



Notice annuelle 2023

Le 4 mars 2024

TABLE DES MATIÈRES

1.	NOTES EXPLICATIVES	5
2.	STRUCTURE DE L'ENTREPRISE	7
2.1	Nom, adresse et constitution	7
2.2	Liens intersociétés	7
3.	APERÇU GÉNÉRAL DES ACTIVITÉS	8
4.	STRATÉGIE	8
5.	DESCRIPTION DES ACTIVITÉS	9
5.1	Liaisons, réseau et services	10
5.1.1	Réseau mondial	10
5.1.2	Services intérieurs	11
5.1.3	Services transfrontaliers	11
5.1.4	Services internationaux	12
5.1.5	Air Canada Cargo	12
5.1.6	Vacances Air Canada et Air Canada Rouge	13
5.1.7	Partenariats stratégiques	13
5.2	Aéroplan	15
5.3	Ventes et distribution des services	15
5.4	Nos employés	16
5.5	Politiques particulières d'Air Canada	16
5.5.1	Sécurité	16
5.5.2	Gestion de la sécurité	16
5.5.3	Programme de gestion de la sécurité	17
5.5.4	Code d'éthique	17
5.5.5	Code d'éthique des fournisseurs	17
5.5.6	Vie privée et sécurité de l'information	18
5.6	Politique en matière d'environnement et système de gestion de l'environnement	18
5.7	Parc aérien	19
5.7.1	Parc aérien prévu	21
5.8	Rehaussement de l'expérience client	22
5.8.1	Améliorations du produit	23
5.8.2	Nouvelles technologies de base	24
5.8.3	Engagement à l'égard du développement durable	25
6.	APERÇU DU SECTEUR ET DE L'ENVIRONNEMENT CONCURRENTIEL	26
6.1	Marché intérieur	26
6.2	Marché transfrontalier américain	26
6.3	Marché international	27
7.	RÉGLEMENTATION	27
7.1	Canada	28
7.2	Services transfrontaliers américains	29

7.3	Services internationaux	29
7.4	Services d'affrètement	29
7.5	Action climatique et législation connexe sur les émissions de gaz à effet de serre	30
7.6	Loi sur les langues officielles (Canada)	32
7.7	Sûreté	33
7.8	Sécurité	33
7.9	Confidentialité et lutte contre les pourriels	33
7.10	Intelligence artificielle (IA)	34
8.	FACTEURS DE RISQUE	34
9.	RELEVÉ DES DIVIDENDES VERSÉS	34
10.	DESCRIPTION DE LA STRUCTURE DU CAPITAL-ACTIONS	34
10.1	Régime de droits des actionnaires d'Air Canada	36
11.	MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES	37
12.	EMPLOYÉS	37
12.1	Employés syndiqués et autres	38
13.	APERÇU FINANCIER	39
14.	OPÉRATIONS DE FINANCEMENT IMPORTANTES	39
15.	NOTATION	41
15.1	Notes attribuées au crédit d'Air Canada	41
15.2	Notes attribuées aux titres de créance à long terme d'Air Canada	42
15.2.1	Dette garantie de premier rang (billets prioritaires de premier rang)	42
15.3	Notes attribuées aux certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel d'Air Canada	42
15.4	Explication des notes attribuées par Moody's	43
15.5	Explication des notes attribuées par Standard & Poor's	44
15.6	Explication des notes attribuées par Fitch	45
15.7	Description des rangs	46
16.	INFRASTRUCTURES	47
17.	MARQUES DE COMMERCE	47
18.	ADMINISTRATEURS ET DIRIGEANTS	47
18.1	Administrateurs	47
18.2	Membres de la haute direction	49
18.3	Interdiction d'opérations, faillite, amendes ou sanctions	51
19.	COMITÉ D'AUDIT, DES FINANCES ET DU RISQUE	51
19.1	Règles du Comité d'audit	51
19.2	Composition du Comité d'audit	51
19.3	Formation et expérience pertinentes des membres du Comité d'audit	52
19.4	Politiques et procédures d'approbation préalable	53
19.5	Honoraires de l'auditeur	54
19.6	Honoraires d'audit	54
19.7	Honoraires liés à l'audit	54
19.8	Honoraires pour les services de fiscalité	54
19.9	Autres honoraires	54
20.	MEMBRES DE LA DIRECTION ET AUTRES PERSONNES INTÉRESSÉS DANS DES OPÉRATIONS IMPORTANTES	55

