprimons ni n'exprimerons aucune opinion ou autre forme d'assurance que ce soit sur ces informations.

En ce qui concerne notre audit des états financiers consolidés, notre responsabilité consiste à lire les autres informations désignées ci-dessus et, ce faisant, à apprécier s'il existe une incohérence significative entre celles-ci et les états financiers consolidés ou la connaissance que nous avons acquise au cours de l'audit, ou encore si les autres informations semblent autrement comporter une anomalie significative.

Si, à la lumière des travaux que nous avons effectués à l'égard des autres informations que nous avons obtenues avant la date du présent rapport, nous concluons à la présence d'une anomalie significative dans les autres informations, nous sommes tenus de signaler ce fait. Nous n'avons rien à signaler à cet égard. Si, à la lecture des informations, autres que les états financiers consolidés et notre rapport de l'auditeur sur ces états financiers, incluses dans le rapport annuel, nous concluons à la présence d'une anomalie significative dans les autres informations, nous serons tenus de signaler ce fait aux responsables de la gouvernance.

Responsabilités de la direction et des responsables de la gouvernance à l'égard des états financiers consolidés

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des états financiers consolidés conformément aux normes IFRS de comptabilité, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers consolidés exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Lors de la préparation des états financiers consolidés, c'est à la direction qu'il incombe d'évaluer la capacité de la Société à poursuivre ses activités, de communiquer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité de l'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si la direction a l'intention de liquider la Société ou de cesser ses activités, ou si elle n'a aucune autre solution réaliste que de le faire.

Il incombe aux responsables de la gouvernance de surveiller le processus d'information financière de la Société.

Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers consolidés

Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés, pris dans leur ensemble, sont exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et de délivrer un rapport de l'auditeur contenant notre opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent résulter de fraudes ou d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, individuellement ou collectivement, elles puissent influencer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers consolidés prennent en se fondant sur ceux-ci.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, nous exerçons notre jugement professionnel et faisons preuve d'esprit critique tout au long du processus. En outre :

- nous identifions et évaluons les risques que les états financiers consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;
- nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de la Société;
- nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;
- nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe

comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de la Société à poursuivre ses activités. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les états financiers consolidés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener la Société à cesser ses activités;

- nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers consolidés, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers consolidés représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle;
- nous planifions et réalisons l'audit du groupe afin d'obtenir des éléments probants suffisants et appropriés concernant l'information financière des entités ou des unités du groupe de la Société pour servir de fondement à la formation d'une opinion sur les états financiers consolidés. Nous sommes responsables de la direction, de la supervision et de la revue des travaux d'audit effectués pour les besoins de l'audit du groupe, et assumons l'entière responsabilité de notre opinion d'audit.

Nous communiquons aux responsables de la gouvernance, entre autres informations, l'étendue et le calendrier prévus des travaux d'audit et nos constatations importantes, y compris toute déficience importante du contrôle interne que nous aurions relevée au cours de notre audit.

Nous fournissons également aux responsables de la gouvernance une déclaration précisant que nous nous sommes conformés aux règles de déontologie pertinentes concernant l'indépendance, et leur communiquons toutes les relations et les autres facteurs qui peuvent raisonnablement être considérés comme susceptibles d'avoir des incidences sur notre indépendance ainsi que les sauvegardes connexes, s'il y a lieu.

Parmi les questions communiquées aux responsables de la gouvernance, nous déterminons quelles ont été les plus importantes dans l'audit des états financiers consolidés de la période considérée : ce sont les questions clés de l'audit. Nous décrivons ces questions dans notre rapport de l'auditeur, sauf si des textes légaux ou réglementaires en empêchent la publication ou si, dans des circonstances extrêmement rares, nous déterminons que nous ne devrions pas communiquer une question dans notre rapport parce que l'on peut raisonnablement s'attendre à ce que les conséquences néfastes de la communication de cette question dépassent les avantages pour l'intérêt public.

L'associé responsable de la mission d'audit au terme de laquelle le présent rapport de l'auditeur indépendant est délivré est Mario Longpré.

*PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l.*¹

Montréal (Québec)
Le 12 février 2025

¹ CPA auditeur, permis de comptabilité publique n° A123498.

États consolidés de la situation financière

(en millions de dollars canadiens)

		31 décembre 2025	31 décembre 2024
ACTIF			
Courant			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		2 795 \$	2 518 \$
Placements à court terme		2 730	4 464
Total de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme		5 525	6 982
Créances clients	Note 19	1 292	1 089
Stocks de carburant d'aviation		214	192
Stocks de rechange et fournitures	Note 2P	276	199
Charges payées d'avance et autres actifs courants		609	600
Total de l'actif courant		7 916	9 062
Placements, dépôts et autres actifs	Note 4	959	1 080
Immobilisations corporelles	Note 5	14 515	13 049
Actifs au titre des régimes de retraite	Note 9	2 513	2 535
Impôts sur le résultat différés	Note 11	774	1 039
Immobilisations incorporelles	Note 6	1 265	1 170
Goodwill	Note 7	3 273	3 273
Total de l'actif		31 215 \$	31 208 \$
PASSIF			
Courant			
Dettes fournisseurs et charges à payer		4 513 \$	3 718 \$
Produits passages perçus d'avance	Note 19	4 814	4 387
Produits différés d'Aéroplan et autres produits différés	Note 19	1 840	1 588
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	Note 8	2 967	1 755
Total du passif courant		14 134	11 448
Dette à long terme et obligations locatives	Note 8	8 609	10 915
Produits différés d'Aéroplan et autres produits différés	Note 19	2 779	2 952
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	Note 9	1 534	1 842
Provisions liées à la maintenance	Note 10	1 341	1 431
Autres passifs non courants		154	159
Impôts sur le résultat différés	Note 11	73	73
Total du passif		28 624 \$	28 820 \$
CAPITAUX PROPRES ATTRIBUABLES AUX ACTIONNAIRES			
Capital-actions	Note 12	2 275	2 612
Surplus d'apport		166	149
Réserve de couverture		(3)	-
Cumul des autres éléments du résultat global		(49)	(48)
Bénéfices non répartis (déficit)		202	(325)
Total des capitaux propres attribuables aux actionnaires		2 591	2 388
Total du passif et des capitaux propres attribuables aux actionnaires		31 215 \$	31 208 \$

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Au nom du Conseil d'administration :

Vagn Sørensen

Président du
Conseil d'administration

Christie J.B. Clark

Président du Comité d'audit,
des finances et du risque



États consolidés des résultats

Exercices clos les 31 décembre

(en millions de dollars canadiens, sauf les données par action)

		2025	2024
Produits d'exploitation			
Passages	Note 19	19 604 \$	19 760 \$
Fret	Note 19	1 033	991
Autres		1 735	1 504
Total des produits		22 372	22 255
Charges d'exploitation			
Carburant d'aviation		4 731	5 118
Salaires et charges sociales	Note 9	5 005	4 880
Dotation aux amortissements et dépréciation	Note 5	2 012	1 799
Redevances aéroportuaires et de navigation		1 587	1 487
Maintenance avions		1 343	1 237
Frais de vente et de distribution		1 075	1 085
Frais d'achat de capacité	Note 2D	863	860
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits		872	782
Communications et technologies de l'information		692	649
Restauration et services à bord		673	637
Autres	Note 20	2 601	2 458
Total des charges d'exploitation		21 454	20 992
Bénéfice d'exploitation		918	1 263
Produits (charges) autres que d'exploitation			
Profit (perte) de change		245	(400)
Produits d'intérêts		222	431
Charges d'intérêts	Note 8	(663)	(763)
Intérêts incorporés		57	32
Instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	Note 16	82	28
Perte aux règlements et aux modifications de dette	Note 8	–	(8)
Autres		(72)	(68)
Total des charges autres que d'exploitation		(129)	(748)
Bénéfice avant impôts sur le résultat		789	515
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	Note 11	(145)	1 205
Bénéfice net		644 \$	1 720 \$
Bénéfice net par action	Note 14		
Bénéfice par action – résultat de base		2,07 \$	4,81 \$
Bénéfice par action – résultat dilué		1,86 \$	4,72 \$

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

États consolidés du résultat global

Exercices clos les 31 décembre

(en millions de dollars canadiens)

		2025	2024
Résultat global			
Bénéfice net		644 \$	1 720 \$
Autres éléments du résultat global, déduction faite des impôts :	Note 11		
Éléments qui ne seront pas reclassés en résultat net			
Réévaluations des régimes d'avantages du personnel (montant net)	Note 9	409	300
Réévaluations des placements en instruments de capitaux propres	Note 4	(1)	9
Éléments qui seront reclassés en résultat net			
Dérivés liés au carburant désignés comme couvertures de flux de trésorerie	Note 16	(3)	–
Total du résultat global		1 049 \$	2 029 \$

États consolidés des variations des capitaux propres

	Capital- actions	Surplus d'apport	Réserve de couverture	Cumul des autres éléments du résultat global	Bénéfices non répartis (déficit)	Total des capitaux propres attribuables aux actionnaires
(en millions de dollars canadiens)						
1 ^{er} janvier 2024	2 744 \$	133 \$	–	(57) \$	(2 024) \$	796 \$
Bénéfice net	–	–	–	–	1 720	1 720
Réévaluations des régimes d'avantages du personnel (montant net)	–	–	–	–	300	300
Réévaluations des placements en instruments de capitaux propres	–	–	–	9	–	9
Total du résultat global	–	–	–	9	2 020	2 029
Rémunération fondée sur des actions	–	16	–	–	–	16
Actions rachetées et annulées dans le cadre de l'offre publique de rachat (note 12)	(155)	–	–	–	(340)	(495)
Actions émises (note 12)	1	–	–	–	–	1
Impôts sur le résultat différés comptabilisés (note 11)	22	–	–	–	19	41
31 décembre 2024	2 612 \$	149 \$	–	(48) \$	(325) \$	2 388 \$
Bénéfice net	–	–	–	–	644	644
Réévaluations des régimes d'avantages du personnel (montant net)	–	–	–	–	409	409
Réévaluations des placements en instruments de capitaux propres	–	–	–	(1)	–	(1)
Dérivés liés au carburant désignés comme couvertures de flux de trésorerie	–	–	(3)	–	–	(3)
Total du résultat global	–	–	(3)	(1)	1 053	1 049
Rémunération fondée sur des actions	–	18	–	–	–	18
Actions rachetées et annulées (note 12)	(340)	–	–	–	(526)	(866)
Actions émises (note 12)	3	(1)	–	–	–	2
31 décembre 2025	2 275 \$	166 \$	(3)	(49) \$	202 \$	2 591 \$

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.



Tableaux consolidés des flux de trésorerie

Exercices clos les 31 décembre

(en millions de dollars canadiens)

		2025	2024
Flux de trésorerie provenant des (affectés aux) activités suivantes			
Exploitation			
Bénéfice net		644 \$	1 720 \$
Ajustements au titre du rapprochement avec les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation			
Impôts sur le résultat différés	Note 11	126	(1 235)
Dotation aux amortissements et dépréciation	Note 5	2 012	1 799
(Profit) perte de change		(195)	623
Déficit de la capitalisation des régimes d'avantages du personnel sur la charge de ces régimes	Note 9	269	568
Instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	Note 16	(82)	(28)
Perte aux règlements et modifications de dette	Note 8	-	8
Variation des provisions au titre de la maintenance		82	192
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement		758	214
Autres		43	69
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation		3 657	3 930
Financement			
Produits des emprunts	Note 8	231	1 590
Remboursements de la dette à long terme et des obligations locatives	Note 8	(1 744)	(3 956)
Actions rachetées aux fins d'annulation	Note 12	(859)	(473)
Émission d'actions	Note 12	2	1
Frais de financement	Note 8	-	(34)
Flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement		(2 370)	(2 872)
Investissement			
Placements à court terme (montant net)		1 475	633
Cessions de placements à long terme		1 313	2 042
Achats de placements à long terme		(976)	(1 401)
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles		(2 910)	(2 636)
Autres		93	(1)
Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement		(1 005)	(1 363)
Effet du cours du change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		(5)	6
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		277	(299)
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de l'exercice		2 518	2 817
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de l'exercice		2 795 \$	2 518 \$

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Exercices clos les 31 décembre 2025 et 2024
(en dollars canadiens, sauf indication contraire)

1. Informations générales

Les états financiers consolidés audités ci-joints (les « états financiers ») sont ceux d'Air Canada. « Air Canada » renvoie, selon le contexte, à Air Canada seulement, à Air Canada et à une ou plusieurs de ses filiales, dont ses principales filiales actives lui appartenant en propre, Aéroplan inc. (« Aéroplan »), Société en commandite Touram, qui exerce ses activités sous la dénomination Vacances Air Canada^{MD} (« Vacances Air Canada ») et Air Canada Rouge S.E.C., qui exerce ses activités sous la dénomination Air Canada Rouge^{MD} (« Air Canada Rouge »), ou à une ou plusieurs de ces filiales.

Air Canada est constituée en société par actions et domiciliée au Canada. Son siège social est situé au 7373, boulevard Côte-Vertu Ouest, à Montréal (Saint-Laurent), au Québec.

Air Canada est le plus important transporteur aérien du Canada sur les réseaux intérieur, transfrontalier (Canada–États-Unis) et international, ainsi que le plus grand fournisseur de services passagers réguliers du Canada sur les marchés intérieur, transfrontalier et international à destination et au départ du Canada. Une partie de la prestation des services passagers réguliers sur les marchés intérieur et transfrontalier est effectuée sous la dénomination « Air Canada Express » et assurée par des tiers, dont Société en commandite Jazz Aviation (« Jazz »), filiale en propriété exclusive de Chorus Aviation Inc. (« Chorus »), et PAL Airlines Ltd., filiale en propriété exclusive d'Exchange Income Corporation, dans le cadre de contrats d'achat de capacité et d'autres accords commerciaux. Directement ou par l'intermédiaire du réseau Star Alliance et d'autres transporteurs, Air Canada est présente sur presque tous les grands marchés du monde. Air Canada offre aussi des services de transport aérien contre un éventail de voyages, de marchandises, de cartes-cadeaux et d'autres primes internationales entre le Canada et les principaux marchés de l'Europe, de l'Asie, de l'Amérique du Sud et de l'Australie.

Aéroplan exploite un programme de primes et de reconnaissance pour la fidélité qui permet aux particuliers de devenir membres, d'ouvrir un compte Aéroplan, d'accumuler des points Aéroplan en voyageant avec Air Canada et des partenaires et en achetant des produits et des services de partenaires et fournisseurs participants. Ce programme permet également aux membres d'échanger des points Aéroplan contre un éventail de voyages, de marchandises, de cartes-cadeaux et d'autres primes directement auprès des partenaires participants ou par l'entremise des fournisseurs tiers d'Aéroplan.

2. Base d'établissement et méthodes comptables significatives

Air Canada établit ses états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada (les « PCGR »), tels qu'ils sont définis dans le *Manuel de CPA Canada – Comptabilité* (le « Manuel de CPA Canada »), qui intègre les Normes internationales d'information financière publiées par l'International Accounting Standards Board (les « normes IFRS de comptabilité »).

Le Conseil d'administration d'Air Canada a approuvé les présents états financiers pour publication le 12 février 2026.

Les méthodes comptables ayant servi à l'établissement des présents états financiers sont présentées ci-après. Ces méthodes ont été appliquées uniformément à toutes les périodes présentées.

A) BASE D'ÉVALUATION

Les présents états financiers ont été préparés selon la base du coût historique, sauf en ce qui concerne la réévaluation de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court terme, des liquidités soumises à des restrictions, des placements à long terme, de la participation dans Chorus et des instruments dérivés, qui sont évalués à la juste valeur.

B) PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION

Les présents états financiers intègrent les comptes d'Air Canada et ceux de ses filiales. Les filiales sont toutes les entités qu'Air Canada contrôle. Aux fins comptables, un contrôle est établi par un investisseur lorsqu'il est exposé ou qu'il a droit à des rendements variables en raison de ses liens avec l'entité émettrice et qu'il a la capacité d'influer sur ces rendements du fait du pouvoir qu'il détient sur celle-ci. Tous les soldes et toutes les opérations intersociétés sont éliminés.

C) PRODUITS PASSAGES ET FRET

Les produits passages et fret sont constatés au moment où les transports correspondants sont assurés, sauf les produits tirés de passes de vol illimités, qui sont constatés linéairement sur la période de validité de la passe de vols considérée. Air Canada a formé des alliances avec d'autres transporteurs aériens prévoyant une participation au programme de fidélité, des accords interlignes, des accords d'exploitation à code multiple et la coordination de services portant entre autres sur les réservations, le traitement des bagages et les horaires. Les produits sont affectés selon des formules précises dans les accords et sont comptabilisés lorsque le transport est effectué. Les produits passages comprennent également certains frais et suppléments ainsi que les produits des services à la clientèle comme la sélection des places et les excédents de bagages, qui sont comptabilisés lorsque le transport est assuré. Les produits passages sont diminués des indemnités de passages versées directement à des clients lorsque les vols sont retardés ou annulés. Les produits passages et fret perçus d'avance sont reportés et inclus dans le passif courant. Pour les billets inutilisés à leur date d'expiration, Air Canada inscrit un montant estimatif correspondant aux produits au titre des désistements lorsque le transport est censé être fourni. Ce montant est fondé sur les données historiques ainsi que sur d'autres facteurs.

D) CONTRAT D'ACHAT DE CAPACITÉ

Air Canada donne plus d'envergure à son réseau intérieur et transfrontalier au moyen d'accords commerciaux avec des transporteurs régionaux, y compris Jazz. En vertu de ces contrats, Air Canada se charge de la commercialisation, de la billetterie et des autres dispositions commerciales liées à ces vols, et elle inscrit les revenus qu'elle en tire dans ses produits passages lorsque le transport a été assuré.

Les frais d'achat de capacité sont présentés dans un poste distinct du compte consolidé de résultat et excluent la composante des frais liés aux coûts des appareils, lesquels frais sont comptabilisés comme obligations locatives conformément à la norme IFRS 16. Les coûts refacturés, qui sont des coûts directs engagés par les transporteurs régionaux et facturés à Air Canada, et les autres frais engagés par Air Canada, qui sont directement liés aux activités des transporteurs régionaux, sont pris en compte dans les postes correspondants de l'état consolidé des résultats.

E) PROGRAMME DE FIDÉLITÉ Aéroplan

Le programme de fidélité Aéroplan vise à accroître la fidélité des clients en récompensant les clients qui utilisent les services d'Air Canada. Ce programme permet aux membres d'accumuler des points Aéroplan lorsqu'ils utilisent les services d'Air Canada, de ses partenaires du réseau Star Alliance et d'autres transporteurs aériens partenaires du programme de fidélité Aéroplan. Lorsqu'ils prennent l'avion, les membres du programme accumulent des points Aéroplan échangeables en fonction de divers critères comme le statut du voyageur au sein du programme de fidélité, la distance parcourue, la classe de réservation et le prix du billet payé. Les membres peuvent aussi accumuler des points Aéroplan auprès des partenaires participants du programme Aéroplan, comme des compagnies de cartes de crédit, des hôtels, des agences de location de voitures et d'autres partenaires du programme. Les points Aéroplan peuvent être échangés contre différentes primes, telles que des billets d'avion d'Air Canada ou d'autres transporteurs aériens partenaires, ou des primes autres que des billets d'avion, comme des prestations hôtelières, des locations de véhicules, des cartes-cadeaux, des marchandises et d'autres primes non aériennes.

Les membres Aéroplan peuvent accumuler des points Aéroplan i) par l'achat de billets d'avion et ii) par leurs achats auprès des partenaires du programme.

Points obtenus par l'achat de billets d'avion

Les ventes de passages admissibles à l'accumulation de points Aéroplan en vertu du programme de fidélité Aéroplan procurent aux membres 1) un transport aérien et 2) des points Aéroplan. Dans le cadre d'un contrat générateur de produits comportant plusieurs obligations de prestation, chaque obligation de prestation est évaluée séparément selon la méthode des justes valeurs relatives. La valeur des points Aéroplan versés est déterminée en fonction de la valeur qu'un voyageur reçoit s'il échange des points Aéroplan contre un billet d'avion plutôt qu'en le payant comptant, et qui correspond à l'équivalent de la valeur du billet. L'équivalent de la valeur du billet est ajusté en fonction des points qui ne devraient pas, selon les prévisions, être échangés, c'est-à-dire les désistements. La contrepartie affectée à l'équivalent de la valeur du billet en échange des points accumulés est comptabilisée dans les produits différés d'Aéroplan.

Points obtenus grâce à des partenaires du programme

Les membres Aéroplan peuvent accumuler des points Aéroplan en fonction des achats qu'ils effectuent auprès des partenaires Aéroplan participants comme les compagnies de cartes de crédit, les hôtels et les agences de location de voitures ou autres partenaires du programme. Les points Aéroplan versés en vertu des accords conclus avec les partenaires du programme sont comptabilisés comme une obligation de prestation unique, à savoir l'octroi futur d'une prime obtenue par un échange de points au membre Aéroplan. La contrepartie reçue pour les points Aéroplan versés aux membres Aéroplan en vertu de ces accords est comptabilisée à titre de produits différés d'Aéroplan.

Les désistements correspondent au nombre estimatif de points Aéroplan qui ne devraient pas, selon les prévisions, être échangés par les membres Aéroplan. Les produits comptabilisés relativement aux désistements reposent sur le nombre de points Aéroplan échangés au cours d'une période, comparativement au nombre total de points Aéroplan dont l'échange était prévu. Le nombre de points Aéroplan échangés au cours d'une période est aussi pris en compte dans le cadre de toute estimation révisée des désistements par Air Canada. Les variations du taux de désistements sont comptabilisées comme suit : pour la période durant laquelle survient la variation, le solde des produits différés est rajusté comme si l'estimation révisée avait servi pour les périodes précédentes, et un montant correspondant est inscrit à titre d'ajustement des produits passages; pour les périodes ultérieures, l'estimation révisée est utilisée.

F) AUTRES PRODUITS

Les autres produits consistent essentiellement en des produits de la vente de la portion terrestre de forfaits vacances, de la fourniture de services d'escale, des ventes à bord, de la vente de passes pour les salons et des frais liés à la commercialisation du programme de fidélité. Les produits tirés de forfaits vacances sont constatés à mesure que les services correspondants sont assurés pendant la période du forfait vacances. Les autres produits tirés des services connexes au transport aérien sont constatés lorsque les ventes sont effectuées aux passagers ou lorsque les services sont rendus.

La valeur des points Aéroplan échangés contre des produits ou des services non aériens est comptabilisée dans les autres produits. Dans le cas d'échanges contre des primes non aériennes, Air Canada a déterminé qu'aux fins comptables, elle n'agissait pas pour son propre compte dans le cadre de la transaction entre le membre et le fournisseur ultime du bien ou du service. Lorsque des points sont échangés contre des produits ou des services non aériens, la marge nette est comptabilisée dans les autres produits lorsque l'obligation de prestation est remplie.

À des fins comptables, Air Canada agit à titre de mandataire pour certains contrats de sous-location d'appareils à Jazz et présente de ce fait les produits tirés de la sous-location en diminution des frais d'achat de capacité. Air Canada agit à titre de preneur et de sous-bailleur pour ces contrats.

G) AVANTAGES DU PERSONNEL

Le coût des prestations de retraite, des avantages complémentaires de retraite et des avantages postérieurs à l'emploi acquis par les salariés est déterminé de façon actuarielle annuellement au 31 décembre par les actuaires consultants d'Air Canada. Le coût est déterminé au moyen de la méthode des unités de crédit projetées et d'hypothèses portant sur les taux d'actualisation, la progression des salaires, l'âge du départ à la retraite, les taux de mortalité et les coûts de santé.

Les coûts des services passés sont comptabilisés dans la période au cours de laquelle un régime a été modifié, que les avantages aient été acquis ou non. Les profits et les pertes liés à la réduction ou à la liquidation d'un régime sont comptabilisés dans la période au cours de laquelle se produit la réduction ou la liquidation.

Les coûts des services rendus au cours de l'exercice considéré et les coûts des services passés, les profits et les pertes sur les réductions ou les liquidations sont comptabilisés généralement dans les salaires et charges sociales. Les intérêts sur les obligations au titre des prestations sont présentés au poste « Autres » dans les produits (charges) autres que d'exploitation. Les écarts actuariels nets, ou réévaluations, sont comptabilisés dans les autres éléments du résultat global et les résultats non distribués, sans reclassement au compte de résultat dans les périodes ultérieures.

