



Rapport de gestion

2025

Le 12 février 2026



MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

TABLE DES MATIÈRES

1. PRINCIPALES MESURES FINANCIÈRES ET STATISTIQUES	1
2. INTRODUCTION ET PRINCIPALES HYPOTHÈSES	3
3. À PROPOS D'AIR CANADA.....	5
4. APERÇU.....	6
5. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS – COMPARAISON DES EXERCICES 2025 ET 2024.....	9
6. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS – COMPARAISON DES QUATRIÈMES TRIMESTRES DE 2025 ET DE 2024...16	
7. PARC AÉRIEN	22
8. GESTION FINANCIÈRE ET GESTION DU CAPITAL	25
8.1 LIQUIDITÉ	25
8.2 DETTE NETTE	26
8.3 FONDS DE ROULEMENT	27
8.4 VARIATIONS DES FLUX DE TRÉSORERIE	28
8.5 DÉPENSES D'INVESTISSEMENT ET ACCORDS DE FINANCEMENT CONNEXES	30
8.6 OBLIGATIONS DE CAPITALISATION DES RÉGIMES DE RETRAITE.....	31
8.7 OBLIGATIONS CONTRACTUELLES	33
8.8 CAPITAL-ACTIONS	34
9. RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS	36
10. RÉSULTATS FINANCIERS ANNUELS	37
11. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE.....	38
12. MÉTHODES COMPTABLES	41
13. JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES	42
14. ACCORDS HORS BILAN	46
15. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES	46
16. SENSIBILITÉ DES RÉSULTATS	47
17. GESTION DU RISQUE DE L'ENTREPRISE ET GOUVERNANCE	48
18. FACTEURS DE RISQUE.....	50
19. CONTRÔLES ET PROCÉDURES	61
20. MESURES FINANCIÈRES HORS PCGR	62
21. GLOSSAIRE.....	67

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)						
Mesures de performance financière	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2025	2024	Variation (\$)	2025	2024	Variation (\$)
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 ²⁾	0,65	0,25	0,40	1,47	3,55	(2,08)
Statistiques d'exploitation ⁴⁾	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 BAIIA ajusté (à savoir le bénéfice avant intérêts, impôts et dotation aux amortissements et dépréciation), la marge du BAIIA ajusté, le bénéfice ajusté (la perte ajustée) avant impôts, le bénéfice net ajusté (la perte nette ajustée), les flux de trésorerie disponibles, la dette nette, le bénéfice ajusté (la perte ajustée) par action et les CESMO ajustées sont des mesures financières hors PCGR, des mesures de la gestion du capital, des ratios hors PCGR ou des mesures financières complémentaires. Comme ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elles n'ont pas de sens normalisé, elles ne sauraient être comparées à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doivent pas être considérées comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci. Se reporter à la rubrique 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.
- BAIIDA ajusté de 867 M\$, en hausse par rapport à 696 M\$ il y a un an, et marge du BAIIDA 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.
- BAIIDA ajusté de 3 124 M\$ et marge du BAIIDA 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-BAIIDA ajusté de 1,7 au 31 décembre 2025, contre 1,4 au 31 décembre 2024.

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.

(en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)	Exercices			
	2025	2024	Variation (\$)	Variation (%) ¹⁾
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 %, par rapport à 2024. 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 2024, en raison des remboursements prévus de la dette et de la baisse des taux d'intérêt.

Impôts sur le résultat

(en millions de dollars canadiens)	Exercices	
	2025	2024
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-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

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.

 AIR CANADA	Au 31 décembre 2025				
	Nombre d'appareils en exploitation	Total des sièges	Âge moyen	Appareils détenus	Appareils loués
Gros-porteurs					
777-300ER de Boeing	19	418	15,8	12	7
777-200LR de Boeing	6	300	18,3	4	2
787-8 de Boeing	8	255	11,5	8	-
787-9 de Boeing	32	298	8,3	26	6
767-300 de Boeing (avions-cargos)	6	-	32,0	4	2
A330-300 d’Airbus	20	295	19,3	12	8
Total – gros-porteurs	91	320	14,8	66	25
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
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	Réal			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
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

	Réal			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
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	Réal			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-BAIIDA 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'Aéroparc 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 \$
BAIIDA ajusté (période de 12 mois)	3 124 \$	3 586 \$	(462) \$
Ratio dette nette-BAIIDA 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-BAIIDA ajusté (également appelé « niveau d'endettement » dans le présent rapport de gestion) est un ratio hors PCGR qu'utilise Air Canada pour évaluer le levier financier. Se reporter à la rubrique 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-BAIIDA 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 BAIIDA 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'Aéroparc 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 BAIIA 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.

