

2016

ÉLÉMENTS GÉNÉRAUX D'INFORMATION

Consulter tous les [tableaux GRI](#)

Numéro	Description	Niveau de divulgation (Complet, Partiel, Spécifique à Air Canada)	Information 2016 - Provenance et détail	Non-publication d'informations	Vérification externe
Stratégie et Analyse					
G4-1	Fournir une déclaration du décideur le plus haut placé de l'organisation (directeur général, président ou cadre dirigeant de même niveau, par exemple) sur la pertinence du développement durable pour l'organisation et sur sa stratégie pour y contribuer.	C	Citoyens du monde 2016 p. 4	s.o.	
G4-2	Fournir une description des principaux impacts, risques et opportunités.	C	Rapport annuel 2016 p. 4-6;10-18; 56-68	s.o.	Oui, p. 77 pour le rapport

Profil de l'organisation

G4-3	Indiquer le nom de l'organisation.	C	Rapport annuel 2016 p. 9 Notice annuelle 2016 p. 3-5	s.o.	Oui, p. 77 pour le rapport annuel
G4-4	Indiquer les principales marques et principaux produits et services.	C	Rapport annuel 2016 p. 9-10 Notice annuelle 2016 p. 3-5	s.o.	Oui, p. 77 pour le rapport annuel
G4-5	Indiquer le lieu où se trouve le siège de l'organisation.	C	Rapport annuel 2016 p. 89; 129 Notice annuelle 2016 p. 3	s.o.	Oui, p. 77 pour le rapport annuel
G4-6	Indiquer le nombre de pays dans lesquels l'organisation est implantée et préciser le nom de ceux où l'organisation exerce d'importantes activités, ou qui sont particulièrement concernés par les thèmes de développement durable abordés dans le rapport.	C	Notice annuelle 2016 p. 3-11	s.o.	
G4-7	Indiquer le mode de propriété et la forme juridique.	C	Notice annuelle 2016 p. 3	s.o.	

Profil de l'organisation

G4-8	Indiquer les marchés desservis (inclure la répartition géographique, les secteurs desservis et les types de clients et de bénéficiaires).	C	Notice annuelle 2016 p. 3-11; 27-32	s.o.	
G4-9	Indiquer la taille de l'organisation, notamment : - le nombre total de salariés ; - le nombre total de sites ; - le chiffre d'affaires net (pour les organisations du secteur privé) ou les recettes nettes (pour les organisations du secteur public) ; - le capital total, en séparant les dettes et les capitaux propres (pour les organisations du secteur privé) ; - la quantité de produits ou de services fournis. Outre les éléments précisés ci-dessus, les organisations sont encouragées à fournir des informations complémentaires significatives telles que : - le total des actifs ; - la propriété effective (en précisant l'identité et le pourcentage des avoirs du ou des actionnaires les plus importants) ; - la répartition par pays ou région des données suivantes : ventes et recettes par pays ou régions qui représentent 5 % ou plus du total des produits ; - coûts par pays ou régions qui représentent 5 % ou plus du total des coûts ; - salariés.	C	Rapport annuel 2016 p. 2; 9; 45-46; 78 Notice annuelle 2016 p. 3-5; 12; 19; 42-43	s.o.	Oui, p. 77 pour le rapport annuel
G4-10	a. Indiquer le nombre total de salariés par type de contrat de travail et par sexe. b. Indiquer le nombre total de salariés permanents par type de contrat de travail et par sexe. c. Indiquer l'effectif total réparti par salariés, intérimaires et par sexe. d. Indiquer la répartition de l'effectif total par région et par sexe.	C	Se reporter au tableau autrement, voir ci-dessous c. La notion de travailleurs supervisés ne s'applique pas, car le nombre d'entrepreneurs est non significatif.	s.o.	

Profil de l'organisation

	e. Indiquer si une part importante du travail de l'organisation est assurée par des personnes ayant le statut juridique de travailleurs indépendants ou par des personnes autres que des salariés ou intérimaires, y compris les salariés ou intérimaires des prestataires. f. Indiquer toute variation importante du nombre de personnes employées (telle que les variations saisonnières de l'emploi dans le tourisme ou l'industrie agricole).		e. Air Canada ne confie pas une partie importante du travail de l'organisation à des travailleurs considérés, au sens de la loi, comme des employeurs indépendants ou des entrepreneurs. f. s. o. C'est la troisième année que les données sur Air Canada, Vacances Air Canada et Air Canada RougeMC sont combinées dans le tableau.		
G4-11	Indiquer le pourcentage de l'ensemble des salariés couverts par une convention collective.	C	Citoyens du monde 2016 p. 35 Se reporter au tableauOuvrir le fichier PDF Vacances Air Canada ne compte aucun employé visé par une convention collective. Dans le cas d'Air Canada Rouge, les agents de bord sont régis par une convention collective et les pilotes qui étaient des employés d'Air Canada détachés étaient également régis par une convention collective. C'est la troisième année que les données sur Air Canada, Vacances Air Canada et Air Canada Rouge sont combinées dans le tableau.	s.o.	
G4-12	Décrire la chaîne d'approvisionnement de l'organisation. Exemples d'éléments qui peuvent définir la structure et les caractéristiques de la chaîne d'approvisionnement de l'organisation : - Série d'activités ou parties qui fournissent des produits et services à l'organisation	C	Citoyens du monde 2016 p.31 Vacances Air Canada compte 1 130 fournisseurs ayant reçu des paiements de plus de 5 000 \$ en 2016. Aux	s.o.	

Profil de l'organisation

	- Nombre total des fournisseurs employés par l'organisation et nombre estimé des fournisseurs dans la chaîne d'approvisionnement - Emplacement des fournisseurs par pays ou par région - Types de fournisseurs (entrepreneurs, courtiers, grossistes, licenciés) - Valeur monétaire des paiements aux fournisseurs - Caractéristiques particulière de la chaîne d'approvisionnement par secteur (ex. nécessitant une main-d'œuvre importante)		trois premiers rangs, les plus importants fournisseurs sont Air Canada et deux chaînes hôtelières.		
G4-13	Indiquer tous les changements substantiels de taille, de structure, de capital ou de la chaîne d'approvisionnement de l'organisation survenus au cours de la période de reporting, y compris : - les changements d'implantation ou les changements d'activités, incluant l'ouverture, la fermeture ou l'extension de sites ; - les modifications dans la structure du capital actif et autre source de capital, la préservation du patrimoine et autres opérations (pour les organisations du secteur privé) ; - les changements de localisation des fournisseurs, les modifications de la structure de la chaîne d'approvisionnement, ou des relations avec les fournisseurs, y compris la sélection et la résiliation.	C	Notice annuelle 2016 p. 3; 20-21; 33-39	s.o.	
G4-14	Indiquer si la démarche ou le principe de précaution est pris en compte par l'organisation, et comment.	C	Circulaire de sollicitation de procurations par la direction 2017Ouvrir le fichier PDF p. 41-43	s.o.	
G4-15	Répertorier les chartes, principes et autres initiatives en matière économique, environnementale et sociale, développés en externe et auxquels l'organisation a souscrit ou donné son aval.	C	Citoyens du monde 2016 p. 25, 31-33 Nous appuyons les objectifs de l'IATA et du Conseil national des lignes aériennes du Canada (CNLA).	s.o.	

Profil de l'organisation

G4-16	Répertorier les affiliations à des associations (associations professionnelles par exemple) ou à des organisations nationales ou internationales de défense des intérêts dans lesquelles l'organisation : - occupe une fonction au sein de l'instance de gouvernance ; - participe à des projets ou à des comités ; - apporte des financements importants dépassant la simple cotisation ; - considère son adhésion comme stratégique. Cela s'applique principalement aux affiliations de l'organisation elle-même.	C	Citoyens du monde 2016 p. 25, 31-33 Diverses chambres de commerce	s.o.	
-------	--	---	---	------	--

Aspects et périmètre pertinents identifiés

G4-17	a. Répertorier toutes les entités incluses dans les états financiers consolidés de l'organisation ou documents équivalents. b. Indiquer si une entité incluse dans les états financiers consolidés de l'organisation ou documents équivalents n'est pas prise en compte dans le rapport.	C	Rapport annuel 2016 p. 82 Notice annuelle 2016 p. 3	s.o.	
G4-18	a. Expliquer le processus de contenu et du Périmètre des Aspects. b. Expliquer comment l'organisation a mis en œuvre les Principes de reporting de contenu.	C	Citoyens du monde 2016 p. 3 Le rapport est basé sur les principes énoncés par la Global Reporting Initiative (GRI), qui représente une norme reconnue à l'échelle internationale pour rendre compte de la performance économique, environnementale et sociale	s.o.	

Aspects et périmètre pertinents identifiés

			d'une entreprise. L'élaboration dudit rapport était du ressort d'un comité directeur formé de cadres supérieurs provenant de toutes les grandes directions de la Société et présidé par la première vice-présidente – Employés et Culture. Air Canada déclare que le rapport de 2016 a été établi conformément aux critères Essentiels prévus par les lignes directrices G4 de la Global Reporting Initiative. La procédure qu'Air Canada a suivie pour définir le contenu du rapport et le périmètre des aspects comprenait les étapes suivantes : -Détermination des sujets relatifs au développement durable applicables à Air Canada et des aspects de la GRI qui s'y rapportaient en 2014 (à la suite de discussions avec le Comité directeur du développement durable, d'entretiens avec les dirigeants et de consultations des parties prenantes). -Établissement de la priorité des sujets relatifs au développement durable et des aspects importants de la GRI, selon les principes de l'importance et de l'inclusivité des parties prenantes. L'établissement de la priorité tenait compte de l'opinion des parties prenantes recueillie au cours d'entretiens, d'ateliers et de sondages (employés, clients, fournisseurs). -Validation des sujets relatifs au développement durable importants et des aspects de la GRI qui s'y rapportaient par le Comité directeur du développement durable en novembre 2014. -Revue des sujets relatifs au développement durable importants par le Comité directeur du développement durable en novembre 2014 et revalidation des aspects importants de la GRI en avril 2015.		
G4-19	Répertoire tous les Aspects pertinents identifiés dans le processus de contenu.	C	Les aspects importants relevés dans le processus de définition du contenu du rapport sont la performance financière, la responsabilité sociale, ce qui comprend la responsabilité en matière de produits, la conformité environnementale, la lutte contre la corruption et les pratiques monopolistiques, la santé et la sécurité du client, la consommation d'énergie, les émissions de gaz à effet de serre, les relations syndicales-patronales, la santé et la sécurité au travail, l'étiquetage des produits et services, les communications marketing et la politique de confidentialité.	s.o.	

