



États financiers consolidés et notes complémentaires **2025**



Le 12 février 2026



MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION À L'ÉGARD DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

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

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

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

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

(signé) Michael Rousseau

Michael Rousseau
Président et chef de la direction

(signé) John Di Bert

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

Le 12 février 2026



Rapport de l'auditeur indépendant

Aux actionnaires d'Air Canada

Notre opinion

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

Notre audit

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

- les états consolidés de la situation financière aux 31 décembre 2025 et 2024;
- les états consolidés des résultats pour les exercices clos à ces dates;
- les états consolidés du résultat global pour les exercices clos à ces dates;
- les états consolidés des variations des capitaux propres pour les exercices clos à ces dates;
- les tableaux consolidés des flux de trésorerie pour les exercices clos à ces dates;
- les notes complémentaires, qui comprennent les informations significatives sur les méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l.
1250, boulevard René-Lévesque Ouest, bureau 2500
Montréal (Québec) Canada H3B 4Y1
Tél. : +1 514 205-5000, Téléc. : +1 514 876-1502
Téléc. courriel : ca_montreal_main_fax@pwc.com

Fondement de l'opinion

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

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

Indépendance

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

Questions clés de l'audit

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

Question clé de l'audit

Traitement de la question clé de l'audit dans le cadre de notre audit

Comptabilisation des produits passages et fret

Voir la note 2, *Base d'établissement et méthodes comptables significatives*, et la note 19, *Produits des activités ordinaires*, des états financiers consolidés.

Les produits passages et fret sont constatés au moment où les transports correspondants sont assurés. Les produits passages et les produits fret de l'exercice clos le 31 décembre 2025 ont totalisé respectivement 19 604 M\$ et 1 033 M\$.

De telles opérations reposent sur de nombreux systèmes et des contrôles informatiques pour le traitement, l'enregistrement et la comptabilisation d'un volume important d'opérations de faible valeur par l'intermédiaire d'une combinaison de systèmes informatiques et de fournisseurs de services externes.

Nous avons considéré cette question comme étant une question clé de l'audit en raison de l'importance des produits passages et fret et du volume des opérations qui nécessitent un travail d'audit important pour tester les produits comptabilisés.

Notre approche pour traiter cette question a notamment compris les procédures suivantes :

- Tester l'efficacité du fonctionnement des contrôles internes liés à la comptabilisation des produits passages et fret, en effectuant notamment les procédures suivantes :
 - Tester les contrôles des systèmes informatiques pertinents que la direction a utilisés pour comptabiliser les produits passages et fret;
 - Dans le cas des systèmes informatiques ou des processus impartis à des tiers fournisseurs de services, évaluer les rapports de certification attestant le caractère approprié et l'efficacité des systèmes de contrôle interne mis en place par les fournisseurs de services.
- Tester un échantillon d'opérations génératrices de produits passages et fret comptabilisées au cours de l'exercice en inspectant la contrepartie reçue et les justificatifs relatifs au moment où les transports de passagers et de fret sont fournis.

Évaluation du total des obligations au titre des prestations

Voir la note 2, *Base d'établissement et méthodes comptables significatives*, la note 3, *Jugements et estimations comptables critiques*, et la note 9, *Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel*, des états financiers consolidés.

Les actifs nets au titre des prestations de la Société s'élèvent à 912 M\$, montant qui comprend le total des obligations au titre des prestations associé aux obligations au titre des prestations de retraite de 17 999 M\$ et aux obligations au titre des autres avantages futurs du personnel de 1 048 M\$, au 31 décembre 2025.

Notre approche pour traiter cette question a notamment compris les procédures suivantes :

- Tester la façon dont la direction a établi les estimations du total des obligations au titre des prestations, en effectuant notamment les procédures suivantes :
 - S'appuyer sur les travaux des experts choisis par la direction pour mettre en œuvre les procédures visant à évaluer le caractère raisonnable du total des obligations au titre des prestations associées aux obligations au titre

Question clé de l'audit	Traitement de la question clé de l'audit dans le cadre de notre audit
Le total des obligations au titre des prestations associées aux obligations au titre des prestations de retraite et aux obligations au titre des autres avantages futurs du personnel est déterminé de façon actuarielle annuellement, au 31 décembre, par les actuaires consultants de la Société (experts choisis par la direction). Les obligations totales au titre des prestations sont déterminées au moyen de la méthode des unités de crédit projetées. La direction a exercé un degré important de jugement pour établir les taux d'actualisation et poser les hypothèses appropriées concernant la mortalité, nécessaires pour déterminer les estimations du total des obligations au titre des prestations. Nous avons considéré cette question comme étant une question clé de l'audit en raison de l'importance du total des obligations au titre des prestations et du degré de jugement important exercé par la direction, notamment le recours à des experts choisis par la direction, pour établir les taux d'actualisation et poser les hypothèses appropriées concernant la mortalité, ce qui a nécessité un niveau élevé de jugement et de subjectivité de la part de l'auditeur pour mettre en œuvre des procédures à l'égard de ces hypothèses. Le travail d'audit a nécessité de recourir à des professionnels ayant des compétences et des connaissances spécialisées en actuariat.	des prestations de retraite et aux obligations au titre des autres avantages futurs du personnel. Préalablement, cela a nécessité d'évaluer les compétences, les capacités et l'objectivité des experts choisis par la direction, et, par la suite, de comprendre les travaux qu'ils ont effectués et d'évaluer si leurs travaux constituaient des éléments probants appropriés. Cette procédure consistait également à évaluer les méthodes et hypothèses utilisées par les experts choisis par la direction, à tester les données utilisées par les experts et à évaluer leurs constatations. – Avoir recours à des professionnels ayant des compétences et des connaissances spécialisées dans le domaine de l'actuariat pour évaluer le caractère approprié de la méthode des unités de crédit projetées et le caractère raisonnable des taux d'actualisation et des hypothèses concernant la mortalité. • Tester les informations, y compris procéder à une analyse de sensibilité, présentées dans les états financiers consolidés eu égard à l'évaluation des obligations au titre des prestations de retraite et des obligations au titre des autres avantages futurs du personnel.

Autres informations

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de la Société à poursuivre ses activités. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les états financiers consolidés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener la Société à cesser ses activités;
- nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers consolidés, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers consolidés représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle;
- nous planifions et réalisons l'audit du groupe afin d'obtenir des éléments probants suffisants et appropriés concernant l'information financière des entités ou des unités du groupe de la Société pour servir de fondement à la formation d'une opinion sur les états financiers consolidés. Nous sommes responsables de la direction, de la supervision et de la revue des travaux d'audit effectués pour les besoins de l'audit du groupe, et assumons l'entière responsabilité de notre opinion d'audit.

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

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

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

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

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

Montréal (Québec)

Le 12 février 2026

¹CPA auditeur, permis de comptabilité publique no A123498

ÉTATS CONSOLIDÉS DE LA SITUATION FINANCIÈRE

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

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

Au nom du Conseil d'administration :

(signé) Vagn Sørensen

Vagn Sørensen

Président du Conseil d'administration

(signé) Christie J. B. Clark

Christie J. B. Clark

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

ÉTATS CONSOLIDÉS DES RÉSULTATS

Exercices clos les 31 décembre (en millions de dollars canadiens, sauf les données par action)		2025	2024
Produits d'exploitation			
Passages	Note 19	19 604 \$	19 760 \$
Fret	Note 19	1 033	991
Autres		1 735	1 504
Total des produits		22 372	22 255
Charges d'exploitation			
Carburant d'aviation		4 731	5 118
Salaires et charges sociales	Note 9	5 005	4 880
Dotation aux amortissements et dépréciation	Note 5	2 012	1 799
Redevances aéroportuaires et de navigation		1 587	1 487
Maintenance avions		1 343	1 237
Frais de vente et de distribution		1 075	1 085
Frais d'achat de capacité	Note 2D	863	860
Coûts liés à la portion terrestre des forfaits		872	782
Communications et technologies de l'information		692	649
Restauration et services à bord		673	637
Autres	Note 20	2 601	2 458
Total des charges d'exploitation		21 454	20 992
Bénéfice d'exploitation		918	1 263
Produits (charges) autres que d'exploitation			
Profit (perte) de change		245	(400)
Produits d'intérêts		222	431
Charges d'intérêts	Note 8	(663)	(763)
Intérêts incorporés		57	32
Instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	Note 16	82	28
Perte aux règlements et aux modifications de dette	Note 8	—	(8)
Autres		(72)	(68)
Total des charges autres que d'exploitation		(129)	(748)
Bénéfice avant impôts sur le résultat		789	515
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	Note 11	(145)	1 205
Bénéfice net		644 \$	1 720 \$
Bénéfice net par action	Note 14		
Bénéfice par action – résultat de base		2,07 \$	4,81 \$
Bénéfice par action – résultat dilué		1,86 \$	4,72 \$

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

ÉTATS CONSOLIDÉS DU RÉSULTAT GLOBAL

Exercices clos les 31 décembre (en millions de dollars canadiens)		2025	2024
Résultat global			
Bénéfice net		644 \$	1 720 \$
Autres éléments du résultat global, déduction faite des impôts :	Note 11		
Éléments qui ne seront pas reclassés en résultat net			
Réévaluations des régimes d'avantages du personnel (montant net)	Note 9	409	300
Réévaluations des placements en instruments de capitaux propres	Note 4	(1)	9
Éléments qui seront reclassés en résultat net			
Dérivés liés au carburant désignés comme couvertures de flux de trésorerie	Note 16	(3)	—
Total du résultat global		1 049 \$	2 029 \$

ÉTATS CONSOLIDÉS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES

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

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

TABLEAUX CONSOLIDÉS DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercices clos les 31 décembre (en millions de dollars canadiens)	2025	2024
Flux de trésorerie provenant des (affectés aux) activités suivantes		
Exploitation		
Bénéfice net	644 \$	1 720 \$
Ajustements au titre du rapprochement avec les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation		
Impôts sur le résultat différés	Note 11	(1 235)
Dotation aux amortissements et dépréciation	Note 5	1 799
(Profit) perte de change		623
Déficit de la capitalisation des régimes d'avantages du personnel sur la charge de ces régimes	Note 9	568
Instruments financiers comptabilisés à la juste valeur	Note 16	(28)
Perte aux règlements et modifications de dette	Note 8	8
Variation des provisions au titre de la maintenance		192
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement		214
Autres		69
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	3 657	3 930
Financement		
Produits des emprunts	Note 8	1 590
Remboursements de la dette à long terme et des obligations locatives	Note 8	(3 956)
Actions rachetées aux fins d'annulation	Note 12	(473)
Émission d'actions	Note 12	1
Frais de financement	Note 8	(34)
Flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement	(2 370)	(2 872)
Investissement		
Placements à court terme (montant net)		633
Cessions de placements à long terme		2 042
Achats de placements à long terme		(1 401)
Achats d'immobilisations corporelles et incorporelles		(2 636)
Autres		(1)
Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement	(1 005)	(1 363)
Effet du cours du change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(5)	6
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	277	(299)
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de l'exercice	2 518	2 817
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de l'exercice	2 795 \$	2 518 \$

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

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

1. INFORMATIONS GÉNÉRALES

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

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

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

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

2. BASE D'ÉTABLISSEMENT ET MÉTHODES COMPTABLES SIGNIFICATIVES

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

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

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

A) BASE D'ÉVALUATION

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

B) PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION

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

C) PRODUITS PASSAGES ET FRET

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

D) CONTRAT D'ACHAT DE CAPACITÉ

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

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

E) PROGRAMME DE FIDÉLITÉ AÉROPLAN

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

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

Points obtenus par l'achat de billets d'avion

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

Points obtenus grâce à des partenaires du programme

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

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

F) AUTRES PRODUITS

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

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

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

G) AVANTAGES DU PERSONNEL

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

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

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

Le coût des services rendus au cours de l'exercice est estimé en utilisant différents taux d'actualisation découlant de la courbe des taux utilisée pour évaluer l'obligation au titre des prestations déterminées à l'ouverture de l'exercice, ce qui rend compte des calendriers différents de versement des prestations au titre des services passés (obligation au titre des prestations déterminées) et au titre des services futurs (coût des services rendus au cours de la période).

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

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

H) RÉGIMES DE PARTICIPATION AUX BÉNÉFICES

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

I) RÉGIMES DE RÉMUNÉRATION FONDÉE SUR DES ACTIONS

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

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

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

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

J) MAINTENANCE ET RÉPARATIONS

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

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

K) AUTRES CHARGES D'EXPLOITATION

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

L) INSTRUMENTS FINANCIERS

Comptabilisation

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

Classement

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

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

Air Canada a établi le classement suivant :

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

Évaluation

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

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

Dépréciation

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

Dérivés et comptabilité de couverture

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

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

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

M) CONVERSION DES DEVISES

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

N) IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

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

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

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

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

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

O) BÉNÉFICE PAR ACTION

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

Le bénéfice par action – résultat dilué est calculé en ajustant le nombre moyen pondéré d'actions en circulation pour tenir compte des actions pouvant avoir un effet dilutif. Les actions d'Air Canada qui peuvent avoir un effet dilutif comprennent les options sur actions et, jusqu'à leur règlement en trésorerie à leur échéance en juillet 2025, les billets convertibles. Le nombre d'actions inclus eu égard aux options pour lesquelles les droits sont acquis est calculé au moyen de la méthode du rachat d'actions, sauf si leur effet est antidilutif. Selon cette méthode, le produit de l'exercice de tels instruments est censé servir à l'achat d'actions au cours moyen de marché pour la période, la différence entre

le nombre d'actions émises à l'exercice et le nombre d'actions censées avoir été achetées étant incluse dans le calcul. Les actions incluses eu égard aux options sur actions liées au rendement attribuées aux employés sont traitées comme des actions dont l'émission est conditionnelle, leur émission étant liée à la réalisation de certaines conditions outre le passage du temps. Si ces conditions sont réalisées, le nombre d'actions incluses est également calculé au moyen de la méthode du rachat d'actions, sauf si ces actions ont un effet antidilutif.