(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) \$
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles	(901)	(1 172)	271	(2 910)	(2 636)	(274)
Flux de trésorerie disponibles¹⁾	(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 BAIIA 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 projetées²⁾	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 Pionniers 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 \$
BAlIDA 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 BAlIDA 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.

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Exercices		
	2025	2024	2023 ¹⁾
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 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, 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.

(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)
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.

Variable clé	Mesure en 2026	Facteur de sensibilité	Incidence favorable (défavorable) estimative sur le bénéfice d'exploitation/ résultat avant impôts (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.

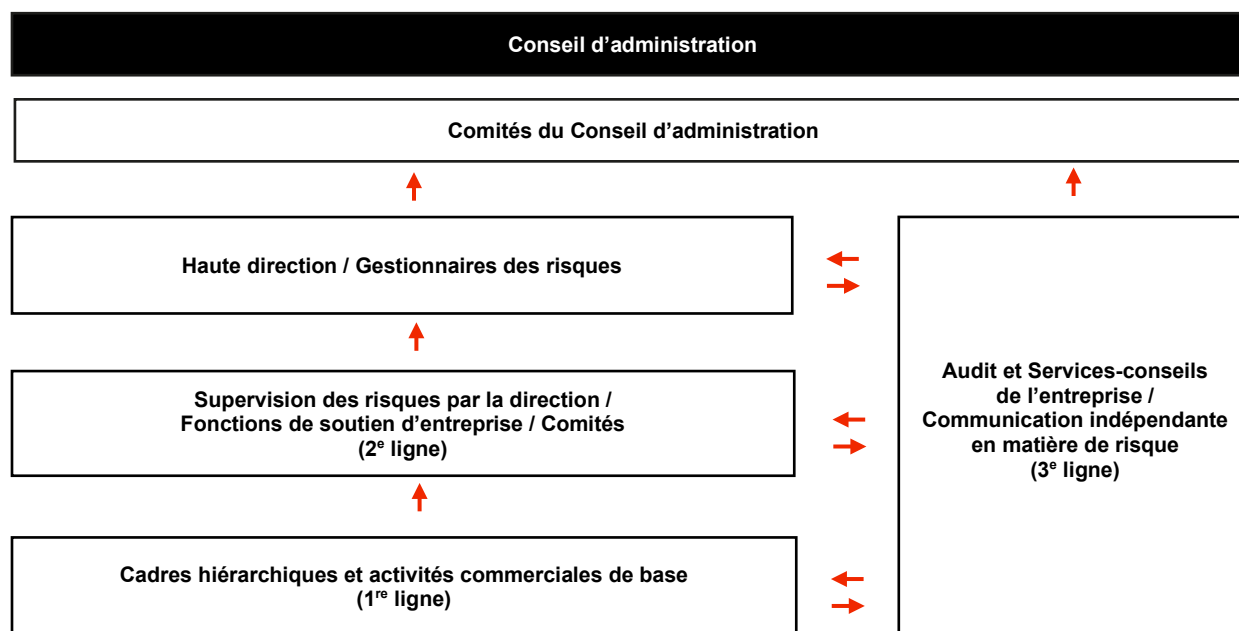
La structure de gestion des risques d'Air Canada s'inspire de l'approche axée sur le « modèle des trois lignes ».

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 Aéropass, 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.

Approvisionnements, 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 créneaux 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 créneaux 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 lock-out 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 (tels 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*, l'adéquation de l'information financière communiquée, 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 BAIIA ajusté, de la marge du BAIIA ajusté, du bénéfice ajusté (de la perte ajustée) avant impôts et du bénéfice net ajusté (de la perte nette ajustée), car ces éléments peuvent fausser l'analyse de certaines tendances commerciales et rendre moins pertinente toute analyse comparative en regard d'autres périodes ou sociétés aériennes. 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 BAIIA 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 BAIIA ajusté, des CESMO ajustées, du bénéfice ajusté avant impôts et du bénéfice net ajusté.

CESMO ajustées

Air Canada se sert des CESMO ajustées afin de mesurer le rendement courant de ses activités et d'analyser l'évolution de ses coûts, 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)	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)	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 :

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2025	2024	Variation (\$)	2025	2024	Variation (\$)
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 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'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 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 :

(en millions de dollars canadiens)	Quatrièmes trimestres			Exercices		
	2025	2024	Variation (\$)	2025	2024	Variation (\$)
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.

(en millions)	Quatrièmes trimestres		Exercices	
	2025	2024	2025	2024
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.

Aéroplan – Aéroplan 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 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 BAIDA ajusté – BAIDA ajusté exprimé en pourcentage des produits d'exploitation. La marge du BAIDA 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 (ou point de pourcentage ou 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-BAIDA ajusté) – Ratio dette nette-BAIDA ajusté des 12 derniers mois (obtenu en divisant la dette nette par le BAIDA 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.