Aspects et périmètre pertinents identifiés

G4-20	Pour chacun des Aspects pertinents, indiquer le Périmètre de l'Aspect au sein de l'organisation, comme suit : indiquer si l'Aspect est pertinent au sein de l'organisation ; si l'Aspect n'est pas pertinent pour toutes les entités au sein de l'organisation (suivant la description du point G4-17), choisir l'une des deux approches suivantes et préciser : -soit la liste des entités ou groupes d'entités inclus dans le point G4-17 pour lesquels l'Aspect n'est pas pertinent ; -soit la liste des entités ou groupes d'entités inclus dans le point G4-17 pour lesquels l'Aspect est pertinent. indiquer toute restriction spécifique concernant le Périmètre de l'Aspect au sein de l'organisation	C	Citoyens du monde 2016 p. 13 Les aspects importants s'appliquent à l'ensemble d'Air Canada.	s.o.	
G4-21	Pour chacun des Aspects pertinents, indiquer le Périmètre de l'Aspect en dehors de l'organisation, comme suit : indiquer si l'Aspect est pertinent en dehors de l'organisation ; si l'Aspect est pertinent en dehors de l'organisation, identifier les entités, groupes d'entités ou éléments concernés. En outre, décrire l'emplacement géographique où l'Aspect s'avère pertinent pour les entités identifiées ; indiquer toute restriction spécifique concernant le Périmètre de l'Aspect en dehors de l'organisation.	C	Citoyens du monde 2016 p. 13 Notre rapport comprend les aspects auxquels les parties prenantes consultées accordent de l'importance. Pour nos fournisseurs, les cinq aspects principaux sont la gestion du carburant, la sécurité en matière de carburant, la santé des employés, la conformité aux règlements et les pratiques commerciales éthiques. Pour nos clients, les cinq aspects principaux sont la sécurité, l'expérience client, la conformité aux règlements, le lien de confiance avec la clientèle et les pratiques commerciales éthiques.	s.o.	

Aspects et périmètre pertinents identifiés

G4-22	Indiquer les raisons et les conséquences de toute reformulation d'informations communiquées dans des rapports antérieurs.	C	Aucune conséquence importante sur le retraitement d'information contenue dans le rapport de développement durable de 2013.	s.o.	
G4-23	Indiquer les changements substantiels concernant le Champ d'étude et le Périmètre des Aspects, par rapport aux précédentes périodes de reporting.	C	Citoyens du monde 2016 p. 3 De même que ceux de 2014 et de 2015, le présent rapport a une plus grande portée que ceux de 2012 et de 2013, notamment en raison de l'inclusion du Groupe voyages d'agrément d'Air Canada composé d'Air Canada Rouge^{MC} et de Vacances Air Canada^{MD}, deux filiales en propriété exclusive d'Air Canada.	s.o.	

Implication des parties prenantes

G4-24	Fournir une liste des groupes de parties prenantes avec lesquels l'organisation a noué un dialogue.	C	Employés, actionnaires, investisseurs, ONG, pouvoirs publics canadiens, clients et fournisseurs.	s.o.	
G4-25	Indiquer les critères retenus pour l'identification et la sélection des parties prenantes avec lesquelles établir un dialogue.	C	Les ONG sont déterminées par la Fondation Air Canada. De plus, Air Canada communique en permanence à divers égards avec les représentants d'organismes gouvernementaux qui la régissent. Aux fins du rapport de développement durable, Air Canada a ciblé des employés, d'importants fournisseurs et des voyageurs assidus, et les a interrogés dans le cadre	s.o.	

			de sondages. La Société a également mis en place un mécanisme de rétroaction dans son site Web, le www.aircanada.com .		
G4-26	Indiquer l'approche de l'organisation pour impliquer les parties prenantes, y compris la fréquence du dialogue par type et par groupe de parties prenantes, et préciser si un quelconque dialogue a été engagé spécifiquement dans le cadre du processus de préparation du rapport.	C	Réunions, sondages, lettres, courriels, appels téléphoniques, groupes de discussion, médias sociaux, conférences et symposiums. Des sondages sont menés mensuellement et ponctuellement à Air Canada et annuellement à Vacances Air Canada. Plus précisément, l'un des sondages mensuels menés en 2014 a servi à l'élaboration du diagramme de l'importance des enjeux selon les parties prenantes consultées.	s.o.	
G4-27	Indiquer les thèmes et préoccupations clés soulevés dans le cadre du dialogue avec les parties prenantes et la manière dont l'organisation y a répondu, notamment pour son reporting. Indiquer les groupes de parties prenantes qui ont soulevé chacun des thèmes et questions clés.	C	Pour le rapport de développement durable de 2014, Air Canada a consulté ses trois principaux groupes de parties prenantes (clients, employés et fournisseurs) à l'aide d'un sondage fondé sur l'importance des enjeux mené en 2014. Les quatre champs d'intérêts clés, c'est-à-dire la sécurité, l'environnement, les employés et les collectivités, qui constituaient les quatre pierres angulaires des rapports de 2011, de 2012 et de 2013, demeurent pertinents. Les enjeux suivants ont également été cernés, et Air Canada ne manque jamais d'en tenir compte : relations avec le personnel et mobilisation du personnel, consommation d'énergie et émissions de gaz à effet de serre, performance financière, expérience client et lien de confiance avec la clientèle, performance en matière réglementaire et éthique.	s.o.	

Profil du rapport

G4-28	Période de reporting (par exemple année fiscale ou calendaire) pour les informations fournies.	C	2016	s.o.	
-------	--	---	------	------	--

Profil du rapport

G4-29	Date du dernier rapport publié, le cas échéant.	C	2015	s.o.	
G4-30	Cycle de reporting (annuel, bisannuel par exemple).	C	Annuel	s.o.	
G4-31	Indiquer la personne à contacter pour toute question sur le rapport ou son contenu.	C	Envoyer un courriel	s.o.	
G4-32	a. Indiquer l'option de « conformité » choisie par l'organisation. b. Indiquer l'Index du contenu GRI pour l'option choisie. c. Indiquer la référence au Rapport de vérification externe, si le rapport a été vérifié en externe. (GRI recommande d'avoir recours à une vérification externe, mais cela ne constitue pas une exigence pour être « en conformité » avec les Lignes directrices)	C	Air Canada déclare que le rapport de développement durable de 2016 a été dressé conformément aux critères Essentiels prévus par les lignes directrices G4 de la GRI.	s.o.	
G4-33	a. Indiquer la politique et pratique courante de l'organisation visant à solliciter une vérification externe du rapport. b. Si cela ne figure pas dans le rapport de vérification accompagnant celui sur le développement durable, préciser le champ d'étude et la base de toute vérification externe. c. Indiquer la relation existant entre l'organisation et les vérificateurs. d. Préciser si l'instance supérieure de gouvernance ou des	C	Une certification de portée limitée a été fournie relativement à certains éléments d'information propres au rapport de développement durable, tel qu'il est indiqué plus bas dans le présent tableau.	s.o.	

Profil du rapport

cadres dirigeants participent à la démarche pour solliciter une vérification du rapport de développement durable de l'organisation.

Gouvernance

G4-34

Indiquer la structure de la gouvernance de l'organisation, y compris les comités de l'instance supérieure de gouvernance. Identifier les comités responsables des décisions relatives aux impacts économiques, environnementaux et sociaux.

C

[Circulaire de sollicitation de procurations par la direction 2017](#)[S'ouvre dans une nouvelle fenêtre](#) p.31-34; 41-46

s.o.

[Code d'éthique](#)[S'ouvre dans une nouvelle fenêtre](#)

Éthique et intégrité

G4-56

Décrire les valeurs, principes, normes et règles de l'organisation en matière de comportement, tels que les codes de conduite et codes d'éthique.

C

Citoyens du monde 2016 p. 11

s.o.

ÉLÉMENTS SPÉCIFIQUES D'INFORMATION

Performance Économique

DMA	Description de l'approche managériale	C	Rapport annuel 2016 S'ouvre dans une nouvelle fenêtre Notice annuelle 2016	s.o.	
G4-EC1	Valeur économique directe créée et distribuée	C	Citoyens du monde 2016 p. 6 Rapport annuel 2016 p. 2	s.o.	
G4-EC3	Étendue de la couverture des régimes de retraite à prestations définies	C	Rapport annuel 2016 p. 45-46	s.o.	

PRATIQUES EN MATIÈRE D'EMPLOI ET TRAVAIL DÉCENT

Conformité

DMA	Description de l'approche managériale	C	Les risques importants pour Air Canada sont cernés par le processus de gestion des risques de l'entreprise (GRE) au moyen d'une évaluation périodique des risques visant à déterminer	s.o.	
-----	---------------------------------------	---	---	------	--

PRATIQUES EN MATIÈRE D'EMPLOI ET TRAVAIL DÉCENT

Conformité

et à mesurer leur impact, la probabilité qu'ils surviennent et la vulnérabilité de l'entreprise à leur égard. Les affaires et les activités d'Air Canada sont hautement réglementées, et la conformité à de nombreuses lois, réglementations, normes et politiques internes est essentielle à leur poursuite. La conformité fait partie intégrante du système de gestion d'Air Canada dans le cadre d'un programme de conformité efficace, qui comprend des normes et des procédures de conformité, de la formation, des enseignements, de la surveillance, de la vérification, des plans d'action corrective, des revues périodiques et la supervision de la conformité ayant toute la pertinence voulue. Les impacts d'une éventuelle non-conformité sont vastes et peuvent être notamment de nature financière, opérationnelle, stratégique et d'atteinte à la réputation.