21.	ACTIONS EN JUSTICE	55
22.	AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES.....	55
23.	CONTRATS IMPORTANTS	55
24.	EXPERTS	55
25.	RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES.....	55
26.	GLOSSAIRE	57
	ANNEXE A RÈGLES DU COMITÉ D'AUDIT, DES FINANCES ET DU RISQUE.....	60
I.	OBJECTIFS GÉNÉRAUX	60
I.I	Généralités	60
I.II	Communication et contrôle de l'information financière.....	60
I.III	Risques liés aux technologies de l'information.....	60
I.IV	Communication entre les parties.....	60
I. IV	Composition et qualification	60
II.	RESPONSABILITÉS ET FONCTIONS.....	61
II.I	Processus comptables et de présentation de l'information financière	61
II.II	Communication de l'information.....	61
II.III	Plan d'audit et questions connexes	62
II.V	Principales constatations de l'audit, questions importantes en matière de comptabilité et de communication.....	63
II.VI	Information financière et autre information	63
II.VII	Opérations avec les parties liées	64
II.VIII	Rapport au Conseil, examens annuels et autres questions	64
III.	Autres responsabilités	64
III.I	Information publique.....	64
III.II	Gestion des risques d'entreprise	64
III.III	ESG et développement durable.....	65
III. IV	Cybersécurité.....	65
III.V	RESPONSABILITÉS ÉVENTUELLES	65
III.VI	POLITIQUES D'AUTORISATION.....	65
IV.	LIMITES DU RÔLE DU COMITÉ D'AUDIT; CONFIANCE	65
V.	GÉNÉRALITÉS	66

1. NOTES EXPLICATIVES

Toutes les rubriques du rapport de gestion ou des états financiers consolidés d'Air Canada auxquelles la présente notice annuelle fait référence sont intégrées par renvoi dans celle-ci. Aucun autre renseignement, y compris les renseignements affichés sur les sites Web d'Air Canada (ou tout autre site Web mentionné dans la présente notice annuelle) ou auxquels on a accès par l'intermédiaire de ces sites, ni aucun document auquel la présente notice annuelle fait référence, n'est intégré par renvoi dans celle-ci ou n'en fait partie, sauf s'il est expressément indiqué dans la présente notice annuelle que ces renseignements et documents le sont. Les documents intégrés par renvoi aux présentes peuvent être consultés sur le site Web d'Air Canada (aircanada.com) et sur celui de SEDAR+ (www.sedarplus.com). Sauf indication contraire ou sauf si le contexte l'exige i) les renseignements qui figurent dans la présente notice annuelle sont arrêtés au 31 décembre 2023 et ii) les renseignements qui figurent dans un document intégré par renvoi à la présente notice annuelle sont arrêtés à la date indiquée dans le document en question à l'égard des renseignements visés.

Air Canada et la Société – Les mentions d'*Air Canada*, de la *Société* et les termes *nous*, *notre* et *nos* dans la présente notice annuelle désignent, selon le contexte, Air Canada ou Air Canada et une ou plusieurs de ses filiales, notamment ses filiales actives lui appartenant entièrement, soit Aéroplan inc. (Aéroplan), Société en commandite Touram Limitée faisant affaire sous le nom de marque Vacances Air Canada^{MD} (Vacances Air Canada) et Air Canada Rouge S.E.C. faisant affaire sous le nom de marque Air Canada Rouge^{MD} (Air Canada Rouge).

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

Termes définis – La rubrique « Glossaire » à la fin de la présente notice annuelle contient certains termes et certaines expressions utilisés dans la présente notice annuelle.