Le coût des services rendus au cours de l'exercice est estimé en utilisant différents taux d'actualisation découlant de la courbe des taux utilisée pour évaluer l'obligation au titre des

prestations déterminées à l'ouverture de l'exercice, ce qui rend compte des calendriers différents de versement des prestations au titre des services passés (obligation au titre des prestations déterminées) et au titre des services futurs (coût des services rendus au cours de la période).

L'obligation au titre des exigences de financement minimal, s'il en est, est déterminée au moyen de la méthode des exigences de financement minimal projetées, en fonction des estimations les plus probables de la direction quant à la situation de capitalisation des régimes, déterminée selon une méthode actuarielle, des taux d'actualisation du marché et de la progression estimée des salaires. L'obligation au titre des exigences de financement minimal et toute réévaluation ultérieure de cette obligation sont comptabilisées immédiatement dans les autres éléments du résultat global et les résultats non distribués (déficit), sans reclassement au compte de résultat dans les périodes ultérieures.

Les actifs de retraite comptabilisés sont limités à la valeur actualisée des réductions des cotisations futures et des remboursements futurs, s'il en est.

J) RÉGIMES DE PARTICIPATION AUX BÉNÉFICES

Air Canada dispose de régimes de participation aux bénéfices à l'intention de son personnel. Les charges sont calculées à partir des résultats de l'ensemble de l'année civile et constatées tout au long de l'exercice, le cas échéant, à titre de salaires et charges sociales fondés sur l'estimation des paiements annuels devant être faits au titre des régimes.

I) RÉGIMES DE RÉMUNÉRATION FONDÉE SUR DES ACTIONS

Certains salariés d'Air Canada participent au Régime d'intéressement à long terme d'Air Canada, qui prévoit l'attribution d'options sur actions, d'unités d'actions liées au rendement (les « UAR ») et d'unités d'actions de négociation restreinte (les « UANR »), dont une description est donnée à la note 13. Les UAR et les UANR sont des unités d'actions fictives pouvant être échangées, à raison de une pour une, contre des actions d'Air Canada ou l'équivalent en trésorerie, au gré du Conseil d'administration.

Les options sont passées en charges selon un modèle d'acquisition graduelle jusqu'à la fin de la période d'acquisition. Air Canada comptabilise une charge de rémunération et un ajustement correspondant au surplus d'apport égal à la juste valeur des instruments de capitaux propres attribués établie au moyen du modèle d'évaluation d'options Black-Scholes, compte tenu des estimations concernant les extinctions. La charge de rémunération est ajustée pour tenir compte des variations ultérieures des estimations de la direction quant au nombre d'options devant être acquises.

Les UAR et les UANR sont comptabilisées à titre d'instruments dénoués par règlement en trésorerie, compte tenu des règlements passés. Pour comptabiliser les instruments dénoués par règlement en trésorerie, la charge de rémunération est ajustée pour tenir compte des variations ultérieures de la juste valeur des UAR et des UANR compte tenu des estimations concernant les extinctions. Le passif lié aux UAR et aux UANR réglées en trésorerie est comptabilisé dans les dettes fournisseurs et charges à payer ainsi que dans les autres passifs à long terme.

Air Canada a aussi établi un régime d'actionnariat à l'intention des employés, en vertu duquel elle verse, en contrepartie des montants versés par les salariés, des cotisations établies selon des pourcentages prévus au régime. Les employés doivent demeurer au service d'Air Canada et conserver leurs actions jusqu'au 31 mars de l'année suivante pour acquérir les cotisations d'Air Canada. Ces cotisations sont constatées au titre des Salaires et charges sociales à mesure qu'elles sont acquises.

J) MAINTENANCE ET RÉPARATIONS

Les frais de maintenance et de réparation des appareils loués et des appareils détenus par Air Canada sont passés en charges en maintenance avions dès qu'ils sont engagés, à l'exception des frais de maintenance et de réparation liés aux modalités de restitution des appareils loués aux termes de contrats de location, qui sont comptabilisés sur la durée du contrat de location, et des travaux importants de maintenance des appareils loués et des appareils détenus, qui sont inscrits à l'actif comme il est indiqué à la note 2Q ci-dessous.

Les frais de maintenance et de réparation liés aux modalités de restitution des appareils prévues aux contrats de location sont comptabilisés sur la durée du bail au montant des obligations de maintenance au titre de la restitution des appareils à la fin du bail prévues par les contrats de location conclus par Air Canada et compensés par des frais de maintenance payés d'avance constatés en actif, sauf dans le cas des contrats de services de maintenance facturés à l'heure. Des provisions liées aux obligations de maintenance au titre de la restitution des appareils à la fin du bail sont comptabilisées, le cas échéant, sur les contrats de location d'appareils à titre de charge de maintenance sur la durée du bail en fonction des risques propres au passif sur la durée à courir du bail. Les intérêts cumulés sur la provision sont comptabilisés dans les autres charges d'exploitation. Tout changement de la provision au titre de la maintenance relative aux obligations de restitution des appareils en fin de bail est comptabilisé comme un ajustement de l'actif au titre du droit d'utilisation et amorti par la suite dans l'état de résultat sur la durée à courir du bail. Toute différence entre le coût réel de la maintenance et le montant constitué en guise de provision est comptabilisée dans la charge de maintenance avions.

K) AUTRES CHARGES D'EXPLOITATION

Les autres charges d'exploitation comprennent entre autres les frais liés à la location et à l'entretien de bâtiments, aux services d'escorte aux aéroports, aux honoraires et services professionnels, aux repas et à l'hébergement des équipages, à la promotion et à la publicité, aux assurances et à d'autres dépenses. Les autres charges d'exploitation sont constatées à mesure qu'elles sont engagées.

L) INSTRUMENTS FINANCIERS

Comptabilisation

Les actifs financiers et les passifs financiers, y compris les dérivés, sont comptabilisés dans l'état consolidé de la situation financière lorsqu'Air Canada devient partie à l'instrument financier ou au contrat dérivé.

Classement

Air Canada classe ses actifs financiers et ses passifs financiers dans les catégories d'évaluation suivantes : i) ceux qui sont évalués ultérieurement à la juste valeur (par le biais des autres éléments du résultat global ou par le biais du résultat net) et ii) ceux qui seront évalués au coût amorti. Le classement des actifs financiers dépend du modèle économique que suit l'entité pour la gestion des actifs financiers et des caractéristiques des flux de trésorerie contractuels. Les passifs financiers sont classés dans la catégorie de ceux qui seront évalués au coût amorti à moins qu'ils ne soient désignés comme devant être évalués ultérieurement à la juste valeur par le biais du résultat net (choix irrévocable lors de la comptabilisation). Pour les actifs et les passifs évalués à la juste valeur, les profits et les pertes sont comptabilisés soit dans le résultat net, soit dans les autres éléments du résultat global.

Air Canada reclasse les actifs financiers si et seulement si le modèle économique qu'elle suit pour la gestion de ces actifs change. Les passifs financiers ne sont pas reclassés.

Air Canada a établi le classement suivant :

- la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements à court terme, les liquidités soumises à restrictions et les placements à long terme sont classés dans les actifs à la juste valeur par le biais du résultat net, et toute variation de la juste valeur pendant la période est comptabilisée dans les produits d'intérêts et dans les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur dans l'état consolidé des résultats, le cas échéant;
- le placement en titres de capitaux propres dans Chorus est classé comme un actif à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global, et toute variation de la juste valeur pendant la période est comptabilisée par le biais des autres éléments du résultat global dans l'état consolidé du résultat global, le cas échéant;
- les créances clients et les dépôts liés aux appareils et autres dépôts sont classés comme des actifs au coût amorti et sont évalués selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les produits d'intérêts sont inscrits à l'état consolidé des résultats, le cas échéant;
- les dettes fournisseurs, les facilités de crédit et la dette à long terme sont classées comme autres passifs financiers et sont évaluées au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les charges d'intérêts sont inscrites à l'état consolidé des résultats, le cas échéant.

Évaluation

Lors de leur comptabilisation initiale, tous les instruments financiers doivent être évalués à leur juste valeur majorée, dans le cas d'un actif financier ou d'un passif financier qui n'est pas à la juste valeur par le biais du résultat net, des coûts de transaction directement imputables à l'acquisition ou à l'émission de l'actif financier ou du passif financier. Les coûts de transaction des actifs financiers et des passifs financiers comptabilisés à la juste valeur par le biais du résultat net sont comptabilisés en charges dans l'état du résultat net. Les actifs financiers comprenant des dérivés incorporés sont considérés dans leur intégralité pour déterminer si leurs flux de trésorerie correspondent uniquement à des remboursements de capital et à des versements d'intérêts.

Aux périodes ultérieures à celle de la comptabilisation initiale, les actifs financiers dont la détention s'inscrit dans un modèle économique dont l'objectif est de percevoir les flux de trésorerie contractuels, et dont les flux de trésorerie contractuels correspondent uniquement à des remboursements de capital et à des versements d'intérêts, sont généralement évalués au coût amorti. Tous les autres actifs financiers, y compris les placements en instruments de capitaux propres, sont évalués à leur juste valeur à la clôture des périodes comptables ultérieures, et les variations de leur juste valeur sont présentées dans le résultat net ou dans les autres éléments du résultat global (choix irrévocable lors de la comptabilisation initiale).

Dépréciation

Air Canada évalue toutes les informations disponibles, y compris, de façon prospective, les pertes de crédit attendues associées à ses actifs comptabilisés au coût amorti. La méthode d'évaluation de la dépréciation dépend de la question de savoir si le risque de crédit a augmenté de manière importante. Pour déterminer si le risque de crédit a augmenté de façon importante, Air Canada compare le risque de défaillance lié à l'actif à la date de présentation de l'information financière avec le risque de défaillance à la date de comptabilisation initiale en se basant sur toutes les informations qu'elle a pu obtenir ainsi que sur les informations prospectives raisonnables et justifiables. Dans le cas des créances clients seulement, Air Canada applique, comme le permet la norme IFRS 9, l'approche simplifiée qui exige que les pertes de crédit attendues pour la durée de vie soient comptabilisées à partir de la comptabilisation initiale des créances clients.

Dérivés et comptabilité de couverture

Air Canada a recours aux instruments dérivés liés au change et au prix du carburant ainsi qu'à des contrats à terme sur actions pour réduire les risques auxquels l'exposent ces éléments. Les instruments dérivés sont inscrits à l'état consolidé de la situation financière à la juste valeur, y compris les dérivés incorporés dans des contrats financiers ou non financiers devant faire l'objet d'un poste distinct. Les variations de la juste valeur des instruments dérivés sont constatées dans les produits (charges) autres que d'exploitation, à l'exception des variations efficaces des dérivés liés au carburant désignés en vertu de la comptabilité de couverture, comme il est décrit ci-dessous. Les instruments dérivés sont inscrits dans les charges payées d'avance et les autres actifs courants, les dépôts et autres actifs, les dettes fournisseurs et charges à payer et les autres passifs non courants, selon les modalités prévues aux contrats. Tous les flux de trésorerie associés à l'achat et à la vente de dérivés sont classés comme des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation dans le tableau consolidé des flux de trésorerie.

Air Canada applique la comptabilité de couverture aux dérivés liés au carburant désignés. Air Canada a défini un ratio de couverture de 1/1 pour ses relations de couverture du carburant. Selon la comptabilité de couverture, le profit ou la perte efficace sur les dérivés utilisés comme couverture du risque lié aux variations du prix du carburant est comptabilisé dans les autres éléments du résultat global. Les primes versées relativement aux contrats d'option et la valeur temps des contrats d'option sont différées et comptabilisées en tant que coût de la couverture dans les autres éléments du résultat global. Les montants accumulés dans les autres éléments du résultat global sont présentés à titre de réserve de couverture dans les capitaux propres et sont reclassés dans les charges de carburant d'aviation lorsque le carburant d'aviation sous-jacent couvert est utilisé. Les profits ou les pertes inefficaces sur les dérivés utilisés comme couverture du risque lié aux variations du prix du carburant sont comptabilisés dans les charges autres que d'exploitation sous Instruments financiers comptabilisés à la juste valeur.

Lorsqu'un instrument de couverture expire, qu'il est vendu ou résilié, ou lorsqu'il ne répond plus aux critères d'application de la comptabilité de couverture, le profit ou la perte cumulé et les coûts différés de couverture qui ont été comptabilisés dans les capitaux propres sont maintenus dans les capitaux propres jusqu'à la réalisation de la transaction prévue. Lorsqu'Air Canada cesse de s'attendre à ce que la transaction prévue soit réalisée, le profit ou la perte cumulé et les coûts différés de couverture qui étaient présentés dans les capitaux propres sont immédiatement reclassés dans le résultat net.

M) CONVERSION DES DEVISES

Le dollar canadien est la monnaie fonctionnelle d'Air Canada et de ses filiales. Les actifs et les passifs monétaires libellés en monnaies étrangères sont convertis en dollars canadiens au cours de change en vigueur à la date de l'état consolidé de la situation financière. Les actifs et les passifs non monétaires ainsi que les produits et les charges découlant d'opérations libellées en monnaies étrangères sont convertis au taux de change historique ou moyen de la période, selon le cas. L'ajustement des actifs et des passifs monétaires libellés en monnaies étrangères, qui découle des fluctuations de change après leur conversion en dollars canadiens, est classé en profit (perte) de change.

N) IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

La charge d'impôts pour la période comprend les impôts sur le résultat exigibles et différés. La charge d'impôts sur le résultat est inscrite à l'état consolidé des résultats, sauf si elle se rattache à des éléments comptabilisés dans les autres éléments du résultat global ou inscrits directement aux capitaux propres. Elle est alors déduite de ces éléments.

La charge d'impôts sur le résultat exigible est calculée selon les lois de l'impôt adoptées ou quasi adoptées à la date de clôture dans les territoires dans lesquels Air Canada et ses filiales exercent leurs activités et dégagent un résultat imposable. La direction évalue régulièrement les positions adoptées dans les déclarations fiscales relativement aux situations dans lesquelles les règlements fiscaux sont sujets à interprétation. Elle établit des provisions s'il y a lieu à la lumière des montants qu'elle prévoit devoir payer aux autorités fiscales.

L'impôt sur le résultat différé est comptabilisé, selon la méthode du passif fiscal, en fonction des différences temporelles entre les bases fiscales des actifs et des passifs et leurs valeurs comptables dans les états financiers consolidés. L'impôt sur le résultat différé est évalué au moyen des taux d'impôt et des lois fiscales qui ont été adoptés ou quasi adoptés à la fin de la période de présentation de l'information financière et dont l'application est attendue sur la période au cours de laquelle l'actif d'impôts différés est réalisé ou le passif d'impôts différés est réglé.

Un actif d'impôts différés est comptabilisé seulement dans la mesure où il est probable qu'Air Canada disposera de bénéfices imposables futurs auxquels les différences temporelles pourront être imputées.

Air Canada a adopté les modifications apportées à IAS 12 *Impôts sur le résultat*, qui portent sur l'impôt minimum mondial, comme il est indiqué dans le plan à deux piliers pour la réforme fiscale internationale de l'Organisation de coopération et de développement économiques en 2024, et a appliqué l'exception visant la comptabilisation des actifs et des passifs d'impôt différé rattachés aux impôts sur le résultat découlant des règles du Pilier 2 et les informations à fournir à leur égard. Ces modifications n'ont eu aucune incidence sur les exercices clos les 31 décembre 2025 et 2024.

O) BÉNÉFICE PAR ACTION

Le bénéfice par action – résultat de base est calculé en divisant le bénéfice net de la période attribuable aux actionnaires d'Air Canada par le nombre moyen pondéré d'actions en circulation au cours de la période.

Le bénéfice par action – résultat dilué est calculé en ajustant le nombre moyen pondéré d'actions en circulation pour tenir compte des actions pouvant avoir un effet dilutif. Les actions d'Air Canada qui peuvent avoir un effet dilutif comprennent les options sur actions et, jusqu'à leur règlement en trésorerie à leur échéance en juillet 2025, les billets convertibles. Le nombre d'actions inclus en égard aux options pour lesquelles les droits sont acquis est calculé au moyen de la méthode du rachat d'actions, sauf si leur effet est antidilutif. Selon cette méthode, le produit de l'exercice de tels instruments est censé servir à l'achat d'actions au cours moyen de marché pour la période, la différence entre le nombre d'actions émises à l'exercice et le nombre d'actions censées avoir été achetées étant incluse dans le calcul. Les actions incluses en égard aux options sur actions liées au rendement attribuées aux employés sont traitées comme des actions dont l'émission est conditionnelle, leur émission étant liée à la réalisation de certaines conditions outre le passage du temps. Si ces conditions sont réalisées, le nombre d'actions incluses est également calculé au moyen de la méthode du rachat d'actions, sauf si ces actions ont un effet antidilutif.

Pour la période allant jusqu'en juillet 2025, où les billets convertibles ont été réglés en trésorerie, le nombre moyen pondéré d'actions en circulation dans le bénéfice par action – résultat dilué a aussi été ajusté pour tenir compte du nombre d'actions qui seraient émises lors de la conversion des billets convertibles. En outre, le résultat net a été ajusté pour tenir compte de l'effet après impôt de toute modification du résultat net qui résulterait de la conversion des billets convertibles, y compris les intérêts comptabilisés au cours de la période, les taux de change comptabilisés sur le principal de la dette et la réévaluation à la valeur du marché du dérivé incorporé, à moins que le résultat des ajustements n'eût été antidilutif.

P) STOCKS DE CARBURANT D'AVIATION, ÉQUIPEMENTS DE RECHANGE ET FOURNITURES

Les stocks de carburant d'aviation, d'équipements de rechange et de fournitures sont évalués au coût, qui est déterminé suivant la méthode du coût moyen pondéré, déduction faite de la provision pour dépréciation des stocks, s'il y a lieu.

Air Canada n'a pas comptabilisé de perte de valeur des stocks ou de reprises de pertes de valeur des stocks constatées antérieurement pendant les périodes considérées. Est compris dans la maintenance avions un montant de 114 M\$ au titre des équipements de rechange et des fournitures utilisées au cours de l'exercice (78 M\$ en 2024).

Q) IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées selon le modèle du coût. Les immobilisations corporelles visées par des contrats de location, comptabilisées dans l'actif au titre des droits d'utilisation, ainsi que les obligations de paiements futurs au titre de la location qui s'y rapportent, sont comptabilisées initialement à un montant égal au montant le moins élevé de la juste valeur des immobilisations corporelles et de la valeur actualisée des paiements de loyers.

Air Canada répartit le montant comptabilisé initialement à l'égard d'une pièce d'immobilisation corporelle entre ses composantes importantes et amortit chaque composante de façon distincte. Les immobilisations corporelles sont amorties linéairement sur leur durée d'utilisation estimative, à concurrence de leur valeur résiduelle estimative. Le matériel volant et l'équipement de vol sont décomposés en cellules, réacteurs, ainsi que matériel de cabine et modifications. La période d'amortissement des cellules et des réacteurs ne dépasse pas 25 ans et leur valeur résiduelle estimative, estimée initialement à 10 % du coût initial, est mise à jour par la suite lorsque les estimations changent. Les réacteurs de rechange et pièces connexes (les « articles durables ») sont amortis sur la durée moyenne d'utilisation restante des appareils auxquels ils correspondent et leur valeur résiduelle a été estimée initialement à 10 %. Le matériel et les modifications cabine sont amortis sur une période de huit ans ou sur la durée d'utilité résiduelle de l'appareil, si celle-ci est inférieure à huit ans. Le matériel et les modifications cabine des appareils loués en vertu de contrats sont amortis sur une période de huit ans ou sur la durée du contrat de location, si celle-ci est inférieure à huit ans. Les gros travaux de maintenance effectués sur des cellules et des réacteurs, y compris le coût des équipements de rechange et des fournitures ainsi que des services de maintenance fournis par des tiers, sont incorporés au coût de l'actif et amortis sur la durée d'utilité moyenne prévue entre les gros travaux de maintenance. Ces travaux consistent d'ordinaire en des inspections plus poussées et en des travaux d'entretien plus complexes des appareils. Tous les coûts engagés en vertu de contrats de maintenance du parc aérien prévoyant une facturation à l'heure de vol sont imputés aux charges d'exploitation dans l'état des résultats à mesure que les frais sont engagés. Les bâtiments sont amortis linéairement sur leur durée d'utilité jusqu'à concurrence de 50 ans, ou sur la durée du bail foncier si elle est plus courte. Les améliorations locales sont amorties sur la durée du bail, à concurrence de 10 ans. Le matériel au sol et les autres équipements sont amortis sur des périodes variant de 3 à 25 ans.

Les valeurs résiduelles et les durées d'utilité sont revues au moins une fois l'an et les taux d'amortissement sont ajustés en conséquence sur une base prospective. Le montant des profits et des pertes résultant de la cession d'une immobilisation corporelle est déterminé par la comparaison du produit de la cession avec la valeur comptable de l'immobilisation corporelle et il est comptabilisé dans les profits et pertes autres que d'exploitation, à l'état consolidé des résultats.

R) CONTRATS DE LOCATION

Comptabilisation des contrats de location et des actifs au titre de droits d'utilisation

Les contrats de location sont comptabilisés comme actifs au titre de droits d'utilisation et un montant correspondant est comptabilisé au passif à la date à laquelle l'actif loué est prêt à être utilisé par Air Canada. Chaque paiement de loyer est réparti entre le passif et la charge d'intérêts. Les coûts financiers sont imputés dans l'état consolidé des résultats au cours de la période de location afin d'appliquer un taux d'intérêt constant au solde résiduel du passif pour chaque période.

Les actifs au titre de droits d'utilisation sont comptabilisés selon la norme IFRS 16 *Contrats de location*. Les appareils comptabilisés comme actifs au titre de droits d'utilisation font l'objet des mêmes méthodes comptables que les appareils détenus directement, c.-à-d. que les actifs au titre de droits d'utilisation sont décomposés et amortis sur la durée du contrat de location. Comme c'est le cas pour les appareils détenus, les travaux de maintenance admissibles sont incorporés au coût de l'actif et amortis sur la durée du bail ou la durée d'utilité moyenne prévue, si elle est plus courte.

Les modifications des modalités ou les événements ayant une incidence sur la prolongation d'un contrat de location nécessitent généralement d'évaluer s'il s'agit d'une modification du contrat de location qui pourrait impliquer de recalculer les actifs et les passifs du contrat de location en utilisant un taux d'actualisation révisé.

Des provisions au titre de la maintenance se rapportant aux obligations de restitution à la fin du contrat de location sont comptabilisées, le cas échéant, relativement aux contrats de location d'appareils pour tenir compte des frais de maintenance sur la durée du contrat de location. Toute modification de la provision relative aux modalités de restitution à la fin de la location est comptabilisée comme ajustement de l'actif au titre de droits d'utilisation et par la suite amortie par imputation au compte de résultat sur la durée résiduelle du contrat de location.

Contrats de location avions

Au 31 décembre 2025, 81 appareils d'Air Canada étaient visés par des contrats de location assortis de droits d'utilisation (80 appareils au 31 décembre 2024); Air Canada a comptabilisé des actifs au titre de droits d'utilisation et des obligations locatives relativement à ces appareils conformément aux dispositions d'IFRS 16. Air Canada détient en outre des contrats de location à titre de preneur à l'égard de certains appareils utilisés par Jazz, son transporteur régional fournissant des services en vertu d'un contrat d'achat de capacité; elle a comptabilisé des actifs au titre de droits d'utilisation et des obligations locatives d'Air Canada relativement à ces appareils. Au 31 décembre 2025, 68 appareils (81 appareils au 31 décembre 2024) étaient exploités en vertu de tels contrats pour le compte d'Air Canada.

Baux immobiliers

Air Canada est partie à des contrats de location visant les locaux nécessaires aux services d'escale aux aéroports et visant d'autres biens immobiliers. Dans le cas des contrats visant les locaux nécessaires aux services d'escale aux aéroports, le bailleur détient généralement des droits de substitution, ce qui fait en sorte que ces contrats ne sont pas considérés comme des contrats de location en vertu de la norme. Les contrats de location avec droits de résiliation réciproque moyennant un préavis de moins de 12 mois sont considérés comme des contrats de location à court terme et ne sont pas, par conséquent, comptabilisés dans l'état de la situation financière du fait de la mesure de simplification. Enfin, les contrats visant les locaux nécessaires aux services d'escale prévoyant des paiements de loyers variables ne sont pas non plus comptabilisés dans l'état de la situation financière puisque les paiements de loyers variables, autres que ceux qui sont calculés sur la base d'un indice ou d'un taux, sont exclus de l'évaluation des obligations locatives. Il en résulte un

portefeuille composé de baux immobiliers devant être comptabilisés comme actifs au titre de droits d'utilisation et obligations locatives en vertu de la norme qui ont trait à des locaux réservés dans les aéroports de Toronto, de Montréal et de Vancouver, plaques tournantes d'Air Canada, des contrats de location visant des locaux réservés à Air Canada pour des bureaux, des services aéroportuaires et de maintenance et les salons Feuille d'érable, et des contrats de location visant des terrains.

S) IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les immobilisations incorporelles sont initialement comptabilisées au coût. Les immobilisations incorporelles dont la durée de vie est indéfinie ne sont pas amorties, tandis que les immobilisations à durée de vie limitée sont amorties linéairement sur leur durée d'utilité estimative.

	Durée d'utilité estimative	Période d'amortissement à courir au 31 décembre 2025
Droits de route et créneaux aéroportuaires internationaux	indéfinie	sans objet
Appellations commerciales	indéfinie	sans objet
Immobilisations d'ordre technologique (développées en interne)	de 5 à 15 ans	de 1 à 10 ans
Immobilisations liées à des contrats (accords commerciaux d'Aéropplan)	11,5 ans	5 ans

Air Canada détient des droits de route et des créneaux aéroportuaires internationaux qui lui permettent de fournir des services à l'échelle internationale. La valeur des immobilisations incorporelles comptabilisées rend compte du coût des routes et des créneaux à l'aéroport international Narita de Tokyo, à l'aéroport national Reagan de Washington et à l'aéroport Heathrow de Londres.

Air Canada et certaines de ses filiales détiennent des appellations commerciales, des marques de commerce et des noms de domaine (collectivement les « appellations commerciales »). Ces éléments sont des immobilisations incorporelles liées à la commercialisation, car ils sont utilisés principalement pour la vente et la promotion des produits et services d'Air Canada ou d'une de ses filiales. Dans l'éventualité où des appellations commerciales devraient cesser d'être utilisées, elles seraient classées comme ayant une durée de vie déterminée et amorties sur la durée d'utilité restante prévue.

Les dépenses de développement qui sont directement attribuables à la conception, au développement, à la mise en œuvre et à l'essai de produits logiciels identifiables sont comptabilisées comme des immobilisations incorporelles d'ordre technologique si certains critères sont réunis, notamment la faisabilité technique ainsi que l'intention et la capacité de développer et d'utiliser la technologie pour produire des avantages économiques futurs probables. Autrement, elles sont passées en charges à mesure qu'elles sont engagées. Les frais directement attribuables qui sont incorporés au coût des immobilisations incorporelles d'ordre technologique comprennent les coûts liés aux logiciels, au personnel et aux tiers affectés au développement ainsi que la tranche appropriée des frais généraux pertinents. Les dépenses liées à la configuration ou à l'adaptation prévues dans le cadre d'un contrat de services d'infonuagique sont aussi incluses lorsqu'elles remplissent les conditions d'incorporation au coût des immobilisations incorporelles.

T) GOODWILL

Le goodwill représente l'excédent du coût d'une acquisition sur la juste valeur de la quote-part des actifs identifiables nets de l'entreprise acquise qui revient à Air Canada à la date d'acquisition. Le goodwill est soumis au moins une fois l'an à un test de dépréciation et il est comptabilisé au coût diminué des pertes de valeur cumulées. Les pertes de valeur du goodwill ne sont pas reprises. Aux fins de l'évaluation des pertes de valeur, le test de dépréciation du goodwill est effectué au niveau le plus bas dans l'entité auquel le goodwill est suivi aux fins de la gestion interne, soit le secteur d'exploitation (note 2W).

U) DÉPRÉCIATION D'ACTIFS NON COURANTS

Les actifs non courants englobent les immobilisations corporelles, les immobilisations incorporelles à durée limitée et à durée de vie indéfinie, ainsi que le goodwill. Les actifs ayant une durée d'utilité indéfinie, y compris le goodwill, sont soumis à un test de dépréciation au moins une fois l'an ou lorsque des événements ou des circonstances indiquent que la valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. Lorsqu'un événement ou un changement de situation indique que la valeur comptable d'actifs pourrait ne pas être recouvrable, on en teste la dépréciation éventuelle en comparant la valeur comptable de l'actif ou du groupe d'actifs à sa valeur recouvrable. La valeur recouvrable d'un actif ou d'une unité génératrice de trésorerie est la valeur la plus élevée entre sa juste valeur diminuée des coûts de cession et sa valeur d'utilité. Pour les besoins des tests de dépréciation, les immobilisations sont regroupées au plus bas niveau de regroupement pour lequel les flux de trésorerie identifiables sont indépendants des flux de trésorerie d'autres actifs ou passifs (unités génératrices de trésorerie ou « UGT »). La direction a déterminé que le niveau approprié pour l'évaluation des pertes de valeur correspond aux niveaux des flottes d'appareils monocouloirs et de gros-porteurs pour le matériel volant et les immobilisations connexes inhérents au parc en exploitation. Les appareils remisés (à l'exclusion des appareils qui sont temporairement remisés et dont la remise en service est prévue) qui ne sont pas exploités et les appareils loués ou sous-loués à des tiers sont soumis à un test de dépréciation au niveau de l'immobilisation. Le montant comptabilisé en perte de valeur est le montant par lequel la valeur comptable d'un actif ou d'une unité génératrice de trésorerie excède sa valeur recouvrable.

Les actifs non courants – exception faite du goodwill – qui ont subi une perte de valeur sont évalués à chaque date de présentation de l'information financière afin de déterminer s'il y a reprise possible de la perte de valeur. La direction apprécie s'il existe un quelconque indice qu'une perte de valeur comptabilisée au cours d'une période antérieure est susceptible de ne plus exister ou d'avoir diminué. Pour apprécier s'il y a reprise possible d'une perte de valeur, la direction considère les indices qui ont conduit à la perte de valeur. S'il existe un quelconque indice qu'une perte de valeur a été reprise, la direction estime la valeur recouvrable de l'actif non courant. Une perte de valeur comptabilisée au cours de périodes antérieures pour un actif autre qu'un goodwill doit être reprise seulement s'il y a eu un changement dans les estimations utilisées pour déterminer la valeur recouvrable de l'actif depuis la dernière comptabilisation d'une perte de valeur. La valeur comptable d'un actif donné de l'UGT ne dépasse pas celle qui aurait été déterminée si aucune perte de valeur n'avait été constatée. La reprise d'une perte de valeur est constatée immédiatement à l'état consolidé des résultats.

V) PROVISIONS

Air Canada comptabilise des provisions lorsqu'il existe une obligation actuelle (juridique ou implicite) résultant d'un événement passé, qu'il est probable qu'une cession de ressources sera nécessaire pour éteindre l'obligation, et qu'une estimation fiable de l'obligation peut être effectuée. Si l'effet est important, les flux de trésorerie attendus sont actualisés par application d'un taux qui reflète, le cas

échéant, les risques propres au passif. Lorsqu'on a recours à l'actualisation, les intérêts cumulés sur la provision sont comptabilisés dans les autres charges d'exploitation.

W) INFORMATION SECTORIELLE

Air Canada est gérée comme un seul secteur d'exploitation en fonction de la façon dont l'information est produite en interne aux fins de la prise de décisions liées à l'exploitation. Les informations à fournir sur les secteurs d'exploitation sont fondées sur les informations contenues dans les rapports destinés au principal décideur opérationnel. Pour Air Canada, le principal décideur opérationnel, à qui il incombe d'affecter les ressources et d'évaluer la performance des activités, est le président et chef de la direction.

X) NORMES COMPTABLES PUBLIÉES, MAIS NON ENCORE ENTRÉES EN VIGUEUR

La norme comptable et les modifications de normes comptables suivantes publiées par l'IASB n'ont pas encore été adoptées par Air Canada.

IFRS 18 États financiers : Présentation et informations à fournir

En avril 2024, l'IASB a publié IFRS 18, qui énonce des dispositions relatives à la présentation et aux informations à fournir dans les états financiers. IFRS 18 remplacera IAS 1 *Présentation des états financiers*, mais reprendra nombre des exigences d'IAS 1. La norme introduit de nouveaux sous-totaux définis à présenter dans l'état consolidé des résultats, des informations à fournir sur les indicateurs de performance définis par la direction en lien avec l'état des résultats et des exigences quant au regroupement de l'information. IFRS 18 s'applique aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2027, l'adoption anticipée étant permise. Air Canada appliquera la norme à compter du 1^{er} janvier 2027, et ce, de manière rétrospective avec retraitement des données de la période comparative. IFRS 18 modifiera la présentation de l'état consolidé des résultats, les produits et les charges étant présentés dans trois catégories (exploitation, investissement et financement). De ce fait, tous les éléments actuellement inscrits dans les produits (charges) autres que d'exploitation à l'état consolidé des résultats seront touchés, en particulier la présentation du profit ou de la perte de change, car ils peuvent être liés à plus d'une catégorie conformément à la nouvelle norme. Air Canada continue d'évaluer l'incidence de cette norme sur ses états financiers consolidés.

Modifications touchant le classement et l'évaluation des instruments financiers

En mai 2024, l'IASB a publié Modifications touchant le classement et l'évaluation des instruments financiers, qui modifie IFRS 9 *Instruments financiers* et IFRS 7 *Instruments financiers – Informations à fournir* (les « modifications »). Les modifications de portée limitée clarifient les indications concernant le classement des actifs financiers assortis de caractéristiques liées à des enjeux environnementaux, sociaux et de gouvernance d'entreprise; les modifications clarifient également la date à laquelle un actif financier ou un passif financier est décomptabilisé lorsqu'il est réglé au moyen d'un système de paiement électronique. Les modifications visent à tenir compte de la diversité des pratiques en précisant que les créances et les dettes fournisseurs réglées de manière électronique ne doivent être décomptabilisées que lorsqu'une société a transféré le contrôle sur la trésorerie et qu'elle n'est plus soumise aux risques liés au règlement, qui peuvent survenir après le moment où le paiement est effectué. Les modifications entreront en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2026, et l'adoption anticipée est permise. Air Canada continue d'évaluer ses processus de paiement électronique et les informations à fournir conformément à ces modifications. Au 1^{er} janvier 2026, date de l'adoption, aucune incidence significative n'est attendue sur l'état consolidé de la situation financière d'Air Canada.

3. Jugements et estimations comptables critiques

Pour préparer les états financiers conformément aux PCGR, la direction doit établir des estimations et poser des hypothèses qui influent sur les montants figurant dans les états financiers et les notes complémentaires. Ces estimations et les hypothèses correspondantes reposent sur l'expérience passée, les plans d'exploitation futurs et divers autres facteurs jugés raisonnables dans les circonstances, et les résultats de ces estimations constituent le fondement des jugements portés sur les valeurs comptables des actifs et des passifs. Les hypothèses sous-jacentes sont révisées régulièrement. Les résultats réels pourraient être très différents de ces estimations.

Les principales estimations et les principaux jugements établis dans le cadre de la préparation des présents états financiers concernent les éléments qui suivent. D'autres informations sont également fournies à la rubrique sur la méthode comptable applicable ou dans la note portant sur l'élément.

Avantages futurs du personnel

Le coût et les charges connexes des régimes de retraite, d'avantages postérieurs à l'emploi et d'avantages complémentaires de retraite d'Air Canada sont déterminés au moyen de méthodes actuarielles. Les évaluations actuarielles reposent sur des hypothèses et des estimations, notamment celles ayant trait aux taux d'actualisation et aux taux de mortalité. De plus, en raison de la nature à long terme de ces régimes, ces estimations sont soumises à une incertitude importante. Se reporter à la note 9 pour un complément d'information.

Programme de fidélité Aéroplan

Pour comptabiliser le programme de fidélité, la direction doit établir plusieurs estimations à propos notamment de l'équivalent de la valeur du billet des points Aéroplan versés et des désistements relatifs aux points Aéroplan. L'équivalent de la valeur du billet des points Aéroplan versés est déterminé en fonction de la valeur qu'un voyageur reçoit s'il échange des points Aéroplan contre un billet d'avion plutôt qu'en le payant comptant. L'équivalent de la valeur du billet est estimé par rapport aux échanges de points Aéroplan passés comparativement aux achats de billets équivalents passés après prise en compte de conditions tarifaires similaires, des périodes de réservation à l'avance et d'autres facteurs pertinents, comme le taux par point payé par des tiers. Les estimations de l'équivalent de la valeur du billet et les hypothèses s'y rapportant sont examinées pour une éventuelle mise à jour au moins une fois l'an. Une variation du taux d'équivalent de la valeur du billet est comptabilisée prospectivement.

Les désistements correspondent au nombre estimatif de points qui ne devraient pas, selon les prévisions, être échangés. Les désistements sont évalués par la direction en fonction des modalités du programme et des modèles historiques d'accumulation et d'échange, ajustés pour tenir compte des modifications de toute modalité ou de tout autre fait qui pourrait avoir une incidence sur les échanges futurs. La direction utilise des modèles statistiques et des simulations pour estimer les désistements. Les hypothèses sont examinées pour une éventuelle mise à jour au moins une fois l'an. Une modification des hypothèses relatives au nombre de points qui devraient, selon les prévisions, être échangés pourrait avoir une incidence importante sur les produits des activités ordinaires de l'exercice au cours duquel la modification survient.

Au 31 décembre 2025, le solde des produits différés au titre de points Aéroplan s'établissait à 4 008 M\$. Aux fins de l'analyse de sensibilité de ces estimations, une variation de 1 % du nombre de points en circulation qui devraient, selon les estimations, être échangés se traduirait par une incidence d'environ 40 M\$ sur les produits des activités ordinaires et un ajustement du même montant des produits différés d'Aéroplan.

Produits passages – Désistements

Air Canada estime le montant des produits passages perçus d'avance pour des billets qui seront inutilisés à leur date d'expiration (désistements) et comptabilise les produits à la date prévue du déplacement. Les estimations relatives aux désistements et le montant comptabilisé au titre des produits tirés des désistements qui en découle sont établis par la direction en fonction des tendances passées des désistements et d'autres facteurs applicables tels que les modalités contractuelles liées aux billets. Les estimations relatives aux désistements peuvent varier dans les périodes futures.

Points à considérer relativement à la perte de valeur des actifs non courants

Air Canada évalue au besoin s'il y a eu perte de valeur en comparant la valeur comptable de l'actif ou de l'unité génératrice de trésorerie à sa valeur recouvrable, qui correspond au montant le plus élevé entre sa juste valeur diminuée des coûts de cession et sa valeur d'utilité. La juste valeur diminuée des coûts de cession peut être calculée au moyen d'une analyse des flux de trésorerie actualisés, qui exige que la direction fasse un certain nombre d'hypothèses importantes liées aux intervenants du marché, notamment au sujet des projections de flux de trésorerie, des taux d'actualisation et des taux de croissance futurs. Se reporter à la note 6.

Période d'amortissement des actifs non courants

Air Canada fait des estimations concernant la durée d'utilité prévue des actifs non courants et la valeur résiduelle attendue des actifs en se basant sur l'estimation de la juste valeur actualisée et future des actifs, des projets concernant le parc aérien d'Air Canada et des flux de trésorerie qu'ils engendrent. Divers facteurs, notamment les modifications des programmes de maintenance, les variations des prix du carburant d'aviation et des autres coûts liés à l'exploitation, l'évolution de l'utilisation du matériel volant et les fluctuations des prix des appareils neufs et d'occasion pour des modèles identiques ou similaires, pourraient donner lieu à des variations, qui pourraient être importantes, de ces estimations. Les estimations et les hypothèses sont évaluées au moins une fois l'an. En général, ces ajustements sont comptabilisés avec effet prospectif, au moyen de la dotation aux amortissements. Aux fins de l'analyse de sensibilité de ces estimations, une réduction de 50 % des valeurs résiduelles du matériel volant dont la durée d'utilité restante est supérieure à cinq ans se traduit par une hausse de 16 M\$ de la dotation aux amortissements annuelle. Pour le matériel volant dont la durée d'utilité restante est plus courte, les valeurs résiduelles ne devraient pas changer notablement.

Provisions liées à la maintenance

La comptabilisation de provisions liées à la maintenance relativement aux modalités de restitution des appareils exige que la direction fasse des estimations des coûts futurs associés aux travaux de maintenance nécessaires en vertu des modalités de restitution prévues dans les contrats de location et des estimations de l'état futur prévu de l'appareil à la fin du bail. Ces estimations tiennent compte du coût actuel de ces travaux de maintenance, des estimations de l'inflation à propos de ces coûts ainsi que d'hypothèses concernant l'utilisation de l'appareil concerné. Toute différence entre le coût de maintenance réellement engagé à la fin de la location et le montant de la provision est comptabilisée dans la charge de maintenance avions pour la période. L'incidence d'un changement dans les estimations, y compris d'un changement dans les taux d'actualisation, les hypothèses concernant l'inflation, les estimations de coûts ou les dates d'expiration de contrats de location, est comptabilisée comme un ajustement de l'actif au titre du droit d'utilisation. Se reporter à la note 10 a) pour un complément d'information.



4. Placements, dépôts et autres actifs

(en millions de dollars canadiens)	2025	2024
Placements à long terme	640 \$	770 \$
Participation dans Chorus a)	48	49
Liquidités soumises à restrictions b)	117	104
Dépôts liés aux appareils	42	53
Paie­ments anticipés en vertu de contrats de maintenance	76	60
Autres placements	27	38
Autres dépôts	9	6
	959 \$	1 080 \$

- a) Représente la participation d’Air Canada de 2 223 085 actions à droit de vote de catégorie B au capital de Chorus.
- b) Représentent les fonds détenus en fiducie déposés dans divers établissements financiers comme garanties de lettres de crédit et autres éléments.

5. Immobilisations corporelles

	31 décembre 2025			31 décembre 2024		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette
(en millions de dollars canadiens)						
Immobilisations corporelles détenues						
Matériel volant et équipement de vol	17 598 \$	8 159 \$	9 439 \$	16 362 \$	7 416 \$	8 946 \$
Immeubles et améliorations locatives	1 287	785	502	1 225	736	489
Équipement de services au sol et autres équipements	927	565	362	809	515	294
Dépôts d'acquisition et immobilisations en cours de développement	1 945	-	1 945	1 414	-	1 414
Immobilisations corporelles détenues	21 757 \$	9 509 \$	12 248 \$	19 810 \$	8 667 \$	11 143 \$
Actifs au titre de droits d'utilisation						
Appareils d'Air Canada	4 808 \$	3 179 \$	1 629 \$	4 088 \$	2 905 \$	1 183 \$
Appareils du transporteur régional	1 551	1 245	306	1 598	1 206	392
Terrains et immeubles	637	305	332	610	279	331
Actifs au titre de droits d'utilisation	6 996 \$	4 729 \$	2 267 \$	6 296 \$	4 390 \$	1 906 \$
Immobilisations corporelles	28 753 \$	14 238 \$	14 515 \$	26 106 \$	13 057 \$	13 049 \$

Sept appareils A220 d'Airbus et un appareil 787-9 de Boeing ont été ajoutés aux appareils détenus en 2025. Les acquisitions au moyen de l'achat d'avions loués comprennent deux appareils A330 d'Airbus, trois appareils A321 d'Airbus et cinq appareils Dash 8-400 de De Havilland. L'acquisition de six nouveaux appareils 737-8 de Boeing a été ajoutée aux actifs au titre de droits d'utilisation. Quatre appareils A319 d'Airbus et deux appareils 767 de Boeing ont été vendus en 2025, occasionnant une perte sur cession de moins de 1 M\$.

Un appareil A220 d'Airbus et un appareil 787-9 de Boeing ont été ajoutés aux appareils détenus en 2024. Les acquisitions au moyen de l'achat d'avions loués en 2024 comprennent deux appareils A330 d'Airbus. L'acquisition d'un nouvel appareil 737-8 de Boeing a été ajoutée aux actifs au titre de droits d'utilisation en 2024.

Sont aussi inclus dans le matériel volant et l'équipement de vol 33 appareils et 13 moteurs de rechange (33 appareils et 13 moteurs de rechange en 2024) loués à Jazz d'un coût de 619 M\$ (590 M\$ en 2024), moins l'amortissement cumulé de 400 M\$ (335 M\$ en 2024) pour une valeur comptable nette de 219 M\$ (255 M\$ en 2024). La dotation aux amortissements relative à ces matériel volant et équipement de vol pour 2025 s'est établie à 72 M\$ (59 M\$ en 2024).

Certaines immobilisations corporelles ont été affectées en garantie, comme il est plus amplement décrit à la note 8 sous la rubrique des instruments d'emprunt pertinents.



(en millions de dollars canadiens)

	1 ^{er} janvier 2025	Acquisitions	Reclassements	Cessions	Amortissement	31 décembre 2025
Immobilisations corporelles détenues						
Matériel volant et équipement de vol	8 946 \$	1 258 \$	479 \$	(81) \$	(1 163) \$	9 439 \$
Immeubles et améliorations locatives	489	10	58	-	(55)	502
Équipement de services au sol et autres équipements	294	114	14	(1)	(59)	362
Dépôts d'acquisition et immobilisations en cours de développement	1 414	1 082	(551)	-	-	1 945
Immobilisations corporelles détenues	11 143 \$	2 464 \$	- \$	(82) \$	(1 277) \$	12 248 \$
Actifs au titre de droits d'utilisation						
Appareils d'Air Canada	1 183 \$	855 \$	- \$	(2) \$	(407) \$	1 629 \$
Appareils du transporteur régional	392	53	-	-	(139)	306
Terrains et immeubles	331	32	-	-	(31)	332
Actifs au titre de droits d'utilisation	1 906 \$	940 \$	- \$	(2) \$	(577) \$	2 267 \$
Immobilisations corporelles	13 049 \$	3 404 \$	- \$	(84) \$	(1 854) \$	14 515 \$

(en millions de dollars canadiens)

	1 ^{er} janvier 2024	Acquisitions	Reclassements	Cessions	Amortissement	31 décembre 2024
Immobilisations corporelles détenues						
Matériel volant et équipement de vol	8 603 \$	1 149 \$	223 \$	(6) \$	(1 023) \$	8 946 \$
Immeubles et améliorations locatives	446	6	86	-	(49)	489
Équipement de services au sol et autres équipements	209	126	-	-	(41)	294
Dépôts d'acquisition et immobilisations en cours de développement	685	1 038	(309)	-	-	1 414
Immobilisations corporelles détenues	9 943 \$	2 319 \$	- \$	(6) \$	(1 113) \$	11 143 \$
Actifs au titre de droits d'utilisation						
Appareils d'Air Canada	1 151 \$	423 \$	- \$	- \$	(391) \$	1 183 \$
Appareils du transporteur régional	461	46	-	-	(115)	392
Terrains et immeubles	352	8	-	-	(29)	331
Actifs au titre de droits d'utilisation	1 964 \$	477 \$	- \$	- \$	(535) \$	1 906 \$
Immobilisations corporelles	11 907 \$	2 796 \$	- \$	(6) \$	(1 648) \$	13 049 \$



Le tableau qui suit présente la ventilation de la dotation aux amortissements comptabilisée dans l'état consolidé des résultats.

(en millions de dollars canadiens)	2025	2024
Matériel volant et équipement de vol	1 163 \$	1 023 \$
Immeubles et améliorations locatives	55	49
Équipement de services au sol et autres équipements	59	41
Immobilisations corporelles détenues	1 277	1 113
Appareils d'Air Canada	407	391
Appareils des transporteurs régionaux	139	115
Terrains et immeubles	31	29
Actifs au titre de droits d'utilisation	577	535
Immobilisations corporelles	1 854	1 648
Stocks de rechanges et fournitures	20	15
Immobilisations incorporelles	138	136
Dotation aux amortissements	2 012 \$	1 799 \$

6. Immobilisations incorporelles

(en millions de dollars canadiens)

	Droits de route et créneaux aéroportuaires internationaux	Immobilisations incorporelles découlant de contrats	Appellations commerciales	Immobilisations d'ordre technologique (développées en interne)	Total
Exercice clos le 31 décembre 2024					
Au 1 ^{er} janvier 2024	97 \$	129 \$	178 \$	680 \$	1 084 \$
Acquisitions	-	-	-	222	222
Amortissement	-	(20)	-	(116)	(136)
Au 31 décembre 2024	97 \$	109 \$	178 \$	786 \$	1 170 \$
Au 31 décembre 2024					
Coût	97 \$	225 \$	178 \$	1 425 \$	1 925 \$
Amortissement cumulé	-	(116)	-	(639)	(755)
	97 \$	109 \$	178 \$	786 \$	1 170 \$
Exercice clos le 31 décembre 2025					
Au 1 ^{er} janvier 2025	97 \$	109 \$	178 \$	786 \$	1 170 \$
Acquisitions	-	-	-	233	233
Amortissement	-	(19)	-	(119)	(138)
Au 31 décembre 2025	97 \$	90 \$	178 \$	900 \$	1 265 \$
Au 31 décembre 2025					
Coût	97 \$	225 \$	178 \$	1 580 \$	2 080 \$
Amortissement cumulé	-	(135)	-	(680)	(815)
	97 \$	90 \$	178 \$	900 \$	1 265 \$

En 2025, des actifs liés à la technologie dont le coût et l'amortissement cumulé atteignaient 78 M\$ (56 M\$ en 2024) ont été mis hors service.