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

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

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

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

Q) IMMOBILISATIONS CORPORELLES

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

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

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

R) CONTRATS DE LOCATION

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

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

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

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

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

Contrats de location avions

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

Baux immobiliers

Air Canada est partie à des contrats de location visant les locaux nécessaires aux services d'escale aux aéroports et visant d'autres biens immobiliers. Dans le cas des contrats visant les locaux nécessaires aux services d'escale aux aéroports, le bailleur détient généralement des droits de substitution, ce qui fait en sorte que ces contrats ne sont pas considérés comme des contrats de location en vertu de la norme. Les contrats de location avec droits de résiliation réciproque moyennant un préavis de moins de 12 mois sont considérés comme des contrats de location à court terme et ne sont pas, par conséquent, comptabilisés dans l'état de la situation financière du fait de la mesure de simplification. Enfin, les contrats visant les locaux nécessaires aux services d'escale prévoyant des paiements de loyers variables ne sont pas non plus comptabilisés dans l'état de la situation financière puisque les paiements de loyers variables, autres que ceux qui sont calculés sur la base d'un indice ou d'un taux, sont exclus de l'évaluation des obligations locatives. Il en résulte un portefeuille composé de baux immobiliers devant être comptabilisés comme actifs au titre de droits d'utilisation et obligations locatives en vertu de la norme qui ont trait à des locaux réservés dans les aéroports de Toronto, de Montréal et de Vancouver, plaques tournantes d'Air Canada, des contrats de location visant des locaux réservés à Air Canada pour des bureaux, des services aéroportuaires et de maintenance et les salons Feuille d'érable, et des contrats de location visant des terrains.

S) IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

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

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

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

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

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

T) GOODWILL

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

U) DÉPRÉCIATION D'ACTIFS NON COURANTS

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

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

V) PROVISIONS

Air Canada comptabilise des provisions lorsqu'il existe une obligation actuelle (juridique ou implicite) résultant d'un événement passé, qu'il est probable qu'une cession de ressources sera nécessaire pour éteindre l'obligation, et qu'une estimation fiable de l'obligation peut être effectuée. Si l'effet est important, les flux de trésorerie attendus sont actualisés par application d'un taux qui reflète, le cas échéant, les risques propres au passif. Lorsqu'on a recours à l'actualisation, les intérêts cumulés sur la provision sont comptabilisés dans les autres charges d'exploitation.

W) INFORMATION SECTORIELLE

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

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

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

IFRS 18 États financiers : Présentation et informations à fournir

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

Modifications touchant le classement et l'évaluation des instruments financiers

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

3. JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

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

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

Avantages futurs du personnel

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

Programme de fidélité Aéroplan

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

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

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

Produits passages – Désistements

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

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

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

Période d'amortissement des actifs non courants

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

Provisions liées à la maintenance

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

4. PLACEMENTS, DÉPÔTS ET AUTRES ACTIFS

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

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

5. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

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

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

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

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

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



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

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

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

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

6. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

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

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

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

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

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

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

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

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

7. GOODWILL

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

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

8. DETTE À LONG TERME ET OBLIGATIONS LOCATIVES

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

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

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

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

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

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

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

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

En mars 2024, Air Canada a conclu des facilités de crédit garanties de premier rang de 2,15 G\$ US, composées d'un emprunt à terme B de 1,175 G\$ US échéant en 2031 et d'une facilité de crédit renouvelable de 975 M\$ US échéant en 2029. Le produit brut total du nouvel emprunt à terme ainsi que des liquidités provenant du bilan d'Air Canada de 1,09 G\$ US sont utilisés pour refinancer la totalité de l'encours de la dette d'Air Canada au titre de son emprunt à terme B précédent de 2,265 G\$ US échéant en 2028. L'emprunt à terme B porte intérêt au taux de financement à un jour garanti (*Secured Overnight Financing Rate* ou « SOFR ») majoré de 250 points de base. Au 31 décembre 2025, aucune somme n'avait été prélevée sur la facilité de crédit renouvelable de 975 M\$ US. Air Canada a comptabilisé une perte aux règlements de dette de 46 M\$ au titre de la radiation des coûts d'émission des titres de créance non amortis liés à l'extinction des instruments d'emprunt en 2024.

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

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

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

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

Air Canada a comptabilisé les charges d'intérêts suivantes :

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

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

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

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

Analyse des échéances

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

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

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

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

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

**Flux de trésorerie provenant des activités de financement**

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

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

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

9. PASSIF AU TITRE DES RÉGIMES DE RETRAITE ET AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL

Air Canada propose plusieurs régimes de retraite à prestations et à cotisations déterminées ainsi que d'autres régimes d'avantages complémentaires de retraite et d'avantages postérieurs à l'emploi.

Air Canada est l'administratrice et la promotrice de plusieurs régimes agréés au Canada dont les obligations relatives aux prestations déterminées sont enregistrées aux termes de la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension* du Canada (les « régimes agréés canadiens »). Les volets « à prestations déterminées » des régimes agréés canadiens n'acceptent plus de participants, sauf en ce qui concerne les volets hybrides de certains régimes qui acceptent les nouveaux participants. Air Canada offre également un régime à ses salariés aux États-Unis et un régime à ses salariés au Japon. Ces régimes sont des régimes à prestations déterminées étrangers s'appliquant aux salariés de ces pays. En outre, elle propose un certain nombre de régimes d'avantages complémentaires de retraite, qui ne sont pas agréés. Les régimes de retraite à prestations déterminées assurent des prestations à leurs participants à leur départ à la retraite, à leur cessation d'emploi ou à leur décès, prestations qui sont fonction des états de service et de la moyenne des gains de ces participants en fin de carrière sur une période déterminée. Les actifs sont détenus en fiducie et sont versés à titre de prestations. Pour un certain nombre de régimes non capitalisés, Air Canada s'acquitte de son obligation de paiement des prestations à l'échéance. Les actifs des régimes détenus en fiducie sont régis par des règlements. La gouvernance des régimes et la supervision de tous les aspects des régimes, y compris les décisions concernant les placements et les cotisations, incombent principalement à Air Canada. Le Comité des ressources humaines, de la rémunération et des régimes de retraite, un comité du Conseil d'administration, aide à surveiller les régimes pour veiller à ce que le passif des régimes soit suffisamment capitalisé, que les actifs des régimes soient investis avec prudence, que les risques soient gérés à un niveau acceptable et que les prestations de retraite soient administrées convenablement et efficacement.

Les autres avantages du personnel sont des régimes d'assurance vie, d'assurance maladie complémentaire et d'assurance invalidité. Ces avantages comprennent à la fois des avantages postérieurs à l'emploi et des avantages complémentaires de retraite. Les avantages postérieurs à l'emploi ont trait à des prestations d'invalidité offertes aux employés admissibles en service actif, tandis que les avantages complémentaires de retraite comprennent les régimes de prévoyance maladie et d'assurance vie offerts aux employés retraités admissibles.

Obligations de capitalisation au titre des régimes de retraite

Au 1^{er} janvier 2025, l'excédent de solvabilité des régimes agréés canadiens totalisait 4,4 G\$ et tenait compte de certaines modifications apportées aux régimes dans le cadre des conventions collectives conclues avec l'Air Line Pilots Association (« ALPA ») et le Syndicat canadien de la fonction publique (« SCFP »). La prochaine évaluation, qui sera en date du 1^{er} janvier 2026, sera effectuée au premier semestre de 2026. Les régimes agréés canadiens d'Air Canada affichant un excédent de solvabilité au 1^{er} janvier 2025, Air Canada n'était pas tenue de verser les cotisations au titre des services passés en 2025. De plus, conformément aux lois en vigueur et aux règles applicables des régimes, l'excédent sur la position de solvabilité de 105 % peut servir à réduire les cotisations relatives aux services rendus dans l'exercice considéré pour le volet prestations déterminées ou à capitaliser les cotisations de l'employeur pour le volet cotisations déterminées du même régime de retraite. Cela étant, et compte tenu des régimes à l'étranger et des régimes complémentaires, les cotisations de l'employeur pour les régimes de retraite ont totalisé 72 M\$ pour 2025 (cotisations nettes de l'employeur de 39 M\$ après déduction d'un montant excédentaire de 33 M\$ ayant servi à capitaliser les cotisations de l'employeur des volets cotisations déterminées de ces régimes). Les cotisations au titre de la capitalisation des régimes de retraite devraient se chiffrer à 73 M\$ pour 2026.

Obligations au titre des prestations et actif des régimes

Les présents états financiers consolidés comprennent tous les actifs et passifs des régimes dont Air Canada est la promotrice. Les montants inscrits à l'état de la situation financière sont les suivants :

(en millions de dollars canadiens)	Prestations de retraite		Autres avantages futurs du personnel		Total	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Actifs non courants						
Actifs au titre des régimes de retraite	2 513 \$	2 535 \$	- \$	- \$	2 513 \$	2 535 \$
Passifs courants						
Dettes fournisseurs et charges à payer	-	-	67	65	67	65
Passifs non courants						
Passif au titre des régimes de retraite et autres avantages du personnel	553	830	981	1 012	1 534	1 842
Actifs (obligations) au titre des prestations de retraite (montant net)	1 960 \$	1 705 \$	(1 048) \$	(1 077) \$	912 \$	628 \$

La partie à moins de un an de l'obligation au titre des prestations de retraite (montant net) représente une estimation des autres avantages futurs du personnel à verser en 2026.



Le tableau ci-dessous présente l'information financière sur les modifications apportées aux régimes de retraite et aux autres régimes d'avantages du personnel postérieurs à l'emploi.

(en millions de dollars canadiens)	Prestations de retraite		Autres avantages futurs du personnel	
	2025	2024	2025	2024
Variation des obligations au titre des prestations				
Obligations au titre des prestations à l'ouverture de l'exercice	18 421 \$	18 309 \$	1 077 \$	1 098 \$
Coûts des services rendus au cours de l'exercice	195	190	22	25
Coûts des services passés a)	155	490	2	(2)
Coûts financiers	858	845	51	51
Cotisations salariales	69	76	-	-
Prestations versées	(1 033)	(1 027)	(54)	(43)
Effets des transferts	-	23	-	-
Paievements de règlements au titre du régime du Royaume-Uni	-	(283)	-	-
Réévaluations :				
Perte (profit) technique	(36)	(33)	4	(18)
Profit découlant de la modification des hypothèses concernant les données démographiques	(171)	(14)	(13)	(27)
Profit découlant de la modification des hypothèses concernant les données financières	(448)	(194)	(34)	(19)
Perte (profit) de change	(11)	39	(7)	12
Total des obligations au titre des prestations	17 999	18 421	1 048	1 077
Variation de l'actif des régimes				
Juste valeur de l'actif des régimes au début de l'exercice	22 061	21 949	-	-
Rendement de l'actif des régimes, déduction faite des soldes compris dans les frais financiers nets	481	258	-	-
Produits d'intérêts	1 023	1 005	-	-
Cotisations de l'employeur	39	72	54	43
Cotisations salariales	69	76	-	-
Prestations versées	(1 033)	(1 027)	(54)	(43)
Paievements de règlements au titre du régime du Royaume-Uni	-	(300)	-	-
Frais d'administration versés à même l'actif des régimes	(9)	(8)	-	-
Profit (perte) de change	(9)	36	-	-
Total de l'actif des régimes	22 622	22 061	-	-
Surplus (déficit) à la clôture de l'exercice	4 623	3 640	(1 048)	(1 077)
Actifs plafonnés/passif supplémentaire découlant des exigences de financement minimal	2 663	1 935	-	-
Actifs (obligations) au titre des prestations de retraite (montant net)	1 960 \$	1 705 \$	(1 048) \$	(1 077) \$

Le rendement réel de l'actif des régimes a correspondu à un profit de 1 504 M\$ (profit de 1 263 M\$ en 2024).

La transaction de rachat du contrat de rentes pour l'obligation au titre du régime à prestations de retraite déterminées du Royaume-Uni a été effectuée en 2024 et n'est donc plus incluse dans les actifs des régimes ou dans les obligations au titre des régimes.

Le déficit des régimes de retraite qui ne sont pas entièrement capitalisés est le suivant :

(en millions de dollars canadiens)	2025	2024
Régimes agréés canadiens	10 \$	7 \$
Régimes étrangers	34	51
Régimes complémentaires	509	772
	553 \$	830 \$

L'obligation au titre des prestations déterminées a une durée moyenne pondérée de 12,3 années (12,6 années en 2024).