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

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

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

Mise en garde relative à l'information prospective – Les communications d'Air Canada au public peuvent contenir des énoncés prospectifs au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. Les énoncés prospectifs renvoient à des analyses et à d'autres renseignements qui sont fondés sur des prévisions de résultats futurs et des estimations de montants qui ne sont pas encore calculables. Il peut s'agir d'observations concernant entre autres les prévisions, les stratégies, les attentes, les activités planifiées ou les actions à venir. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes tels que

« provisoire », « prévoir », « projeter », « estimer », « planifier » et autres termes semblables, éventuellement employés au futur ou au conditionnel, notamment à la mention de certaines hypothèses.

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

Les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats diffèrent sensiblement de ceux indiqués dans les énoncés prospectifs comprennent la conjoncture économique ainsi que le contexte géopolitique, comme les conflits militaires au Moyen-Orient et entre la Russie et l'Ukraine, la capacité d'Air Canada de dégager ou de maintenir une rentabilité nette, l'état du secteur et du marché et le contexte influant sur la demande, la concurrence, la dépendance d'Air Canada à l'égard des technologies, les risques liés à la cybersécurité, les interruptions de service, les changements climatiques et les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs anthropiques), la dépendance d'Air Canada à l'égard de fournisseurs clés (y compris des organismes gouvernementaux et d'autres intervenants soutenant les activités aéroportuaires et de l'exploitation aérienne), les relations de travail et les coûts connexes, la capacité d'Air Canada à mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes et d'autres initiatives importantes (notamment sa faculté de gérer les charges d'exploitation), les cours de l'énergie, la capacité d'Air Canada à rembourser ses dettes et à conserver ou d'accroître la liquidité, la dépendance d'Air Canada à l'égard des transporteurs régionaux et autres, la capacité d'Air Canada à recruter et à conserver du personnel qualifié, les épidémies, l'évolution de la législation, de la réglementation ou des procédures judiciaires, les attentats terroristes, les conflits armés, la capacité d'Air Canada d'exploiter avec succès son programme de fidélité, les pertes par sinistre, la dépendance d'Air Canada à l'égard des partenaires Star Alliance^{MD} et des coentreprises, la capacité d'Air Canada de préserver et de faire croître sa marque, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les fluctuations des taux de change, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, les obligations au titre des régimes de retraite, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le dossier d'information publique d'Air Canada qui peut être consulté à l'adresse www.sedarplus.ca, notamment à la rubrique 18, « Facteurs de risque », du rapport de gestion 2023 d'Air Canada daté du 16 février 2024, qui est intégrée par renvoi à la présente notice annuelle.

Air Canada a fixé et continue de fixer des objectifs, de prendre des engagements et d'évaluer l'incidence eu égard aux changements climatiques, ainsi que les initiatives, plans et propositions connexes que la Société et d'autres parties prenantes (dont les organismes publics, les autorités de réglementation et autres organismes) mettent en œuvre en matière de changements climatiques et d'émissions de carbone. La réalisation de nos engagements et de nos objectifs dépend de nombreux facteurs, notamment des actions combinées des gouvernements, du secteur, des fournisseurs et des autres intervenants et parties prenantes, ainsi que du développement et de la mise en œuvre de nouvelles technologies. En particulier, nos objectifs de 2030 et de 2050 en matière d'émissions de carbone sont ambitieux et dépendent fortement des nouvelles technologies, des énergies renouvelables et de la disponibilité d'un approvisionnement suffisant en carburants d'aviation durables, qui continue de poser de sérieux défis. De plus, Air Canada a engagé, et prévoit continuer à engager, des coûts pour atteindre son objectif de carboneutralité et se conformer aux lois et règlements sur la durabilité environnementale ainsi qu'aux autres normes et accords. La nature précise des lois, règlements, normes et accords contraignants ou non contraignants à venir, auxquels les parties prenantes locales et internationales s'intéressent de plus en plus, ne peut être prédite avec un quelconque degré de certitude, pas plus que leur incidence financière, opérationnelle ou autre. Rien ne garantit la mesure dans laquelle l'un ou l'autre de nos objectifs climatiques sera atteint, ni que les investissements futurs que nous ferons pour atteindre nos objectifs climatiques produiront les résultats escomptés ou répondront aux attentes croissantes des parties prenantes en matière d'environnement, de responsabilité sociale et de gouvernance. De plus, des événements futurs pourraient amener Air Canada à privilégier d'autres intérêts à plus court terme au détriment de la progression vers nos objectifs climatiques actuels, en fonction de la stratégie commerciale, de facteurs économiques, réglementaires et sociaux et de pressions potentielles de la part d'investisseurs, de groupes d'activistes ou d'autres parties prenantes. Si nous ne sommes pas en mesure de respecter nos objectifs et nos engagements relativement aux changements climatiques ou d'en rendre compte de façon appropriée, nous pourrions faire l'objet d'une