Le directeur général de la Conformité, qui fait partie des Affaires juridiques d'Air Canada, a élaboré un processus d'évaluation du risque en matière de conformité, une méthodologie et des outils détaillés et cohérents en vue d'évaluer et de mesurer les risques importants liés aux questions juridiques, directrices, contractuelles et de conformité gérées par les Affaires juridiques. Ces risques sont ensuite gérés dans le cadre d'un plan annuel de conformité sur la base des conclusions et des priorités de l'évaluation des risques en matière de conformité, à l'aide d'outils de travail efficaces pour aider Air Canada à atténuer de tels risques, à maintenir de bonnes pratiques commerciales sur le plan éthique et à atteindre le degré de conformité le plus élevé possible. Ce processus d'évaluation des risques en matière de conformité et ce plan de conformité sont appliqués une fois par année, sont intégrés au programme de gestion des risques de l'entreprise d'Air Canada et sont entièrement alignés sur celui-ci.

De plus, la Vérification, Risque et Conformité (Vérification interne) mène des études sur la gestion des risques de l'entreprise en vue de comprendre, de documenter et de signaler à la Direction et au Comité d'audit, des finances et du risque du Conseil d'administration la nature des principaux risques, leurs impacts sur l'entreprise ainsi que l'état et la vigueur des principales activités de gestion des risques d'Air Canada.

PRATIQUES EN MATIÈRE D'EMPLOI ET TRAVAIL DÉCENT

Conformité

G4-PR9	Montant des amendes substantielles reçues pour non-respect des lois et réglementations concernant la mise à disposition et l'utilisation de produits et de services	C	En 2012, Air Canada a payé une amende de 29 M\$ à l'Union européenne pour une violation des lois sur la concurrence survenue avant 2011. Elle a fait appel de la décision d'imposer cette amende en 2011. Le 16 décembre 2015, la Cour générale européenne a annulé la décision de la Commission européenne (CE) qui avait imposé l'amende. La Commission européenne a remboursé le montant de l'amende à Air Canada.	s.o.	
G4-SO8	Montant des amendes substantielles et nombre total de sanctions non pécuniaires pour non-respect des législations et réglementations	C	Aucune amende majeure en 2016. Air Canada fait l'objet de diverses mesures d'exécution normales relatives à différentes questions d'exploitation (p. ex., les douanes et l'immigration) qui peuvent entraîner des avertissements périodiques et d'autres sanctions non pécuniaires.	s.o.	

Conformité Environnementale

DMA	Description de l'approche managériale	C	Citoyens du monde 2016 p. 22-33	s.o.	
G4-EN29	Montant des amendes substantielles et nombre total de sanctions non pécuniaires pour non-respect des législations et réglementations en matière d'environnement	C	Se reporter au tableauOuvrir le fichier PDF Vacances Air Canada ne s'est vu imposer aucune amende majeure	s.o.	

Conformité Environnementale

ou sanction non pécuniaire pour non-conformité à des lois et à des réglementations environnementales.

Lutte contre la corruption

DMA

Description de l'approche managériale

C

Le service de la Vérification, Risque et Conformité (Vérification interne) effectue une évaluation des risques périodique s'appuyant sur le processus de gestion des risques de l'entreprise. De plus, la Vérification interne mène des études sur la gestion des risques de l'entreprise en vue de comprendre, de documenter et de signaler à la Direction et au Comité d'audit, des finances et du risque du Conseil d'administration la nature des principaux risques, leurs impacts sur l'entreprise ainsi que l'état et la vigueur des principales activités de gestion des risques d'Air Canada. L'un des principaux risques demeure la conformité aux lois et aux réglementations anticorruption. On a observé la prolifération à l'échelle mondiale de nouvelles lois anticorruption, souvent à large spectre et assorties de pouvoirs de contrainte considérables avec une portée extraterritoriale. Les impacts d'une éventuelle non-conformité sont considérables et peuvent comprendre d'importantes peines et sanctions réglementaires, des actions privées en dommages et des sanctions pénales à l'encontre de dirigeants et d'administrateurs de l'entreprise. Les efforts en matière de conformité ont toujours été axés sur certaines dispositions du Code d'éthique d'Air Canada. Une évaluation du risque a été effectuée avec le premier vice-président et chef des Affaires juridiques, l'avocat-conseil principal responsable en la matière (p. ex., conformité aux lois anticorruption) et le directeur général de la Conformité, afin d'étudier l'approche à adopter pour gérer ce risque. On a pris la décision d'élaborer un programme précis et complet de conformité aux lois anticorruption qui comprend des entretiens et des groupes de discussion sur les risques et les pratiques en matière de lutte contre la corruption, la rédaction d'une nouvelle politique anticorruption globale assortie de lignes directrices connexes détaillées, l'établissement d'un plan complet de communication sur la lutte contre la corruption et d'un programme adapté de formation axée sur le risque, comprenant des séances ciblées de formation présentielle pour les hauts dirigeants et des groupes plus à risque choisis, ainsi qu'une formation de sensibilisation générale s'adressant à tous les cadres, et la coordination avec la Vérification interne de vérifications périodiques du respect d'exigences de conformité spécifiques touchant le risque de corruption et de fraude.

Consulter les lignes directrices G4-S03 et G4-S05 pour le détail.

s.o.

Lutte contre la corruption

La Fondation Air Canada a adopté des lignes directrices sur la façon dont ses ressources sont déployées pour réaliser ses objectifs. Ces lignes directrices indiquent aussi comment les gestionnaires doivent rendre des comptes ou obtenir l'approbation des subventions, selon les montants en cause.

G4-SO3

Nombre total et pourcentage des sites qui ont fait l'objet d'une évaluation des risques de corruption et risques substantiels identifiés

C

Une évaluation du risque menée en 2016 par les Affaires juridiques a donné lieu à des discussions avec le premier vice-président et chef des Affaires juridiques, l'avocat-conseil principal responsable en la matière (p. ex., conformité aux lois anticorruption) et le directeur général de la Conformité. Un examen a été entrepris dans le but de réévaluer l'approche à adopter pour gérer ce risque. Les efforts en matière de conformité ont été axés sur certaines dispositions du Code d'éthique d'Air Canada, et un programme complet de conformité aux lois anticorruption qui comprend la mise à jour de la politique anticorruption globale et des lignes directrices connexes détaillées, des communications opportunes sur la lutte contre la corruption, la révision de leur contenu et de leur mode de transmission afin de favoriser la mobilisation et la pratique, ainsi que la poursuite de la formation initiale et périodique des groupes les plus à risque. Une autre initiative a vu le jour, soit la création d'un comité antifraude chargé de superviser l'élaboration d'un programme complet de gestion des fraudes, qui comprend l'évaluation du risque de fraude à l'échelle de l'entreprise.

En outre, le service de la Vérification, Risque et Conformité (Vérification interne) effectue une évaluation des risques périodique s'appuyant sur le processus de gestion des risques de l'entreprise, afin d'aider à l'élaboration du plan annuel de vérification, de consultation et de conformité interne. Toutes les directions d'Air Canada sont visées par cette évaluation des risques. De plus, une évaluation des risques particuliers est faite chaque année pour toutes les escales d'Air Canada partout dans le monde (environ 100 en 2016) en utilisant l'index des perceptions de la corruption publié par Transparency International comme l'un des critères de risque. Toutes les vérifications commerciales, sur place et informatiques sont menées conformément aux normes de vérification généralement reconnues, ce qui comprend l'examen des fraudes et du risque de corruption dans chaque vérification. Étant donné la taille d'Air Canada, il est impossible de vérifier toutes les directions au cours d'une même année. Toutefois, les évaluations des risques menées font en sorte que les zones les plus à risque sont incluses dans le plan de vérification, de consultation et de conformité (qui comprend le Fret, Vacances Air Canada et Air Canada Rouge).

s.o.

			b) Y avait-il des objectifs fixés pour 2016? Dans l'affirmative, veuillez indiquer l'objectif, puis expliquer de quelle façon vous l'avez atteint (ou non) et pourquoi. Les objectifs des Affaires juridiques pour le programme anticorruption en 2016 ont été atteints et consistaient à mettre à jour la politique anticorruption globale, les lignes directrices connexes et le matériel de formation, terminer toutes les formations présentiels anticorruption ciblées aux groupes les plus à risque, mettre à jour la base de données complète des lois et des réglementations anticorruption dans les pays où Air Canada mène ses activités, commencer les communications périodiques sur la lutte contre la corruption et améliorer le programme de formation axé sur le risque en ajoutant des éléments anticorruption à la vérification annuelle des escales d'Air Canada et en menant des évaluations du risque de fraude. c) Indiquer les risques les plus importants reliés à la corruption qu'a fait ressortir l'évaluation du risque. Aucune vulnérabilité importante relative à la lutte contre la corruption n'a été mise au jour, mais nous avons consacré un surcroît d'efforts à la formation et à la sensibilisation en matière de risques potentiels touchant l'offre et l'acceptation de cadeaux et d'invitations.		
G4-SO5	Cas avérés de corruption et mesures prises	C	Aucun cas de corruption n'a été porté à l'attention du responsable – Vérification générale et Avis en 2016. Toutefois, si un cas de corruption était signalé par le programme de signalement de manquements à l'éthique ou directement aux gestionnaires, il ferait l'objet d'une enquête, plus précisément une intervention coordonnée par les Affaires juridiques, la Sûreté de l'entreprise, les Ressources humaines et la Vérification interne. Les gestionnaires prennent les mesures appropriées pour traiter toutes les violations avérées du Code d'éthique, dont la fraude et les conflits d'intérêts. Il peut s'agir de mesures disciplinaires, d'un congédiement et, lorsque cela est nécessaire, d'un signalement aux autorités pour le dépôt d'accusations. Au nombre des autres mesures prises, figurent l'analyse des causes fondamentales de l'incident et l'adoption de mesures d'atténuation visant à éviter qu'il ne se reproduise. b) Y a-t-il eu des objectifs établis pour 2016? Dans l'affirmative, énoncer ces objectifs et expliquer de quelle façon ils ont été atteints (ou non) et pourquoi. Les objectifs ont été atteints puisqu'on n'a recensé aucun incident de corruption en 2016.	s.o.	