Charges de retraite et autres avantages futurs du personnel

Air Canada a constaté la charge nette suivante au titre des régimes de retraite à prestations déterminées et des autres avantages futurs du personnel :

(en millions de dollars canadiens)	Prestations de retraite		Autres avantages futurs du personnel	
	2025	2024	2025	2024
Compte consolidé de résultat				
Composantes du coût				
Coût des services rendus au cours de l'exercice	195 \$	190 \$	22 \$	25 \$
Coût des services passés a)	155	490	2	(2)
Frais d'administration et autres frais	9	8	-	-
Pertes actuarielles (profits actuariels), change compris	-	-	3	(6)
Coût total comptabilisé dans les salaires et charges sociales	359 \$	688 \$	27 \$	17 \$
Intérêts nets liés aux régimes d'avantages du personnel dans les autres charges d'exploitation	(75) \$	(74) \$	51 \$	52 \$
Coût total comptabilisé au compte de résultat	284 \$	614 \$	78 \$	69 \$
Autres éléments du résultat global après consolidation				
Réévaluations :				
Perte (profit) technique, compte tenu du change	(38)	(30)	(5)	(4)
(Profit) découlant de la modification des hypothèses concernant les données démographiques	(171)	(14)	(13)	(27)
Perte (profit) découlant de la modification des hypothèses concernant les données financières	(448)	(194)	(34)	(15)
Rendement de l'actif des régimes	(489)	(258)	-	-
Changement du plafond des actifs	637	(46)	-	-
Coût (produit) total comptabilisé dans les autres éléments du résultat global	(509) \$	(542) \$	(52) \$	(46) \$

a) En août 2025, Air Canada et le SCFP, qui représente ses agents de bord, ont conclu une convention collective préliminaire d'une durée de quatre ans, qui n'a pas été ratifiée. Air Canada et le SCFP avaient envisagé la possibilité que l'entente ne soit pas ratifiée et avaient convenu de soumettre à la médiation la partie relative aux salaires et, advenant l'impossibilité d'en arriver à un accord, à un arbitrage. Tous les autres points, tels que la rémunération pour le service au sol, les améliorations aux régimes d'avantages sociaux et de retraite, et les règles d'établissement des horaires, ont été mis en application sans avoir recours à la médiation ou à l'arbitrage, conformément aux modalités de l'entente. Le 12 septembre 2025, le SCFP a demandé de ne pas avoir recours à la médiation et de soumettre directement à l'arbitrage la partie relative aux salaires, ce qu'Air Canada a accepté. Toute modification de salaire déterminée lors de l'arbitrage sera appliquée rétroactivement au 1^{er} avril 2025. À cet égard, Air Canada a comptabilisé un coût des services passés unique de 149 M\$ en 2025 afin de tenir compte des modifications aux régimes de retraite prévues dans l'accord préliminaire, qui sont maintenant en vigueur. Certaines de ces modifications sont conditionnelles à des positions financières futures de solvabilité des régimes de retraite. Les modifications des hypothèses relatives à ces augmentations conditionnelles seront comptabilisées dans les autres éléments du résultat global à titre d'écarts actuariels. L'incidence nette de ces modifications sera financée à même l'excédent des régimes de retraite agréés canadiens des agents de bord et ne devrait pas avoir d'incidence sur la situation de trésorerie d'Air Canada.

De plus, Air Canada a comptabilisé d'autres coûts liés à la main-d'œuvre de 45 M\$ en 2025.

En septembre 2024, Air Canada a conclu une convention collective d'une durée de quatre ans avec l'ALPA, qui avait pris effet le 30 septembre 2023 et qui a été ratifiée en octobre 2024. À la suite de la ratification, Air Canada a comptabilisé un coût des services passés unique de 490 M\$ au quatrième trimestre de 2024 afin de tenir compte des modifications comprises dans la nouvelle convention collective. Certaines de ces modifications sont conditionnelles à des positions financières futures de solvabilité des régimes de retraite. Les modifications des hypothèses relatives à ces augmentations conditionnelles sont comptabilisées dans les autres éléments du résultat global à titre d'écarts actuariels. L'incidence nette de ces modifications est financée à même l'excédent du régime de retraite agréé canadien des pilotes et ne devrait pas avoir d'incidence sur la situation de trésorerie d'Air Canada.

Une comparaison de la capitalisation des régimes d'avantages du personnel et de la charge comptabilisée dans le compte consolidé de résultat est présentée ci-dessous.

(en millions de dollars canadiens)	2025	2024
Charge nette au titre des régimes de retraite à prestations déterminées et des autres avantages futurs du personnel comptabilisée dans le compte consolidé de résultat		
Salaires et charges sociales	386 \$	705 \$
Intérêts nets liés aux passifs des régimes d'avantages du personnel	(24)	(22)
	362 \$	683 \$
Capitalisation des régimes d'avantages du personnel par Air Canada		
Prestations de retraite	39 \$	72 \$
Autres avantages du personnel	54	43
	93 \$	115 \$
Déficit de la capitalisation des régimes d'avantages du personnel sur la charge de ces régimes	269 \$	568 \$

Composition de l'actif des régimes de retraite à prestations déterminées

Régimes agréés canadiens

La composition de l'actif des régimes agréés canadiens est représentée ci-dessous.

	2025	2024
Titres à revenu fixe	56 %	54 %
Actions canadiennes	2 %	2 %
Actions étrangères	3 %	3 %
Placements non traditionnels	39 %	41 %
	100 %	100 %

Au 31 décembre 2025, environ 61 % des actifs des régimes agréés canadiens avaient un cours coté sur un marché actif. Les actifs n'ayant pas de cours coté sur un marché actif sont principalement des placements dans des entités fermées. La composition de l'actif présentée dans le tableau correspond à la ventilation des actifs des régimes entre chaque catégorie d'actifs.

L'actif des régimes de retraite utilisé pour déterminer aux fins comptables l'obligation nette au titre des prestations de retraite comprend 17 646 765 (17 646 765 en 2024) actions d'Air Canada, détenues en fiducie, qui ont été émises en 2009 dans le cadre des accords de capitalisation des régimes de retraite conclus avec tous les syndicats canadiens représentant des groupes d'employés d'Air Canada. La convention de fiducie prévoit que le produit d'une vente éventuelle des actions en fiducie sera retenu et appliqué à la réduction des déficits de solvabilité futurs des régimes de retraite, s'il en est. Étant donné la situation désormais excédentaire de la capitalisation des régimes agréés canadiens d'Air Canada, les règles comptables interdisent la comptabilisation de la valeur des actions détenues en fiducie dans le cadre de l'actif des régimes. Les actions détenues en fiducie avaient une juste valeur de 340 M\$ au 31 décembre 2025 (393 M\$ en 2024), mais après prise en compte du plafonnement des actifs, la valeur comptable comptabilisée de l'actif détenu en fiducie est de néant.

En novembre 2021, Air Canada a annoncé que les syndicats canadiens représentant des groupes de ses employés et Pionniers d'Air Canada ont conclu une entente de principe visant à permettre certaines autres utilisations des produits des actions susmentionnées. Si certaines conditions étaient réunies, la fiducie vendrait graduellement des actions jusqu'à la fin de 2037, et le produit net de ces ventes servirait au versement de sommes forfaitaires aux retraités canadiens ainsi qu'au financement d'indemnités de départ volontaire à des employés syndiqués ayant une certaine ancienneté et à des employés non syndiqués, exclusion faite de la haute direction. La conclusion de cette entente de principe et la réalisation de ces ventes et versements sont soumises à une série de conditions, parmi lesquelles la production de documents définitifs et l'obtention de toutes les approbations réglementaires et autres approbations nécessaires qui n'ont pas encore été obtenues. Les états financiers ne rendent pas compte des conséquences de ces événements, qui ne surviendront que si les conditions sont remplies et les approbations nécessaires, obtenues.

Les placements des régimes de retraite agréés à prestations déterminées canadiens sont effectués conformément à leur énoncé des politiques et des procédures en matière de placement. Comme le permet celui-ci, la composition réelle du portefeuille d'actifs peut à l'occasion présenter des écarts avec la répartition cible. En ce qui concerne le rendement de ses placements, la Fiducie globale vise à dégager un taux annualisé général qui, à long terme, soit supérieur d'au moins 1,0 % avant frais de placement en moyenne à long terme (10 ans) au rendement annualisé total qu'aurait pu produire une gestion passive du portefeuille de réplcation des passifs. Le portefeuille de réplcation des passifs renvoie à des indices repères en matière d'instruments à revenu fixe canadiens répandus (FTSE Canada), et ses caractéristiques correspondent étroitement à celles du passif des régimes.

Étant donné l'importance de la gestion du risque lié à l'excédent, Air Canada gère les régimes de retraite agréés à prestations déterminées canadiens de manière à réduire le risque lié à l'excédent (défini comme la différence entre la valeur de l'actif et la valeur du passif des régimes de retraite), qui est considéré comme le risque clé à réduire et à surveiller. De plus, l'objectif de la stratégie de placement consiste à investir les actifs des régimes de façon prudente et diversifiée afin de réduire le risque de fluctuation des cours des catégories d'actifs et des placements individuels au sein de ces catégories et de combiner ces catégories d'actifs et ces placements individuels de façon à permettre une réduction du risque global.

Outre la répartition générale de l'actif, résumée dans le tableau présenté ci-dessus, la gestion de chaque catégorie d'actifs investis au sein des caisses de retraite est assurée selon les principes suivants :

- les placements en titres à revenu fixe sont des placements prudents à long terme dans des titres ayant au moins la note « BBB », hormis les titres du gouvernement ou des provinces du Canada, ou du gouvernement des États-Unis, dans lesquels le régime est autorisé à investir la totalité de ses placements à revenu fixe;
- au sein des placements en actions (canadiennes et étrangères) du portefeuille, des limites sont fixées quant à la pondération globale de chaque titre;
- les placements non traditionnels sont des placements dans des titres non négociés sur des marchés publics et dans des catégories d'actifs non traditionnelles. Ils peuvent comprendre, sans s'y limiter, des placements dans les secteurs immobilier, agricole et forestier, dans des titres de sociétés fermées ou de sociétés de capital-risque, dans des infrastructures, dans des obligations des marchés émergents, dans des obligations à rendement élevé et dans des contrats à terme sur marchandises. Les placements non traditionnels du portefeuille doivent être répartis de façon diversifiée entre plusieurs catégories d'actifs, stratégies, secteurs d'activité et régions.

Au 31 décembre 2025, environ 92 % des actifs des régimes de retraite agréés à prestations déterminées canadiens d'Air Canada étaient investis dans des instruments à revenu fixe afin d'atténuer une partie importante du risque de taux d'intérêt (taux d'actualisation) lié à ses passifs actuariels. Ceci comprend un ensemble d'instruments financiers, dont des obligations, des conventions de mise en pension et de prise en pension d'obligations, des contrats de gré à gré portant sur des obligations, des contrats à terme portant sur des obligations et des swaps de taux d'intérêt.

Les dérivés sont permis pourvu qu'ils soient utilisés pour gérer un risque en particulier (y compris le risque de taux d'intérêt lié au passif des régimes) ou pour créer des expositions à certains marchés et à certaines devises. Air Canada réduit le risque de crédit de contrepartie associé à ces instruments financiers au moyen des garanties données par les contreparties dans le cadre d'accords de garantie, ainsi qu'en surveillant les notes attribuées par les agences de notation aux contreparties (notation de crédit d'au moins « A ») et en s'assurant que l'énoncé des politiques et des procédures en matière de placement est respecté. La juste valeur de ces instruments dérivés est incluse dans celle des titres à revenu fixe dans le tableau présentant la composition de l'actif et elle ne constitue pas une composante importante de la juste valeur des titres à revenu fixe en portefeuille.

Les fiducies des régimes complémentaires sont constituées à hauteur de 50 % d'une combinaison de placements en actions indexées et de placements non traditionnels, conformément à l'énoncé des politiques et des procédures en matière de placement applicable qui les régit. La tranche restante de 50 % est détenue par l'Agence du revenu du Canada à titre d'impôt remboursable, conformément à la législation fiscale. En raison des profits et des pertes latents sur les actifs placés, la valeur de marché des actions pourrait à l'occasion ne pas correspondre à cette répartition.

Risques

Du fait de ses régimes de retraite à prestations déterminées, Air Canada est exposée à un certain nombre de risques, dont les plus importants sont décrits ci-dessous.

Risque lié aux actifs

Le risque lié aux actifs est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations du prix du marché. Le risque lié aux actifs comprend le risque de change, le risque de crédit et l'autre risque de prix. Le risque de change est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des cours des devises. Ce risque est atténué grâce à la mise en œuvre de stratégies de couverture. Le risque de crédit est le risque qu'une partie à un instrument financier manque à une de ses obligations et amène de ce fait l'autre partie à subir une perte financière. Air Canada atténue ce risque par l'obtention, auprès des contreparties, de garanties en vertu d'accords de garanties ainsi que par la surveillance de la solvabilité des émetteurs. L'autre risque de prix est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison de variations des prix du marché (autres que celles découlant du risque de change), que ces variations soient causées par des facteurs propres à l'instrument en cause ou à son émetteur, ou par des facteurs affectant tous les instruments financiers similaires négociés sur le marché. Ce risque est atténué par une diversification appropriée des actifs des régimes.

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des taux d'intérêt du marché. La diminution des taux de rendement des obligations de sociétés ou de gouvernements donne lieu à une augmentation des passifs des régimes, laquelle sera compensée en partie par une augmentation de la valeur des avoirs en obligations du régime. Au 31 décembre 2025, environ 92 % des actifs des régimes de retraite à prestations déterminées canadiens d'Air Canada étaient investis dans des instruments à revenu fixe afin de gérer une partie importante du risque de taux d'intérêt (risque de taux d'actualisation).

Risque de capitalisation

Des variations défavorables de la valeur des actifs du régime ou des taux d'intérêt, et par conséquent du taux d'actualisation utilisé pour évaluer les passifs, pourraient avoir une incidence importante sur les évaluations de la solvabilité des régimes de retraite et sur les exigences de capitalisation futures.

Espérance de vie

La majorité des obligations des régimes visent à fournir des avantages aux participants leur vie durant. Une augmentation de l'espérance de vie donnera donc lieu à une augmentation des passifs des régimes.