Des droits de route et des créneaux aéroportuaires internationaux sont affectés en garantie de billets et autres emprunts garantis de premier rang, comme l'indique la note 8.

Évaluation de la perte de valeur des immobilisations incorporelles à durée de vie indéfinie

Étant donné que la valeur recouvrable des deux unités génératrices de trésorerie excède leur valeur comptable respective d'un montant total d'environ 13 G\$, le calcul le plus récent pour la période de 2024 a été reporté et utilisé aux fins du test de dépréciation de la période considérée. La direction a pris en considération les changements raisonnablement possibles des hypothèses principales au moyen de plusieurs scénarios de modélisation et d'analyses de sensibilité et a déterminé que de tels changements ne feraient pas en sorte que la valeur recouvrable de chaque UGT devienne inférieure à sa valeur comptable. La direction a également mis à jour l'évaluation de la dépréciation en fonction des plus récentes projections du plan d'affaires annuel d'Air Canada, et ces facteurs n'ont pas eu d'incidence sur cette conclusion.

L'évaluation de la valeur recouvrable des unités génératrices de trésorerie d'Air Canada comparativement à leur valeur comptable a été effectuée à partir des projections de flux de trésorerie préparées en 2024. Cette évaluation a été effectuée en parallèle au test de dépréciation annuel auquel sont soumises toutes les immobilisations incorporelles qui ont une durée de vie indéfinie. L'affectation des immobilisations incorporelles à durée de vie indéfinie aux unités génératrices de trésorerie se chiffre à 172 M\$ pour la flotte de gros-porteurs et à 103 M\$ pour la flotte de monocouloirs. La valeur recouvrable des unités génératrices de trésorerie a été évaluée à partir de la juste valeur diminuée des coûts de cession au moyen d'un modèle de flux de trésorerie actualisés. Le modèle de flux de trésorerie actualisés devrait représenter une évaluation de la juste valeur de niveau 3 dans la hiérarchie des justes valeurs de la norme IFRS 13. Les flux de trésorerie correspondent aux projections les plus plausibles de la direction, étant donné les conditions actuelles et prévues du marché sur une période de cinq ans.

Les principales hypothèses ayant servi aux calculs de la juste valeur diminuée des coûts de cession pour l'exercice 2024 sont présentées ci-dessous.

Principales hypothèses	2024	Méthode utilisée pour déterminer les valeurs
Taux d'actualisation moyen	8,89 %	Repose sur des hypothèses liées aux intervenants du marché concernant le coût moyen pondéré du capital d'Air Canada, ajusté pour tenir compte des impôts et des risques particuliers applicables à chaque unité génératrice de trésorerie (UGT) évaluée. Les données prises en compte dans les différents scénarios s'échelonnaient entre 9,14 % et 10,64 % pour l'UGT constituée des gros-porteurs, et entre 7,14 % et 8,64 % pour l'UGT constituée des monocouloirs.
Taux de croissance à long terme	2,5 %	Les projections des flux de trésorerie au-delà de la période de cinq ans prévoient une augmentation de 2,5 %, qui correspond à l'hypothèse de croissance à long terme de l'industrie du transport aérien compte tenu de divers facteurs, comme les projets d'Air Canada concernant son parc aérien et les hypothèses relatives à la croissance de l'industrie.
Fourchette de prix du baril de carburant d'aviation	de 103 \$ US à 114 \$ US	Les prix du carburant d'aviation sont présumés suivre les marchés mondiaux et correspondent à la meilleure estimation de la fourchette des conditions futures du marché établie par la direction. Les nouvelles questions liées aux enjeux climatiques, comme la modification de la réglementation, peuvent avoir une incidence sur cette hypothèse au cours des années à venir.

7. Goodwill

Le goodwill est soumis à un test de dépréciation au moins une fois l'an. Le test de dépréciation du goodwill est effectué par application du modèle de la juste valeur diminuée des coûts de cession au niveau du secteur d'exploitation. Air Canada est gérée comme un seul secteur d'exploitation en fonction de la façon dont l'information est produite en interne aux fins de la prise de décisions liées à l'exploitation, et ce secteur représente le niveau le plus bas auquel le goodwill est suivi pour les besoins de gestion interne.

Pour évaluer s'il y a eu dépréciation du goodwill, Air Canada compare la valeur recouvrable totale de l'entité au complet, qui correspond à la somme de sa capitalisation boursière inscrite à la cote et de la juste valeur de sa dette, à la valeur comptable de son actif net, déduction faite de la dette à long terme. Si la valeur comptable excède la valeur recouvrable, une perte de valeur est comptabilisée. Aucune perte de valeur n'a été comptabilisée eu égard à la valeur du goodwill depuis son acquisition, y compris à la suite des tests de dépréciation effectués aux 31 décembre 2025 et 2024. Des changements raisonnablement possibles des hypothèses principales ne feraient pas en sorte que la valeur recouvrable du goodwill devienne inférieure à sa valeur comptable.

8. Dette à long terme et obligations locatives

	Échéance finale	Taux d'intérêt moyen pondéré (%)	31 décembre 2025 (en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2024 (en millions de dollars canadiens)
Financement d'appareils a)				
Financement en dollars américains à taux fixe	2026 – 2030	5,29	2 138 \$	2 930 \$
Financement en dollars américains à taux variable	2027	6,21	192	263
Financement en dollars canadiens à taux fixe	2026 – 2030	3,78	131	147
Financement en dollars canadiens à taux variable	2036 – 2037	3,98	227	-
Financement en yens à taux fixe	2027	1,84	103	107
Billets convertibles b)	2025	4,00	-	381
Facilité de crédit en dollars canadiens c)	2028	1,21	1 172	1 131
Billets garantis de premier rang – en dollars canadiens d)	2029	4,63	2 000	2 000
Billets garantis de premier rang – en dollars américains d)	2026	3,88	1 647	1 726
Facilité de crédit sur billets garantis de premier rang – en dollars américains d)	2031	5,72	1 554	1 641
Dette à long terme		4,37	9 164	10 326
Obligations locatives				
Appareils d'Air Canada	2026 – 2037	5,81	1 591	1 381
Appareils du transporteur régional	2026 – 2035	5,15	446	619
Terrains et immeubles	2026 – 2078	5,30	435	433
Obligations locatives e)		5,60	2 472	2 433
Dette totale et obligations locatives, compte non tenu de la tranche non amortie des coûts d'émission des titres de créance et des escomptes		4,63	11 636	12 759
Tranche non amortie des coûts d'émission des titres de créance et des escomptes			(60)	(89)
Dette totale et obligations locatives			11 576	12 670
Partie courante – dette à long terme			(2 429)	(1 163)
Partie courante – appareils d'Air Canada			(454)	(411)
Partie courante – appareils du transporteur régional			(53)	(153)
Partie courante – terrains et immeubles			(31)	(28)
Total de la partie courante			(2 967)	(1 755)
Dette à long terme et obligations locatives			8 609 \$	10 915 \$

(a) le financement des appareils (1 698 M\$ US, 358 M\$ CA et 11 749 M¥) (2 220 M\$ US, 147 M\$ CA et 11 743 M¥ en 2024) est garanti principalement par certains appareils ayant une valeur comptable de 2 989 M\$ (3 585 M\$ en 2024). Pour la majeure partie du financement, le capital et les intérêts sont remboursés par versements trimestriels jusqu'à l'échéance et peuvent être remboursés en tout temps, moyennant paiement des frais applicables. Le financement de 9 M\$ US provient d'une garantie d'emprunt fournie par Export-Import Bank of the United States.

En octobre 2024, Air Canada a reçu un engagement de financement d'exportation et développement Canada d'un montant maximal de 975 M\$ US pour financer une partie du prix d'achat d'au plus 27 appareils A220-300 d'Airbus, dont la livraison est prévue au plus tard en octobre 2027. En septembre 2025, Air Canada a prélevé 231 M\$ aux termes de cette facilité pour financer 5 appareils A220 d'Airbus, qui avaient été livrés auparavant. Les prêts pour chacun des appareils ont une échéance de 12 ans après la livraison. Les taux d'intérêt sont variables au taux corra à terme, majorés d'une marge de 1,73 %.

b) en juin 2020, Air Canada a conclu un placement de billets non garantis convertibles (les « billets convertibles ») de 748 M\$ US (1 011 M\$), qui lui a rapporté un produit net de 986 M\$. Une tranche de capital de 1 000 \$ US de billets convertibles donnait droit à 65,1337 actions, ce qui correspond à un prix de conversion d'environ 15,35 \$ US l'action, sous réserve d'un ajustement découlant de certains événements et conformément à l'acte de fiducie.

En 2022, Air Canada a racheté un montant total en capital de 635 M\$ (473 M\$ US) de ses billets convertibles en circulation. Au 31 décembre 2024, des billets convertibles d'une valeur totale de 394 M\$ (274 M\$ US) demeuraient en circulation.

Les billets convertibles ont été réglés en trésorerie après être arrivés à échéance le 1^{er} juillet 2025. Le choix d'Air Canada d'octroyer de la trésorerie ou une combinaison de trésorerie et d'actions à la date de conversion au lieu d'actions (selon les valeurs de conversion quotidiennes affichées pendant 40 jours de bourse consécutifs) a donné lieu à un passif financier dérivé intégré évalué séparément à la juste valeur par le biais du résultat net. À l'échéance, la juste valeur du dérivé intégré était de néant (45 M\$ au 31 décembre 2024) et Air Canada a comptabilisé un profit de 45 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2025 (profit de 11 M\$ pour l'exercice 2024). Se reporter à la note 16.

c) la facilité de crédit non garantie consentie par le gouvernement du Canada pour financer le remboursement des billets non remboursables en 2021 aux clients à un terme de sept ans, vient à échéance en avril 2028 et porte intérêt au taux annuel établi de 1,211 % et son solde est exigible à l'échéance. La valeur comptable de l'emprunt a été comptabilisée lorsque l'emprunt a été contracté à un taux d'intérêt effectif de 4,90 %. La différence accroît la valeur comptable de l'emprunt sous-jacent à sa valeur nominale de 1 273 M\$ selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

d) en août 2021, Air Canada a procédé à la clôture d'un placement privé de 2,0 G\$ CA de billets garantis de premier rang à 4,625 % échéant en 2029 (les « billets en dollars canadiens ») et de 1,2 G\$ US de billets garantis de premier rang à 3,875 % échéant en 2026 (les « billets en dollars américains ») et, avec les billets en dollars canadiens, les « billets garantis de premier rang »).

En mars 2024, Air Canada a conclu des facilités de crédit garanties de premier rang de 2,15 G\$ US, composées d'un emprunt 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. Le produit brut total du nouvel emprunt à terme ainsi que des liquidités provenant du bilan d'Air Canada de 1,09 G\$ US sont utilisés pour refinancer la totalité de l'encours de la dette d'Air Canada au titre de son emprunt à terme B précédent de 2,265 G\$ US échéant en 2028. L'emprunt à terme b porte intérêt au taux de financement à un jour garanti (secured overnight financing rate ou « SOFR ») majoré de 250 points de base. Au 31 décembre 2025, aucune somme n'avait été prélevée sur la facilité de crédit renouvelable de 975 M\$ US. Air Canada a comptabilisé une perte aux règlements de dette de 46 M\$ au titre de la radiation des coûts d'émission des titres de créance non amortis liés à l'extinction des instruments d'emprunt en 2024.

En novembre 2024, Air Canada a procédé à une révision du taux de son emprunt à terme B de 1,175 G\$ US, ce qui a réduit le taux d'intérêt de 50 points de base, à un taux d'intérêt de 2 % de plus que le taux SOFR. Air Canada a comptabilisé un profit aux modifications de dette de 38 M\$ relativement à cette transaction. En janvier 2026, la facilité a été augmentée de 200 M\$ US et révisée pour appliquer une réduction du taux d'intérêt de 25 points de base, à un taux d'intérêt de 1,75 % de plus que le taux SOFR.

Les obligations d'Air Canada aux termes des facilités de crédit de premier rang sont des obligations garanties de premier rang d'Air Canada, assorties d'une sûreté de premier rang, sous réserve de certaines charges autorisées et exclusions, grevant certains biens donnés en garantie composés de la quasi-totalité des routes internationales et des baux relatifs aux créneaux aéroportuaires et aux portes d'embarquement d'Air Canada.

e) les obligations locatives liées aux installations et au matériel volant totalisent 2 472 M\$ (397 M\$, 1 497 M\$ US et 10 M€) (2 433 M\$ [391 M\$, 1 404 M\$ US et 12 M€] en 2024). Les valeurs comptables du matériel volant et des installations visés par des contrats de location sont respectivement de 1 936 M\$ et de 332 M\$ (1 679 M\$ et 331 M\$ en 2024).

En 2025, Air Canada a payé en trésorerie des intérêts sur la dette à long terme et les obligations locatives de 591 M\$ (696 M\$ en 2024).

Air Canada a comptabilisé les charges d'intérêts suivantes :

(en millions de dollars canadiens)	2025	2024
Intérêts sur la dette	522 \$	621 \$
Intérêts sur les obligations locatives		
Appareils d'Air Canada	92	82
Appareils des transporteurs régionaux	27	36
Terrains et immeubles	22	24
Charges d'intérêts	663 \$	763 \$

L'état consolidé des résultats contient les montants suivants liés à des contrats de location qui n'ont pas été comptabilisés comme des actifs au titre de droits d'utilisation et des obligations locatives.

(en millions de dollars canadiens)	2025	2024
Contrats de location à court terme	11 \$	16 \$
Paiements de loyers variables non pris en compte dans les obligations locatives	65	65
Charge relative aux contrats de location (prise en compte dans les autres charges d'exploitation)	76 \$	81 \$

Les paiements au titre des obligations locatives ont donné lieu à des sorties de trésorerie totales de 749 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2025 (678 M\$ en 2024), dont 608 M\$ représentent des remboursements de capital (536 M\$ en 2024).



Analyse des échéances

Le tableau ci-après présente les obligations de remboursement du capital et des intérêts au 31 décembre 2025 sur la dette à long terme et les obligations locatives. Les montants en dollars américains sont convertis au taux à la clôture du 31 décembre 2025 de 1,37 \$ CA.

Capital

(en millions de dollars canadiens)	2026	2027	2028	2029	2030	Par la suite	Total
Obligations au titre de la dette à long terme ¹⁾	2 429 \$	1 068 \$	1 389 \$	2 313 \$	452 \$	1 644 \$	9 295 \$
Appareils d’Air Canada	454	297	241	153	111	335	1 591
Appareils du transporteur régional	53	41	40	40	40	232	446
Terrains et immeubles	31	31	30	23	21	299	435
Obligations locatives	538	369	311	216	172	866	2 472
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	2 967 \$	1 437 \$	1 700 \$	2 529 \$	624 \$	2 510 \$	11 767 \$

Intérêts

(en millions de dollars canadiens)	2026	2027	2028	2029	2030	Par la suite	Total
Obligations au titre de la dette à long terme ¹⁾	382 \$	285 \$	316 \$	499 \$	101 \$	40 \$	1 623 \$
Appareils d’Air Canada	84	62	46	32	23	56	303
Appareils du transporteur régional	21	19	17	14	12	30	113
Terrains et immeubles	22	20	18	17	16	189	282
Obligations locatives	127	101	81	63	51	275	698
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	509 \$	386 \$	397 \$	562 \$	152 \$	315 \$	2 321 \$

1) Le solde du capital complet de 1 273 M\$ de la facilité de crédit non garantie exigible en 2028 et de 1 584 M\$ (1 154 M\$ US) de l'emprunt à terme b échéant en 2031 est pris en compte et la valeur comptable est décrite respectivement aux notes 8 c) et 8 d).

Dans le tableau ci-dessus, les obligations de remboursement du capital ne tiennent pas compte des escomptes et des frais de transaction de 60 M\$ qui sont portés en diminution de la dette à long terme et des obligations locatives dans l'état consolidé de la situation financière.

Flux de trésorerie provenant des activités de financement

Les informations sur la variation des passifs pour lesquels les flux de trésorerie ont été classés dans les activités de financement sont présentées dans les tableaux des flux de trésorerie ci-dessous.

	Flux de trésorerie				Variations sans effet sur la trésorerie			
(en millions de dollars canadiens)	1 ^{er} janv. 2025	Emprunts	Rembour- sements	Frais de financement	Ajustements liés au change	Amortissement des frais de financement et autres ajustements	Nouvelles obligations locatives (contrats nouveaux et renouvelés)	31 déc. 2025
Dettes à long terme	10 326 \$	231 \$	(1 136) \$	- \$	(317) \$	60 \$	- \$	9 164 \$
Appareils d'Air Canada	1 381	-	(428)	-	(75)		713	1 591
Appareils des transporteurs régionaux	619	-	(150)	-	(25)	-	2	446
Terrains et immeubles	433	-	(30)	-	-	-	32	435
Obligations locatives	2 433	-	(608)	-	(100)	-	747	2 472
Tranche non amortie des coûts d'émission des titres de créance et autres ajustements	(89)	-	-	-	-	29	-	(60)
Total des passifs liés aux activités de financement	12 670 \$	231 \$	(1 744) \$	- \$	(417) \$	89 \$	747 \$	11 576 \$

	Flux de trésorerie				Variations sans effet sur la trésorerie			
(en millions de dollars canadiens)	1 ^{er} janv. 2024	Emprunts	Rembour- sements	Frais de financement	Ajustements liés au change	Amortissement des frais de financement et autres ajustements	Nouvelles obligations locatives (contrats nouveaux et renouvelés)	31 déc. 2024
Dettes à long terme	11 455 \$	1 590 \$	(3 420) \$	- \$	589 \$	112 \$	- \$	10 326 \$
Appareils d'Air Canada	1 377	-	(363)	-	113		254	1 381
Appareils des transporteurs régionaux	711	-	(146)	-	54	-	-	619
Terrains et immeubles	449	-	(27)	-	2	-	9	433
Obligations locatives	2 537	-	(536)	-	169	-	263	2 433
Tranche non amortie des coûts d'émission des titres de créance et autres ajustements	(130)	-	-	(34)	-	75	-	(89)
Total des passifs liés aux activités de financement	13 862 \$	1 590 \$	(3 956) \$	(34) \$	758 \$	187 \$	263 \$	12 670 \$

9. Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel

Air Canada propose plusieurs régimes de retraite à prestations et à cotisations déterminées ainsi que d'autres régimes d'avantages complémentaires de retraite et d'avantages postérieurs à l'emploi.

Air Canada est l'administratrice et la promotrice de plusieurs régimes agréés au Canada dont les obligations relatives aux prestations déterminées sont enregistrées aux termes de la loi de 1985 sur les normes de prestation de pension du Canada (les « régimes agréés canadiens »). Les volets « à prestations déterminées » des régimes agréés canadiens n'acceptent plus de participants, sauf en ce qui concerne les volets hybrides de certains régimes qui acceptent les nouveaux participants. Air Canada offre également un régime à ses salariés aux États-Unis et un régime à ses salariés au Japon. Ces régimes sont des régimes à prestations déterminées étrangers s'appliquant aux salariés de ces pays. En outre, elle propose un certain nombre de régimes d'avantages complémentaires de retraite, qui ne sont pas agréés. Les régimes de retraite à prestations déterminées assurent des prestations à leurs participants à leur départ à la retraite, à leur cessation d'emploi ou à leur décès, prestations qui sont fonction des états de service et de la moyenne des gains de ces participants en fin de carrière sur une période déterminée. Les actifs sont détenus en fiducie et sont versés à titre de prestations. Pour un certain nombre de régimes non capitalisés, Air Canada s'acquitte de son obligation de paiement des prestations à l'échéance. Les actifs des régimes détenus en fiducie sont régis par des règlements. La gouvernance des régimes et la supervision de tous les aspects des régimes, y compris les décisions concernant les placements et les cotisations, incombent principalement à Air Canada. Le Comité des ressources humaines, de la rémunération et des régimes de retraite, un comité du Conseil d'administration, aide à surveiller les régimes pour veiller à ce que le passif des régimes soit suffisamment capitalisé, que les actifs des régimes soient investis avec prudence, que les risques soient gérés à un niveau acceptable et que les prestations de retraite soient administrées convenablement et efficacement.

Les autres avantages du personnel sont des régimes d'assurance vie, d'assurance maladie complémentaire et d'assurance invalidité. Ces avantages comprennent à la fois des avantages postérieurs à l'emploi et des avantages complémentaires de retraite. Les avantages postérieurs à l'emploi ont trait à des prestations d'invalidité offertes aux employés admissibles en service actif, tandis que les avantages complémentaires de retraite comprennent les régimes de prévoyance maladie et d'assurance vie offerts aux employés retraités admissibles.

Obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite

Au 1^{er} janvier 2025, l'excédent de solvabilité des régimes agréés canadiens totalisait 4,4 G\$ et tenait compte de certaines modifications apportées aux régimes dans le cadre des conventions collectives conclues avec l'Air Line Pilots Association (« ALPA ») et le Syndicat canadien de la fonction publique (« SCFP »). La prochaine évaluation, qui sera en date du 1^{er} janvier 2026, sera effectuée au premier semestre de 2026. Les régimes agréés canadiens d'Air Canada affichant un excédent de solvabilité au 1^{er} janvier 2025, Air Canada n'était pas tenue de verser les cotisations au titre des services passés en 2025. De plus, conformément aux lois en vigueur et aux règles applicables des régimes, l'excédent sur la position de solvabilité de 105 % peut servir à réduire les cotisations relatives aux services rendus dans l'exercice considéré pour le volet prestations déterminées ou à capitaliser les cotisations de l'employeur pour le volet cotisations déterminées du même régime de retraite. Cela étant, et compte tenu des régimes à l'étranger et des régimes complémentaires, les cotisations de l'employeur pour les régimes de retraite ont totalisé 72 M\$ pour 2025 (cotisations nettes de l'employeur de 39 M\$ après déduction d'un montant excédentaire de 33 M\$ ayant servi à capitaliser les cotisations de l'employeur des volets de cotisations déterminées de ces régimes). Les cotisations au titre de la capitalisation des régimes de retraite devraient se chiffrer à 73 M\$ pour 2026.

Obligations au titre des prestations et actif des régimes

Les présents états financiers consolidés comprennent tous les actifs et passifs des régimes dont Air Canada est la promotrice. Les montants inscrits à l'état de la situation financière sont les suivants :

(en millions de dollars canadiens)

	Prestations de retraite		Autres avantages futurs du personnel		Total	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Actifs non courants						
Actifs au titre des régimes de retraite	2 513 \$	2 535 \$	- \$	- \$	2 513 \$	2 535 \$
Passifs courants						
Dettes fournisseurs et charges à payer	-	-	67	65	67	65
Passifs non courants						
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	553	830	981	1 012	1 534	1 842
Actifs (obligations) au titre des prestations de retraite (montant net)	1 960 \$	1 705 \$	(1 048) \$	(1 077) \$	912 \$	628 \$

La partie à moins de un an de l'obligation au titre des prestations de retraite (montant net) représente une estimation des autres avantages futurs du personnel à verser en 2026.



Le tableau ci-dessous présente l'information financière sur les modifications apportées aux régimes de retraite et aux autres régimes d'avantages du personnel postérieurs à l'emploi.