Comportement anticoncurrentiel

DMA	Description de l'approche managériale	C	Les risques importants pour Air Canada sont cernés par le processus de gestion des risques de l'entreprise dans le cadre d'une évaluation périodique des risques visant à déterminer et à mesurer l'impact des risques, la probabilité qu'ils surviennent et la vulnérabilité de l'entreprise à leur égard. La politique d'Air Canada prévoit la conformité à toutes les lois sur la concurrence applicable à ses activités à l'échelle mondiale. La conformité aux lois sur la concurrence présente un risque important en raison des changements profonds que notre industrie a subis à la suite d'une déréglementation, d'une libéralisation et d'une mondialisation. On a observé la prolifération à l'échelle mondiale de nouvelles lois sur la concurrence, souvent strictes et assorties de pouvoirs de contrainte considérables. Les efforts d'assurance de la conformité sont intégrés au système de gestion d'Air Canada et comprennent des politiques, des lignes directrices particulières sur les principales questions en matière de droit de la concurrence, des formations ciblées régulières et le suivi périodique de telles mesures. Les impacts d'une éventuelle non-conformité sont considérables et peuvent comprendre d'importantes peines et sanctions réglementaires, des actions privées en dommages et des sanctions pénales à l'encontre de dirigeants et d'administrateurs de l'entreprise.	s.o.	
G4-SO7	Nombre total d'actions en justice pour comportement anticoncurrentiel, pratiques antitrust et monopolistiques et leurs issues	C	Le Bureau de la concurrence du Canada, la Commission européenne et le département de la Justice des États-Unis ont fait enquête sur des pratiques de tarification des transports de fret qui seraient prétendument anticoncurrentielles, notamment l'imposition de suppléments carburant par un certain nombre de sociétés aériennes et d'exploitants de service de fret, dont Air Canada, entre 1999 et 2006. Le Bureau de la concurrence du Canada et le département de la Justice des États-Unis ont conclu qu'aucune action en justice ne devait être entreprise à l'endroit d'Air Canada. La Commission européenne a rendu sa décision contre 12 exploitants de service de fret, dont Air Canada, et imposé une amende de 21 M€ (environ 29 M\$ CA) à cette dernière. Air Canada a porté cette décision en appel. Le 16 décembre 2015, la Cour générale européenne a annulé la décision de la CE qui avait imposé l'amende. La Commission européenne a remboursé le montant de l'amende à Air Canada. Air Canada est aussi citée comme partie défenderesse, et pourrait être autrement impliquée, dans un certain nombre d'actions collectives et d'autres actions engagées au Canada, aux États-Unis et en Europe relativement à ces allégations. Elle a réglé les	s.o.	

Comportement anticoncurrentiel

poursuites aux États-Unis sans admission de responsabilité et conteste les autres actions.

- Deux actions collectives au Canada sans rapport avec les précédentes portant sur une pratique anticoncurrentielle sont en suspens depuis de nombreuses années.
- En 2015, et récemment en 2016, Air Canada a été informée d'une série d'actions collectives basées sur une pratique anticoncurrentielle dans le contrôle de la capacité au sein du marché intérieur américain et des marchés transfrontaliers. (Air Canada ne mène pas d'activités dans le marché intérieur américain.)
- En 2016, une action collective a été engagée au Canada contre Air Canada, WestJet et d'autres sociétés affiliées pour collusion alléguée dans l'établissement des frais de bagages.
- Par ailleurs, des associations d'agents de voyages en Inde et en Israël ont déposé des plaintes pour pratique anticoncurrentielle à l'endroit d'Air Canada, alléguant une collusion dans l'élimination des commissions versées aux agents de voyages. Les plaintes ont été rejetées en Inde, mais l'association des agents de voyages fait appel de la décision. En Israël, le dossier est en suspens en ce qui a trait à Air Canada.

SÉCURITÉ

Santé et sécurité des consommateurs

DMA

Description de l'approche managériale

C

Citoyens du monde 2016 p. 14-21

s.o.

SÉCURITÉ

Santé et sécurité des consommateurs

			À chacune des étapes suivantes du cycle de vie, décrire si les impacts sur la santé et la sécurité des produits et services sont évalués aux fins d'amélioration : Élaboration du concept des produits - oui Recherche et développement - s. o. Certification - s. o. Fabrication et production - s. o. Marketing et promotion - s. o. Entreposage, distribution et approvisionnement - s. o. Utilisation et service - s. o. Élimination, réutilisation ou recyclage - s. o.		
G4-PR2	Nombre total d'incidents de non-respect des réglementations et codes volontaires concernant les impacts sur la santé et la sécurité des produits et des services pendant leur cycle de vie, par type de résultat	C	Se reporter au tableauOuvrir le fichier PDF En 2016, nous avons eu 8 instructions et 6 promesses de conformité volontaire (PCV). Nous avons eu de multiples promesses de conformité volontaire et instructions en relation avec l'accident mortel attesté en LA6 2016. Les variations d'une année sur l'autre en ce qui a trait aux PCV et aux instructions relèvent du responsable de la Santé et sécurité et ne sont plus pertinents lorsqu'une mesure corrective a été mise en place. Air Canada Rouge n'a fait l'objet d'aucune promesse de conformité volontaire ou instruction. Dans le cas de Vacances Air Canada, il n'y a eu aucun incident de non-conformité.	s.o.	

ENVIRONNEMENT

Énergie

DMA	Description de l'approche managériale	C	Citoyens du monde 2016 p. 22-33	s.o.	
G4-EN3	Consommation énergétique au sein de l'organisation	C	Se reporter au tableauOuvrir le fichier PDF Carburant aviation : En 2016, le plan de croissance stratégique d'Air Canada a entraîné une variation du nombre d'appareils utilisés et de liaisons effectuées, ce qui a continué de modifier l'utilisation d'énergie et l'efficacité énergétique. Gaz naturel et électricité : La fluctuation en glissement annuel peut s'expliquer par des variations des conditions météorologiques, des changements dans la consommation d'énergie des locataires dans les bâtiments détenus et exploités par Air Canada et une croissance ou des modifications relatives aux baux. a) Préciser les normes, méthodologies et hypothèses utilisées. Consulter les données annuelles d'Air Canada sur les changements climatiques, dans le cadre du projet CDP, afin de connaître les normes, méthodologies et hypothèses utilisées dans le rapport. b) Préciser la source des facteurs de conversion utilisés. Les taux d'énergie et coefficients d'émission proviennent des rapports suivantsSite Web externe qui pourrait ne pas respecter les directives en matière d'accessibilité ou les préférences linguistiques. : Canada, Rapport d'inventaire national 1990-2013 – Partie 3, annexe 11 Canada, Rapport d'inventaire national 1990-2013 – Partie 2, tableau A4-2; World Resource Institute, outils de calculSite Web externe qui pourrait ne pas respecter les directives en matière d'accessibilité ou les préférences linguistiques. du Protocole des gaz à effet de serre :	s.o.	Oui, certification de portée limitée par Ernst & Young, SENCROuvrir le fichier PDF

			World Resource Institute, Emission Factors from Cross-Sector Tools (avril 2014) – Protocole des gaz à effet de serre (voir l'onglet « Transport Fuel Use »).		
G4-EN4	Consommation énergétique en dehors de l'organisation	C	Se reporter au tableauOuvrir le fichier PDF Carburant aviation : En 2016, le plan de croissance stratégique d'Air Canada a entraîné une variation du nombre d'appareils utilisés et de liaisons effectuées, ce qui a continué de modifier l'utilisation d'énergie et l'efficacité énergétique. Gaz naturel et électricité : La fluctuation en glissement annuel peut s'expliquer par des variations des conditions météorologiques, des changements dans la consommation d'énergie des locataires dans les bâtiments détenus et exploités par Air Canada et une croissance ou des modifications relatives aux baux. a) Préciser les normes, méthodologies et hypothèses utilisées. Consulter les données annuelles d'Air Canada sur les changements climatiques, dans le cadre du projet CDP, afin de connaître les normes, méthodologies et hypothèses utilisées dans le rapport. b) Préciser la source des facteurs de conversion utilisés. Les taux d'énergie et coefficients d'émission proviennent des rapports suivantsSite Web externe qui pourrait ne pas respecter les directives en matière d'accessibilité ou les préférences linguistiques. : Canada, Rapport d'inventaire national 1990-2013 – Partie 3, annexe 11 Canada, Rapport d'inventaire national 1990-2013 – Partie 2, tableau A4-2; World Resource Institute, outils de calculSite Web externe qui pourrait ne pas respecter les directives en matière d'accessibilité ou les préférences linguistiques. du Protocole des gaz à effet de serre : World Resource Institute, Emission Factors from Cross-Sector Tools (avril 2014) – Protocole des gaz à effet de serre (voir l'onglet « Transport Fuel Use »).	s.o.	
G4-EN5	Intensité énergétique	C	Se reporter au tableauOuvrir le fichier PDF	s.o.	

			L'efficience énergétique peut changer pour diverses raisons : variation des coefficients d'occupation, de la capacité et de la quantité de fret transporté et modifications de l'horaire. La hausse de l'efficience énergétique de 2014 à 2015 tient principalement à la croissance considérable du nombre de passagers transportés, et donc des coefficients d'occupation. Outre les gains d'efficience énergétique des dernières années, les progrès supplémentaires d'Air Canada en 2016 reposent sur les éléments suivants : - Intégration d'autres nouveaux appareils écoénergétiques 787-8 et 787-9 - Nouvelles lignes long-courriers, ex. : Mumbai, Dubaï et Brisbane - Meilleurs coefficients d'occupation - Améliorations opérationnelles : programme d'analyse du carburant de réserve, chariots d'office légers, optimisation de l'eau potable En plus des projets d'économie de carburant particuliers (voir EN6 et EN19), de nombreux facteurs influent sur la consommation globale de carburant et sont difficiles à évaluer individuellement, par exemple la ponctualité dans le réseau et la conscience générale de notre empreinte environnementale. Lorsque le réseau fonctionne comme prévu, moins de perturbations nuisent aux processus et l'on constate de grands avantages. De surcroît, le soutien que les employés apportent à nos objectifs environnementaux, qui est difficile à mesurer sur le plan individuel, peut avoir des effets cumulatifs importants. b) Indiquer les types d'énergie compris dans le rapport d'intensité : essence, électricité, chauffage, refroidissement, vapeur ou tous les types. L'énergie comprise dans ce rapport est la quantité de carburant aviation consommée, sur une base annuelle, par les appareils d'Air Canada et d'Air Canada Rouge. c) Indiquer si le rapport comprend l'énergie consommée à l'intérieur ou à l'extérieur de l'organisation, ou à la fois à l'intérieur et à l'extérieur. Le rapport comprend l'énergie consommée à l'intérieur de l'organisation.		
G4-EN6	Réduction de la consommation énergétique	C	Se reporter au tableauOuvrir le fichier PDF Air Canada a entrepris de nombreux projets pour diminuer son impact environnemental. Chaque année, de nouvelles initiatives sont mises en œuvre, ce qui explique la variation des types de projets énumérés et la quantité d'énergie réduite.	s.o.	