Hypothèses

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

Taux d'actualisation

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

Augmentations salariales futures

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

Hypothèses concernant la mortalité

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

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

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

Analyse de sensibilité

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

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

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

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

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

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

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

Régimes de retraite à cotisations déterminées

Certains membres de la direction, du personnel administratif et du personnel syndiqué d'Air Canada participent à un régime de retraite à cotisations déterminées, à un volet cotisations déterminées d'un régime qui comprend également un volet prestations déterminées ou à un régime multi-employeurs qui sont comptabilisés à titre de régimes à cotisations déterminées. Air Canada verse une cotisation dont le montant est exprimé en pourcentage des cotisations salariales, pourcentage qui varie selon le groupe d'employés et, pour certains groupes, en fonction du nombre d'années de service. Comme le permettent les lois en vigueur et les règles applicables des régimes, l'excédent du volet prestations déterminées d'un régime peut servir à financer les cotisations de l'employeur au volet cotisations déterminées de ce régime. Un montant de 33 M\$ de l'excédent des volets prestations déterminées des régimes agréés canadiens a servi à financer les cotisations de l'employeur aux volets cotisations déterminées en 2025 (30 M\$ en 2024).

La charge au titre de ces régimes de retraite d'Air Canada s'élève à 140 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2025 (115 M\$ en 2024). Déduction faite de l'excédent disponible du volet prestations déterminées pouvant être utilisé pour financer la cotisation de l'employeur d'un volet prestations déterminées du même régime de retraite, les cotisations de l'employeur prévues devraient totaliser 111 M\$ pour 2026.

10. PROVISIONS POUR AUTRES PASSIFS

Le tableau qui suit présente un historique de toutes les provisions comptabilisées. Les provisions courantes sont comptabilisées dans les Dettes fournisseurs et charges à payer.

(en millions de dollars canadiens)	Maintenance ^{a)}	Mise hors service d'immobilisations ^{b)}	Litiges	Total des provisions
Au 31 décembre 2024				
Provision courante	242 \$	34 \$	53 \$	329 \$
Provision non courante	1 431	35	-	1 466
	1 673 \$	69 \$	53 \$	1 795 \$
Provisions constituées au cours de l'exercice	176	-	15	191
Montants utilisés	(145)	-	(1)	(146)
Modifications des coûts estimatifs	(30)	1	-	(29)
Charge de désactualisation	67	1	-	68
Profit de change	(86)	-	-	(86)
Au 31 décembre 2025	1 655 \$	71 \$	67 \$	1 793 \$
Provision courante	314 \$	34 \$	67 \$	415 \$
Provision non courante	1 341	37	-	1 378
	1 655 \$	71 \$	67 \$	1 793 \$

- a) Les provisions liées à la maintenance sont constituées pour les coûts associés aux modalités contractuelles de restitution des appareils loués aux termes de contrats de location simple. La provision porte sur les contrats de location dont les baux viennent à échéance entre 2026 et 2036 et dont la durée à courir jusqu'à l'échéance est de trois ans en moyenne. Les provisions liées à la maintenance prennent en compte les coûts actuels des activités de maintenance, les estimations d'inflation de ces coûts ainsi que les hypothèses relatives à l'utilisation du matériel volant connexe. Selon l'hypothèse où le coût global des modalités de restitution augmente de 5 %, tous les autres facteurs demeurant constants, un ajustement cumulé à l'état de la situation financière entraînerait une augmentation de la provision de 82 M\$ au 31 décembre 2025 et une hausse des frais de maintenance de 9 M\$ environ en 2026. Les flux de trésorerie futurs attendus pour honorer l'obligation sont actualisés. Si les taux d'actualisation devaient augmenter de 1 %, tous les autres facteurs demeurant constants, un ajustement cumulé à l'état de la situation financière entraînerait une diminution de la provision de 23 M\$ au 31 décembre 2025. Une variation équivalente mais en sens inverse du taux d'actualisation aurait une incidence similaire en sens inverse.
- b) Aux termes de certains baux fonciers (terrains et bâtiments), Air Canada a l'obligation, à l'échéance du bail, de remettre les biens loués à l'état de terrain vacant et de réparer tous les dommages causés à l'environnement dont elle est responsable. Les échéances des baux correspondants s'échelonnent de 2026 à 2078. Ces provisions sont fondées sur diverses hypothèses, notamment le coût global de désaffectation et de restauration et la sélection de différentes approches relatives à la désaffectation et à la restauration. La provision non courante est comptabilisée dans les autres passifs non courants. En 2024, une charge de 34 M\$ a été comptabilisée dans les autres charges d'exploitation pour rendre compte des coûts estimatifs liés aux obligations découlant de contrats de location.

11. IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat

L'impôt sur le résultat comptabilisé dans le compte consolidé de résultat est présenté ci-dessous.

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

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2024, Air Canada a comptabilisé des actifs d'impôts différés non comptabilisés antérieurement de 1 503 M\$ dans l'état consolidé des résultats, ainsi que (268) M\$ en lien avec la création et le renversement des différences temporaires. Se reporter ci-après à la rubrique intitulée *Impôts sur le résultat différés* pour un complément d'information sur la comptabilisation des actifs d'impôts sur le résultat différés.

Le recouvrement (la charge) d'impôts sur le résultat diffère du montant qui aurait résulté de l'application des taux d'imposition prescrits par les lois au résultat avant charge d'impôts selon la ventilation suivante :

(en millions de dollars canadiens)	2025	2024
Bénéfice avant impôts sur le résultat	789 \$	515 \$
Taux d'imposition prescrit par la loi établi selon les taux fédéral et provinciaux	26,53 %	26,49 %
(Charge) recouvrement d'impôts calculé aux taux d'imposition prescrits par la loi	(209)	(136)
Effets des éléments suivants :		
Part non imposable (non déductible) des profits (pertes) en capital	37	(70)
Actifs d'impôts sur le résultat différés comptabilisés	-	1 503
Comptabilisation des pertes en capital (non comptabilisées)	37	(69)
Éléments non déductibles	(18)	(30)
Autres	8	7
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	(145) \$	1 205 \$

Le taux d'imposition applicable prescrit par la loi s'établit à 26,53 % (26,49 % en 2024). Le taux d'imposition applicable d'Air Canada correspond au taux d'imposition canadien combiné applicable dans les territoires où Air Canada exerce des activités. Le recouvrement d'impôts sur le résultat inscrit au compte consolidé de résultat diffère du montant qui aurait résulté de l'application du taux d'imposition prescrit par la loi au bénéfice avant impôts sur le résultat inscrit au compte consolidé de résultat surtout parce que seuls certains actifs d'impôts sur le résultat différés ont été comptabilisés avant le troisième trimestre de 2024, tel qu'il est indiqué ci-après.

L'impôt sur le résultat comptabilisé dans l'état consolidé du résultat global est présenté ci-dessous.

(en millions de dollars canadiens)	2025	2024
Réévaluations du passif des régimes d'avantages du personnel		
- charge d'impôts sur le résultat exigibles	(11) \$	(1) \$
- charge d'impôts sur le résultat différés	(141)	(287)
Réévaluations des dérivés liés au carburant désignés comme couvertures de flux de trésorerie		
- recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat différés	1	-
(Charge) d'impôts sur le résultat	(151) \$	(288) \$

Les impôts sur le résultat diffèrent du montant qui aurait découlé de l'application des taux d'imposition prescrits par les lois aux autres éléments du résultat global avant charge d'impôts selon la ventilation suivante :

(en millions de dollars canadiens)	2025	2024
Autres éléments du résultat global, avant impôts sur les résultats	556 \$	597 \$
Taux d'imposition prescrit par la loi établi selon les taux fédéral et provinciaux	26,53 %	26,49 %
Charge d'impôts sur le résultat aux taux d'imposition prescrits par la loi	(148)	(158)
Part non imposable (non déductible) des profits (pertes) en capital	-	1
Passifs d'impôts sur le résultat différés comptabilisés	-	(129)
Autres	(3)	(2)
(Charge) d'impôts sur le résultat	(151) \$	(288) \$

L'impôt sur le résultat comptabilisé dans les capitaux propres attribuables aux actionnaires est présenté ci-dessous.

(en millions de dollars canadiens)	2025	2024
Rémunération fondée sur des actions		
- recouvrement d'impôts sur le résultat différés	- \$	19 \$
Frais d'émission d'actions		
- recouvrement d'impôts sur le résultat différés	1	22
Recouvrement d'impôts sur le résultat	1 \$	41 \$

Impôts sur le résultat différés

Un actif d'impôts différés est comptabilisé seulement dans la mesure où il est probable qu'Air Canada disposera de bénéfices imposables futurs permettant de réaliser l'actif en question. Pour porter une appréciation à cet égard, Air Canada considère les indications positives et négatives dont elle dispose et les hypothèses pertinentes, dont les résultats financiers passés et les prévisions relatives aux bénéfices imposables futurs, le contexte commercial global et les tendances et perspectives pour l'industrie.

À cet égard et dans le cadre de l'établissement des états financiers pour la période close le 30 septembre 2024, Air Canada a déterminé qu'il était probable que la quasi-totalité des actifs d'impôts différés soient réalisés. De ce fait, des actifs d'impôts différés non comptabilisés antérieurement de 1 056 M\$ ont été comptabilisés au troisième trimestre de 2024, ce qui a donné lieu à l'inscription d'un recouvrement d'impôts de 1 154 M\$ à l'état consolidé des résultats, d'une charge d'impôts de 139 M\$ à l'état consolidé du résultat global relativement aux réévaluations des passifs nets au titre des régimes d'avantages du personnel et d'un recouvrement d'impôts de 41 M\$ à l'état consolidé des variations des capitaux propres.

Au 31 décembre 2025, des actifs et des passifs d'impôts différés nets de 774 M\$ étaient inscrits comme actif d'impôts différés non courant à l'état consolidé de la situation financière. Certaines immobilisations incorporelles ayant une valeur fiscale négligeable et une valeur comptable de 275 M\$ ont des durées indéfinies. De ce fait, le passif d'impôts différés correspondant de 73 M\$ (73 M\$ en 2024) ne devrait pas se résorber tant que les actifs n'auront pas été sortis du bilan, n'auront pas perdu de leur valeur ou ne seront pas devenus amortissables; il est par conséquent inclus dans le passif d'impôts différés non courant.

La ventilation des actifs et des passifs d'impôts sur le résultat différés importants est la suivante :

(en millions de dollars canadiens)	2025	2024
Actifs d'impôts sur le résultat différés		
Pertes autres que des pertes en capital	1 964 \$	1 951 \$
Provisions comptables non encore déductibles aux fins d'impôt	151	129
Crédits d'impôt à l'investissement et impôts recouvrables	40	40
Obligations locatives	756	768
Provisions liées à la maintenance	439	443
Produits différés	156	192
	3 506	3 523
Passifs d'impôts sur le résultat différés		
Obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi – régimes de retraite et autres avantages futurs du personnel	(229)	(167)
Immobilisations corporelles et immobilisations d'ordre technologique et autres immobilisations incorporelles	(2 455)	(2 253)
Immobilisations incorporelles à durée de vie indéfinie	(73)	(73)
Autres	(48)	(64)
	(2 805)	(2 557)
Actifs nets d'impôts sur le résultat différés comptabilisés	701 \$	966 \$
Présentation à l'état de la situation financière		
Actifs d'impôts sur le résultat différés	774	1 039
Passifs d'impôts sur le résultat différés	(73)	(73)
Actifs nets d'impôts sur le résultat différés comptabilisés	701 \$	966 \$

Les tableaux ci-dessous font état de la variation des composantes de soldes d'impôts sur le résultat différés.

(en millions de dollars canadiens)	1 ^{er} janvier 2025	Variation au compte de résultat pour 2025	Variation dans les autres éléments du résultat global pour 2025	Variation des capitaux propres pour 2025	31 décembre 2025
Pertes autres que des pertes en capital	1 951 \$	13	-	-	1 964 \$
Provisions comptables non encore déductibles aux fins d'impôt	129	22	-	-	151
Crédits d'impôt à l'investissement et impôts recouvrables	40	-	-	-	40
Obligations locatives	768	(12)	-	-	756
Provisions liées à la maintenance	443	(4)	-	-	439
Produits différés	192	(36)	-	-	156
Obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi – régimes de retraite et autres avantages futurs du personnel	(167)	79	(141)	-	(229)
Immobilisations corporelles et immobilisations d'ordre technologique et autres immobilisations incorporelles	(2 253)	(202)	-	-	(2 455)
Immobilisations incorporelles à durée de vie indéfinie	(73)	-	-	-	(73)
Autres actifs (passifs) d'impôts différés	(64)	14	1	1	(48)
Total des actifs (passifs) d'impôts sur le résultat différés comptabilisés	966 \$	(126)	(140)	1	701 \$

(en millions de dollars canadiens)	1 ^{er} janvier 2024	Variation au compte de résultat pour 2024	Variation dans les autres éléments du résultat global pour 2024	Variation des capitaux propres pour 2024	31 décembre 2024
Pertes autres que des pertes en capital	1 927 \$	(16)	-	40	1 951 \$
Provisions comptables non encore déductibles aux fins d'impôt	7	122	-	-	129
Crédits d'impôt à l'investissement et impôts recouvrables	-	40	-	-	40
Obligations locatives	783	(15)	-	-	768
Provisions liées à la maintenance	-	443	-	-	443
Produits différés	-	192	-	-	192
Obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi – régimes de retraite et autres avantages futurs du personnel	(460)	580	(287)	-	(167)
Immobilisations corporelles et immobilisations d'ordre technologique et autres immobilisations incorporelles	(2 128)	(125)	-	-	(2 253)
Immobilisations incorporelles à durée de vie indéfinie	(73)	-	-	-	(73)
Autres actifs (passifs) d'impôts différés	(79)	14	-	1	(64)
Total des actifs (passifs) d'impôts sur le résultat différés comptabilisés	(23) \$	1 235	(287)	41	966 \$

Au 31 décembre 2025, Air Canada avait des reports en avant de pertes en capital nettes d'environ 343 M\$ disponibles aux fins d'utilisation pour les impôts sur le résultat, ainsi que des pertes de change latentes déductibles et des pertes en capital nettes de 110 M\$, pour lesquels aucun actif d'impôts différés n'avait encore été comptabilisé, la possibilité d'utiliser cet avantage fiscal étant limitée aux gains en capital imposables futurs. Bien que les pertes en capital nettes demeuraient disponibles aux fins d'utilisation, le critère de comptabilisation n'était pas rempli à ce moment. Les pertes en capital nettes n'ont pas de date d'expiration.