	Prestations de retraite		Autres avantages futurs du personnel	
	2025	2024	2025	2024
(en millions de dollars canadiens)				
Variation des obligations au titre des prestations				
Obligations au titre des prestations à l'ouverture de l'exercice	18 421 \$	18 309 \$	1 077 \$	1 098 \$
Coûts des services rendus au cours de l'exercice	195	190	22	25
Coûts des services passés a)	155	490	2	(2)
Coûts financiers	858	845	51	51
Cotisations salariales	69	76	-	-
Prestations versées	(1 033)	(1 027)	(54)	(43)
Effets des transferts	-	23	-	-
Paielements de règlements au titre du régime du Royaume-Uni	-	(283)	-	-
Réévaluations :				
Perte (profit) technique	(36)	(33)	4	(18)
Profit découlant de la modification des hypothèses concernant les données démographiques	(171)	(14)	(13)	(27)
Profit découlant de la modification des hypothèses concernant les données financières	(448)	(194)	(34)	(19)
Perte (profit) de change	(11)	39	(7)	12
Total des obligations au titre des prestations	17 999	18 421	1 048	1 077
Variation de l'actif des régimes				
Juste valeur de l'actif des régimes au début de l'exercice	22 061	21 949	-	-
Rendement de l'actif des régimes, déduction faite des soldes compris dans les frais financiers nets	481	258	-	-
Produits d'intérêts	1 023	1 005	-	-
Cotisations de l'employeur	39	72	54	43
Cotisations salariales	69	76	-	-
Prestations versées	(1 033)	(1 027)	(54)	(43)
Paielements de règlements au titre du régime du Royaume-Uni	-	(300)	-	-
Frais d'administration versés à même l'actif des régimes	(9)	(8)	-	-
Profit (perte) de change	(9)	36	-	-
Total de l'actif des régimes	22 622	22 061	-	-
Surplus (déficit) à la clôture de l'exercice	4 623	3 640	(1 048)	(1 077)
Actifs plafonnés/passif supplémentaire découlant des exigences de financement minimal	2 663	1 935	-	-
Actifs (obligations) au titre des prestations de retraite (montant net)	1 960 \$	1 705 \$	(1 048) \$	(1 077) \$

Le rendement réel de l'actif des régimes a correspondu à un profit de 1 504 M\$ (profit de 1 263 M\$ en 2024).

La transaction de rachat du contrat de rentes pour l'obligation au titre du régime à prestations de retraite déterminées du Royaume-Uni a été effectuée en 2024 et n'est donc plus incluse dans les actifs des régimes ou dans les obligations au titre des régimes.



Le déficit des régimes de retraite qui ne sont pas entièrement capitalisés est le suivant :

(en millions de dollars canadiens)	2025	2024
Régimes agréés canadiens	10 \$	7 \$
Régimes étrangers	34	51
Régimes complémentaires	509	772
	553 \$	830 \$

L'obligation au titre des prestations déterminées a une durée moyenne pondérée de 12,3 années (12,6 années en 2024).

Charges de retraite et autres avantages futurs du personnel

Air Canada a constaté la charge nette suivante au titre des régimes de retraite à prestations déterminées et des autres avantages futurs du personnel :

(en millions de dollars canadiens)	Prestations de retraite		Autres avantages futurs du personnel	
	2025	2024	2025	2024
Compte consolidé de résultat				
Composantes du coût				
Coût des services rendus au cours de l'exercice	195 \$	190 \$	22 \$	25 \$
Coût des services passés a)	155	490	2	(2)
Frais d'administration et autres frais	9	8	-	-
Pertes actuarielles (profits actuariels), change compris	-	-	3	(6)
Coût total comptabilisé dans les salaires et charges sociales	359 \$	688 \$	27 \$	17 \$
Intérêts nets liés aux régimes d'avantages du personnel dans les autres charges d'exploitation	(75) \$	(74) \$	51 \$	52 \$
Coût total comptabilisé au compte de résultat	284 \$	614 \$	78 \$	69 \$
Autres éléments du résultat global après consolidation				
Réévaluations :				
Perte (profit) technique, compte tenu du change	(38)	(30)	(5)	(4)
(Profit) découlant de la modification des hypothèses concernant les données démographiques	(171)	(14)	(13)	(27)
Perte (profit) découlant de la modification des hypothèses concernant les données financières	(448)	(194)	(34)	(15)
Rendement de l'actif des régimes	(489)	(258)	-	-
Changement du plafond des actifs	637	(46)	-	-
Coût (produit) total comptabilisé dans les autres éléments du résultat global	(509) \$	(542) \$	(52) \$	(46) \$

a) en août 2025, Air Canada et le SCFP, qui représente ses agents de bord, ont conclu une convention collective préliminaire d'une durée de quatre ans, qui n'a pas été ratifiée. Air Canada et le SCFP avaient envisagé la possibilité que l'entente ne soit pas ratifiée et avaient convenu de soumettre à la médiation la partie relative aux salaires et, advenant l'impossibilité d'en arriver à un accord, à un arbitrage. Tous les autres points, tels que la rémunération pour le service au sol, les améliorations aux régimes d'avantages sociaux et de retraite, et les règles d'établissement des horaires, ont été mis en application sans avoir recours à la médiation ou à l'arbitrage, conformément aux modalités de l'entente. Le 12 septembre 2025, le SCFP a demandé de ne pas avoir recours à la médiation et de soumettre directement à l'arbitrage la partie relative aux salaires, ce qu'Air Canada a accepté. Toute modification de salaire déterminée lors de l'arbitrage sera appliquée rétroactivement au 1^{er} avril 2025. À cet égard, Air Canada a comptabilisé un coût des services passés unique de 149 M\$ en 2025 afin de tenir compte des modifications aux régimes de retraite prévues dans l'accord préliminaire, qui sont maintenant en vigueur. Certaines de ces modifications sont conditionnelles à des positions financières futures de solvabilité des régimes de retraite. Les modifications des hypothèses relatives à ces augmentations conditionnelles seront comptabilisées dans les autres éléments du résultat global à titre d'écarts actuariels. L'incidence nette de ces modifications sera financée à même l'excédent des régimes de retraite agréés canadiens des agents de bord et ne devrait pas avoir d'incidence sur la situation de trésorerie d'Air Canada.

De plus, Air Canada a comptabilisé d'autres coûts liés à la main-d'œuvre de 45 M\$ en 2025.

En septembre 2024, Air Canada a conclu une convention collective d'une durée de quatre ans avec l'ALPA, qui avait pris effet le 30 septembre 2023 et qui a été ratifiée en octobre 2024. À la suite de la ratification, Air Canada a comptabilisé un coût des services passés unique de 490 M\$ au quatrième trimestre de 2024 afin de tenir compte des modifications comprises dans la nouvelle convention collective. Certaines de ces modifications sont conditionnelles à des positions financières futures de solvabilité des régimes de retraite. Les modifications des hypothèses relatives à ces augmentations conditionnelles sont comptabilisées dans les autres éléments du résultat global à titre d'écarts actuariels. L'incidence nette de ces modifications est financée à même l'excédent du régime de retraite agréé canadien des pilotes et ne devrait pas avoir d'incidence sur la situation de trésorerie d'Air Canada.

Une comparaison de la capitalisation des régimes d'avantages du personnel et de la charge comptabilisée dans le compte consolidé de résultat est présentée ci-dessous.

(en millions de dollars canadiens)	2025	2024
Charge nette au titre des régimes de retraite à prestations déterminées et des autres avantages futurs du personnel comptabilisée dans le compte consolidé de résultat		
Salaires et charges sociales	386 \$	705 \$
Intérêts nets liés aux passifs des régimes d'avantages du personnel	(24)	(22)
	362 \$	683 \$
Capitalisation des régimes d'avantages du personnel par Air Canada		
Prestations de retraite	39 \$	72 \$
Autres avantages du personnel	54	43
	93 \$	115 \$
Déficit de la capitalisation des régimes d'avantages du personnel sur la charge de ces régimes	269 \$	568 \$

Composition de l'actif des régimes de retraite à prestations déterminées

Régimes agréés canadiens

La composition de l'actif des régimes agréés canadiens est représentée ci-dessous.

	2025	2024
Titres à revenu fixe	56 %	54 %
Actions canadiennes	2 %	2 %
Actions étrangères	3 %	3 %
Placements non traditionnels	39 %	41 %
	100 %	100 %

Au 31 décembre 2025, environ 61 % des actifs des régimes agréés canadiens avaient un cours coté sur un marché actif. Les actifs n'ayant pas de cours coté sur un marché actif sont principalement des placements dans des entités fermées. La composition de l'actif présentée dans le tableau correspond à la ventilation des actifs des régimes entre chaque catégorie d'actifs.

L'actif des régimes de retraite utilisé pour déterminer aux fins comptables l'obligation nette au titre des prestations de retraite comprend 17 646 765 (17 646 765 en 2024) actions d'Air Canada, détenues en fiducie, qui ont été émises en 2009 dans le cadre des accords de capitalisation des régimes de retraite conclus avec tous les syndicats canadiens représentant des groupes d'employés d'Air Canada. La convention de fiducie prévoit que le produit d'une vente éventuelle des actions en fiducie sera retenu et appliqué à la réduction des déficits de solvabilité futurs des régimes de retraite, s'il en est. Étant donné la situation désormais excédentaire de la capitalisation des régimes agréés canadiens d'Air Canada, les règles comptables interdisent la comptabilisation de la valeur des actions détenues en fiducie dans le cadre de l'actif des régimes. Les actions détenues en fiducie avaient une juste valeur de 340 M\$ au 31 décembre 2025 (393 M\$ en 2024), mais après prise en compte du plafonnement des actifs, la valeur comptable comptabilisée de l'actif détenu en fiducie est de néant.

En novembre 2021, Air Canada a annoncé que les syndicats canadiens représentant des groupes de ses employés et Pionniers d'Air Canada ont conclu une entente de principe visant à permettre certaines autres utilisations des produits des actions susmentionnées. Si certaines conditions étaient réunies, la fiducie vendrait graduellement des actions jusqu'à la fin de 2037, et le produit net de ces ventes servirait au versement de sommes forfaitaires aux retraités canadiens ainsi qu'au financement d'indemnités de départ volontaire à des employés syndiqués ayant une certaine ancienneté et à des employés non syndiqués, exclusion faite de la haute direction. La conclusion de cette entente de principe et la réalisation de ces ventes et versements sont soumises à une série de conditions, parmi lesquelles la production de documents définitifs et l'obtention de toutes les approbations réglementaires et autres approbations nécessaires qui n'ont pas encore été obtenues. Les états financiers ne rendent pas compte des conséquences de ces événements, qui ne surviendront que si les conditions sont remplies et les approbations nécessaires, obtenues.

Les placements des régimes de retraite agréés à prestations déterminées canadiens sont effectués conformément à leur énoncé des politiques et des procédures en matière de placement. Comme le permet celui-ci, la composition réelle du portefeuille d'actifs peut à l'occasion présenter des écarts avec la répartition cible. En ce qui concerne le rendement de ses placements, la fiducie globale vise à dégager un taux annualisé général qui, à long terme, soit supérieur d'au moins 1,0 % avant frais de

placement en moyenne à long terme (10 ans) au rendement annualisé total qu'aurait pu produire une gestion passive du portefeuille de réplcation des passifs. Le portefeuille de réplcation des passifs renvoie à des indices repères en matière d'instruments à revenu fixe canadiens répandus (FTSE Canada), et ses caractéristiques correspondent étroitement à celles du passif des régimes.

Étant donné l'importance de la gestion du risque lié à l'excédent, Air Canada gère les régimes de retraite agréés à prestations déterminées canadiens de manière à réduire le risque lié à l'excédent (défini comme la différence entre la valeur de l'actif et la valeur du passif des régimes de retraite), qui est considéré comme le risque clé à réduire et à surveiller. De plus, l'objectif de la stratégie de placement consiste à investir les actifs des régimes de façon prudente et diversifiée afin de réduire le risque de fluctuation des cours des catégories d'actifs et des placements individuels au sein de ces catégories et de combiner ces catégories d'actifs et ces placements individuels de façon à permettre une réduction du risque global.

Outre la répartition générale de l'actif, résumée dans le tableau présenté ci-dessus, la gestion de chaque catégorie d'actifs investis au sein des caisses de retraite est assurée selon les principes suivants :

- Les placements en titres à revenu fixe sont des placements prudents à long terme dans des titres ayant au moins la note « BBB », hormis les titres du gouvernement ou des provinces du Canada, ou du gouvernement des États-Unis, dans lesquels le régime est autorisé à investir la totalité de ses placements à revenu fixe;
- Au sein des placements en actions (canadiennes et étrangères) du portefeuille, des limites sont fixées quant à la pondération globale de chaque titre;
- Les placements non traditionnels sont des placements dans des titres non négociés sur des marchés publics et dans des catégories d'actifs non traditionnelles. Ils peuvent comprendre, sans s'y limiter, des placements dans les secteurs immobilier, agricole et forestier, dans des titres de sociétés fermées ou de sociétés de capital-risque, dans des infrastructures, dans des obligations des marchés émergents, dans des obligations à rendement élevé et dans des contrats à terme sur marchandises. Les placements non traditionnels du portefeuille doivent être répartis de façon diversifiée entre plusieurs catégories d'actifs, stratégies, secteurs d'activité et régions.

Au 31 décembre 2025, environ 92 % des actifs des régimes de retraite agréés à prestations déterminées canadiens d'Air Canada étaient investis dans des instruments à revenu fixe afin d'atténuer une partie importante du risque de taux d'intérêt (taux d'actualisation) lié à ses passifs actuariels. Ceci comprend un ensemble d'instruments financiers, dont des obligations, des conventions de mise en pension et de prise en pension d'obligations, des contrats de gré à gré portant sur des obligations, des contrats à terme portant sur des obligations et des swaps de taux d'intérêt.

Les dérivés sont permis pourvu qu'ils soient utilisés pour gérer un risque en particulier (y compris le risque de taux d'intérêt lié au passif des régimes) ou pour créer des expositions à certains marchés et à certaines devises. Air Canada réduit le risque de crédit de contrepartie associé à ces instruments financiers au moyen des garanties données par les contreparties dans le cadre d'accords de garantie, ainsi qu'en surveillant les notes attribuées par les agences de notation aux contreparties (notation de crédit d'au moins « A ») et en s'assurant que l'énoncé des politiques et des procédures en matière de placement est respecté. La juste valeur de ces instruments dérivés est incluse dans celle des titres à revenu fixe dans le tableau présentant la composition de l'actif et elle ne constitue pas une composante importante de la juste valeur des titres à revenu fixe en portefeuille.

Les fiducies des régimes complémentaires sont constituées à hauteur de 50 % d'une combinaison de placements en actions Indexées et de placements non traditionnels, conformément à l'énoncé des politiques et des procédures en matière de placement applicable qui les régit. La tranche restante de 50 % est détenue par l'agence du revenu du Canada à titre d'impôt remboursable, conformément à la

législation fiscale. En raison des profits et des pertes latents sur les actifs placés, la valeur de marché des actions pourrait à l'occasion ne pas correspondre à cette répartition.

Risques

Du fait de ses régimes de retraite à prestations déterminées, Air Canada est exposée à un certain nombre de risques, dont les plus importants sont décrits ci-dessous.

Risque lié aux actifs

Le risque lié aux actifs est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations du prix du marché. Le risque lié aux actifs comprend le risque de change, le risque de crédit et l'autre risque de prix. Le risque de change est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des cours des devises. Ce risque est atténué grâce à la mise en œuvre de stratégies de couverture. Le risque de crédit est le risque qu'une partie à un instrument financier manque à une de ses obligations et amène de ce fait l'autre partie à subir une perte financière. Air Canada atténue ce risque par l'obtention, auprès des contreparties, de garanties en vertu d'accords de garanties ainsi que par la surveillance de la solvabilité des émetteurs. L'autre risque de prix est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison de variations des prix du marché (autres que celles découlant du risque de change), que ces variations soient causées par des facteurs propres à l'instrument en cause ou à son émetteur, ou par des facteurs affectant tous les instruments financiers similaires négociés sur le marché. Ce risque est atténué par une diversification appropriée des actifs des régimes.

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des taux d'intérêt du marché. La diminution des taux de rendement des obligations de sociétés ou de gouvernements donne lieu à une augmentation des passifs des régimes, laquelle sera compensée en partie par une augmentation de la valeur des avoirs en obligations du régime. Au 31 décembre 2025, environ 92 % des actifs des régimes de retraite à prestations déterminées canadiens d'Air Canada étaient investis dans des instruments à revenu fixe afin de gérer une partie importante du risque de taux d'intérêt (risque de taux d'actualisation).

Risque de capitalisation

Des variations défavorables de la valeur des actifs du régime ou des taux d'intérêt, et par conséquent, du taux d'actualisation utilisé pour évaluer les passifs, pourraient avoir une incidence importante sur les évaluations de la solvabilité des régimes de retraite et sur les exigences de capitalisation futures.

Espérance de vie

La majorité des obligations des régimes visent à fournir des avantages aux participants leur vie durant. Une augmentation de l'espérance de vie donnera donc lieu à une augmentation des passifs des régimes.

Hypothèses

La direction est tenue de faire des estimations à propos des hypothèses actuarielles et financières afin de déterminer le coût et le passif connexe des avantages futurs du personnel d’Air Canada.

Taux d’actualisation

Le taux d’actualisation utilisé pour déterminer l’obligation au titre des prestations a été calculé par rapport aux taux d’intérêt en vigueur sur le marché pour les obligations de sociétés cotées « AA » ou mieux et pour des flux de trésorerie correspondant approximativement au calendrier et au montant des paiements prévus des prestations.

Augmentations salariales futures

Les estimations associées aux hypothèses concernant les augmentations salariales futures reposent sur les politiques de rémunération en vigueur, les régimes à long terme d’Air Canada, les conventions collectives et les contrats de travail, ainsi que sur les prévisions économiques.

Hypothèses concernant la mortalité

Les tables de mortalité et les échelles d’amélioration de la mortalité publiées par l’institut canadien des actuaires (révision de 2014) ont été prises en compte lors du choix de l’estimation la plus plausible de l’hypothèse concernant la mortalité utilisée par la direction pour calculer l’obligation au titre des prestations de retraite constituées aux 31 décembre 2025 et 2024.

Les moyennes pondérées retenues comme hypothèses pour déterminer les obligations d’Air Canada au titre des prestations constituées et leur coût sont les suivantes :

	Prestations de retraite		Autres avantages futurs du personnel	
	2025	2024	2025	2024
Taux d’actualisation utilisé pour déterminer :				
Intérêt net sur l’obligation nette au titre des prestations déterminées pour l’exercice clos le 31 décembre	4,70 %	4,64 %	4,70 %	4,64 %
Coût des services rendus pour l’exercice clos le 31 décembre	4,80 %	4,65 %	4,80 %	4,65 %
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre	4,98 %	4,70 %	4,98 %	4,70 %
Taux d’augmentation future de la rémunération utilisé pour déterminer :				
Coût des prestations constituées et coût des services rendus pour l’exercice clos le 31 décembre	2,75 %	2,75 %	sans objet	sans objet
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre	2,75 %	2,75 %	sans objet	sans objet

Analyse de sensibilité

L’analyse de sensibilité consiste à modifier une hypothèse tout en maintenant toutes les autres hypothèses constantes. Il est peu probable qu’une telle situation se produise réellement et il peut exister des corrélations entre les variations de certaines hypothèses. Pour calculer la sensibilité de l’obligation au titre des prestations déterminées aux variations des principales hypothèses actuarielles, la même méthode (valeur actualisée de l’obligation au titre des prestations déterminées calculée selon la méthode des unités de crédit projetées à la clôture de la période de présentation de l’information financière) que celle employée pour calculer le passif comptabilisé dans l’état consolidé de la situation financière a été appliquée.

L’analyse de sensibilité des charges de retraite, des intérêts nets relatifs au passif au titre des prestations de retraite et de l’obligation au titre des prestations de retraite pour 2025, qui repose sur différentes hypothèses actuarielles en ce qui a trait au taux d’actualisation des régimes, est présentée ci-après. L’incidence de la modification d’une hypothèse sur chaque régime de retraite est pondérée proportionnellement à l’obligation totale au titre des régimes afin de déterminer l’incidence totale pour chaque hypothèse présentée.

(en millions de dollars canadiens)	0,25 point de pourcentage	
	Diminution	Augmentation
Taux hypothétique d’actualisation pour l’obligation		
Charge de retraite	20 \$	(19) \$
Intérêts nets liés au passif au titre des prestations de retraite	12	(6)
	32 \$	(25) \$
Augmentation (diminution) de l’obligation au titre des prestations de retraite	564 \$	(536) \$

L’augmentation (la diminution) de l’obligation au titre des prestations de retraite résultant d’une variation de 0,25 point de pourcentage du taux d’actualisation porte sur le montant brut du passif au titre des prestations de retraite et est présentée avant incidence des variations des actifs des régimes. Au 31 décembre 2025, environ 92 % des actifs des régimes de retraite d’Air Canada étaient investis dans des instruments à revenu fixe afin de gérer une partie importante du risque de taux d’intérêt (risque de taux d’actualisation).

Une augmentation de un an de l’espérance de vie ferait monter l’obligation au titre des prestations de retraite de 422 M\$.

Les taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé influent sur les sommes déclarées relativement aux régimes d’assurance maladie. Pour 2025 et par la suite, un taux d’augmentation annuel de 4,5 % du coût par personne des prestations de santé couvertes a été retenu comme hypothèse (aucun changement par rapport à l’hypothèse retenue en 2024). Une augmentation de un point de pourcentage des taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé aurait fait monter de 4 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l’exercice et des coûts financiers et de 74 M\$ l’obligation correspondante. Une diminution de un point de pourcentage des taux hypothétiques relatifs aux coûts de santé aurait fait baisser de 4 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l’exercice et des coûts financiers, et de 78 M\$ l’obligation correspondante.



Une diminution de 0,25 point de pourcentage du taux d'actualisation lié aux autres avantages futurs du personnel aurait fait monter de moins de 1 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers et de 35 M\$ l'obligation correspondante. Une augmentation de 0,25 point de pourcentage du taux d'actualisation aurait fait baisser de moins de 1 M\$ le total des coûts des services rendus au cours de l'exercice et des coûts financiers, et de 33 M\$ l'obligation correspondante.

Régimes de retraite à cotisations déterminées

Certains membres de la direction, du personnel administratif et du personnel syndiqué d'Air Canada participent à un régime de retraite à cotisations déterminées, à un volet cotisations déterminées d'un régime qui comprend également un volet prestations déterminées ou à un régime multi-employeurs qui sont comptabilisés à titre de régimes à cotisations déterminées. Air Canada verse une cotisation dont le montant est exprimé en pourcentage des cotisations salariales, pourcentage qui varie selon le groupe d'employés et, pour certains groupes, en fonction du nombre d'années de service. Comme le permettent les lois en vigueur et les règles applicables des régimes, l'excédent du volet prestations déterminées d'un régime peut servir à financer les cotisations de l'employeur au volet cotisations déterminées de ce régime. Un montant de 33 M\$ de l'excédent des volets prestations déterminées des régimes agréés canadiens a servi à financer les cotisations de l'employeur aux volets cotisations déterminées en 2025 (30 M\$ en 2024).

La charge au titre de ces régimes de retraite d'Air Canada s'élève à 140 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2025 (115 M\$ en 2024). Déduction faite de l'excédent disponible du volet prestations déterminées pouvant être utilisé pour financer la cotisation de l'employeur d'un volet prestations déterminées du même régime de retraite, les cotisations de l'employeur prévues devraient totaliser 111 M\$ pour 2026.

10. Provisions pour autres passifs

Le tableau qui suit présente un historique de toutes les provisions comptabilisées. Les provisions courantes sont comptabilisées dans les dettes fournisseurs et charges à payer.