			Les données sur les baisses de consommation d'énergie indiquées ci-dessus ne reflètent pas l'ensemble des projets ni leur portée globale. En effet, ces données ne concernent que les projets dont Air Canada peut mesurer les résultats. Pour de plus amples renseignements à propos de ces initiatives, consulter les données annuelles d'Air Canada sur les changements climatiques, dans le cadre du projet CDP. Sur le plan des crédits compensatoires, selon le rapport de conformité du Système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union européenne (SCEQE de l'UE) de 2012, Air Canada a acheté 289 crédits, qu'elle a remis en 2013. Les exigences de conformité pour les années de déclaration 2013 et 2014 ont été combinées conformément aux règles révisées du SCEQE de l'UE et l'exigence de cession de quotas et d'achat de crédits pour ces années a été reportée en 2015. Par conséquent, l'achat et la remise de 725 crédits compensatoires pour l'année de déclaration 2013, et de 473 crédits pour l'année de déclaration 2014 ont eu lieu en 2015. Les crédits compensatoires pour 2013 et 2014 servaient à la fois pour Air Canada et Air Canada Rouge, alors que ceux achetés en 2012 ne servaient que pour Air Canada. Toujours sur le plan des crédits compensatoires, selon le rapport de conformité du SCEQE de l'UE de 2015, Air Canada a remis 1 052 crédits en 2016. a) Préciser les normes, méthodologies et hypothèses utilisées. Consulter les données annuelles d'Air Canada sur les changements climatiques, dans le cadre du projet CDP, afin de connaître les normes, méthodologies et hypothèses utilisées dans le rapport. b) Indiquer le fondement du calcul des réductions de la consommation d'énergie, comme une année de référence ou une base de référence, ainsi que la raison de ce choix. Les économies d'énergie associées aux initiatives ci-dessus sont modélisées. Par exemple, nous pouvons calculer le carburant économisé lorsque la masse à bord est réduite (pour chaque type d'appareil), mais la quantité réelle de carburant économisé dépend de nombreux facteurs, notamment les conditions météorologiques, le type d'avion et le respect des procédures. c) Indiquer les types d'énergie compris dans les réductions : essence, électricité, chauffage, refroidissement et vapeur. La source d'énergie comprise est le carburant aviation.		
--	--	--	---	--	--

Émissions

DMA	Description de l'approche managériale	C	Air Canada est assujettie à des politiques réglementaires et de plein gré sur les émissions. En ce qui a trait à la réglementation, Air Canada est assujettie, en Colombie-Britannique, à une taxe sur les émissions carboniques pour le carburant avion embarqué dans les appareils assurant des vols intraprovinciaux seulement. Elle doit également se conformer aux règles du système communautaire d'échange de quotas d'émission (SCEQE) adopté par l'Union européenne, dont le but est de restreindre les émissions dans l'Union européenne. La Commission européenne doit publier une proposition législative afin de revoir et de modifier le système communautaire d'échange de quotas d'émission à la lumière de l'accord adopté par les États membres de l'OACI début février 2017. Quant aux ententes de plein gré, Air Canada a fait siennes les cibles de réduction des émissions établies par l'Association du transport aérien international (IATA) pour l'industrie. De plus, elle est signataire, par l'intermédiaire du Conseil national des lignes aériennes du Canada (CNLA), du Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation — une entente multipartite conclue par l'industrie et l'État. En plus de se reporter aux lignes directrices DMA pour la production de rapports concernant les objectifs, au moment de rendre des comptes sur les cibles de réduction des gaz à effet de serre, indiquer si des crédits compensatoires sont employés pour atteindre les cibles. Préciser le type et la quantité de crédits, leurs critères ou le programme dans lequel ils s'inscrivent. Selon la quantité de quotas alloués, Air Canada pourrait devoir acquérir des crédits compensatoires en vue de satisfaire aux exigences du SCEQE de l'Union européenne. Pour les années de déclaration 2013 et 2014, elle n'était pas tenue de céder des quotas ou d'acheter des crédits compensatoires, car ces exigences ont été reportées en 2015. En 2015, Air Canada a remis des crédits compensatoires totalisant 1 198 tonnes de CO₂ pour les années de déclaration 2013 et 2014. En 2016, Air Canada a remis des crédits compensatoires totalisant 1 052 tonnes de CO₂ pour l'année de déclaration 2015.	s.o.	
-----	---------------------------------------	---	---	------	--

Émissions

G4-
EN15

Émissions directes
de gaz à effet de
serre (Portée 1)

C

[Se reporter au tableau](#)[Ouvrir le fichier PDF](#)

Voir EN3.

Air Canada n'a pas d'objectifs généraux de réduction des émissions relatives à ses installations. En revanche, elle s'est fixé des objectifs de réduction des émissions pour sa source principale d'émissions, la combustion de carburant aviation. Voir EN5.

a) Préciser les gaz compris dans le calcul (CO₂, CH₄, N₂O, HFC, PFC, SF₆, NF₃ ou tous). Consulter les données annuelles d'Air Canada sur les changements climatiques, dans le cadre du projet CDP.

b) Préciser l'année de référence choisie, la raison de ce choix, les émissions au cours de l'année de référence et les circonstances de tout changement important dans les émissions ayant entraîné le recalcul des émissions de l'année de référence. L'année de référence fixée par Air Canada pour les émissions liées aux avions est 2005. De plus, depuis 2007, Air Canada recueille les données liées aux émissions et les communique au Carbon Disclosure Project (CDP).

c) Préciser les normes, méthodologies et hypothèses utilisées. Consulter les données annuelles d'Air Canada sur les changements climatiques, dans le cadre du projet CDP, afin de connaître les normes, méthodologies et hypothèses utilisées dans le rapport.

d) Préciser la source des coefficients d'émission et des taux de potentiel de réchauffement de la planète utilisés, ou faire un renvoi à la source en matière de potentiel de réchauffement de la planète.

Les coefficients d'émission sont calculés à partir des rapports suivants :

- 1) RIN 2016 – Rapport d'inventaire national : Sources et puits de gaz à effet de serre au Canada (1990–2014) Partie 3 – tableaux A13-1 à A13-13 – Intensité pour la production d'électricité; méthodologie utilisée pour le calcul du potentiel de réchauffement de la planète : RE4;
- 2) Ecometrica (2011) – Coefficients d'émission spécifiques pour l'électricité de réseau. Tableau Annexe I : Émissions par kilowattheure d'électricité générée. Méthodologie utilisée pour le calcul du potentiel de réchauffement de la planète : État associé RE4

s.o.

Oui, [certification de portée limitée par Ernst & Young, SENCRO](#)[Ouvrir le fichier PDF](#)

Émissions

			dans Ecometrica. En ce qui concerne les émissions fugitives (HFC-134a, HFC-22 et halon 1301), le potentiel de réchauffement de la planète se trouve dans le rapport du Groupe de travail I sur le cinquième Rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) (Annexe 8A). Pour tous les autres carburants, le potentiel de réchauffement de la planète se trouve dans le document de synthèse lié au deuxième rapport d'évaluation du GIEC (1996) : Seconde évaluation du GIEC – Changement de climat 1995 – Rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat. e) Préciser la méthode choisie pour le regroupement des émissions (actions de participation, contrôle financier ou contrôle opérationnel). Air Canada utilise l'approche de contrôle opérationnel.		
G4-EN16	Émissions indirectes de gaz à effet de serre (Portée 2) liées à l'énergie	C	Se reporter au tableauOuvrir le fichier PDF La fluctuation en glissement annuel peut s'expliquer par des variations des conditions météorologiques, des changements dans la consommation d'énergie des locataires dans les bâtiments détenus et exploités par Air Canada et une croissance ou des modifications relatives aux baux. Pour 2016, une nouvelle méthodologie a été adoptée afin d'estimer la consommation électrique de divers locaux loués non inclus antérieurement, ce qui explique la pointe observée dans les émissions de champ d'application 2 en 2016. b) Préciser l'année de référence choisie, la raison de ce choix, les émissions au cours de l'année de référence et les circonstances de tout changement important dans les émissions ayant entraîné le recalcul des émissions de l'année de référence. L'année de référence pour les émissions de champ d'application 2 est 2012. En 2012, il y a eu 10 471 tonnes d'émissions. c) Préciser les normes, méthodologies et hypothèses utilisées. Consulter les données annuelles d'Air Canada sur les changements climatiques, dans	S.O.	