Le tableau qui suit illustre les différences temporaires et les reports en avant de pertes fiscales pour lesquelles des actifs d'impôts différés n'ont pu être comptabilisés.

(en millions de dollars canadiens)	2025	2024
Reports en avant de pertes en capital, solde net	343	241
Pertes de change latentes déductibles et pertes en capital nettes	110	354
Total des différences temporaires nettes non comptabilisées	453 \$	595 \$
Taux d'impôt différé établi selon les taux fédéral et provinciaux	26,54 %	26,49 %
Total des actifs d'impôts différés nets non comptabilisés	120 \$	158 \$

Les échéances des pertes fiscales autres que des pertes en capital selon le régime fédéral sont les suivantes :

(en millions de dollars canadiens)	Pertes fiscales
2034	1 \$
2040	1 389
2041	4 259
2042	1 621
2045	25
Reports en avant de pertes autres que des pertes en capital	7 295 \$

Les impôts sur le résultat payés en trésorerie par Air Canada en 2025 se sont chiffrés à 48 M\$ (recouvrements de 50 M\$ en 2024).

12. CAPITAL-ACTIONS

	Nombre d'actions	Valeur (en millions de dollars canadiens)
Au 1^{er} janvier 2024	358 469 286	2 744 \$
Actions émises à l'exercice d'options sur actions	41 536	1
Actions rachetées et annulées dans le cadre de l'offre publique de rachat	(18 671 700)	(155)
Actifs d'impôts différés comptabilisés	-	22
Au 31 décembre 2024	339 839 122	2 612
Actions émises à l'exercice d'options sur actions	145 571	3
Actions rachetées et annulées dans le cadre de l'offre publique de rachat	(45 435 073)	(340)
Au 31 décembre 2025	294 549 620	2 275

Le tableau ci-dessous présente les actions émises et en circulation d'Air Canada, ainsi que les actions pouvant être émises.

	2025	2024
Actions émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	66 330 053	102 314 033
Actions à droit de vote de catégorie B	228 219 567	237 525 089
Nombre total d'actions émises et en circulation	294 549 620	339 839 122
Actions pouvant être émises		
Billets convertibles	Note 8	17 856 599
Options sur actions	Note 13	9 230 773
Nombre total d'actions en circulation et d'actions pouvant être émises	306 686 716	366 926 494

Actions

Au 31 décembre 2025, les actions pouvant être émises par Air Canada se composaient d'un nombre illimité d'actions à droit de vote variable de catégorie A (les « actions à droit de vote variable ») et d'un nombre illimité d'actions à droit de vote de catégorie B (les « actions à droit de vote »). Les porteurs des actions des deux catégories ont des droits équivalents, sauf pour le droit de vote, comme il est expliqué ci-après.

Seuls les non-Canadiens (au sens de la *Loi sur les transports au Canada*) peuvent être détenteurs, véritables propriétaires ou avoir le contrôle, directement ou indirectement, des actions à droit de vote variable. Chaque action à droit de vote variable émise et en circulation est convertie en une action à droit de vote, automatiquement et sans autre intervention de la part d'Air Canada ou du porteur, si l'action à droit de vote variable est détenue, appartient en propriété véritable ou est contrôlée, directement ou indirectement, autrement qu'à titre de garantie seulement, par un Canadien au sens de la *Loi sur les transports au Canada*.

Seuls des Canadiens peuvent être détenteurs, véritables propriétaires ou avoir le contrôle, directement ou indirectement, des actions à droit de vote. Une action à droit de vote émise et en circulation est convertie en une action à droit de vote variable, automatiquement et sans autre intervention de la part d'Air Canada ou du porteur, si cette action à droit de vote est détenue, appartient en propriété véritable ou est contrôlée, directement ou indirectement, autrement qu'à titre de garantie seulement, par une personne qui n'est pas un Canadien.

Les statuts d'Air Canada prévoient que les porteurs d'actions à droit de vote variable ont droit à une voix par action, sauf si i) le nombre d'actions à droit de vote variable en circulation, exprimé en pourcentage du total des actions à droit de vote d'Air Canada en circulation, est supérieur à 49 %, ou si ii) le total des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote variable ou en leur nom lors d'une assemblée est supérieur à 49 % du nombre total de voix pouvant être exprimées à cette assemblée. Si l'un des seuils ci-dessus devait être dépassé, le droit de vote rattaché à chaque action à droit de vote variable diminuerait proportionnellement, de façon que : i) le pourcentage des voix rattachées à la catégorie des actions à droit de vote variable ne dépasse pas 49 % du total des voix rattachées à toutes les actions à droit de vote d'Air Canada émises et en circulation et ii) le nombre total de voix exprimées par les détenteurs d'actions à droit de vote variable ou en leur nom ne dépasse pas 49 % des voix pouvant être exprimées en assemblée. Par ailleurs, en cas de dépassement de l'une des limites applicables, les statuts d'Air Canada prévoient la réduction automatique des droits de vote rattachés aux actions à droit de vote variable de la manière suivante :

- *premièrement*, si nécessaire, les droits de vote d'un porteur non canadien (y compris un porteur non canadien autorisé à fournir un service aérien) détenant plus de 25 % des droits de vote seront réduits pour veiller à ce qu'il ne détienne jamais plus de 25 % des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote à une assemblée des actionnaires;
- *deuxièmement*, si nécessaire et après avoir effectué la première réduction susmentionnée, les droits de vote de tous les porteurs non canadiens autorisés à fournir un service aérien seront à nouveau proportionnellement réduits pour veiller à ce qu'ils ne détiennent collectivement jamais plus de 25 % des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote à une assemblée des actionnaires;
- *troisièmement*, si nécessaire et après avoir effectué les deux premières réductions susmentionnées, les droits de vote de tous les porteurs non canadiens en tant que catégorie seront proportionnellement réduits pour veiller à ce qu'ils ne détiennent collectivement jamais plus de 49 % des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote à une assemblée des actionnaires.

Régime de droits des actionnaires

Conformément aux conditions de l'accord portant sur le régime de droits des actionnaires (le « régime de droits »), un droit (un « droit ») est accordé à l'égard de chaque action d'Air Canada émise et en circulation. Ces droits pourront être exercés uniquement lorsqu'une personne, de concert avec toute partie qui lui est liée, acquiert ou annonce son intention d'acquérir 20 % ou plus des actions en circulation d'Air Canada, prises ensemble, autrement qu'au moyen d'une « offre permise » aux termes du régime de droits ou, dans certains cas, sans l'autorisation du Conseil. Avant cela, les droits ne peuvent être séparés des actions, ils ne peuvent être exercés et aucun certificat de droits distincts n'est délivré. Pour être une « offre permise » aux termes du régime de droits, l'offre doit notamment : i) être présentée à l'ensemble des porteurs d'actions, ii) demeurer en vigueur pendant au moins 105 jours (ou tout délai minimal d'une durée moindre fixé conformément au Règlement 62-104 sur les offres publiques d'achat et de rachat [le « Règlement 62-104 »]), iii) prévoir que les actions ne peuvent faire l'objet d'une prise de livraison, sauf si plus de 50 % des actions alors en circulation, prises ensemble à l'exclusion de celles détenues par l'acquéreur (et par les personnes qui lui sont liées), ont été déposées sans que le dépôt ait été révoqué, et iv) prévoir la prolongation de l'offre pendant au moins 10 jours si la condition relative au seuil de 50 % est remplie, afin de permettre aux autres actionnaires de déposer leurs actions.

Par suite d'un événement qui déclenche l'exercice des droits et sous réserve des conditions du régime de droits, chaque droit permettra à son porteur, autre que l'acquéreur et les personnes qui lui sont liées, d'exercer son droit et de souscrire des actions d'Air Canada d'une valeur de deux cents dollars en échange de cent dollars (c'est-à-dire à 50 % du cours alors en vigueur). Lorsqu'ils exercent leurs droits, les Canadiens admissibles propriétaires effectifs des droits reçoivent des actions à droit de vote de catégorie B, et les porteurs de droits qui ne sont pas des Canadiens admissibles propriétaires effectifs reçoivent des actions à droit de vote variable de catégorie A.

Le renouvellement du régime de droits a été ratifié lors de l'assemblée annuelle des actionnaires d'Air Canada en 2023. Le régime de droits reste en vigueur jusqu'au jour suivant immédiatement l'assemblée annuelle des actionnaires d'Air Canada en 2026. Il pourrait alors être renouvelé pour une période supplémentaire de trois ans (de 2026 à 2029) si les actionnaires prennent la décision de le faire avant ou pendant leur assemblée annuelle en 2026.

Billets convertibles

Comme il est décrit à la note 8, les billets convertibles ont été réglés en trésorerie après être arrivés à échéance le 1^{er} juillet 2025. Une tranche de capital de 1 000 \$ US a donné droit à 65,1337 actions.

Offres publiques de rachat dans le cours normal des activités

En novembre 2024, Air Canada a reçu l'approbation de la Bourse de Toronto (« TSX ») de procéder à une offre publique de rachat dans le cours normal des activités lui permettant de racheter aux fins d'annulation, conformément aux règles de la TSX, au cours de la période du 5 novembre 2024 au 4 novembre 2025, jusqu'à 35 783 842 actions, soit environ 10 % du flottant de ses actions en date du 22 octobre 2024.

En 2024, Air Canada a racheté aux fins d'annulation 20 279 100 actions à un coût moyen de 23,92 \$ l'action pour une contrepartie globale de 485 M\$ (1 607 400 d'entre elles ont été annulées dans les premiers jours ouvrables suivant le 31 décembre 2024 en raison de délais administratifs entre l'achat et l'annulation dans les livres du registraire). L'excédent du coût sur la valeur comptable de 330 M\$ et l'impôt sur le rachat d'actions de 10 M\$ ont été imputés au poste « Bénéfices non répartis (déficit) ».

Au premier trimestre de 2025, Air Canada a racheté 15 504 742 actions supplémentaires pour une contrepartie totale de 315 M\$, pour un total de 35 783 842 actions, soit le nombre maximum qu'elle peut racheter aux fins d'annulation dans le cadre de son offre publique de rachat. L'excédent du coût sur la valeur comptable de 196 M\$ et l'impôt sur le rachat d'actions de 6 M\$ ont été imputés au poste « Bénéfices non répartis (déficit) ».

Au quatrième trimestre de 2025, Air Canada a reçu l'approbation de la TSX de lancer une offre publique de rachat dans le cours normal des activités lui permettant de racheter à des fins d'annulation, conformément aux règles de la TSX, au cours de la période allant du 7 novembre 2025 au 6 novembre 2026, jusqu'à 29 557 428 actions, soit environ 10 % du flottant de ses actions en date du 24 octobre 2025. Au quatrième trimestre de 2025, Air Canada a racheté aux fins d'annulation 1 778 824 actions à un coût moyen de 18,63 \$ l'action pour une contrepartie totale de 33 M\$ (51 637 d'entre elles ont été annulées dans les premiers jours ouvrables suivant le 31 décembre 2025 en raison de délais administratifs entre l'achat et l'annulation dans les livres du registraire). L'excédent du coût sur la valeur comptable de 19 M\$ et l'impôt sur le rachat d'actions de 1 M\$ ont été imputés au poste « Bénéfices non répartis (déficit) ».

Offre publique de rachat importante

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

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

En réponse à l'offre, environ 26,8 millions d'actions ont été valablement déposées, sans que leur dépôt ne soit révoqué, au moyen de dépôts aux enchères à un prix égal ou inférieur à 18,80 \$ ou de dépôts aux prix de rachat. Comme l'offre a été sursouscrite, environ 99,14 % des actions valablement déposées ont été reprises par Air Canada, outre les « lots irréguliers », auxquels ne s'applique pas la réduction proportionnelle. Le 25 juin 2025, Air Canada avait racheté, aux fins d'annulation, 26 595 744 actions au prix de 18,80 \$ l'action, pour une contrepartie totale de 500 M\$. L'excédent du coût sur la valeur comptable de 294 M\$ et l'impôt sur le rachat d'actions de 10 M\$ ont été imputés au poste « Bénéfices non répartis (déficit) ».

13. RÉMUNÉRATION FONDÉE SUR DES ACTIONS

Régime d'intéressement à long terme d'Air Canada

Certains des employés d'Air Canada participent au régime d'intéressement à long terme d'Air Canada, qui prévoit l'attribution d'options sur actions, d'unités d'actions liées au rendement et d'unités d'actions de négociation restreinte à tous les cadres supérieurs et membres de la direction d'Air Canada. En ce qui concerne les options sur actions, 1 894 088 actions sont disponibles aux fins d'attribution future des options. Les unités d'actions liées au rendement et les unités d'actions de négociation restreinte en circulation ne donneront généralement pas lieu à l'émission de nouvelles actions puisqu'elles seront échangées contre des actions rachetées sur le marché secondaire (et non émises à titre de nouvelles unités d'actions) ou contre des équivalents de trésorerie, au choix d'Air Canada.