(en millions de dollars canadiens)	Maintenance a)	Mise hors service d'immobili- sations b)	Litiges	Total des provisions
Au 31 décembre 2024				
Provision courante	242 \$	34 \$	53 \$	329 \$
Provision non courante	1 431	35	-	1 466
	1 673 \$	69 \$	53 \$	1 795 \$
Provisions constituées au cours de l'exercice	176 \$	- \$	15 \$	191 \$
Montants utilisés	(145)	-	(1)	(146)
Modifications des coûts estimatifs	(30)	1	-	(29)
Charge de désactualisation	67	1	-	68
Profit de change	(86)	-	-	(86)
Au 31 décembre 2025	1 655 \$	71 \$	67 \$	1 793 \$
Provision courante	314 \$	34 \$	67 \$	415 \$
Provision non courante	1 341	37	-	1 378
	1 655 \$	71 \$	67 \$	1 793 \$

- a) les provisions liées à la maintenance sont constituées pour les coûts associés aux modalités contractuelles de restitution des appareils loués aux termes de contrats de location simple. La provision porte sur les contrats de location dont les baux viennent à échéance entre 2026 et 2036 et dont la durée à courir jusqu'à l'échéance est de trois ans en moyenne. Les provisions liées à la maintenance prennent en compte les coûts actuels des activités de maintenance, les estimations d'inflation de ces coûts ainsi que les hypothèses relatives à l'utilisation du matériel volant connexe. Selon l'hypothèse où le coût global des modalités de restitution augmente de 5 %, tous les autres facteurs demeurant constants, un ajustement cumulé à l'état de la situation financière entraînerait une augmentation de la provision de 82 M\$ au 31 décembre 2025 et une hausse des frais de maintenance de 9 M\$ environ en 2026. Les flux de trésorerie futurs attendus pour honorer l'obligation sont actualisés. Si les taux d'actualisation devaient augmenter de 1 %, tous les autres facteurs demeurant constants, un ajustement cumulé à l'état de la situation financière entraînerait une diminution de la provision de 23 M\$ au 31 décembre 2025. Une variation équivalente mais en sens inverse du taux d'actualisation aurait une incidence similaire en sens inverse.
- b) aux termes de certains baux fonciers (terrains et bâtiments), Air Canada a l'obligation, à l'échéance du bail, de remettre les biens loués à l'état de terrain vacant et de réparer tous les dommages causés à l'environnement dont elle est responsable. Les échéances des baux correspondants s'échelonnent de 2026 à 2078. Ces provisions sont fondées sur diverses hypothèses, notamment le coût global de désaffectation et de restauration et la sélection de différentes approches relatives à la désaffectation et à la restauration. La provision non courante est comptabilisée dans les autres passifs non courants. En 2024, une charge de 34 M\$ a été comptabilisée dans les autres charges d'exploitation pour rendre compte des coûts estimatifs liés aux obligations découlant de contrats de location.

11. Impôts sur le résultat

Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat

L'impôt sur le résultat comptabilisé dans le compte consolidé de résultat est présenté ci-dessous.

(en millions de dollars canadiens)	2025	2024
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat exigibles	(19) \$	(30) \$
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat différés	(126)	1 235
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	(145) \$	1 205 \$

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2024, Air Canada a comptabilisé des actifs d'impôts différés non comptabilisés antérieurement de 1 503 M\$ dans l'état consolidé des résultats, ainsi que (268) M\$ en lien avec la création et le renversement des différences temporaires. Se reporter ci-après à la rubrique intitulée *impôts sur le résultat différés* pour un complément d'information sur la comptabilisation des actifs d'impôts sur le résultat différés.

Le recouvrement (la charge) d'impôts sur le résultat diffère du montant qui aurait résulté de l'application des taux d'imposition prescrits par les lois au résultat avant charge d'impôts selon la ventilation suivante :

(en millions de dollars canadiens)	2025	2024
Bénéfice avant impôts sur le résultat	789 \$	515 \$
Taux d'imposition prescrit par la loi établi selon les taux fédéral et provinciaux	26,53 %	26,49 %
(Charge) recouvrement d'impôts calculé aux taux d'imposition prescrits par la loi	(209)	(136)
Effets des éléments suivants :		
Part non imposable (non déductible) des profits (pertes) en capital	37	(70)
Actifs d'impôts sur le résultat différés comptabilisés	-	1 503
Comptabilisation des pertes en capital (non comptabilisées)	37	(69)
Éléments non déductibles	(18)	(30)
Autres	8	7
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	(145) \$	1 205 \$

Le taux d'imposition applicable prescrit par la loi s'établit à 26,53 % (26,49 % en 2024). Le taux d'imposition applicable d'Air Canada correspond au taux d'imposition canadien combiné applicable dans les territoires où Air Canada exerce des activités. Le recouvrement d'impôts sur le résultat inscrit au compte consolidé de résultat diffère du montant qui aurait résulté de l'application du taux d'imposition prescrit par la loi au bénéfice avant impôts sur le résultat inscrit au compte consolidé de résultat surtout parce que seuls certains actifs d'impôts sur le résultat différés ont été comptabilisés avant le troisième trimestre de 2024, tel qu'il est indiqué ci-après.

L'impôt sur le résultat comptabilisé dans l'état consolidé du résultat global est présenté ci-dessous.

(en millions de dollars canadiens)	2025	2024
Réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel		
- charge d'impôts sur le résultat exigibles	(11) \$	(1) \$
- charge d'impôts sur le résultat différés	(141)	(287)
Réévaluations des dérivés liés au carburant désignés comme couvertures de flux de trésorerie		
- recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat différés	1	-
(Charge) d'impôts sur le résultat	(151) \$	(288) \$

Les impôts sur le résultat diffèrent du montant qui aurait découlé de l'application des taux d'imposition prescrits par les lois aux autres éléments du résultat global avant charge d'impôts selon la ventilation suivante :

(en millions de dollars canadiens)	2025	2024
Autres éléments du résultat global, avant impôts sur les résultats	556 \$	597 \$
Taux d'imposition prescrit par la loi établi selon les taux fédéral et provinciaux	26,53 %	26,49 %
Charge d'impôts sur le résultat aux taux d'imposition prescrits par la loi	(148)	(158)
Part non imposable (non déductible) des profits (pertes) en capital	-	1
Passifs d'impôts sur le résultat différés comptabilisés	-	(129)
Autres	(3)	(2)
(Charge) d'impôts sur le résultat	(151) \$	(288) \$

L'impôt sur le résultat comptabilisé dans les capitaux propres attribuables aux actionnaires est présenté ci-dessous.

(en millions de dollars canadiens)	2025	2024
Rémunération fondée sur des actions		
- recouvrement d'impôts sur le résultat différés	- \$	19 \$
Frais d'émission d'actions		
- recouvrement d'impôts sur le résultat différés	1	22
Recouvrement d'impôts sur le résultat	1 \$	41 \$

Impôts sur le résultat différés

Un actif d'impôts différés est comptabilisé seulement dans la mesure où il est probable qu'Air Canada disposera de bénéfices imposables futurs permettant de réaliser l'actif en question. Pour porter une appréciation à cet égard, Air Canada considère les indications positives et négatives dont elle dispose et les hypothèses pertinentes, dont les résultats financiers passés et les prévisions relatives aux bénéfices imposables futurs, le contexte commercial global et les tendances et perspectives pour l'industrie.

À cet égard et dans le cadre de l'établissement des états financiers pour la période close le 30 septembre 2024, Air Canada a déterminé qu'il était probable que la quasi-totalité des actifs d'impôts différés soient réalisés. De ce fait, des actifs d'impôts différés non comptabilisés antérieurement de 1 056 M\$ ont été comptabilisés au troisième trimestre de 2024, ce qui a donné lieu à l'inscription d'un recouvrement d'impôts de 1 154 M\$ à l'état consolidé des résultats, d'une charge d'impôts de 139 M\$ à l'état consolidé du résultat global relativement aux réévaluations des passifs nets au titre des régimes d'avantages du personnel et d'un recouvrement d'impôts de 41 M\$ à l'état consolidé des variations des capitaux propres.

Au 31 décembre 2025, des actifs et des passifs d'impôts différés nets de 774 M\$ étaient inscrits comme actif d'impôts différés non courant à l'état consolidé de la situation financière. Certaines immobilisations incorporelles ayant une valeur fiscale négligeable et une valeur comptable de 275 M\$ ont des durées indéfinies. De ce fait, le passif d'impôts différés correspondant de 73 M\$ (73 M\$ en 2024) ne devrait pas se résorber tant que les actifs n'auront pas été sortis du bilan, n'auront pas perdu de leur valeur ou ne seront pas devenus amortissables; il est par conséquent inclus dans le passif d'impôts différés non courant.

La ventilation des actifs et des passifs d'impôts sur le résultat différés importants est la suivante :

(en millions de dollars canadiens)	2025	2024
Actifs d'impôts sur le résultat différés		
Pertes autres que des pertes en capital	1 964 \$	1 951 \$
Provisions comptables non encore déductibles aux fins d'impôt	151	129
Crédits d'impôt à l'investissement et impôts recouvrables	40	40
Obligations locatives	756	768
Provisions liées à la maintenance	439	443
Produits différés	156	192
	3 506	3 523
Passifs d'impôts sur le résultat différés		
Obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi – régimes de retraite et autres avantages futurs du personnel	(229)	(167)
Immobilisations corporelles et immobilisations d'ordre technologique et autres immobilisations incorporelles	(2 455)	(2 253)
Immobilisations incorporelles à durée de vie indéfinie	(73)	(73)
Autres	(48)	(64)
	(2 805)	(2 557)
Actifs nets d'impôts sur le résultat différés comptabilisés	701 \$	966 \$
Présentation à l'état de la situation financière		
Actifs d'impôts sur le résultat différés	774	1 039
Passifs d'impôts sur le résultat différés	(73)	(73)
Actifs nets d'impôts sur le résultat différés comptabilisés	701 \$	966 \$



Les tableaux ci-dessous font état de la variation des composantes de soldes d'impôts sur le résultat différés.

	1 ^{er} janvier 2025	Variation au compte de résultat pour 2025	Variation dans les autres éléments du résultat global pour 2025	Variation des capitaux propres pour 2025	31 décembre 2025
(en millions de dollars canadiens)					
Pertes autres que des pertes en capital	1 951 \$	13	-	-	1 964 \$
Provisions comptables non encore déductibles aux fins d'impôt	129	22	-	-	151
Crédits d'impôt à l'investissement et impôts recouvrables	40	-	-	-	40
Obligations locatives	768	(12)	-	-	756
Provisions liées à la maintenance	443	(4)	-	-	439
Produits différés	192	(36)	-	-	156
Obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi – régimes de retraite et autres avantages futurs du personnel	(167)	79	(141)	-	(229)
Immobilisations corporelles et immobilisations d'ordre technologique et autres immobilisations incorporelles	(2 253)	(202)	-	-	(2 455)
Immobilisations incorporelles à durée de vie indéfinie	(73)	-	-	-	(73)
Autres actifs (passifs) d'impôts différés	(64)	14	1	1	(48)
Total des actifs (passifs) d'impôts sur le résultat différés comptabilisés	966 \$	(126)	(140)	1	701 \$

	1 ^{er} janvier 2024	Variation au compte de résultat pour 2024	Variation dans les autres éléments du résultat global pour 2024	Variation des capitaux propres pour 2024	31 décembre 2024
(en millions de dollars canadiens)					
Pertes autres que des pertes en capital	1 927 \$	(16)	-	40	1 951 \$
Provisions comptables non encore déductibles aux fins d'impôt	7	122	-	-	129
Crédits d'impôt à l'investissement et impôts recouvrables	-	40	-	-	40
Obligations locatives	783	(15)	-	-	768
Provisions liées à la maintenance	-	443	-	-	443
Produits différés	-	192	-	-	192
Obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi – régimes de retraite et autres avantages futurs du personnel	(460)	580	(287)	-	(167)
Immobilisations corporelles et immobilisations d'ordre technologique et autres immobilisations incorporelles	(2 128)	(125)	-	-	(2 253)
Immobilisations incorporelles à durée de vie indéfinie	(73)	-	-	-	(73)
Autres actifs (passifs) d'impôts différés	(79)	14	-	1	(64)
Total des actifs (passifs) d'impôts sur le résultat différés comptabilisés	(23)\$	1 235	(287)	41	966 \$

Au 31 décembre 2025, Air Canada avait des reports en avant de pertes en capital nettes d'environ 343 M\$ disponibles aux fins d'utilisation pour les impôts sur le résultat, ainsi que des pertes de change latentes déductibles et des pertes en capital nettes de 110 M\$, pour lesquels aucun actif d'impôts différés n'avait encore été comptabilisé, la possibilité d'utiliser cet avantage fiscal étant limitée aux gains en capital imposables futurs. Bien que les pertes en capital nettes demeuraient disponibles aux fins d'utilisation, le critère de comptabilisation n'était pas rempli à ce moment. Les pertes en capital nettes n'ont pas de date d'expiration.

Le tableau qui suit illustre les différences temporaires et les reports en avant de pertes fiscales pour lesquelles des actifs d'impôts différés n'ont pu être comptabilisés.

(en millions de dollars canadiens)	2025	2024
Reports en avant de pertes en capital, solde net	343	241
Pertes de change latentes déductibles et pertes en capital nettes	110	354
Total des différences temporaires nettes non comptabilisées	453 \$	595 \$
Taux d'impôt différé établi selon les taux fédéral et provinciaux	26,54 %	26,49 %
Total des actifs d'impôts différés nets non comptabilisés	120 \$	158 \$

Les échéances des pertes fiscales autres que des pertes en capital selon le régime fédéral sont les suivantes :

(en millions de dollars canadiens)	Pertes fiscales
2034	1 \$
2040	1 389
2041	4 259
2042	1 621
2045	25
Reports en avant de pertes autres que des pertes en capital	7 295 \$

Les impôts sur le résultat payés en trésorerie par Air Canada en 2025 se sont chiffrés à 48 M\$ (recouvrements de 50 M\$ en 2024).

12. Capital-actions

	Nombre d'actions	Valeur (en millions de dollars canadiens)
Au 1^{er} janvier 2024	358 469 286	2 744 \$
Actions émises à l'exercice d'options sur actions	41 536	1
Actions rachetées et annulées dans le cadre de l'offre publique de rachat	(18 671 700)	(155)
Actifs d'impôts différés comptabilisés	-	22
Au 31 décembre 2024	339 839 122	2 612
Actions émises à l'exercice d'options sur actions	145 571	3
Actions rachetées et annulées dans le cadre de l'offre publique de rachat	(45 435 073)	(340)
Au 31 décembre 2025	294 549 620	2 275

Le tableau ci-dessous présente les actions émises et en circulation d'Air Canada, ainsi que les actions pouvant être émises.

	2025	2024
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	66 330 053	102 314 033
Actions à droit de vote de catégorie B	228 219 567	237 525 089
Nombre total d'actions émises et en circulation	294 549 620	339 839 122
Actions pouvant être émises		
Billets convertibles	Note 8	-
Options sur actions	Note 13	17 856 599
	12 137 096	9 230 773
Nombre total d'actions en circulation et d'actions pouvant être émises	306 686 716	366 926 494

Actions

Au 31 décembre 2025, les actions pouvant être émises par Air Canada se composaient d'un nombre illimité d'actions à droit de vote variable de catégorie A (les « actions à droit de vote variable ») et d'un nombre illimité d'actions à droit de vote de catégorie B (les « actions à droit de vote »). Les porteurs des actions des deux catégories ont des droits équivalents, sauf pour le droit de vote, comme il est expliqué ci-après.

Seuls les non-Canadiens (au sens de la loi sur les transports au Canada) peuvent être détenteurs, véritables propriétaires ou avoir le contrôle, directement ou indirectement, des actions à droit de vote variable. Chaque action à droit de vote variable émise et en circulation est convertie en une action à droit de vote, automatiquement et sans autre intervention de la part d'Air Canada ou du porteur, si l'action à droit de vote variable est détenue, appartient en propriété véritable ou est contrôlée, directement ou indirectement, autrement qu'à titre de garantie seulement, par un Canadien au sens de la loi sur les transports au Canada.

Seuls des Canadiens peuvent être détenteurs, véritables propriétaires ou avoir le contrôle, directement ou indirectement, des actions à droit de vote. Une action à droit de vote émise et en circulation est convertie en une action à droit de vote variable, automatiquement et sans autre intervention de la part d'Air Canada ou du porteur, si cette action à droit de vote est détenue, appartient en propriété véritable ou est contrôlée, directement ou indirectement, autrement qu'à titre de garantie seulement, par une personne qui n'est pas un Canadien.

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, le droit de vote rattaché à chaque action à droit de vote variable diminuerait proportionnellement, de façon 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 détenteurs d'actions à droit de vote variable ou en leur nom ne dépasse pas 49 % des voix pouvant être exprimées en assemblée. Par ailleurs, en cas de dépassement de l'une des limites applicables, 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 % des droits de vote seront réduits pour veiller à ce qu'il ne détienne jamais 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 collectivement jamais 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 collectivement jamais plus de 49 % des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote à une assemblée des actionnaires.

Régime de droits des actionnaires

Conformément aux conditions de l'accord portant sur le régime de droits des actionnaires (le « régime de droits »), un droit (un « droit ») est accordé à l'égard de chaque action d'Air Canada émise et en circulation. Ces droits pourront être exercés uniquement lorsqu'une personne, de concert avec toute partie qui lui est liée, acquiert ou annonce son intention d'acquérir 20 % ou plus des actions en circulation d'Air Canada, prises ensemble, autrement qu'au moyen d'une « offre permise » aux termes du régime de droits ou, dans certains cas, sans l'autorisation du Conseil. Avant cela, les droits ne peuvent être séparés des actions, ils ne peuvent être exercés et aucun certificat de droits distincts n'est délivré. Pour être une « offre permise » aux termes du régime de droits, l'offre doit notamment : i) être présentée à l'ensemble des porteurs d'actions, ii) demeurer en vigueur pendant au moins 105 jours (ou tout délai minimal d'une durée moindre fixé conformément au *Règlement 62-104 sur les offres publiques d'achat et de rachat* [le « Règlement 62-104 »]), iii) prévoir que les actions ne peuvent faire l'objet d'une prise de livraison, sauf si plus de 50 % des actions alors en circulation, prises ensemble à l'exclusion de celles détenues par l'acquéreur (et par les personnes qui lui sont liées), ont été déposées sans que le dépôt ait été révoqué, et iv) prévoir la prolongation de l'offre pendant au moins 10 jours si la condition relative au seuil de 50 % est remplie, afin de permettre aux autres actionnaires de déposer leurs actions.

Par suite d'un événement qui déclenche l'exercice des droits et sous réserve des conditions du régime de droits, chaque droit permettra à son porteur, autre que l'acquéreur et les personnes qui lui sont liées, d'exercer son droit et de souscrire des actions d'Air Canada d'une valeur de deux cents dollars en échange de cent dollars (c'est-à-dire à 50 % du cours alors en vigueur). Lorsqu'ils exercent leurs droits, les Canadiens admissibles propriétaires effectifs des droits reçoivent des actions à droit de vote de catégorie B, et les porteurs de droits qui ne sont pas des Canadiens admissibles propriétaires effectifs reçoivent des actions à droit de vote variable de catégorie A.

Le renouvellement du régime de droits a été ratifié lors de l'assemblée annuelle des actionnaires d'Air Canada en 2023. Le régime de droits reste en vigueur jusqu'au jour suivant immédiatement l'assemblée annuelle des actionnaires d'Air Canada en 2026. Il pourrait alors être renouvelé pour une période supplémentaire de trois ans (de 2026 à 2029) si les actionnaires prennent la décision de le faire avant ou pendant leur assemblée annuelle en 2026.

Billets convertibles

Comme il est décrit à la note 8, les billets convertibles ont été réglés en trésorerie après être arrivés à échéance le 1^{er} juillet 2025. Une tranche de capital de 1 000 \$ US a donné droit à 65,1337 actions.

Offres publiques de rachat dans le cours normal des activités

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

En 2024, Air Canada a racheté aux fins d'annulation 20 279 100 actions à un coût moyen de 23,92 \$ l'action pour une contrepartie globale de 485 M\$ (1 607 400 d'entre elles ont été annulées dans les premiers jours ouvrables suivant le 31 décembre 2024 en raison de délais administratifs entre l'achat et l'annulation dans les livres du registraire). L'excédent du coût sur la valeur comptable de 330 M\$ et l'impôt sur le rachat d'actions de 10 M\$ ont été imputés au poste « bénéfices non répartis (déficit) ».

Au premier trimestre de 2025, Air Canada a racheté 15 504 742 actions supplémentaires pour une contrepartie totale de 315 M\$, pour un total de 35 783 842 actions, soit le nombre maximum qu'elle peut racheter aux fins d'annulation dans le cadre de son offre publique de rachat. L'excédent du coût sur la valeur comptable de 196 M\$ et l'impôt sur le rachat d'actions de 6 M\$ ont été imputés au poste « bénéfices non répartis (déficit) ».

Au quatrième trimestre de 2025, Air Canada a reçu l'approbation de la TSX de lancer une offre publique de rachat dans le cours normal des activités lui permettant de racheter à des fins d'annulation, conformément aux règles de la TSX, au cours de la période allant du 7 novembre 2025 au 6 novembre 2026, jusqu'à 29 557 428 actions, soit environ 10 % du flottant de ses actions en date du 24 octobre 2025. Au quatrième trimestre de 2025, Air Canada a racheté aux fins d'annulation 1 778 824 actions à un coût moyen de 18,63 \$ l'action pour une contrepartie totale de 33 M\$ (51 637 d'entre elles ont été annulées dans les premiers jours ouvrables suivant le 31 décembre 2025 en raison de délais administratifs entre l'achat et l'annulation dans les livres du registraire). L'excédent du coût sur la valeur comptable de 19 M\$ et l'impôt sur le rachat d'actions de 1 M\$ ont été imputés au poste « bénéfices non répartis (déficit) ».

Offre publique de rachat importante

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

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

En réponse à l'offre, environ 26,8 millions d'actions ont été valablement déposées, sans que leur dépôt ne soit révoqué, au moyen de dépôts aux enchères à un prix égal ou inférieur à 18,80 \$ ou de dépôts aux prix de rachat. Comme l'offre a été sursouscrite, environ 99,14 % des actions valablement déposées ont été reprises par Air Canada, outre les « lots irréguliers », auxquels ne s'applique pas la réduction proportionnelle. Le 25 juin 2025, Air Canada avait racheté, aux fins d'annulation, 26 595 744 actions au prix de 18,80 \$ l'action, pour une contrepartie totale de 500 M\$. L'excédent du coût sur la valeur comptable de 294 M\$ et l'impôt sur le rachat d'actions de 10 M\$ ont été imputés au poste « bénéfices non répartis (déficit) ».

13. Rémunération fondée sur des actions

Régime d'intéressement à long terme d'Air Canada

Certains des employés d'Air Canada participent au régime d'intéressement à long terme d'Air Canada, qui prévoit l'attribution d'options sur actions, d'unités d'actions liées au rendement et d'unités d'actions de négociation restreinte à tous les cadres supérieurs et membres de la direction d'Air Canada. En ce qui concerne les options sur actions, 1 894 088 actions sont disponibles aux fins d'attribution future des options. Les unités d'actions liées au rendement et les unités d'actions de négociation restreinte en circulation ne donneront généralement pas lieu à l'émission de nouvelles actions puisqu'elles seront échangées contre des actions rachetées sur le marché secondaire (et non émises à titre de nouvelles unités d'actions) ou contre des équivalents de trésorerie, au choix d'Air Canada.

Options sur actions

Les options sur actions en vertu du régime d'intéressement à long terme ont une durée d'au plus dix ans et sont assorties d'un prix d'exercice fondé sur la juste valeur de marché des actions au moment de l'attribution des options. La moitié des options attribuées sont assorties de conditions temporelles et sont acquises sur quatre ans. L'acquisition des options restantes est tributaire de critères de rendement, qui sont fondés sur les objectifs de marge d'exploitation (bénéfice d'exploitation divisé par les produits d'exploitation) établis par le Conseil d'Air Canada pour la même période. Chaque option confère au salarié le droit d'acheter une action au prix d'exercice fixé.

Le nombre d'options sur actions d'Air Canada attribuées à des employés, la charge de rémunération qui y est liée et les hypothèses ayant servi à établir la charge de rémunération à base d'actions selon le modèle Black-Scholes d'évaluation des options se présentent comme suit :

	2025	2024
Charge de rémunération (en millions de dollars)	18 \$	16 \$
Nombre d'options sur actions attribuées à des salariés d'Air Canada	3 202 728	2 674 553
Moyenne pondérée de la juste valeur par option attribuée (en dollars)	5,76 \$	6,59 \$
Juste valeur globale des options sur actions attribuées (en millions de dollars)	18 \$	18 \$
Hypothèses relatives à la moyenne pondérée :		
Cours de l'action	16,94 \$	18,23 \$
Taux d'intérêt sans risque	2,48 %-2,91 %	2,72 %-3,59 %
Volatilité attendue	35,09 %	36,20 %
Rendement des actions	0 %	0 %
Durée prévue des options (en années)	5,25	5,25

La volatilité attendue a été déterminée au moment de l'attribution au moyen du cours de l'action sur une base historique. Elle repose sur l'hypothèse que la volatilité historique est un indicateur des tendances futures, qui ne correspondent pas forcément aux données réelles.