Émissions

			le cadre du projet CDP, afin de connaître les normes, méthodologies et hypothèses utilisées dans le rapport. d) Préciser la source des coefficients d'émission et des taux de potentiel de réchauffement de la planète utilisés, ou faire un renvoi à la source en matière de potentiel de réchauffement de la planète. Les taux d'énergie et coefficients d'émission proviennent des rapports suivantsSite Web externe qui pourrait ne pas respecter les directives en matière d'accessibilité ou les préférences linguistiques. : Canada, Rapport d'inventaire national 1990-2013 – Partie 3, annexe 11 Canada, Rapport d'inventaire national 1990-2013 – Partie 2, tableau A4-2; World Resource Institute, outils de calculSite Web externe qui pourrait ne pas respecter les directives en matière d'accessibilité ou les préférences linguistiques. du Protocole des gaz à effet de serre : World Resource Institute, Emission Factors from Cross-Sector Tools (avril 2014) – Protocole des gaz à effet de serre (voir l'onglet « Transport Fuel Use »). e) Préciser la méthode choisie pour le regroupement des émissions (actions de participation, contrôle financier ou contrôle opérationnel). Air Canada utilise l'approche de contrôle opérationnel.		
G4-EN17	Autres émissions indirectes de gaz à effet de serre (Portée 3)	C	Se reporter au tableauOuvrir le fichier PDF Voir EN4. b) Préciser l'année de référence choisie, la raison de ce choix, les émissions au cours de l'année de référence et les circonstances de tout changement important dans les émissions ayant entraîné le recalcul des émissions de l'année de référence. Air Canada n'a pas choisi d'année de référence pour les émissions de champ d'application 3, mais elle recueille les données liées aux émissions et les communique au Carbon Disclosure Project (CDP) depuis 2007.	s.o.	

Émissions

			c) Préciser les normes, méthodologies et hypothèses utilisées. Consulter les données annuelles d'Air Canada sur les changements climatiques, dans le cadre du projet CDP, afin de connaître les normes, méthodologies et hypothèses utilisées dans le rapport. d) Préciser la source des coefficients d'émission et des taux de potentiel de réchauffement de la planète utilisés, ou faire un renvoi à la source en matière de potentiel de réchauffement de la planète. Les émissions de champ d'application 3 proviennent des activités de nos transporteurs régionaux. La grande majorité des émissions sont liées à la combustion de carburant aviation. Les autres émissions associées aux transporteurs régionaux comprennent la combustion de gaz naturel dans les installations, la combustion d'essence des véhicules au sol et la consommation d'électricité dans les installations. e) Préciser la méthode choisie pour le regroupement des émissions (actions de participation, contrôle financier ou contrôle opérationnel). Air Canada utilise l'approche de contrôle opérationnel.		
G4-EN18	Intensité des émissions de gaz à effet de serre	C	Se reporter au tableauOuvrir le fichier PDF Voir EN5. a) Indiquer les types d'émissions de gaz à effet de serre compris dans le rapport d'intensité : champ d'application 1, champ d'application 2 et champ d'application 3. Émissions de gaz à effet de serre en équivalent CO₂ liées à la combustion de carburant aviation d'Air Canada et d'Air Canada Rouge (champ d'application 1). b) Indiquer les gaz compris dans le calcul. Comprend les émissions en équivalent CO₂ calculées selon un facteur de 2,582 g d'équivalent CO₂ par litre de carburant aviation consommé. Voir la présentation du CanadaSite Web externe qui pourrait ne pas respecter les directives en matière d'accessibilité ou les préférences linguistiques. à la Convention-cadre des Nations	S.O.	

Émissions

			Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) en 2015, partie 2, p. 100, au sujet du facteur en grammes de CO ₂ par litre de carburant aviation.		
G4-EN19	Réduction des émissions de gaz à effet de serre	C	Citoyens du monde 2016 p. 26-27 Se reporter au tableauOuvrir le fichier PDF Voir EN6. a) Préciser les gaz compris dans le calcul (CO₂, CH₄, N₂O, HFC, PFC, SF₆, NF₃ ou tous). L'information fera partie des données annuelles présentées dans le cadre du projet CDP. Les gaz pris en considération sont exprimés en équivalent CO₂ relativement au carburant aviation consommé. b) Préciser l'année de référence choisie et la raison de ce choix. Les calculs des émissions de champ d'application 1 sont effectués en fonction de l'année de référence 2005. Cette année a été choisie parce que nos cibles environnementales sont fondées sur les émissions de 2005. c) Préciser les normes, méthodologies et hypothèses utilisées. Consulter les données annuelles d'Air Canada sur les changements climatiques, dans le cadre du projet CDP, afin de connaître les normes, méthodologies et hypothèses utilisées dans le rapport. d) Indiquer si les réductions des émissions de gaz à effet de serre ont été enregistrées pour des émissions de champ d'application 1, de champ d'application 2 ou de champ d'application 3. Toutes les réductions se rapportent à des émissions de champ d'application 1 – ce qui comprend les crédits compensatoires achetés dans le cadre du SCEQE de l'UE.	s.o.	

Relations employeur/employés

DMA	Description de l'approche managériale	C	Citoyens du monde 2016 p. 35-37	s.o.	
G4-LA4	Délai minimal de préavis en cas de changement opérationnel, en indiquant si ce délai est précisé dans une convention collective	C	Les délais de notification dépendent des exigences réglementaires et contractuelles applicables aux employés dans diverses régions. Par exemple, le Code canadien du travail, qui s'applique à la majorité des employés d'Air Canada, exige un préavis de 120 jours relatif à un changement technologique touchant l'emploi d'un grand nombre d'employés. Les politiques et les conventions collectives d'Air Canada visant les employés au Canada doivent respecter cette exigence minimale, mais elles peuvent aussi être plus complètes. Par exemple, la convention collective des employés de maintenance et de l'aire de trafic contient également une disposition sur les changements technologiques. Autre exemple, le Code canadien du travail prévoit un préavis de 16 semaines en cas de cessation d'emploi d'un groupe d'employés.	s.o.	

Santé et sécurité au travail

DMA	Description de l'approche managériale	C	Citoyens du monde 2016 p. 20; 46	s.o.	
G4-LA5	Pourcentage de l'effectif total représenté dans des comités mixtes d'hygiène et de sécurité au travail visant à surveiller et à donner des avis sur les	C	Se reporter au tableauOuvrir le fichier PDF	s.o.	

Santé et sécurité au travail

programmes de santé et de sécurité au travail

Air Canada : Tous les employés sont représentés par des comités mixtes direction-salariés officiels de santé et sécurité :

- Aéroports : 30 comités dans tout notre réseau, dont 2 comités d'orientation qui supervisent l'ensemble de l'exploitation (Matériel au sol/Entretien cabine/Services aux passagers/Aire de trafic).
- Maintenance : 7 comités à l'échelle du Canada, ainsi que des comités intégrés aux Aéroports pour les plus petites bases.
- Fret : 9 comités autonomes; d'autres sont intégrés aux Aéroports, dont un comité d'orientation.
- Opérations aériennes : 6 comités dans tout notre réseau, dont un comité d'orientation et un comité mixte.
- Service en vol : 5 comités dans tout notre réseau, dont un comité d'orientation.
- Escales américaines : 1 comité de sécurité pour tous les employés.
- Escales internationales : 2 comités au Fret; 1 comité pour tous les autres employés.
- Centres téléphoniques : 5 comités pour les Centres téléphoniques/Relations clientèle.
- Autre : siège social (Centre d'exploitation, siège social à Montréal, Opérations aériennes de Toronto) – tous les autres employés.

Air Canada Rouge : Un comité qui représente tous les employés, syndiqués comme cadres.

Santé et sécurité au travail

			Le Comité de santé et sécurité au travail de Vacances Air Canada compte huit membres, en regard d'un effectif qui s'établit à 507. a) Le cas échéant, expliquer les écarts entre 2011, 2012, 2013, 2014, 2015 et 2016. En 2013, nos partenaires des États-Unis et des autres pays ne se réunissaient pas en comité mixte direction-salariés de santé et sécurité. En 2014, tant ceux des États-Unis que ceux des autres pays ont confirmé qu'ils convoquaient une réunion trimestrielle afin d'examiner des programmes de santé et sécurité, de faire des recommandations et d'aller de l'avant. Les uns comme les autres ont à leur tête du personnel de la Sécurité et ont pour mandat de veiller à la clarté du message. Tous les employés sont représentés par un comité mixte direction-salariés de santé et sécurité qui agit dans leur intérêt en ces matières. Air Canada s'astreint à un protocole strict d'examen par la direction qui comprend entre autres une réunion trimestrielle dirigée par le président et chef de la direction afin d'examiner de près les cas de blessures et les initiatives en matière de santé et sécurité. Air Canada Rouge : Aucun écart observé d'une année sur l'autre depuis la création d'un comité de travail en 2013.		
G4-LA6	Taux et types d'accidents du travail, de maladies professionnelles, d'absentéisme, proportion de journées de travail perdues et nombre total de décès liés au travail, par zone géographique et par sexe - Air Canada	P	Se reporter au tableauOuvrir le fichier PDF concernant Air Canada et les pilotes d'Air Canada Rouge seulement. Au cours d'une année, de nombreuses variations entraînent un changement des résultats en matière de blessures. La présentation tardive des rapports, l'état des blessures et les décisions des commissions des accidents du travail sont les principaux facteurs	Vacances Air Canada, le Service en vol d'Air Canada Rouge et le personnel cadre non syndiqué	Oui, certification de portée limitée par Ernst & Young, SENCROuvrir le fichier PDF

qui entraînent une variation d'une année sur l'autre. Au cours d'une année, des cas de présentation tardive peuvent arriver lorsque des employés produisent une demande de prestations pour un incident non initialement considéré comme une blessure, mais qui le devient après coup. L'état des blessures et les décisions des commissions des accidents du travail occasionnent également des variations des résultats, comme les blessures entraînant un arrêt de travail et des jours perdus sont représentées uniquement par un taux de blessures pour lesquelles une demande de prestations a été approuvée ou est en attente d'approbation (pour assurer la cohérence d'une année sur l'autre). Lorsqu'une demande de prestations est contestée, la décision peut passer d'un refus à une approbation, et vice versa.

Avec l'acquisition de cinq autres appareils, nous avons porté le nombre total de nos défibrillateurs externes automatisés (DEA) à 82, ce qui couvre adéquatement nos activités. Le projet DEA a pris fin au terme de la phase 3, mais nous continuons d'examiner de près tous les lieux occupés par nos effectifs, ainsi que les risques et dangers potentiels dans notre environnement, afin d'évaluer la nécessité d'achats ponctuels de DEA en fonction des besoins de l'exploitation.