Options sur actions

Les options sur actions en vertu du régime d'intéressement à long terme ont une durée d'au plus dix ans et sont assorties d'un prix d'exercice fondé sur la juste valeur de marché des actions au moment de l'attribution des options. La moitié des options attribuées sont assorties de conditions temporelles et sont acquises sur quatre ans. L'acquisition des options restantes est tributaire de critères de rendement, qui sont fondés sur les objectifs de marge d'exploitation (bénéfice d'exploitation divisé par les produits d'exploitation) établis par le conseil d'Air Canada pour la même période. Chaque option confère au salarié le droit d'acheter une action au prix d'exercice fixé.

Le nombre d'options sur actions d'Air Canada attribuées à des employés, la charge de rémunération qui y est liée et les hypothèses ayant servi à établir la charge de rémunération à base d'actions selon le modèle Black-Scholes d'évaluation des options se présentent comme suit :

	2025	2024
Charge de rémunération (en millions de dollars)	18 \$	16 \$
Nombre d'options sur actions attribuées à des salariés d'Air Canada	3 202 728	2 674 553
Moyenne pondérée de la juste valeur par option attribuée (en dollars)	5,76 \$	6,59 \$
Juste valeur globale des options sur actions attribuées (en millions de dollars)	18 \$	18 \$
Hypothèses relatives à la moyenne pondérée :		
Cours de l'action	16,94 \$	18,23 \$
Taux d'intérêt sans risque	2,48-2,91 %	2,723,59 %
Volatilité attendue	35,09 %	36,20 %
Rendement des actions	0 %	0 %
Durée prévue des options (en années)	5,25	5,25

La volatilité attendue a été déterminée au moment de l'attribution au moyen du cours de l'action sur une base historique. Elle repose sur l'hypothèse que la volatilité historique est un indicateur des tendances futures, qui ne correspondent pas forcément aux données réelles.

Le tableau suivant résume les opérations concernant les options d'achat d'actions du régime d'intéressement à long terme.

	2025		2024	
	Options	Prix d'exercice moyen pondéré par action	Options	Prix d'exercice moyen pondéré par action
Au début de l'exercice	9 230 773	23,15 \$	6 642 516	25,10 \$
Options attribuées	3 202 728	16,94	2 674 553	18,23
Options exercées	(145 571)	11,74	(41 536)	14,79
Options échues	(67 672)	30,21	(38 533)	26,83
Options éteintes	(83 162)	18,12	(6 227)	20,03
Options en cours à la clôture de l'exercice	12 137 096	21,64 \$	9 230 773	23,15 \$
Options pouvant être exercées à la clôture de l'exercice	5 283 587	26,31 \$	3 960 001	27,27 \$

Pour les options exercées en 2025, le prix moyen pondéré des actions à la date d'exercice s'établit à 19,05 \$ (21,20 \$ en 2024).

Fourchette des prix d'exercice	Date d'échéance	Options en cours – 2025			Options pouvant être exercées – 2025	
		Nombre d'options en cours	Durée résiduelle moyenne pondérée (en années)	Prix d'exercice moyen pondéré par action	Nombre d'options pouvant être exercées	Prix d'exercice moyen pondéré par action
12,83 \$ – 26,40 \$	2027	328 862	2	15,24	328 862	15,24
22,53 \$ – 27,75 \$	2028	781 550	3	26,52	781 550	26,52
33,11 \$ – 43,22 \$	2029	803 678	4	33,26	803 678	33,26
15,35 \$ – 32,42 \$	2030	1 108 996	5	31,23	1 108 996	31,23
23,80 \$ – 26,93 \$	2031	536 331	6	25,37	536 331	25,37
17,37 \$ – 24,61 \$	2032	1 149 127	7	24,35	983 220	24,50
17,61 \$ – 24,19 \$	2033	1 617 391	8	19,88	411 249	19,96
16,47 \$ – 18,32 \$	2034	2 637 637	9	18,23	329 701	18,23
14,07 \$ – 17,03 \$	2035	3 173 524	10	16,94	-	-
		12 137 096		21,64 \$	5 283 587	26,31 \$

Fourchette des prix d'exercice	Date d'échéance	Options en cours – 2024			Options pouvant être exercées – 2024	
		Nombre d'options en cours	Durée résiduelle moyenne pondérée (en années)	Prix d'exercice moyen pondéré par action	Nombre d'options pouvant être exercées	Prix d'exercice moyen pondéré par action
9,41 \$	2026	68 498	2	9,41	68 498	9,41
12,83 \$ – 26,40 \$	2027	403 631	3	14,95	403 631	14,95
22,53 \$ – 27,75 \$	2028	787 654	4	26,52	787 654	26,52
33,11 \$ – 43,22 \$	2029	827 385	5	33,27	827 385	33,27
15,35 \$ – 32,42 \$	2030	1 133 935	6	31,25	1 120 335	31,44
23,80 \$ – 26,93 \$	2031	541 757	7	25,37	251 122	25,39
17,37 \$ – 24,61 \$	2032	1 162 376	8	24,30	289 449	24,34
17,61 \$ – 24,19 \$	2033	1 630 984	9	19,88	211 927	20,06
16,47 \$ – 18,32 \$	2034	2 674 553	10	18,23	-	-
		9 230 773		23,15 \$	3 960 001	27,27 \$

Unités d'actions liées au rendement et unités d'actions de négociation restreinte

Le régime d'intéressement à long terme prévoit aussi l'attribution d'unités d'actions liées au rendement (les « UAR ») et d'unités d'actions de négociation restreinte (les « UANR »). Les modalités d'acquisition reposent sur l'atteinte, par Air Canada, de sa cible relative au cumul des bénéfices annuels sur une période de trois ans pour 75 % des UAR, et sur le rendement total relatif pour les actionnaires sur la même période de trois ans pour 25 % des UAR. Quant aux UANR, elles sont acquises à la clôture des trois années qui suivent leur date d'attribution. Les UAR et les UANR attribuées sont généralement échangées contre des actions d'Air Canada achetées sur le marché secondaire ou contre des équivalents de trésorerie, au choix du Conseil d'administration.

La charge de rémunération ayant trait aux UAR et aux UANR a été de 27 M\$ en 2025 (35 M\$ en 2024).

Le tableau suivant résume les opérations concernant les unités d'actions du régime d'intéressement à long terme.

	2025	2024
À l'ouverture de l'exercice	5 218 941	4 034 091
Unités d'actions attribuées	2 353 916	2 104 796
Unités d'actions réglées	(1 141 184)	(801 791)
Unités d'actions éteintes	(253 375)	(118 155)
Unités d'actions en circulation à la clôture de l'exercice	6 178 298	5 218 941

Régime d'actionnariat des employés

Les employés admissibles peuvent adhérer à un régime d'actionnariat. Ils peuvent y investir de 2 % à 10 % de leur salaire de base pour l'achat d'actions sur le marché secondaire. Air Canada versera une cotisation équivalant à 33,33 % des cotisations versées par les employés. En 2025, Air Canada a comptabilisé une charge de rémunération de 30 M\$ (25 M\$ en 2024) relativement au régime d'actionnariat des employés.

14. BÉNÉFICE PAR ACTION

Le tableau qui suit présente le calcul du bénéfice par action – résultat de base et dilué.

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	2025	2024
Numérateur :		
Bénéfice net	644 \$	1 720 \$
Effet de la conversion présumée des billets convertibles	(47)	56
Numérateur ajusté servant au calcul du bénéfice par action – résultat dilué	597 \$	1 776 \$
Dénominateur :		
Nombre moyen pondéré d'actions	311	358
Effet des titres potentiellement dilutifs :		
Options sur actions	-	-
Billets convertibles	9	18
Dénominateur ajusté servant au calcul du bénéfice par action – résultat dilué	320	376
Bénéfice par action – résultat de base	2,07 \$	4,81 \$
Bénéfice par action – résultat dilué	1,86 \$	4,72 \$

Le calcul du bénéfice par action est effectué à partir de chiffres entiers et non de millions arrondis. Il n'est donc pas possible de se servir des montants ci-dessus pour recalculer les valeurs par action.

Comme il est décrit à la note 8, les billets convertibles ont été réglés en trésorerie après être arrivés à échéance le 1^{er} juillet 2025. Une tranche de capital de 1 000 \$ US a donné droit à 65,1337 actions, et ce taux de conversion n'est plus utilisé pour calculer le bénéfice dilué par action, à l'exception du calcul effectué depuis le début de l'exercice pour la période allant jusqu'au 1^{er} juillet 2025.

N'entrent pas dans le calcul de la perte par action – résultat dilué pour 2025 les 7 270 000 options en cours (6 811 000 options en 2024) pour lesquelles les prix d'exercice étaient supérieurs au cours moyen des actions pour l'exercice. Les options en cours dont les prix d'exercice étaient inférieurs au cours moyen des actions pour l'exercice ont été incluses dans le calcul du bénéfice dilué par action; selon la méthode de rachat d'actions, cela a donné lieu à moins de un million de titres potentiellement dilutifs.

15. ENGAGEMENTS

Engagements en capital et engagements au titre de contrats de location

Les engagements en capital comprennent les livraisons futures d'appareils faisant l'objet de commandes fermes et les engagements relatifs à l'acquisition d'autres immobilisations corporelles. Le coût total estimatif des appareils repose sur leurs prix de livraison, qui comprennent les augmentations estimatives. Les montants en dollars américains sont convertis au taux à la clôture le 31 décembre 2025 de 1,37 \$ CA. Les engagements minimaux futurs en vertu de ces contrats sont présentés ci-dessous.

Air Canada fait l'acquisition de 8 appareils A350 d'Airbus. Le contrat d'achat comprend également des droits visant l'achat de 8 appareils A350 d'Airbus supplémentaires. Les livraisons devraient commencer au deuxième semestre de 2030. Les engagements en capital visent également l'acquisition de 14 appareils 787-10 de Boeing, dont 10 devraient être livrés d'ici 2028 et les 4 autres d'ici 2030. Les livraisons devraient commencer en 2026. Le contrat d'achat comprend des options visant 12 appareils 787-10 supplémentaires de Boeing. Les engagements en capital comprennent aussi l'achat et les livraisons des 24 appareils A220 d'Airbus, qui devraient se poursuivre en 2026 et en 2027.

Comme il est décrit ci-dessous, on compte également des engagements en capital liés à l'acquisition de 30 appareils à distance franchissable accrue (ou XLR, pour *extra-long range*) de la gamme A321neo d'Airbus (« Airbus A321XLR »). Les livraisons devraient commencer au premier trimestre de 2026, et le dernier avion devrait arriver en 2029. Sur les 30 appareils acquis, 15 seront loués et 15 seront acquis dans le cadre d'un contrat d'achat conclu avec Airbus S.A.S. prévoyant des droits visant l'achat d'un maximum de 10 autres appareils entre 2030 et 2032. Les montants au titre des paiements de loyers périodiques des 15 contrats de location sont pris en compte dans les périodes indiquées. Les paiements de loyers relatifs à 5 appareils 737 MAX 8 de Boeing dont la livraison est prévue en 2026 sont également inclus.

(en millions de dollars canadiens)	2026	2027	2028	2029	2030	Par la suite	Total
Engagements d'immobilisations	2 549 \$	2 491 \$	1 569 \$	1 358 \$	1 278 \$	3 399 \$	12 644 \$

En 2022, Air Canada a annoncé qu'elle avait conclu un contrat d'achat de 30 appareils hybrides électriques ES-30 en cours de développement par la société Heart Aerospace. Comme la conception et des spécifications de l'avion sont encore en élaboration, le coût final ne peut pas être déterminé et n'est donc pas présenté dans le tableau ci-dessus, mais le contrat prévoit un prix plafond. Les appareils régionaux ne devraient pas entrer en service avant 2029.

Air Canada loue et sous-loue certains appareils et moteurs de rechange à Jazz, son transporteur régional, et les loyers sont refacturés à Air Canada par l'intermédiaire de son contrat d'achat de capacité avec Jazz. Ces montants nets sont présentés dans le compte consolidé de résultat. Les contrats de location et de sous-location portent sur 15 appareils CRJ200 de Mitsubishi, 20 appareils CRJ900 de Mitsubishi, 25 appareils E175 d'Embraer et 13 moteurs de rechange. Les revenus de location et de sous-location et les charges relatives à chacun de ces appareils et moteurs se chiffrent à 114 M\$ en 2025 (116 M\$ en 2024).

Accords de financement connexes

En octobre 2024, Air Canada a reçu un engagement de prêt d'un montant maximal de 975 M\$ US de la part d'Exportation et développement Canada afin de financer une partie du prix d'achat d'au plus 27 appareils A220-300 d'Airbus, dont la livraison est prévue au plus tard en octobre 2027. Comme il est décrit à la note 8, en septembre 2025, Air Canada a prélevé 231 M\$ aux termes de cette facilité pour financer 5 appareils A220 d'Airbus, qui avaient été livrés auparavant.

Autres obligations contractuelles

L'obligation de paiement minimal future non résiliable pour les 12 prochains mois dans le cadre d'accords commerciaux avec les transporteurs régionaux est d'environ 1 275 M\$, ce qui comprend les coûts refacturés pour soutenir les engagements de vols minimaux.

16. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DU RISQUE

Récapitulatif des instruments financiers

(en millions de dollars canadiens)	Valeurs comptables					
	31 décembre 2025					31 décembre 2024
	Classement des instruments financiers					
Juste valeur par le biais du résultat net	Juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global	Actifs évalués au coût amorti	Passifs évalués au coût amorti	Total		
Actifs financiers						
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 795 \$	- \$	- \$	- \$	2 795 \$	2 518 \$
Placements à court terme	2 730	-	-	-	2 730	4 464
Créances clients	-	-	1 292	-	1 292	1 089
Placements, dépôts et autres actifs						
Placements à long terme	640	-	-	-	640	770
Placement en titres de capitaux propres dans Chorus	-	48	-	-	48	49
Liquidités soumises à restrictions	117	-	-	-	117	104
Dépôts liés à des appareils et autres dépôts	-	-	51	-	51	59
Autres placements	-	27	-	-	27	38
Instruments dérivés						
Dérivés de change	2	-	-	-	2	157
	6 284 \$	75 \$	1 343 \$	- \$	7 702 \$	9 248 \$
Passifs financiers						
Dettes fournisseurs	- \$	- \$	- \$	4 116 \$	4 116 \$	3 381 \$
Dérivés de change	245	-	-	-	245	135
Dérivés liés au carburant	4	-	-	-	4	-
Dérivé intégré sur billets convertibles	-	-	-	-	-	45
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	-	-	-	2 967	2 967	1 755
Dette à long terme et obligations locatives	-	-	-	8 609	8 609	10 915
	249 \$	- \$	- \$	15 692 \$	15 941 \$	16 231 \$

Récapitulatif du profit sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur

(en millions de dollars canadiens)		2025	2024
Dérivé intégré sur billets convertibles	Note 8	45 \$	11 \$
Placements à court terme et à long terme		37	17
Profit sur les instruments financiers comptabilisés à leur juste valeur		82 \$	28 \$

Gestion du risque

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

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

Risque de liquidité

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

Les besoins de liquidité se rapportent principalement à la nécessité de remplir les obligations liées aux passifs financiers, aux engagements en capital, aux activités courantes, aux obligations contractuelles et autres. Air Canada contrôle et gère le risque de liquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu pour une période minimale d'au moins 12 mois après chaque période de présentation de l'information financière, en surveillant l'état et la valeur des actifs disponibles pour servir de garantie dans le cadre d'accords de financement, et de ceux déjà affectés en garantie, en préservant sa marge de manœuvre relativement à ces accords et en établissant des programmes pour surveiller et respecter les conditions des accords de financement.

Au 31 décembre 2025, les liquidités totalisaient 7 500 M\$ et comprenaient un montant de 6 165 M\$ au titre de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme et à long terme, et un montant de 1 335 M\$ était disponible en vertu des facilités de crédit non utilisées. Un montant de 333 M\$ est inclus dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie au titre des fonds détenus en fiducie par Vacances Air Canada conformément aux exigences de la réglementation encadrant les produits perçus d'avance par les voyageurs (346 M\$ au 31 décembre 2024).

Au 31 décembre 2025, le solde de trésorerie et d'équivalents de trésorerie comprenait des placements dont les échéances initiales sont de trois mois ou moins qui totalisent 177 M\$ (115 M\$ au 31 décembre 2024).

La note 8 présente une analyse des échéances des composantes en capital et en intérêts des obligations de remboursement de la dette à long terme et des obligations au titre des contrats de location d'Air Canada, et la note 15 présente quant à elle une analyse des engagements liés à l'exploitation fixes d'Air Canada et de ses engagements en capital.

Risques de marché

Le risque de marché correspond au risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des prix du marché. Le risque de marché englobe les catégories de risque suivantes pour Air Canada : le risque lié au prix du carburant, le risque de change, le risque de taux d'intérêt et le risque lié à la rémunération fondée sur des actions.

Risque lié au prix du carburant

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

En 2025, Air Canada a conclu des swaps de carburant d'aviation couvrant une partie du risque lié au carburant pour 2025. Ces contrats dérivés ont été réglés en trésorerie pour une juste valeur de 65 M\$ en faveur d'Air Canada et un profit de couverture de 65 M\$ a été comptabilisé dans la charge de carburant d'aviation (perte de couverture de 54 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2024). Aucune inefficacité de la couverture n'a été comptabilisée. Au 31 décembre 2025, des swaps de carburant d'aviation d'une juste valeur de 4 M\$ avec position favorable aux contreparties 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.

Risque de change

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

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

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

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

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

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

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

Risque de taux d'intérêt

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

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

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

Risque lié à la rémunération fondée sur des actions

Air Canada émet des UAR et des UANR à certains de ses salariés, selon la description donnée à la note 13. Chaque UAR et chaque UANR confèrent à leur détenteur le droit de recevoir une action, un montant en trésorerie équivalant à la valeur de marché d'une action ou une combinaison des deux, au choix du Conseil d'administration.

Il n'y a eu aucun contrat à terme sur actions en 2025, et il n'y avait aucun contrat à terme en cours aux 31 décembre 2025 et 2024.

Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque qu'une partie manque à l'une de ses obligations et amène de ce fait l'autre partie à subir une perte financière. Au 31 décembre 2025, Air Canada était exposée au risque de crédit lié principalement aux valeurs comptables de la trésorerie, des équivalents de trésorerie, des placements à court terme, des créances clients, des placements à long terme et des instruments dérivés. La trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme et à long terme sont placés auprès de grands établissements financiers, de différents ordres de gouvernement au Canada et de grandes sociétés. Les créances clients résultent généralement de la vente de billets à des personnes qui pour la plupart règlent l'achat par cartes de crédit reconnues auprès d'agents de voyages, de centres de voyages intra-entreprises ou d'autres sociétés aériennes dispersés géographiquement. Les créances clients liées aux produits fret sont par ailleurs associées aux comptes d'un grand nombre de clients dispersés géographiquement. Les créances clients liées aux accords visant l'émission de points Aéroplan sont principalement associées à de grands établissements financiers, et tout risque lié à ces clients est réduit par la nature et la taille relatives des activités exercées par ces partenaires. Les pertes de crédit attendues sont négligeables pour l'exercice considéré et l'exercice précédent. Des directives concernant les cotes de solvabilité sont utilisées pour déterminer les contreparties aux dérivés. Afin d'atténuer sa vulnérabilité au risque de crédit et d'évaluer la qualité du crédit de ses contreparties, Air Canada passe régulièrement en revue les cotes de solvabilité de ces dernières et établit des limites de crédit lorsqu'elle le juge nécessaire.

Analyse de sensibilité

Suit une analyse de sensibilité pour chaque type de risque de marché auquel Air Canada est exposée du fait des importants instruments financiers qu'elle a comptabilisés au 31 décembre 2025. L'analyse de sensibilité est fondée sur certaines variations du facteur de risque pertinent. Ces hypothèses ne sont pas nécessairement représentatives des variations réelles de ces risques et ne sauraient être considérées comme fiables. Étant donné la volatilité potentielle des marchés des capitaux et des marchandises, les variations réelles et les pourcentages de variation connexes pourraient être sensiblement différents de ceux qui sont présentés ci-après. Les variations de bénéfice ne peuvent généralement pas être extrapolées, la corrélation entre la modification de l'hypothèse et la variation du bénéfice pouvant ne pas être linéaire. Aux fins de présentation de l'information, chacun des risques est évalué indépendamment des autres risques. Cependant, dans les faits, des variations de l'un des facteurs peuvent donner lieu à des variations d'un ou de plusieurs autres facteurs, ce qui peut amplifier ou atténuer les sensibilités.

L'analyse de sensibilité liée aux contrats dérivés de change est fondée sur la variation de la juste valeur estimée qui s'applique au dérivé le 31 décembre 2025, compte tenu d'une variation de 5 % pour le dollar américain par rapport au dollar canadien, tout en maintenant toutes les autres hypothèses constantes.

(en millions de dollars canadiens)	Risque de taux d'intérêt		Risque de change ¹⁾		Autre risque de prix	
	Bénéfice		Bénéfice		Bénéfice	
	Augmentation de 1 %	Diminution de 1 %	Augmentation de 5 %	Diminution de 5 %	Augmentation de 10 %	Diminution de 10 %
Trésorerie et équivalents de trésorerie	28 \$	(28) \$	(4) \$	4 \$	- \$	- \$
Placements à court terme	27 \$	(27) \$	(23) \$	23 \$	- \$	- \$
Placements à long terme	6 \$	(6) \$	(3) \$	3 \$	- \$	- \$
Dépôts liés à des appareils	- \$	- \$	(2) \$	2 \$	- \$	- \$
Dette à long terme et obligations locatives	(20) \$	20 \$	386 \$	(386) \$	- \$	- \$
Dérivés de change	- \$	- \$	(12) \$	12 \$	- \$	- \$

1) L'augmentation (la diminution) du change est attribuable au raffermissement (à l'affaiblissement) du dollar canadien par rapport au dollar américain. L'incidence sur la dette à long terme et les obligations locatives comprend un montant de 5 M\$ lié à la variation du dollar canadien par rapport au yen. Les variations d'autres monnaies n'ont pas d'incidence importante sur les instruments financiers d'Air Canada.

En ce qui a trait à la participation d'Air Canada dans Chorus, une augmentation (diminution) de 10 % du cours de l'action de Chorus entraînerait une augmentation (diminution) de 5 M\$ des autres éléments du résultat global.

Clauses restrictives des accords concernant les cartes de crédit

Les accords principaux de traitement des opérations par carte de crédit d'Air Canada prévoient des seuils au-delà desquels Air Canada est tenue de fournir des dépôts en espèces aux fournisseurs de services concernés. Les obligations de fournir des dépôts en espèces et le montant devant être versé au titre du dépôt sont fondés sur une matrice évaluant, tous les trimestres, un ratio de couverture des frais fixes pour Air Canada ainsi que ses liquidités non soumises à restrictions et ses placements à court terme. En 2025, Air Canada n'a fourni aucun dépôt en espèces aux termes de ces accords (aucun dépôt en 2024).

Justes valeurs des instruments financiers inscrits à l'état consolidé de la situation financière

En raison de l'échéance très rapprochée ou à court terme qui les caractérise, les instruments financiers inscrits à titre d'actifs et de passifs financiers courants à l'état consolidé de la situation financière, qui comprennent les créances clients et les dettes fournisseurs et charges à payer, ont une valeur comptable proche de leur juste valeur. Les équivalents de trésorerie, les placements à court terme et les placements à long terme sont classés comme étant détenus à des fins de transaction et sont par conséquent constatés à la juste valeur.

Les valeurs comptables des dérivés sont égales à leur juste valeur, qui est basée sur le montant auquel ils pourraient être réglés, étant donné les taux d'intérêt en vigueur sur le marché estimés au 31 décembre 2025.

La direction a estimé la juste valeur de sa dette à long terme au moyen de techniques d'évaluation dont les flux de trésorerie actualisés, tenant compte des informations du marché disponibles et des valeurs négociées le cas échéant, des taux d'intérêt en vigueur sur le marché, des conditions liées à des garanties éventuelles, des conditions actuelles des marchés du crédit et de l'estimation la plus récente des marges de crédit applicables à Air Canada selon des opérations récentes. D'après les données non observables importantes (niveau 3 de la hiérarchie des justes valeurs), la juste valeur estimative de la dette se chiffre à 9 214 M\$ comparativement à sa valeur comptable de 9 164 M\$.

Le tableau qui suit présente les évaluations à la juste valeur inscrites à l'état consolidé de la situation financière, classées en fonction de l'importance des données d'entrée utilisées pour effectuer les évaluations.

Évaluations récurrentes (en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2025	Évaluations à la juste valeur à la date de clôture, d'après ce qui suit :		
		Cours sur des marchés actifs pour des actifs identiques (niveau 1)	Autres données observables importantes (niveau 2)	Données non observables importantes (niveau 3)
Actifs financiers				
Titres détenus à des fins de transaction				
Équivalents de trésorerie	177 \$	- \$	177 \$	- \$
Placements à court terme	2 730	-	2 730	-
Placements à long terme	640	-	640	-
Placement en titres de capitaux propres dans Chorus	48	48	-	-
Instruments dérivés				
Dérivés de change	2	-	2	-
Total	3 597 \$	48 \$	3 549 \$	- \$
Passifs financiers				
Instruments dérivés				
Dérivés de change	245 \$	- \$	245 \$	- \$
Dérivés liés au carburant	4	-	4	-
Total	249 \$	- \$	249 \$	- \$

Les actifs financiers détenus par des établissements financiers sous forme de trésorerie et de trésorerie soumise à restrictions sont exclus du tableau de classement des évaluations à la juste valeur ci-dessus du fait qu'ils ne sont pas évalués selon une méthode d'évaluation.

La méthode utilisée par Air Canada consiste à comptabiliser les transferts depuis et vers les niveaux de la hiérarchie des justes valeurs à la date de l'événement ou du changement de circonstances à l'origine du transfert. Il n'y a pas eu de transferts entre les niveaux de la hiérarchie des justes valeurs au cours de l'exercice 2025.

Compensation des instruments financiers dans l'état consolidé de la situation financière

Air Canada compense les actifs et les passifs financiers et présente le solde net à l'état consolidé de la situation financière lorsqu'elle a un droit juridiquement exécutoire d'opérer une compensation entre les montants comptabilisés et qu'elle a l'intention soit de procéder à un règlement net, soit de réaliser l'actif et de régler le passif simultanément. Dans le cours normal de ses activités, Air Canada signe divers accords de compensation globale ou d'autres accords similaires qui ne réunissent pas les critères relatifs à la compensation dans l'état consolidé de la situation financière, mais permettent néanmoins la compensation des montants correspondants dans certaines circonstances, comme la résiliation des contrats ou la faillite ou une défaillance de l'une des parties à l'accord.