Le tableau suivant résume les opérations concernant les options d'achat d'actions du régime d'intéressement à long terme.

	2025		2024	
	Options	Prix d'exercice moyen pondéré par action	Options	Prix d'exercice moyen pondéré par action
Au début de l'exercice	9 230 773	23,15 \$	6 642 516	25,10 \$
Options attribuées	3 202 728	16,94	2 674 553	18,23
Options exercées	(145 571)	11,74	(41 536)	14,79
Options échues	(67 672)	30,21	(38 533)	26,83
Options éteintes	(83 162)	18,12	(6 227)	20,03
Options en cours à la clôture de l'exercice	12 137 096	21,64 \$	9 230 773	23,15 \$
Options pouvant être exercées à la clôture de l'exercice	5 283 587	26,31 \$	3 960 001	27,27 \$

Pour les options exercées en 2025, le prix moyen pondéré des actions à la date d'exercice s'établit à 19,05 \$ (21,20 \$ en 2024).

Fourchette des prix d'exercice	Date d'échéance	Options en cours – 2025			Options pouvant être exercées – 2025	
		Nombre d'options en cours	Durée résiduelle moyenne pondérée (en années)	Prix d'exercice moyen pondéré par action	Nombre d'options pouvant être exercées	Prix d'exercice moyen pondéré par action
12,83 \$ – 26,40 \$	2027	328 862	2	15,24	328 862	15,24
22,53 \$ – 27,75 \$	2028	781 550	3	26,52	781 550	26,52
33,11 \$ – 43,22 \$	2029	803 678	4	33,26	803 678	33,26
15,35 \$ – 32,42 \$	2030	1 108 996	5	31,23	1 108 996	31,23
23,80 \$ – 26,93 \$	2031	536 331	6	25,37	536 331	25,37
17,37 \$ – 24,61 \$	2032	1 149 127	7	24,35	983 220	24,50
17,61 \$ – 24,19 \$	2033	1 617 391	8	19,88	411 249	19,96
16,47 \$ – 18,32 \$	2034	2 637 637	9	18,23	329 701	18,23
14,07 \$ – 17,03 \$	2035	3 173 524	10	16,94	-	-
		12 137 096		21,64 \$	5 283 587	26,31 \$

Fourchette des prix d'exercice	Date d'échéance	Options en cours – 2024			Options pouvant être exercées – 2024	
		Nombre d'options en cours	Durée résiduelle moyenne pondérée (en années)	Prix d'exercice moyen pondéré par action	Nombre d'options pouvant être exercées	Prix d'exercice moyen pondéré par action
9,41 \$	2026	68 498	2	9,41	68 498	9,41
12,83 \$ – 26,40 \$	2027	403 631	3	14,95	403 631	14,95
22,53 \$ – 27,75 \$	2028	787 654	4	26,52	787 654	26,52
33,11 \$ – 43,22 \$	2029	827 385	5	33,27	827 385	33,27
15,35 \$ – 32,42 \$	2030	1 133 935	6	31,25	1 120 335	31,44
23,80 \$ – 26,93 \$	2031	541 757	7	25,37	251 122	25,39
17,37 \$ – 24,61 \$	2032	1 162 376	8	24,30	289 449	24,34
17,61 \$ – 24,19 \$	2033	1 630 984	9	19,88	211 927	20,06
16,47 \$ – 18,32 \$	2034	2 674 553	10	18,23	-	-
		9 230 773		23,15 \$	3 960 001	27,27 \$

Unités d'actions liées au rendement et unités d'actions de négociation restreinte

Le régime d'intéressement à long terme prévoit aussi l'attribution d'unités d'actions liées au rendement (les « UAR ») et d'unités d'actions de négociation restreinte (les « UANR »). Les modalités d'acquisition reposent sur l'atteinte, par Air Canada, de sa cible relative au cumul des bénéfices annuels sur une période de trois ans pour 75 % des UAR, et sur le rendement total relatif pour les actionnaires sur la même période de trois ans pour 25 % des UAR. Quant aux UANR, elles sont acquises à la clôture des trois années qui suivent leur date d'attribution. Les UAR et les UANR attribuées sont généralement échangées contre des actions d'Air Canada achetées sur le marché secondaire ou contre des équivalents de trésorerie, au choix du Conseil d'administration.

La charge de rémunération ayant trait aux UAR et aux UANR a été de 27 M\$ en 2025 (35 M\$ en 2024).

Le tableau suivant résume les opérations concernant les unités d'actions du régime d'intéressement à long terme.

	2025	2024
À l'ouverture de l'exercice	5 218 941	4 034 091
Unités d'actions attribuées	2 353 916	2 104 796
Unités d'actions réglées	(1 141 184)	(801 791)
Unités d'actions éteintes	(253 375)	(118 155)
Unités d'actions en circulation à la clôture de l'exercice	6 178 298	5 218 941

Régime d'actionnariat des employés

Les employés admissibles peuvent adhérer à un régime d'actionnariat. Ils peuvent y investir de 2 % à 10 % de leur salaire de base pour l'achat d'actions sur le marché secondaire. Air Canada versera une cotisation équivalant à 33,33 % des cotisations versées par les employés. En 2025, Air Canada a comptabilisé une charge de rémunération de 30 M\$ (25 M\$ en 2024) relativement au régime d'actionnariat des employés.

14. Bénéfice par action

Le tableau qui suit présente le calcul du bénéfice par action – résultat de base et dilué.

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	2025	2024
Numérateur :		
Bénéfice net	644 \$	1 720 \$
Effet de la conversion présumée des billets convertibles	(47)	56
Numérateur ajusté servant au calcul du bénéfice par action – résultat dilué	597 \$	1 776 \$
Dénominateur :		
Nombre moyen pondéré d'actions	311	358
Effet des titres potentiellement dilutifs :		
Options sur actions	-	-
Billets convertibles	9	18
Dénominateur ajusté servant au calcul du bénéfice par action – résultat dilué	320	376
Bénéfice par action – résultat de base	2,07 \$	4,81 \$
Bénéfice par action – résultat dilué	1,86 \$	4,72 \$

Le calcul du bénéfice par action est effectué à partir de chiffres entiers et non de millions arrondis. Il n'est donc pas possible de se servir des montants ci-dessus pour recalculer les valeurs par action.

Comme il est décrit à la note 8, les billets convertibles ont été réglés en trésorerie après être arrivés à échéance le 1^{er} juillet 2025. Une tranche de capital de 1 000 \$ US a donné droit à 65,1337 actions, et ce taux de conversion n'est plus utilisé pour calculer le bénéfice dilué par action, à l'exception du calcul effectué depuis le début de l'exercice pour la période allant jusqu'au 1^{er} juillet 2025.

N'entrent pas dans le calcul de la perte par action – résultat dilué pour 2025 les 7 270 000 options en cours (6 811 000 options en 2024) pour lesquelles les prix d'exercice étaient supérieurs au cours moyen des actions pour l'exercice. Les options en cours dont les prix d'exercice étaient inférieurs au cours moyen des actions pour l'exercice ont été incluses dans le calcul du bénéfice dilué par action; selon la méthode de rachat d'actions, cela a donné lieu à moins de un million de titres potentiellement dilutifs.



15. Engagements

Engagements en capital et engagements au titre de contrats de location

Les engagements en capital comprennent les livraisons futures d'appareils faisant l'objet de commandes fermes et les engagements relatifs à l'acquisition d'autres immobilisations corporelles. Le coût total estimatif des appareils repose sur leurs prix de livraison, qui comprennent les augmentations estimatives. Les montants en dollars américains sont convertis au taux à la clôture le 31 décembre 2025 de 1,37 \$ CA. Les engagements minimaux futurs en vertu de ces contrats sont présentés ci-dessous.

Air Canada fait l'acquisition de 8 appareils A350 d'Airbus. Le contrat d'achat comprend également des droits visant l'achat de 8 appareils A350 d'Airbus supplémentaires. Les livraisons devraient commencer au deuxième semestre de 2030. Les engagements en capital visent également l'acquisition de 14 appareils 787-10 de Boeing, dont 10 devraient être livrés d'ici 2028 et les 4 autres d'ici 2030. Les livraisons devraient commencer en 2026. Le contrat d'achat comprend des options visant 12 appareils 787-10 supplémentaires de Boeing. Les engagements en capital comprennent aussi l'achat et les livraisons des 24 appareils A220 d'Airbus, qui devraient se poursuivre en 2026 et en 2027.

Comme il est décrit ci-dessous, on compte également des engagements en capital liés à l'acquisition de 30 appareils à distance franchissable accrue (ou XLR, pour extra-long range) de la gamme A321neo d'Airbus (« A321XLR d'Airbus »). Les livraisons devraient commencer au premier trimestre de 2026, et le dernier avion devrait arriver en 2029. Sur les 30 appareils acquis, 15 seront loués et 15 seront acquis dans le cadre d'un contrat d'achat conclu avec Airbus S.A.S. prévoyant des droits visant l'achat d'un maximum de 10 autres appareils entre 2030 et 2032. Les montants au titre des paiements de loyers périodiques des 15 contrats de location sont pris en compte dans les périodes indiquées. Les paiements de loyers relatifs à 5 appareils 737 MAX 8 de Boeing dont la livraison est prévue en 2026 sont également inclus.

(en millions de dollars canadiens)	2026	2027	2028	2029	2030	Par la suite	Total
Engagements d'immobilisations	2 549 \$	2 491 \$	1 569 \$	1 358 \$	1 278 \$	3 399 \$	12 644 \$

En 2022, Air Canada a annoncé qu'elle avait conclu un contrat d'achat de 30 appareils hybrides électriques ES-30 en cours de développement par la société Heart Aerospace. Comme la conception et des spécifications de l'avion sont encore en élaboration, le coût final ne peut pas être déterminé et n'est donc pas présenté dans le tableau ci-dessus, mais le contrat prévoit un prix plafond. Les appareils régionaux ne devraient pas entrer en service avant 2029.

Air Canada loue et sous-loue certains appareils et moteurs de rechange à jazz, son transporteur régional, et les loyers sont refacturés à Air Canada par l'intermédiaire de son contrat d'achat de capacité avec Jazz. Ces montants nets sont présentés dans le compte consolidé de résultat. Les contrats de location et de sous-location portent sur 15 appareils CRJ200 de Mitsubishi, 20 appareils CRJ900 de Mitsubishi, 25 appareils E175 d'Embraer et 13 moteurs de rechange. Les revenus de location et de sous-location et les charges relatives à chacun de ces appareils et moteurs se chiffrent à 114 M\$ en 2025 (116 M\$ en 2024).

Accords de financement connexes

En octobre 2024, Air Canada a reçu un engagement de prêt d'un montant maximal de 975 M\$ US de la part d'Exportation et développement Canada afin de financer une partie du prix d'achat d'au plus 27 appareils A220-300 d'Airbus, dont la livraison est prévue au plus tard en octobre 2027. Comme il est décrit à la note 8, en septembre 2025, Air Canada a prélevé 231 M\$ aux termes de cette facilité pour financer 5 appareils A220 d'Airbus, qui avaient été livrés auparavant.

Autres obligations contractuelles

L'obligation de paiement minimal future non résiliable pour les 12 prochains mois dans le cadre d'accords commerciaux avec les transporteurs régionaux est d'environ 1 275 M\$, ce qui comprend les coûts refacturés pour soutenir les engagements de vols minimaux.

16. Instruments financiers et gestion du risque

Récapitulatif des instruments financiers

	Valeurs comptables					31 décembre 2024
	31 décembre 2025					
	Classement des instruments financiers					
	Juste valeur par le biais du résultat net	Juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global	Actifs évalués au coût amorti	Passifs évalués au coût amorti	Total	
(en millions de dollars canadiens)						
Actifs financiers						
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 795 \$	- \$	- \$	- \$	2 795 \$	2 518 \$
Placements à court terme	2 730	-	-	-	2 730	4 464
Créances clients	-	-	1 292	-	1 292	1 089
Placements, dépôts et autres actifs						
Placements à long terme	640	-	-	-	640	770
Placement en titres de capitaux propres dans Chorus	-	48	-	-	48	49
Liquidités soumises à restrictions	117	-	-	-	117	104
Dépôts liés à des appareils et autres dépôts	-	-	51	-	51	59
Autres placements	-	27	-	-	27	38
Instruments dérivés						
Dérivés de change	2	-	-	-	2	157
	6 284 \$	75 \$	1 343 \$	- \$	7 702 \$	9 248 \$
Passifs financiers						
Dettes fournisseurs	- \$	- \$	- \$	4 116 \$	4 116 \$	3 381 \$
Dérivés de change	245	-	-	-	245	135
Dérivés liés au carburant	4	-	-	-	4	-
Dérivé intégré sur billets convertibles	-	-	-	-	-	45
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	-	-	-	2 967	2 967	1 755
Dette à long terme et obligations locatives	-	-	-	8 609	8 609	10 915
	249 \$	- \$	- \$	15 692 \$	15 941 \$	16 231 \$

Récapitulatif du profit sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur

(en millions de dollars canadiens)		2025	2024
Dérivé intégré sur billets convertibles	Note 8	45 \$	11 \$
Placements à court terme et à long terme		37	17
Profit sur les instruments financiers comptabilisés à leur juste valeur		82 \$	28 \$

Gestion du risque

Dans le cadre de sa politique de gestion du risque, Air Canada a pour ligne de conduite de gérer le risque de marché en recourant à divers instruments financiers dérivés. Air Canada ne recourt à ces instruments qu'aux fins de la gestion des risques et non à des fins spéculatives. Toute variation des flux de trésorerie liés à des instruments dérivés est conçue pour être une couverture économique et compensée par des variations des flux de trésorerie liées au risque faisant l'objet de la couverture.

La juste valeur des instruments dérivés correspond au montant de la contrepartie dont conviendraient des parties compétentes agissant en toute liberté dans des conditions normales de concurrence. Les justes valeurs de ces dérivés sont déterminées à partir des prix observés sur un marché actif, s'il en est. En l'absence d'un tel marché, Air Canada établit les justes valeurs par application d'une technique d'évaluation comme l'analyse des flux de trésorerie actualisés. La technique d'évaluation intègre tous les facteurs que les intervenants prendraient en considération pour fixer un prix, y compris le risque de crédit d'Air Canada et celui de la contrepartie.

Risque de liquidité

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

Les besoins de liquidité se rapportent principalement à la nécessité de remplir les obligations liées aux passifs financiers, aux engagements en capital, aux activités courantes, aux obligations contractuelles et autres. Air Canada contrôle et gère le risque de liquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu pour une période minimale d'au moins 12 mois après chaque période de présentation de l'information financière, en surveillant l'état et la valeur des actifs disponibles pour servir de garantie dans le cadre d'accords de financement, et de ceux déjà affectés en garantie, en préservant sa marge de manœuvre relativement à ces accords et en établissant des programmes pour surveiller et respecter les conditions des accords de financement.

Au 31 décembre 2025, les liquidités totalisaient 7 500 M\$ et comprenaient un montant de 6 165 M\$ au titre de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme et à long terme, et un montant de 1 335 M\$ était disponible en vertu des facilités de crédit non utilisées. Un montant de 333 M\$ est inclus dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie au titre des fonds détenus en fiducie par vacances Air Canada conformément aux exigences de la réglementation encadrant les produits perçus d'avance par les voyageurs (346 M\$ au 31 décembre 2024).

Au 31 décembre 2025, le solde de trésorerie et d'équivalents de trésorerie comprenait des placements dont les échéances initiales sont de trois mois ou moins qui totalisent 177 M\$ (115 M\$ au 31 décembre 2024).

La note 8 présente une analyse des échéances des composantes en capital et en intérêts des obligations de remboursement de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location d'Air Canada, et la note 15 présente quant à elle une analyse des engagements liés à l'exploitation fixes d'Air Canada et de ses engagements en capital.

Risques de marché

Le risque de marché correspond au risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des prix du marché. Le risque de marché englobe les catégories de risque suivantes pour Air Canada : le risque lié au prix du carburant, le risque de change, le risque de taux d'intérêt et le risque lié à la rémunération fondée sur des actions.

Risque lié au prix du carburant

Le risque lié au prix du carburant est le risque que les flux de trésorerie futurs fluctuent en raison de variations des prix du carburant d'aviation. Afin d'atténuer sa vulnérabilité aux prix du carburant d'aviation et d'aider à réduire la volatilité des flux de trésorerie liés à l'exploitation, Air Canada peut choisir de conclure des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers. Air Canada peut utiliser les contrats dérivés pour le carburant d'aviation, le mazout et le pétrole brut. La politique d'Air Canada permet de couvrir jusqu'à 75 % des achats de carburant d'aviation projetés de l'année civile en cours, 50 % des achats de carburant d'aviation projetés de l'année civile suivante et 25 % des achats de carburant d'aviation projetés pour toute année civile ultérieure. Ces limites sont des maximums, mais elles ne sont pas impératives. Il n'y a aucune limite de couverture minimale mensuelle. La stratégie est passée régulièrement en revue et adaptée, au besoin, aux conditions du marché.

En 2025, Air Canada a conclu des swaps de carburant d'aviation couvrant une partie du risque lié au carburant pour 2025. Ces contrats dérivés ont été réglés en trésorerie pour une juste valeur de 65 M\$ en faveur d'Air Canada et un profit de couverture de 65 M\$ a été comptabilisé dans la charge de carburant d'aviation (perte de couverture de 54 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2024). Aucune inefficacité de la couverture n'a été comptabilisée. Au 31 décembre 2025, des swaps de carburant d'aviation d'une juste valeur de 4 M\$ avec une position favorable aux contreparties étaient en cours et couvriraient une partie du risque lié au carburant pour 2026. Au 31 décembre 2024, il n'y avait aucun dérivé lié au carburant en cours.

Risque de change

Les résultats financiers d'Air Canada sont présentés en dollars canadiens, alors qu'une grande partie de ses charges, de ses dettes et de ses engagements en capital sont libellés en devises, principalement en dollars américains. Le risque de change correspond au risque que les variations des cours des monnaies étrangères puissent avoir une incidence défavorable sur le résultat d'exploitation et les flux de trésorerie. En matière de gestion du risque de change, l'objectif d'Air Canada est de réduire le risque de flux de trésorerie lié aux flux de trésorerie libellés en devises.

Air Canada a une couverture cible de dérivés sur devises de 70 % sur une période continue de 18 mois en vue de gérer l'exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains décrite ci-dessus à l'aide des stratégies de gestion du risque énoncées ci-après :

- La constitution de réserves de trésorerie en dollars américains pouvant servir de couverture économique à l'égard des fluctuations du dollar américain. Au 31 décembre 2025, les soldes de trésorerie ainsi que de placements à court et à long terme en dollars américains s'établissaient à 920 M\$ (672 M\$ US) (805 M\$ [561 M\$ US] au 31 décembre 2024) et étaient imputés à l'exposition aux flux de trésorerie nets en dollars américains sur une période continue de 18 mois. En 2025, une perte de 34 M\$ (profit de 64 M\$ en 2024) a été comptabilisée au poste « profit (perte) de change » pour tenir compte de la variation de la valeur de marché équivalente en dollars canadiens des soldes détenus de trésorerie et de placements à court et à long terme en dollars américains;
- L'immobilisation du taux de change au moyen de divers dérivés sur devises, dont les dates d'échéance correspondent aux dates prévues des décaissements nets en dollars américains.

Le nombre de dérivés sur devises conclus et leurs dates d'échéance correspondantes sont fonction de plusieurs facteurs, dont le montant des produits en devises pouvant être convertis, les sorties nettes de trésorerie en dollars américains, ainsi que le montant affecté aux paiements de matériel volant et au remboursement de la dette. Étant donné le montant notionnel des dérivés sur devises au 31 décembre 2025 décrits plus amplement ci-après, environ 74 % des sorties de trésorerie nettes libellées en dollars américains sont couvertes pour 2026 et environ 37 % sont couvertes pour 2027, la couverture au moyen de dérivés obtenue étant de 63 % pour les 18 prochains mois. Les réserves de trésorerie et de placements en dollars américains aux fins d'exploitation conjuguées à la couverture par des dérivés permettent d'atteindre une couverture de 70 % sur les 18 prochains mois.

Au 31 décembre 2025, Air Canada avait en cours des contrats d'options sur devises et des contrats de swaps, échéant en 2026 et en 2027, visant l'achat à l'échéance de dollars américains au moyen de dollars canadiens relativement à 8 913 M\$ (6 495 M\$ US) à un taux moyen pondéré de 1,3648 \$ pour 1,00 \$ US (9 812 M\$ [6 847 M\$ US] en 2024 échéant en 2025 et en 2026, à un taux moyen pondéré de 1,3457 \$ pour 1,00 \$ US).

Air Canada a également mis en place des mesures de protection en vue de la vente d'une partie de ses euros, de ses livres sterling, de ses yens et de ses dollars australiens excédentaires (487 M€, 240 M€, 10 185 M¥ JP et 22 M\$ A) avec règlement en 2026 et en 2027 à des taux moyens pondérés respectifs de 1,1127 €, 1,3367 £, 0,0069 ¥ JP et 0,6749 \$ A pour 1,00 \$ US (au 31 décembre 2024 : 341 M€, 172 M€, 38 610 M¥ JP, 711 M¥ CN et 242 M\$ A) avec règlement en 2025 et en 2026 à des taux moyens pondérés respectifs de 1,1267 €, 1,2897 £, 0,0071 ¥ JP, 0,1435 ¥ CN et 0,6810 \$ A pour 1,00 \$ US.

Les structures de couverture mises en place ont diverses caractéristiques d'évaluation des options, comme des conditions à barrière désactivante et le plafonnement des bénéfices et, compte tenu de la volatilité présumée qui est utilisée dans le calcul de la juste valeur, la juste valeur nette de ces contrats sur devises au 31 décembre 2025 était de 243 M\$ avec position favorable aux contreparties (22 M\$ avec position favorable à Air Canada en 2024). Ces instruments dérivés n'ont pas été désignés comme couverture aux fins comptables et sont comptabilisés à la juste valeur. En 2025, une perte de 207 M\$ a été constatée dans le poste « profit (perte) de change » relativement à ces dérivés (profit de 450 M\$ en 2024). En 2025, les contrats de dérivés de change ont été réglés en trésorerie pour une juste valeur nette de 66 M\$ avec position favorable à Air Canada (265 M\$ avec position favorable à Air Canada en 2024).

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt correspond au risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des taux d'intérêt du marché.

Air Canada est partie à des titres de créance à taux fixe et à taux variable, et elle loue aussi certains actifs pour lesquels le montant du loyer fluctue en fonction des variations des taux d'intérêt à court terme. Air Canada gère son risque de taux d'intérêt sur la base d'un portefeuille et recherche, pour chacun des contrats qu'elle conclut, les conditions de financement les plus avantageuses compte tenu de tous les facteurs pertinents, notamment la marge de crédit, l'échéance et la base. La gestion du risque vise à réduire au minimum la possibilité que des variations des taux d'intérêt entraînent des variations défavorables des flux de trésorerie d'Air Canada. La trésorerie et le portefeuille de placements à court terme et à taux variable servent de couverture économique à une partie de la dette à taux variable.

Le ratio obligations à taux fixe-obligations à taux variable en cours vise à assurer une certaine marge de manœuvre quant à la structure du capital d'Air Canada et est fonction d'un objectif à long terme de 60 % à taux fixe et de 40 % à taux variable, mais permet une certaine flexibilité en fonction des conditions du marché. Le ratio au 31 décembre 2025 était de 84 % à taux fixe et de 16 % à taux variable (84 % et 16 %, respectivement, au 31 décembre 2024).

Risque lié à la rémunération fondée sur des actions

Air Canada émet des UAR et des UANR à certains de ses salariés, selon la description donnée à la note 13. Chaque UAR et chaque UANR confèrent à leur détenteur le droit de recevoir une action, un montant en trésorerie équivalant à la valeur de marché d'une action ou une combinaison des deux, au choix du Conseil d'administration.

Il n'y a eu aucun contrat à terme sur actions en 2025, et il n'y avait aucun contrat à terme en cours aux 31 décembre 2025 et 2024.

Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque qu'une partie manque à l'une de ses obligations et amène de ce fait l'autre partie à subir une perte financière. Au 31 décembre 2025, Air Canada était exposée au risque de crédit lié principalement aux valeurs comptables de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court terme, des créances clients, des placements à long terme et des instruments dérivés. La trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme et à long terme sont placés auprès de grands établissements financiers, de différents ordres de gouvernement au Canada et de grandes sociétés. Les créances clients résultent généralement de la vente de billets à des personnes qui pour la plupart règlent l'achat par cartes de crédit reconnues auprès d'agents de voyages, de centres de voyages intra-entreprises ou d'autres sociétés aériennes dispersés géographiquement. Les créances clients liées aux produits fret sont par ailleurs associées aux comptes d'un grand nombre de clients dispersés géographiquement. Les créances clients liées aux accords visant l'émission de points Aéroplan sont principalement associées à de grands établissements financiers, et tout risque lié à ces clients est réduit par la nature et la taille relatives des activités exercées par ces partenaires. Les pertes de crédit attendues sont négligeables pour l'exercice considéré et l'exercice précédent. Des directives concernant les cotes de solvabilité sont utilisées pour déterminer les contreparties aux dérivés. Afin d'atténuer sa vulnérabilité au risque de crédit et d'évaluer la qualité du crédit de ses contreparties, Air Canada passe régulièrement en revue les cotes de solvabilité de ces dernières et établit des limites de crédit lorsqu'elle le juge nécessaire.

Analyse de sensibilité

Suit une analyse de sensibilité pour chaque type de risque de marché auquel Air Canada est exposée du fait des importants instruments financiers qu'elle a comptabilisés au 31 décembre 2025. L'analyse de sensibilité est fondée sur certaines variations du facteur de risque pertinent. Ces hypothèses ne sont pas nécessairement représentatives des variations réelles de ces risques et ne sauraient être considérées comme fiables. Étant donné la volatilité potentielle des marchés des capitaux et des marchandises, les variations réelles et les pourcentages de variation connexes pourraient être sensiblement différents de ceux qui sont présentés ci-après. Les variations de bénéfice ne peuvent généralement pas être extrapolées, la corrélation entre la modification de l'hypothèse et la variation du bénéfice pouvant ne pas être linéaire. Aux fins de présentation de l'information, chacun des risques est évalué indépendamment des autres risques. Cependant, dans les faits, des variations de l'un des facteurs peuvent donner lieu à des variations d'un ou de plusieurs autres facteurs, ce qui peut amplifier ou atténuer les sensibilités.

L'analyse de sensibilité liée aux contrats dérivés de change est fondée sur la variation de la juste valeur estimée qui s'applique au dérivé le 31 décembre 2025, compte tenu d'une variation de 5 % pour le dollar américain par rapport au dollar canadien, tout en maintenant toutes les autres hypothèses constantes.

	Risque de taux d'intérêt		Risque de change ¹⁾		Autre risque de prix	
	Bénéfice		Bénéfice		Bénéfice	
	Augmentation de 1 %	Diminution de 1 %	Augmentation de 5 %	Diminution de 5 %	Augmentation de 10 %	Diminution de 10 %
(en millions de dollars canadiens)						
Trésorerie et équivalents de trésorerie	28 \$	(28) \$	(4) \$	4 \$	- \$	- \$
Placements à court terme	27 \$	(27) \$	(23) \$	23 \$	- \$	- \$
Placements à long terme	6 \$	(6) \$	(3) \$	3 \$	- \$	- \$
Dépôts liés à des appareils	- \$	- \$	(2) \$	2 \$	- \$	- \$
Dette à long terme et obligations locatives	(20) \$	20 \$	386 \$	(386) \$	- \$	- \$
Dérivés de change	- \$	- \$	(12) \$	12 \$	- \$	- \$

1) L'augmentation (la diminution) du change est attribuable au raffermissement (à l'affaiblissement) du dollar canadien par rapport au dollar américain. L'incidence sur la dette à long terme et les obligations locatives comprend un montant de 5 M\$ lié à la variation du dollar canadien par rapport au yen. Les variations d'autres monnaies n'ont pas d'incidence importante sur les instruments financiers d'Air Canada.

En ce qui a trait à la participation d'Air Canada dans Chorus, une augmentation (diminution) de 10 % du cours de l'action de Chorus entraînerait une augmentation (diminution) de 5 M\$ des autres éléments du résultat global.

Clauses restrictives des accords concernant les cartes de crédit

Les accords principaux de traitement des opérations par carte de crédit d'Air Canada prévoient des seuils au-delà desquels Air Canada est tenue de fournir des dépôts en espèces aux fournisseurs de services concernés. Les obligations de fournir des dépôts en espèces et le montant devant être versé au titre du dépôt sont fondés sur une matrice évaluant, tous les trimestres, un ratio de couverture des frais fixes pour Air Canada ainsi que ses liquidités non soumises à restrictions et ses placements à court terme. En 2025, Air Canada n'a fourni aucun dépôt en espèces aux termes de ces accords (aucun dépôt en 2024).

Justes valeurs des instruments financiers inscrits à l'état consolidé de la situation financière

En raison de l'échéance très rapprochée ou à court terme qui les caractérise, les instruments financiers inscrits à titre d'actifs et de passifs financiers courants à l'état consolidé de la situation financière, qui comprennent les créances clients et les dettes fournisseurs et charges à payer, ont une valeur comptable proche de leur juste valeur. Les équivalents de trésorerie, les placements à court terme et les placements à long terme sont classés comme étant détenus à des fins de transaction et sont par conséquent constatés à la juste valeur.

Les valeurs comptables des dérivés sont égales à leur juste valeur, qui est basée sur le montant auquel ils pourraient être réglés, étant donné les taux d'intérêt en vigueur sur le marché estimés au 31 décembre 2025.

La direction a estimé la juste valeur de sa dette à long terme au moyen de techniques d'évaluation dont les flux de trésorerie actualisés, tenant compte des informations du marché disponibles et des valeurs négociées le cas échéant, des taux d'intérêt en vigueur sur le marché, des conditions liées à des garanties éventuelles, des conditions actuelles des marchés du crédit et de l'estimation la plus récente des marges de crédit applicables à Air Canada selon des opérations récentes. D'après les données non observables importantes (niveau 3 de la hiérarchie des justes valeurs), la juste valeur estimative de la dette se chiffre à 9 214 M\$ comparativement à sa valeur comptable de 9 164 M\$.



Le tableau qui suit présente les évaluations à la juste valeur inscrites à l'état consolidé de la situation financière, classées en fonction de l'importance des données d'entrée utilisées pour effectuer les évaluations.

	31 décembre 2025	Évaluations à la juste valeur à la date de clôture, d’après ce qui suit :		
		Cours sur des marchés actifs pour des actifs identiques (niveau 1)	Autres données observables importantes (niveau 2)	Données non observables importantes (niveau 3)
Évaluations récurrentes				
(en millions de dollars canadiens)				
Actifs financiers				
Titres détenus à des fins de transaction				
Équivalents de trésorerie	177 \$	- \$	177 \$	- \$
Placements à court terme	2 730	-	2 730	-
Placements à long terme	640	-	640	-
Placement en titres de capitaux propres dans Chorus	48	48	-	-
Instruments dérivés				
Dérivés de change	2	-	2	-
Total	3 597 \$	48 \$	3 549 \$	- \$
Passifs financiers				
Instruments dérivés				
Dérivés de change	245 \$	- \$	245 \$	- \$
Dérivés liés au carburant	4	-	4	-
Total	249 \$	- \$	249 \$	- \$

Les actifs financiers détenus par des établissements financiers sous forme de trésorerie et de trésorerie soumise à restrictions sont exclus du tableau de classement des évaluations à la juste valeur ci-dessus du fait qu'ils ne sont pas évalués selon une méthode d'évaluation.

La méthode utilisée par Air Canada consiste à comptabiliser les transferts depuis et vers les niveaux de la hiérarchie des justes valeurs à la date de l'événement ou du changement de circonstances à l'origine du transfert. Il n'y a pas eu de transferts entre les niveaux de la hiérarchie des justes valeurs au cours de l'exercice 2025.

Compensation des instruments financiers dans l'état consolidé de la situation financière

Air Canada compense les actifs et les passifs financiers et présente le solde net à l'état consolidé de la situation financière lorsqu'elle a un droit juridiquement exécutoire d'opérer une compensation entre les montants comptabilisés et qu'elle a l'intention soit de procéder à un règlement net, soit de réaliser l'actif et de régler le passif simultanément. Dans le cours normal de ses activités, Air Canada signe divers accords de compensation globale ou d'autres accords similaires qui ne réunissent pas les critères relatifs à la compensation dans l'état consolidé de la situation financière, mais permettent néanmoins la compensation des montants correspondants dans certaines circonstances, comme la résiliation des contrats ou la faillite ou une défaillance de l'une des parties à l'accord.

Air Canada est partie à des accords de chambre de compensation propres à l'industrie en vertu desquels certaines créances clients liées aux produits passages, fret et autres sont réglées sur la base du solde net avec la contrepartie par l'intermédiaire de la chambre de compensation. Ces opérations sont principalement attribuables à des accords interlignes avec d'autres sociétés aériennes. Ces accords commerciaux, conclus entre les transporteurs, permettent la vente et le règlement de services de transport aérien et de services connexes. Les montants interlignes facturés et au titre des prestations de services en cours s'élèvent à 85 M\$ sur la base du solde brut au 31 décembre 2025 (107 M\$ au 31 décembre 2024). Ces montants seront réglés sur la base du solde net à une date ultérieure, mais les soldes nets ne seront connus qu'à la date du règlement.

Les tableaux qui suivent présentent les instruments financiers comptabilisés qui sont compensés ou qui sont visés par des accords-cadres de compensation globale exécutoire ou d'autres accords similaires, mais qui n'ont pas été compensés en date des 31 décembre 2025 et 2024. La colonne « solde net » indique le solde qui aurait été inscrit à l'état consolidé de la situation financière si tous les droits de compensation avaient été exercés.

	Soldes compensés			Soldes non compensés	Solde net
Actifs financiers (en millions de dollars canadiens)	Actifs, solde brut	Passifs compensés, solde brut	Soldes nets présentés	Instruments financiers	
31 décembre 2025					
Actifs dérivés	8 \$	(6) \$	2 \$	- \$	2 \$
	8 \$	(6) \$	2 \$	- \$	2 \$
31 décembre 2024					
Actifs dérivés	229 \$	(72) \$	157 \$	- \$	157 \$
	229 \$	(72) \$	157 \$	- \$	157 \$

	Soldes compensés			Soldes non compensés	Solde net
Passifs financiers (en millions de dollars canadiens)	Passifs, solde brut	Actifs compensés, solde brut	Soldes nets présentés	Instruments financiers	
31 décembre 2025					
Passifs dérivés	348 \$	(99) \$	249 \$	- \$	249 \$
	348 \$	(99) \$	249 \$	- \$	249 \$
31 décembre 2024					
Passifs dérivés	239 \$	(104) \$	135 \$	- \$	135 \$
	239 \$	(104) \$	135 \$	- \$	135 \$

17. Éventualités, garanties et indemnités

Provisions pour éventualités et litiges

Air Canada fait actuellement l'objet de diverses poursuites et actions en justice et des provisions ont été constituées en conséquence. La direction est d'avis que le règlement final de ces réclamations n'aura pas un effet négatif important sur la situation financière d'Air Canada ni sur ses résultats.

Garanties

De concert avec d'autres sociétés aériennes, Air Canada est partie à des accords d'avitaillement et de dégivrage avec neuf sociétés d'avitaillement et trois sociétés de dégivrage d'appareils dans divers grands aéroports du Canada. Ces entités fonctionnent selon le principe du recouvrement des coûts. La dette globale de ces entités qui n'a pas été consolidée par Air Canada selon la norme IFRS 10 *États financiers consolidés* était d'environ 1 631 M\$ au 31 décembre 2025 (1 425 M\$ au 31 décembre 2024), ce qui correspond au risque de perte maximal auquel s'expose Air Canada, avant la prise en compte de la valeur des actifs qui garantissent les obligations et de tout partage de coûts éventuels avec les autres sociétés aériennes contractantes. Air Canada considère le risque en découlant comme minime. Chaque société aérienne contractante qui fait partie d'une de ses entités participe à la garantie de sa dette d'une manière proportionnelle à l'utilisation qu'elle fait du réseau. La durée de ces accords varie, mais elle dépasse généralement cinq ans.

Conventions d'indemnisation

Dans le cours normal de ses activités, Air Canada conclut différents contrats, notamment des contrats d'exploitation ou de crédit-bail immobilier, des contrats de financement ou de location d'appareils, des contrats de services techniques et des contrats conclus avec des administrateurs ou des dirigeants et autres accords commerciaux, dont certains peuvent donner lieu à des Indemnisations à des contreparties qui peuvent entraîner le paiement, par Air Canada, des coûts ou des pertes engagés par ces contreparties. Air Canada ne peut raisonnablement estimer le montant éventuel, s'il en est, qu'elle pourrait avoir à payer en vertu de telles conventions d'Indemnisation. Ce montant dépend aussi de l'issue de faits et de circonstances futurs, qui ne peut être prédite. Certaines conventions établissent un montant potentiel maximal, tandis que d'autres ne précisent pas de montant maximal ou de période limitée. Par le passé, Air Canada n'a fait aucun paiement important aux termes de telles conventions d'Indemnisation.

Air Canada s'attend à être protégée par ses assurances dans la plupart des cas de responsabilité extracontractuelle et certaines des obligations contractuelles.

18. Informations concernant le capital

Air Canada considère le capital comme la somme de la dette à long terme et des obligations locatives, du dérivé intégré sur billets convertibles et de la valeur comptable des capitaux propres attribuables à ses actionnaires. Air Canada surveille aussi sa dette nette, qui correspond au total de la dette à long terme et des obligations locatives moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme et à long terme.

Air Canada gère son capital en fonction des principaux objectifs suivants :

- Veiller à ce qu'Air Canada ait accès au capital afin de financer ses obligations contractuelles à leur échéance et veiller à ce que les niveaux de trésorerie soient suffisants pour pallier la détérioration de la situation économique;
- Veiller à ce que les décisions portant sur la répartition des capitaux se traduisent par des résultats suffisants et évaluer l'efficacité avec laquelle Air Canada répartit ses capitaux pour produire des résultats;
- Planifier les obligations de remboursement afin qu'elles cadrent avec la durée d'utilité prévue des principaux actifs générateurs de produits d'Air Canada;
- Maintenir un équilibre adéquat entre le capital provenant d'emprunts et le capital provenant d'investisseurs;
- Surveiller la qualité de crédit d'Air Canada afin de lui faciliter l'accès aux marchés financiers à des taux d'intérêt concurrentiels.

Dans le but de maintenir ou d'ajuster la structure de son capital, Air Canada prend les mesures suivantes : elle modifie parfois le type de capital auquel elle a recours ou le montant, notamment en optant pour l'achat au lieu du financement de la dette ou de la location, elle reporte ou annule des dépenses liées au matériel volant en n'exerçant pas les options disponibles ou en vendant les options qu'elle détient sur des appareils et elle rachète ou émet des titres de créance ou émet des titres de capitaux propres ou rachète des actions en circulation, le tout selon les conditions du marché et les modalités des accords sous-jacents (ou les autorisations nécessaires) ou d'autres restrictions légales.

Aux 31 décembre, le calcul du capital total et de la dette nette est le suivant :

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2025	31 décembre 2024
Dette à long terme et obligations locatives	8 609 \$	10 915 \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	2 967	1 755
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	11 576	12 670
Dérivé intégré sur billets convertibles	-	45
Capitaux propres attribuables aux actionnaires	2 591	2 388
Capital total	14 167 \$	15 103 \$
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	11 576 \$	12 670 \$
Moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court et à long terme	(6 165)	(7 752)
Dette nette	5 411 \$	4 918 \$

19. Produits des activités ordinaires

Ventilation des produits des activités ordinaires

Air Canada ventile les produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec les clients selon la nature des services de transport aérien. Les catégories de produits correspondant à la nature des services présentées au compte consolidé de résultat sont les produits passages, les produits fret et les autres produits. Air Canada décompose ensuite les produits tirés du transport de passagers et de fret selon le segment de marché géographique.

Le rapprochement entre les montants globaux déclarés par région pour les produits passages et fret et les montants applicables du compte consolidé de résultat s'établit comme suit :

Produits passages (en millions de dollars canadiens)	2025	2024
Lignes intérieures	5 273 \$	5 255 \$
Lignes transfrontalières	3 831	4 275
Lignes transatlantiques	5 979	5 754
Lignes transpacifiques	2 703	2 792
Autres	1 818	1 684
	19 604 \$	19 760 \$

Produits fret (en millions de dollars canadiens)	2025	2024
Lignes intérieures	126 \$	106 \$
Lignes transfrontalières	53	58
Lignes transatlantiques	366	375
Lignes transpacifiques	322	311
Autres	166	141
	1 033 \$	991 \$

Les produits passages et fret correspondent aux produits tirés des vols ayant leurs points de départ et de destination dans un pays ou une région déterminée. Les lignes transatlantiques concernent les vols transocéaniques ayant leurs points de départ et de destination principalement en Europe, en Inde, au Moyen-Orient et en Afrique du Nord. Les lignes transpacifiques concernent les vols transocéaniques ayant leurs points de départ et de destination principalement en Asie et en Australie. Les autres produits passages et fret concernent les vols ayant leurs points de départ et de destination principalement en Amérique centrale et du sud, dans les Antilles et au Mexique.

Les autres produits liés à l'exploitation proviennent principalement de clients situés au Canada et consistent essentiellement en des produits tirés de la vente de la portion terrestre de forfaits vacances, de l'échange de points Aéroplan pour des biens et services non aériens, des achats à bord et d'autres services passagers et frais accessoires, ainsi que d'autres services liés au transport aérien.

Soldes contractuels

Le tableau ci-dessous fournit des informations sur les créances clients, les actifs contractuels et les passifs contractuels relatifs aux contrats conclus avec des clients.

(en millions de dollars canadiens)	2025	2024
Créances, comprises dans les créances clients	942	770
Coûts des contrats, compris dans les charges payées d'avance et autres actifs courants	131	124
Passifs contractuels – produits passages perçus d'avance	4 814	4 387
Passifs contractuels – produits différés d'Aéroplan (courants et à long terme)	4 008	3 785
Passifs contractuels – autres produits différés (courants et à long terme)	611	755

Les créances clients comprennent les créances liées aux produits passages et aux produits fret ainsi que d'autres créances liées aux contrats conclus avec les clients. Air Canada vend des billets de passage et des services passagers accessoires qui sont payés comptant, par carte de crédit ou selon d'autres modes de paiement à base de cartes. Les paiements sont généralement effectués avant la prestation des services de transport auxquels ils se rattachent. Les billets de passage et les créances liées aux services accessoires correspondent aux montants que doivent payer d'autres sociétés aériennes pour des voyages interlignes, les intermédiaires fournisseurs de services de traitement des paiements des agences de voyages ou les fournisseurs de services de traitement des opérations par cartes de crédit pour la vente de voyages à venir, et sont pris en compte dans les créances clients inscrites à l'état consolidé de la situation financière. Les produits tirés des points Aéroplan versés aux termes des accords conclus avec les partenaires du programme sont fonction des points accumulés par les membres, et ces créances sont généralement réglées mensuellement. Les créances liées au fret et les autres créances ont trait aux montants dus par les clients, dont les transitaires et les partenaires interlignes pour le transport de fret et les autres services fournis.

Les coûts des contrats comprennent les frais de carte de crédit, les commissions et les frais liés aux systèmes mondiaux de distribution relatifs aux billets de passage. Ces coûts sont inscrits à l'actif au moment de la vente et passés en charges au moment de la comptabilisation des produits passages.

Les opérations de vente de services de transport de passagers et de fret reposent sur de nombreux systèmes et contrôles informatiques pour le traitement, l'enregistrement et la comptabilisation d'un volume important d'opérations de faible valeur, par l'intermédiaire d'une combinaison de systèmes informatiques internes et de fournisseurs de services externes, notamment de chambres de compensation de l'industrie, de systèmes mondiaux de distribution et d'autres transporteurs aériens partenaires. Les produits passages et les produits tirés de la portion terrestre de forfaits vacances sont reportés et inclus dans le passif courant. Une partie des produits passages, qui correspond à l'équivalent de la valeur des billets des points Aéroplan versés, est comptabilisée séparément et reportée dans les produits différés d'Aéroplan. Le passif au titre des produits passages perçus d'avance est comptabilisé dans les produits lorsque le vol auquel il se rapporte a lieu ou pendant la période du forfait vacances. Selon la classe tarifaire, les voyageurs peuvent échanger leurs billets jusqu'au moment du vol ou obtenir un remboursement, généralement moyennant le paiement de certains frais. Air Canada évalue régulièrement le passif au titre des produits passages perçus d'avance.

La mesure de simplification proposée dans la norme IFRS 15 permet aux entités de ne pas fournir le solde du prix de transaction ni d'explication précisant quand elles s'attendent à comptabiliser en produits des activités ordinaires ce montant si la durée initiale attendue du contrat ne dépasse pas un an. Air Canada a choisi d'appliquer cette mesure de simplification pour les obligations de prestation liées au transport du passager, car les billets de passage expirent au bout d'un an s'ils n'ont pas été utilisés.

Air Canada offre et a accordé à ses clients des crédits de voyage sans date d'expiration. Les clients peuvent utiliser les crédits de voyage dans les 12 prochains mois et Air Canada n'a pas le droit inconditionnel de reporter le règlement au-delà des 12 prochains mois. Au 31 décembre 2025, le montant intégral de 251 M\$ (263 M\$ en 2024) du passif lié à ces crédits a donc été inscrit au passif courant, même si une partie des crédits pourraient être utilisés après les 12 prochains mois.

Le tableau qui suit présente des informations financières concernant l'évolution des produits différés d'Aéropplan.

(en millions de dollars canadiens)	2025	2024
Produits différés d'Aéropplan à l'ouverture de l'exercice	3 785 \$	3 562 \$
Produits tirés des points Aéropplan versés en vertu des accords conclus avec les partenaires du programme	1 980	1 845
Équivalent de la valeur des billets pour les points Aéropplan versés	359	325
Points Aéropplan échangés	(2 116)	(1 947)
Produits différés d'Aéropplan à la clôture de l'exercice	4 008 \$	3 785 \$

Les produits tirés des points Aéropplan versés en vertu des accords conclus avec les partenaires du programme Aéropplan et les équivalents de la valeur des billets en points versés pour des voyages en avion sont différés jusqu'à ce que les points soient échangés et la prime, fournie au membre. Air Canada s'attend à ce que la majorité des points en circulation soient échangés d'ici trois ans.

20. Autres charges d'exploitation

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

(en millions de dollars canadiens)	2025	2024
Services d'escale	578 \$	546 \$
Frais d'équipage	357	300
Location et entretien d'immeubles	327	323
Frais et services divers	296	254
Autres frais résiduels	1 043	1 035
Total des autres charges d'exploitation	2 601 \$	2 458 \$

21. Transactions entre parties liées

Air Canada agit comme promoteur d'un certain nombre de régimes d'avantages complémentaires de retraite qui sont des parties liées, et leur fournit des services de gestion. Se reporter à la note 9 pour un complément d'information sur ces régimes de retraite, y compris les cotisations faites par Air Canada.

Rémunération des principaux dirigeants

La direction d'Air Canada comprend le Conseil d'administration et ses hauts dirigeants (le président et chef de la direction, le vice-président général et chef des Affaires financières, le vice-président général et chef des opérations, le vice-président général et chef des Affaires commerciales, et président – fret, le vice-président général et chef de l'Innovation, et président d'Aéropplan, la vice-présidente générale et chef des Ressources humaines et des Affaires publiques, et le vice-président général et chef des Affaires juridiques et secrétaire général). Les soldes présentés reposent sur les charges inscrites aux états financiers consolidés qui, dans le cas des prestations de retraite et des avantages postérieurs à l'emploi, tiennent compte des profits ou des pertes actuariels, le cas échéant. Se reporter à la note 13 pour un complément d'information sur la rémunération fondée sur des actions, et sur laquelle influe le cours des actions d'Air Canada. Le tableau qui suit présente un résumé de la rémunération des principaux dirigeants.

(en millions de dollars canadiens)	2025	2024
Salaires et autres avantages	12 \$	11 \$
Régimes de retraite et avantages postérieurs à l'emploi	1	3
Rémunération fondée sur des actions	17	27
	30 \$	41 \$

À Air Canada, nous croyons que le fait d'assumer la responsabilité de l'impact de nos activités sur l'environnement contribue à bâtir des collectivités saines et durables. L'adoption, en 2019, des procédures de notification et d'accès pour la transmission à nos actionnaires de nos circulaires de sollicitation de procurations de la direction a permis de faire d'importantes économies de coûts et de réduire l'impact sur l'environnement.