Le niveau d'information est identique à celui des années précédentes. Air Canada ne présente pas de données portant sur l'absentéisme ou les maladies professionnelles chez les employés et les travailleurs supervisés, ni la proportion de jours de travail perdus. Elle ne quantifie que les journées de travail perdues.

Ernst & Young, SENCRL a fourni une certification de portée limitée relativement aux trois indicateurs suivants :

Total des blessures en 2016 : Nombre d'incidents de santé et sécurité au travail signalés par les employés en 2016;

Total des blessures entraînant un arrêt de travail en 2016 : Nombre de blessures survenues en 2016 ayant entraîné un arrêt de travail pour un employé pour lesquelles une demande de prestations a été approuvée ou est en voie de l'être;

Santé et sécurité au travail

			Total des journées de travail perdues à la suite de blessures en 2016 : Nombre de journées de travail perdues pour cause de nouvelles blessures survenues en 2016 pour lesquelles une demande de prestations a été approuvée ou est en voie de l'être.		
G4-LA6	Taux et types d'accidents du travail, de maladies professionnelles, d'absentéisme, proportion de journées de travail perdues et nombre total de décès liés au travail, par zone géographique et par sexe - Air Canada rouge	P	Se reporter au tableau Ouvrir le fichier PDF pour le Service en vol d'Air Canada Rouge et le personnel cadre non syndiqué Le nombre total de blessures a diminué en regard de 2015. Le nombre de blessures en 2016 fait état du nombre de blessures mineures et des blessures entraînant un arrêt de travail sans autre facteur contributif telles les plaintes relatives à la santé et sécurité entrant en ligne de compte dans les années antérieures. En 2016, les blessures entraînant un arrêt de travail ont augmenté en raison de l'ajout de nouveau personnel de cabine à Air Canada Rouge, ce qui a eu pour résultat d'accroître le taux d'absence-maladie et de pertes de temps. b) Indiquer les règles appliquées pour enregistrer et publier les statistiques sur les accidents et le système utilisé pour suivre et communiquer les incidents et les performances en matière de santé et de sécurité Air Canada Rouge utilise l'outil logiciel AQD pour enregistrer tous les accidents, incidents et événements, blessures comprises. Le système fait le suivi de l'information et en dégage des tendances. Le questionnaire de Santé et sécurité au travail fait enquête sur les blessures signalées. Les blessures entraînant un arrêt de travail et les blessures mineures font chacune l'objet d'une vérification et d'une enquête individuelle, conformément au Code canadien du travail, partie II. Les journées de travail perdues sont calculées à	Vacances Air Canada, Air Canada et les pilotes d'Air Canada Rouge	Oui, certification de portée limitée par Ernst & Young, SENCRLOuvrir le fichier PDF

Santé et sécurité au travail

			partir de la journée qui suit le signalement de la blessure et comprennent chaque jour civil par la suite Ernst & Young, SENCRL a fourni une certification de portée limitée relativement aux trois indicateurs suivants : Total des blessures en 2016 : Nombre d'incidents de santé et sécurité au travail signalés par les employés en 2016; Total des blessures entraînant un arrêt de travail en 2016 : Nombre de blessures survenues en 2016 ayant entraîné un arrêt de travail pour un employé pour lesquelles une demande de prestations a été approuvée ou est en voie de l'être; Total des journées de travail perdues à la suite de blessures en 2016 : Nombre de journées de travail perdues pour cause de nouvelles blessures survenues en 2016 pour lesquelles une demande de prestations a été approuvée ou est en voie de l'être.		
G4-LA8	Thèmes de santé et de sécurité couverts par des accords formels avec les syndicats	P	Des ententes officielles avec tous nos syndicats englobent les questions de santé et de sécurité. En qualité d'employeur de régie fédérale, nous observons le Code canadien du travail, partie II, pour tout ce qui touche la santé et la sécurité. Qui plus est, nos conventions collectives comprennent des dispositions qui stipulent, entre autres choses, le nombre de réunions que doivent tenir les comités de santé et sécurité, le nombre d'employés à temps plein qui doivent les composer ainsi que leurs rôles et responsabilités. b) Dans l'affirmative, indiquer dans quelle mesure, en pourcentage, les diverses questions de santé et de sécurité sont couvertes par ces ententes. 100 % – Toutes les questions de santé et de sécurité sont couvertes par le Code canadien du travail, partie II.	s.o.	

EXPÉRIENCE CLIENT ET ENGAGEMENT ENVERS LES CLIENTS

Étiquetage des produits et services

DMA	Description de l'approche managériale	C	Dans le contexte propre à Air Canada, cet aspect touche principalement la satisfaction de la clientèle (et non l'étiquetage des produits et services en soi). Se reporter à PR5 des lignes directrices G4.	s.o.	
G4-PR5	Résultats des enquêtes de satisfaction client	C	Air Canada continue d'évaluer mensuellement la satisfaction de tous les segments de clients. On vise en moyenne 1 500 réponses par mois au sein d'un groupe composé de membres Aéroplan empruntant les liaisons nord-américaines, transatlantiques, transpacifiques et sud-américaines de l'exploitation principale, dans toutes les classes de service (Classe affaires, Économique Privilège et classe économique). Des rapports sont produits tous les trimestres. En outre, la Société mène en permanence un sondage distinct auprès des clients membres du programme Altitude afin de recueillir leur rétroaction relativement à leur plus récente expérience de vol, et reçoit en moyenne 3000 questionnaires complétés par mois. Toutes les parties prenantes clés donnent suite aux différentes tendances dégagées à partir de ces rapports. Air Canada fait également appel à un panel de clients en ligne, recrutés annuellement sur une base volontaire, pour obtenir la rétroaction nécessaire sur les produits et services ainsi que de nouveaux concepts. Par exemple, en 2016, le sondage sur les repas en Classe affaires internationale a mené à l'élaboration d'une carte des vins en collaboration avec la sommelière Véronique Rivest; le sondage sur les salons Feuille d'érable est un autre exemple qui a donné lieu à une conception renouvelée des plats et boissons offerts qui se concrétisera au cours du premier trimestre 2017. En plus de consulter ce panel, Air Canada procède à des sondages ponctuels et fait appel à des groupes de discussion constitués soit de clients, soit d'employés de première ligne afin de recueillir de la rétroaction pour d'éventuels nouveaux produits et services. Les employés d'Air Canada jouent un rôle essentiel dans la satisfaction en hausse de la clientèle, notamment en remplissant le sondage sur l'expérience de voyage du personnel cadre. Ce sondage est envoyé à tous les cadres qui effectuent des déplacements de service. Il vise à évaluer l'uniformité de la prestation du service et la conformité aux spécifications des produits et du service, permet de dégager les tendances à propos d'améliorations sollicitées et de repérer les rajustements à apporter aux spécifications des produits. Des séances de débriefage sont organisées régulièrement avec les diverses directions en vue d'examiner les résultats. De plus,	s.o.	

EXPÉRIENCE CLIENT ET ENGAGEMENT ENVERS LES CLIENTS

Étiquetage des produits et services

			tous les employés ont accès au site intranet Yammer par lequel ils peuvent rapidement et facilement livrer leurs observations en temps réel sur tous nos produits et services. Toujours active en la matière, Air Canada suit tous les grands sites de médias sociaux et s'efforce de rehausser continuellement le niveau de service qu'elle donne à ceux, parmi ses clients, qui préfèrent livrer une rétroaction par ces canaux. Elle est déterminée à servir ses clients en ligne en leur fournissant de l'information à jour sur les vols, en répondant à leurs questions d'ordre général et en les aidant à faire des réservations.		
G4-PR5	Résultats des enquêtes de satisfaction client	C	De plus, Vacances Air Canada mène de façon continue des sondages en ligne auprès des clients qui visitent son site Web. Les résultats sont examinés et pris en compte pour des améliorations Web futures. Les demandes de renseignements ou d'aide sur les produits sont traitées par le centre téléphonique. Une étude sur la convivialité du site Web est réalisée annuellement auprès de clients sélectionnés, afin de cerner les problèmes. Les correctifs à court terme sont apportés sur-le-champ, tandis que ceux à long terme sont mis en œuvre tout au long de l'année, en tant qu'améliorations Web, ou communiqués aux services appropriés. De plus, les clients peuvent transmettre leur rétroaction par divers médias sociaux, comme Facebook et Twitter. Certains commentaires font l'objet d'une réponse immédiate, tandis que d'autres sont réacheminés au service approprié. Au besoin, les réponses sont communiquées dans les médias sociaux, au moyen d'un message privé ou d'un affichage public.	s.o.	

Communication marketing

DMA	Description de l'approche managériale	C	Dans le contexte propre à Air Canada, cet aspect touche principalement la satisfaction de la clientèle (et non l'étiquetage des produits et services en soi). Se reporter à PR5 des lignes directrices G4.	s.o.	
G4-PR7	Nombre total d'incidents de non-respect des réglementations et codes volontaires relatifs à la communication marketing, y compris la publicité, la promotion et les parrainages, par type de résultat	C	Air Canada a reçu un avis d'infraction en 2016 de l'Office des transports du Canada (OTC) concernant un point mineur de non-conformité aux règlements sur l'affichage des prix tout compris. Nous avons depuis donné suite aux préoccupations de l'OTC.	s.o.	