Air Canada est partie à des accords de chambre de compensation propres à l'industrie en vertu desquels certaines créances clients liées aux produits passages, fret et autres sont réglées sur la base du solde net avec la contrepartie par l'intermédiaire de la chambre de compensation. Ces opérations sont principalement attribuables à des accords interliges avec d'autres sociétés aériennes. Ces accords commerciaux, conclus entre les transporteurs, permettent la vente et le règlement de services de transport aérien et de services connexes. Les montants interliges facturés et au titre des prestations de services en cours s'élèvent à 85 M\$ sur la base du solde brut au 31 décembre 2025 (107 M\$ au 31 décembre 2024). Ces montants seront réglés sur la base du solde net à une date ultérieure, mais les soldes nets ne seront connus qu'à la date du règlement.

Le tableau qui suit présente les instruments financiers comptabilisés qui sont compensés ou qui sont visés par des accords-cadres de compensation globale exécutoire ou d'autres accords similaires, mais qui n'ont pas été compensés en date des 31 décembre 2025 et 2024. La colonne « Solde net » indique le solde qui aurait été inscrit à l'état consolidé de la situation financière si tous les droits de compensation avaient été exercés.

Actifs financiers (en millions de dollars canadiens)	Soldes compensés			Soldes non compensés	Solde net
	Actifs, solde brut	Passifs compensés, solde brut	Soldes nets présentés	Instruments financiers	
31 décembre 2025					
Actifs dérivés	8 \$	(6) \$	2 \$	- \$	2 \$
	8 \$	(6) \$	2 \$	- \$	2 \$
31 décembre 2024					
Actifs dérivés	229 \$	(72) \$	157 \$	- \$	157 \$
	229 \$	(72) \$	157 \$	- \$	157 \$

Passifs financiers (en millions de dollars canadiens)	Soldes compensés			Soldes non compensés	Solde net
	Passifs, solde brut	Actifs compensés, solde brut	Soldes nets présentés	Instruments financiers	
31 décembre 2025					
Passifs dérivés	348 \$	(99) \$	249 \$	- \$	249 \$
	348 \$	(99) \$	249 \$	- \$	249 \$
31 décembre 2024					
Passifs dérivés	239 \$	(104) \$	135 \$	- \$	135 \$
	239 \$	(104) \$	135 \$	- \$	135 \$

17. ÉVENTUALITÉS, GARANTIES ET INDEMNITÉS

Provisions pour éventualités et litiges

Air Canada fait actuellement l'objet de diverses poursuites et actions en justice et des provisions ont été constituées en conséquence. La direction est d'avis que le règlement final de ces réclamations n'aura pas un effet négatif important sur la situation financière d'Air Canada ni sur ses résultats.

Garanties

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

Conventions d'indemnisation

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

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

18. INFORMATIONS CONCERNANT LE CAPITAL

Air Canada considère le capital comme la somme de la dette à long terme et des obligations locatives, du dérivé intégré sur billets convertibles et de la valeur comptable des capitaux propres attribuables à ses actionnaires. Air Canada surveille aussi sa dette nette, qui correspond au total de la dette à long terme et des obligations locatives moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme et à long terme.

Air Canada gère son capital en fonction des principaux objectifs suivants :

- veiller à ce qu'Air Canada ait accès au capital afin de financer ses obligations contractuelles à leur échéance et veiller à ce que les niveaux de trésorerie soient suffisants pour pallier la détérioration de la situation économique;
- veiller à ce que les décisions portant sur la répartition des capitaux se traduisent par des résultats suffisants et évaluer l'efficacité avec laquelle Air Canada répartit ses capitaux pour produire des résultats;
- planifier les obligations de remboursement afin qu'elles cadrent avec la durée d'utilité prévue des principaux actifs générateurs de produits d'Air Canada;
- maintenir un équilibre adéquat entre le capital provenant d'emprunts et le capital provenant d'investisseurs;
- surveiller la qualité de crédit d'Air Canada afin de lui faciliter l'accès aux marchés financiers à des taux d'intérêt concurrentiels.

Dans le but de maintenir ou d'ajuster la structure de son capital, Air Canada prend les mesures suivantes : elle modifie parfois le type de capital auquel elle a recours ou le montant, notamment en optant pour l'achat au lieu du financement de la dette ou de la location, elle reporte ou annule des dépenses liées au matériel volant en n'exerçant pas les options disponibles ou en vendant les options qu'elle détient sur des appareils et elle rachète ou émet des titres de créance ou émet des titres de capitaux propres ou rachète des actions en circulation, le tout selon les conditions du marché et les modalités des accords sous-jacents (ou les autorisations nécessaires) ou d'autres restrictions légales.

Aux 31 décembre, le calcul du capital total et de la dette nette est le suivant :

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2025	31 décembre 2024
Dette à long terme et obligations locatives	8 609 \$	10 915 \$
Partie courante de la dette à long terme et des obligations locatives	2 967	1 755
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	11 576	12 670
Dérivé intégré sur billets convertibles	-	45
Capitaux propres attribuables aux actionnaires	2 591	2 388
Capital total	14 167 \$	15 103 \$
Total de la dette à long terme et des obligations locatives	11 576 \$	12 670 \$
Moins la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court et à long terme	(6 165)	(7 752)
Dette nette	5 411 \$	4 918 \$

19. PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES

Ventilation des produits des activités ordinaires

Air Canada ventile les produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec les clients selon la nature des services de transport aérien. Les catégories de produits correspondant à la nature des services présentées au compte consolidé de résultat sont les produits passages, les produits fret et les autres produits. Air Canada décompose ensuite les produits tirés du transport de passagers et de fret selon le segment de marché géographique.

Le rapprochement entre les montants globaux déclarés par région pour les produits passages et fret et les montants applicables du compte consolidé de résultat s'établit comme suit :

Produits passages (en millions de dollars canadiens)	2025	2024
Lignes intérieures	5 273 \$	5 255 \$
Lignes transfrontalières	3 831	4 275
Lignes transatlantiques	5 979	5 754
Lignes transpacifiques	2 703	2 792
Autres	1 818	1 684
	19 604 \$	19 760 \$

Produits fret (en millions de dollars canadiens)	2025	2024
Lignes intérieures	126 \$	106 \$
Lignes transfrontalières	53	58
Lignes transatlantiques	366	375
Lignes transpacifiques	322	311
Autres	166	141
	1 033 \$	991 \$

Les produits passages et fret correspondent aux produits tirés des vols ayant leurs points de départ et de destination dans un pays ou une région déterminée. Les lignes transatlantiques concernent les vols transocéaniques ayant leurs points de départ et de destination principalement en Europe, en Inde, au Moyen-Orient et en Afrique du Nord. Les lignes transpacifiques concernent les vols transocéaniques ayant leurs points de départ et de destination principalement en Asie et en Australie. Les autres produits passages et fret concernent les vols ayant leurs points de départ et de destination principalement en Amérique centrale et du Sud, dans les Antilles et au Mexique.

Les autres produits liés à l'exploitation proviennent principalement de clients situés au Canada et consistent essentiellement en des produits tirés de la vente de la portion terrestre de forfaits vacances, de l'échange de points Aéroplan pour des biens et services non aériens, des achats à bord et d'autres services passagers et frais accessoires, ainsi que d'autres services liés au transport aérien.

Soldes contractuels

Le tableau ci-dessous fournit des informations sur les créances clients, les actifs contractuels et les passifs contractuels relatifs aux contrats conclus avec des clients.

(en millions de dollars canadiens)	2025	2024
Créances, comprises dans les créances clients	942 \$	770 \$
Coûts des contrats, compris dans les charges payées d'avance et autres actifs courants	131	124
Passifs contractuels – produits passages perçus d'avance	4 814	4 387
Passifs contractuels – produits différés d'Aéroplan (courants et à long terme)	4 008	3 785
Passifs contractuels – autres produits différés (courants et à long terme)	611	755

Les créances clients comprennent les créances liées aux produits passages et aux produits fret ainsi que d'autres créances liées aux contrats conclus avec les clients. Air Canada vend des billets de passage et des services passagers accessoires qui sont payés comptant, par carte de crédit ou selon d'autres modes de paiement à base de cartes. Les paiements sont généralement effectués avant la prestation des services de transport auxquels ils se rattachent. Les billets de passage et les créances liées aux services accessoires correspondent aux montants que doivent payer d'autres sociétés aériennes pour des voyages interlignes, les intermédiaires fournisseurs de services de traitement des paiements des agences de voyages ou les fournisseurs de services de traitement des opérations par cartes de crédit pour la vente de voyages à venir, et sont pris en compte dans les créances clients inscrites à l'état consolidé de la situation financière. Les produits tirés des points Aéroplan versés aux termes des accords conclus avec les partenaires du programme sont fonction des points accumulés par les membres, et ces créances sont généralement réglées mensuellement. Les créances liées au fret et les autres créances ont trait aux montants dus par les clients, dont les transitaires et les partenaires interlignes pour le transport de fret et les autres services fournis.

Les coûts des contrats comprennent les frais de carte de crédit, les commissions et les frais liés aux systèmes mondiaux de distribution relatifs aux billets de passage. Ces coûts sont inscrits à l'actif au moment de la vente et passés en charges au moment de la comptabilisation des produits passages.

Les opérations de vente de services de transport de passagers et de fret reposent sur de nombreux systèmes et contrôles informatiques pour le traitement, l'enregistrement et la comptabilisation d'un volume important d'opérations de faible valeur, par l'intermédiaire d'une combinaison de systèmes informatiques internes et de fournisseurs de services externes, notamment de chambres de compensation de l'industrie, de systèmes mondiaux de distribution et d'autres transporteurs aériens partenaires. Les produits passages et les produits tirés de la portion terrestre de forfaits vacances sont reportés et inclus dans le passif courant. Une partie des produits passages, qui correspond à l'équivalent de la valeur des billets des points Aéroplan versés, est comptabilisée séparément et reportée dans les produits différés d'Aéroplan. Le passif au titre des produits passages perçus d'avance est comptabilisé dans les produits lorsque le vol auquel il se rapporte a lieu ou pendant la période du forfait vacances. Selon la classe tarifaire, les voyageurs peuvent échanger leurs billets jusqu'au moment du vol ou obtenir un remboursement, généralement moyennant le paiement de certains frais. Air Canada évalue régulièrement le passif au titre des produits passages perçus d'avance.

La mesure de simplification proposée dans la norme IFRS 15 permet aux entités de ne pas fournir le solde du prix de transaction ni d'explication précisant quand elles s'attendent à comptabiliser en produits des activités ordinaires ce montant si la durée initiale attendue du contrat ne dépasse pas un an. Air Canada a choisi d'appliquer cette mesure de simplification pour les obligations de prestation liées au transport du passager, car les billets de passage expirent au bout d'un an s'ils n'ont pas été utilisés.

Air Canada offre et a accordé à ses clients des crédits de voyage sans date d'expiration. Les clients peuvent utiliser les crédits de voyage dans les 12 prochains mois et Air Canada n'a pas le droit inconditionnel de reporter le règlement au-delà des 12 prochains mois. Au 31 décembre 2025, le montant intégral de 251 M\$ (263 M\$ en 2024) du passif lié à ces crédits a donc été inscrit au passif courant, même si une partie des crédits pourraient être utilisés après les 12 prochains mois.

Le tableau qui suit présente des informations financières concernant l'évolution des produits différés d'Aéroplan.

(en millions de dollars canadiens)	2025	2024
Produits différés d'Aéroplan à l'ouverture de l'exercice	3 785 \$	3 562 \$
Produits tirés des points Aéroplan versés en vertu des accords conclus avec les partenaires du programme	1 980	1 845
Équivalent de la valeur des billets pour les points Aéroplan versés	359	325
Points Aéroplan échangés	(2 116)	(1 947)
Produits différés d'Aéroplan à la clôture de l'exercice	4 008 \$	3 785 \$

Les produits tirés des points Aéroplan versés en vertu des accords conclus avec les partenaires du programme Aéroplan et les équivalents de la valeur des billets en points versés pour des voyages en avion sont différés jusqu'à ce que les points soient échangés et la prime, fournie au membre. Air Canada s'attend à ce que la majorité des points en circulation soient échangés d'ici trois ans.

20. AUTRES CHARGES D'EXPLOITATION

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

(en millions de dollars canadiens)	2025	2024
Services d'escale	578 \$	546 \$
Frais d'équipage	357	300
Location et entretien d'immeubles	327	323
Frais et services divers	296	254
Autres frais résiduels	1 043	1 035
Total des autres charges d'exploitation	2 601 \$	2 458 \$

21. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Air Canada agit comme promoteur d'un certain nombre de régimes d'avantages complémentaires de retraite qui sont des parties liées, et leur fournit de services de gestion. Se reporter à la note 9 pour un complément d'information sur ces régimes de retraite, y compris les cotisations faites par Air Canada.

Rémunération des principaux dirigeants

La direction d'Air Canada comprend le Conseil d'administration et ses hauts dirigeants (le président et chef de la direction, le vice-président général et chef des Affaires financières, le vice-président général et chef des opérations, le vice-président général et chef des Affaires commerciales, et président – Fret, le vice-président général et chef de l'Innovation, et président d'Aéropian, la vice-présidente générale et chef des Ressources humaines et des Affaires publiques, et le vice-président général et chef des Affaires juridiques et secrétaire général). Les soldes présentés reposent sur les charges inscrites aux états financiers consolidés qui, dans le cas des prestations de retraite et des avantages postérieurs à l'emploi, tiennent compte des profits ou des pertes actuariels, le cas échéant. Se reporter à la note 13 pour un complément d'information sur la rémunération fondée sur des actions, et sur laquelle influe le cours des actions d'Air Canada. Le tableau qui suit présente un résumé de la rémunération des principaux dirigeants.

(en millions de dollars canadiens)	2025	2024
Salaires et autres avantages	12 \$	11 \$
Régimes de retraite et avantages postérieurs à l'emploi	1	3
Rémunération fondée sur des actions	17	27
	30 \$	41 \$