Vie privée des clients

DMA	Description de l'approche managériale	C	Notice annuelle 2016 p.26-27 Politique sur la protection des renseignements personnels La protection des renseignements personnels est un enjeu d'importance pour la Société, car un manquement réel à cet égard peut compromettre la confidentialité des données personnelles de tiers, tandis qu'un manquement réel ou ne serait-ce que perçu, peut ébranler la confiance de nos clients et ternir la réputation de l'entreprise. Air Canada a toujours été déterminée à protéger les renseignements de ses clients et de ses fournisseurs. Elle a conçu et actualise sa Politique sur la protection des renseignements personnels de manière à respecter ou à excéder toutes les exigences juridiques applicables. De plus, elle a élaboré des processus pour surveiller l'impact de ses initiatives sur la protection des renseignements personnels et répondre rapidement aux questions et aux plaintes. Air Canada a également un programme pour renforcer sa résilience en matière de cybersécurité, qui comprend une procédure en cas d'atteinte à la confidentialité, mise à l'essai afin d'évaluer la capacité de la Société à intervenir adéquatement. Qui plus est, elle se tient au courant des nouvelles obligations légales auxquelles elle pourrait être assujettie. Par exemple, Air Canada a mis en œuvre un vaste	s.o.	
-----	---------------------------------------	---	---	------	--

Vie privée des clients

			programme lié à la loi antipourriel et se prépare en vue de l'entrée en vigueur, le 25 mai 2018, du Règlement général sur la protection des données adopté par l'Union européenne, afin de s'y conformer en tous points, ce qui comprend un cadre lui permettant de réagir promptement à l'évolution des lois.		
G4-PR8	Nombre total de plaintes fondées pour atteinte à la vie privée et pour la perte de données des clients	C	Air Canada n'a reçu aucune plainte d'un organisme de réglementation concernant la protection des renseignements personnels des clients en 2016. Cependant, elle en a reçu 37 de clients. Toutes les plaintes ont fait l'objet d'une enquête. Du nombre, 21 étaient fondées, deux relevaient de questions techniques qui ont été réglées immédiatement, une était liée au programme d'impression automatique et 18 mettaient en cause une erreur humaine. Se reporter au tableauOuvrir le fichier PDF	s.o.	

AUTRES ÉLÉMENTS SPÉCIFIQUES D'INFORMATION

Matières

G4-EN23	TPoids total de déchets, par type et par mode de traitement	P	Se reporter au tableauOuvrir le fichier PDF Dans le cas des déchets non dangereux, les variations d'une année sur l'autre peuvent s'expliquer par des changements dans les méthodes d'établissement de rapports et la portée de ces derniers. De 2011 à 2012, Air Canada a réduit ses activités de maintenance dans ses installations, ce qui a vraisemblablement contribué à une	s.o.	
---------	---	---	---	------	--

			diminution des déchets. En 2012, elle a confié à un seul fournisseur la gestion de ses installations. Un point de contact unique et de meilleures techniques de collecte de données sont sans doute à l'origine d'une partie de la hausse de la quantité de déchets non dangereux de 2012 à 2013. En 2014 et en 2015, les efforts ont été axés sur l'amélioration de notre collecte de données. À partir de mai 2016, le nouveau fournisseur en ce qui a trait à la gestion des installations transmet des rapports plus détaillés que le précédent. Par ailleurs, la diminution observée dans le recyclage résulte également de la quantité moindre de métal recyclé, comparativement à 2015. Le total recyclé dépend entièrement des activités et du calendrier de maintenance. En ce qui concerne les déchets dangereux, le changement d'une année sur l'autre s'explique par le calendrier des activités de maintenance, l'unification des données sous-jacentes et les effets cumulatifs de changements mineurs à plusieurs escales au Canada. Jusqu'en 2014, les quantités de déchets dangereux étaient semblables d'année en année. En 2015, le pourcentage plus élevé de déchets recyclés est attribuable au recyclage du béton à nos installations de Vancouver dans le cadre d'un projet spécial. En 2016, il n'y a eu aucun projet spécial générant une grande quantité de matériaux à éliminer ou à recycler. a) Indiquer de quelle façon la méthode d'élimination des déchets a été déterminée : ▪ Les déchets sont éliminés directement par l'organisation ou leur élimination est confirmée directement. ▪ L'information est fournie par l'entrepreneur chargé de l'élimination des déchets. ▪ Manquements organisationnels de l'entrepreneur chargé de l'élimination des déchets. Les données sur les déchets ne proviennent que des installations canadiennes. Les données sur les déchets non dangereux ont été recueillies en communiquant avec le fournisseur unique, puis avec les fournisseurs non visés par le contrat. Les données sur les déchets dangereux ont été recueillies en communiquant avec le fournisseur de services environnementaux à chaque escale. Il est important de noter que les données sur les déchets dangereux recueillies du fournisseur de services environnementaux concernent à la fois les matières dangereuses et et d'autres matières sensibles sur le plan environnemental (comme les contenants d'huile usagée). Au sujet de l'élimination des déchets dangereux, les 1 161 tonnes comprennent les déchets recyclés, utilisés comme carburant de remplacement, récupérés pour la production d'énergie, etc. Les 312 tonnes représentent les déchets dangereux éliminés par le fournisseur.		
--	--	--	--	--	--

Emploi

G4-LA1	Nombre total et pourcentage de nouveaux salariés embauchés et taux de rotation du personnel par tranche d'âge, sexe et zone géographique	P	Se reporter au tableauOuvrir le fichier PDF	s.o.	
--------	--	---	---	------	--

Formation et éducation

G4-LA9	Nombre moyen d'heures de formation par an, réparti par salarié, par sexe et par catégorie professionnelle	P	Citoyens du monde 2016 p. 42 Se reporter au tableauOuvrir le fichier PDF a) Le cas échéant, expliquer les écarts entre 2011, 2012, 2013, 2014, 2015 et 2016. En 2016, il y a eu plus d'embauche qu'en 2015 en raison de l'ouverture de nouvelles lignes et de la mise en service de nouvelles flottes, ce qui a occasionné un surcroît de formation initiale. Par ailleurs, une bonne partie de la formation donnée à nos employés syndiqués en poste aux États-Unis n'était pas comptabilisée dans le système des Ressources humaines avant 2016. C'est la troisième année que les données sur Air Canada, Vacances Air Canada et Air Canada Rouge sont combinées dans le tableau.	s.o.	
G4-LA11	Pourcentage de salariés bénéficiant d'entretiens périodiques d'évaluation et d'évolution de carrière, par sexe et catégorie professionnelle	P	Se reporter au tableauOuvrir le fichier PDF C'est la troisième année que les données sur Air Canada, Vacances Air Canada et Air Canada Rouge sont combinées dans le tableau. La période allant de 2011 à 2013 ne tenait compte que du programme de gestion du rendement des cadres et des employés de soutien administratif et technique d'Air Canada. Les années 2014	s.o.	

Formation et éducation

			et 2015 tenaient compte des programmes de gestion du rendement suivants : 1) cadres et employés de soutien administratif et technique d'Air Canada; 2) techniciens avions brevetés de niveau 5 – Maintenance Air Canada; 3) Vacances Air Canada; et 4) cadres d'Air Canada Rouge. La diminution du pourcentage d'employés qui ont fait l'objet d'une évaluation en 2015, par rapport à 2014, découle d'une augmentation du nombre d'employés syndiqués à Air Canada et à Air Canada Rouge, lesquels ne sont pas soumis à des évaluations de rendement. L'année 2016 tient compte des programmes de gestion du rendement suivants : 1) cadres et employés de soutien administratif et technique d'Air Canada; 2) techniciens avions brevetés de niveau 5 – Maintenance Air Canada; 3) contrôleurs – Données techniques – Maintenance Air Canada, un nouvel ajout; 4) Vacances Air Canada; et 5) cadres d'Air Canada Rouge. L'accroissement du nombre d'hommes faisant l'objet d'une évaluation tient à l'augmentation de l'effectif de techniciens avions brevetés de niveau 5, à prédominance masculine. Il convient de noter également une hausse globale du nombre d'employés syndiqués à Air Canada et à Air Canada Rouge, lesquels ne sont pas soumis à des évaluations de rendement.		
--	--	--	---	--	--

Égalité de rémunération entre les femmes et les hommes

G4-LA13	Ratio du salaire de base et de la rémunération des femmes par rapport aux hommes, par catégorie professionnelle et par principaux sites opérationnels	P	Pour la majorité des employés d'Air Canada, le salaire de base est déterminé par les conventions collectives. Lorsqu'il n'y a pas de convention collective, Air Canada met de l'avant une culture axée sur le rendement, selon laquelle les salaires sont fondés sur les descriptions de poste et les catégories d'emploi, et liés au rendement et aux objectifs individuels et collectifs. Le rapport du salaire de base des hommes et des femmes est de 1.	s.o.	
---------	---	---	---	------	--

Collectivités locales

G4-SO2	Activités avec d'importantes conséquences néfastes, réelles et potentielles, sur les communautés locales	P	Les aéroports sont souvent situés près de zones urbaines. Pour Air Canada, la réduction des impacts du bruit aux aéroports qu'elle dessert est une priorité. Nous participons activement, avec de multiples parties prenantes, dont les administrations aéroportuaires, les pouvoirs publics locaux et d'autres transporteurs aériens, à des comités visant la diminution de la gêne sonore autour des aéroports. Lorsque nous investissons dans de nouveaux appareils, nous tenons compte des effets du bruit en vue de réduire notre empreinte sonore. Tous les appareils d'Air Canada et d'Air Canada Rouge dépassent la norme sur le bruit dite du « Chapitre 3 », définie par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Nos 777 et nos nouveaux 787 DreamlinerMD de Boeing répondent à la norme dite du « Chapitre 4 » de l'OACI en matière de bruit, plus rigoureuse, et de 10 décibels inférieure à celle du Chapitre 3. Malgré ces efforts, il arrive parfois, pour des questions de sécurité ou d'exploitation, ou à cause de facteurs humains, que les procédures d'atténuation du bruit ne soient pas respectées et que les résidents à proximité des aéroports soient incommodés. Lorsqu'Air Canada reçoit des autorités un avis de non-conformité à ces procédures, elle fait enquête et veille à ce que les mesures correctives appropriées soient prises comme il convient. Les aéroports facilitent le commerce de marchandises et favorisent le développement économique. Toutefois, leurs activités génèrent du bruit. En outre, les villes s'étendent et deviennent plus densément peuplées. Ainsi, plus de gens vivent près des aéroports et risquent alors d'être exposés à leurs activités. Afin de réduire au minimum les répercussions négatives du bruit sur les collectivités locales, les aéroports ont élaboré des procédures d'atténuation du bruit, et les appareils sont plus silencieux. Grâce aux innovations technologiques, les avions construits aujourd'hui sont 75 % plus silencieux que ceux d'il y a 50 ans.	s.o.	
--------	--	---	--	------	--

Communautés

AC_Comm	Fondation Air Canada	AC	Citoyens du monde 2016 p. 48-52; 56; 58	s.o.	
---------	----------------------	----	---	------	--