publicité et de réactions négatives de la part d'investisseurs, de clients, de groupes de défense ou d'autres parties prenantes, ce qui pourrait nuire à la réputation d'Air Canada ou avoir d'autres effets négatifs sur Air Canada.

Les énoncés prospectifs contenus ou intégrés par renvoi dans la présente notice annuelle représentent les attentes d'Air Canada en date de la présente notice annuelle (ou à la date à laquelle ils sont censés avoir été formulés) et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces déclarations à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

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

2. STRUCTURE DE L'ENTREPRISE

2.1 Nom, adresse et constitution

Air Canada a été prorogée en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* (LCSA) en 1988. Elle est régie par un certificat et des statuts de fusion datés du 24 novembre 2006, qui ont donné effet à une acquisition effectuée à cette date, dans sa version mise à jour par un certificat de constitution daté du 20 février 2017, et modifié par un certificat et des statuts d'arrangement datés du 8 mai 2019 afin de mettre en œuvre un plan d'arrangement de manière à harmoniser les restrictions applicables à la propriété et aux droits de vote de non-Canadiens avec celles prévues dans la *Loi sur les transports au Canada*, dans sa version alors récemment modifiée.

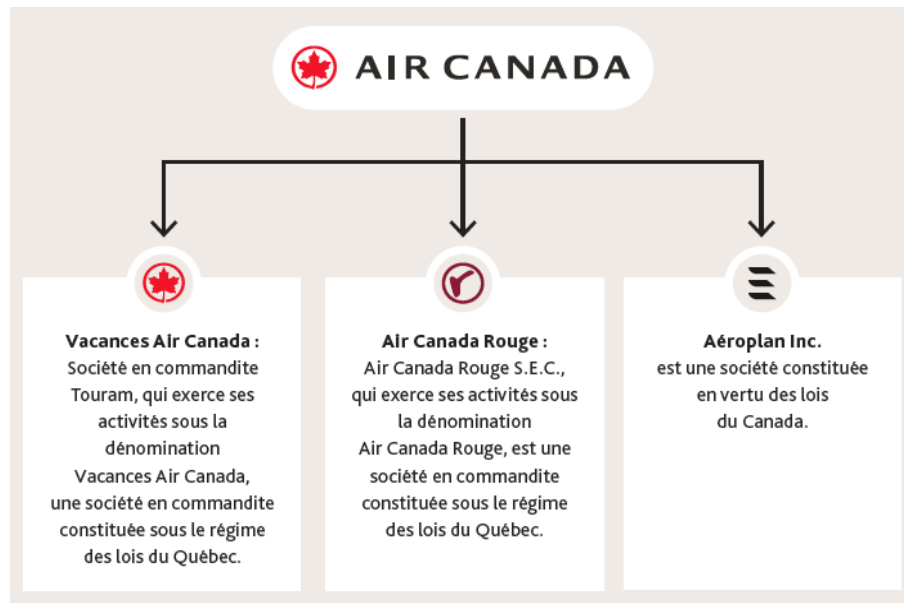
Les actions à droit de vote variable de catégorie A (les « actions à droit de vote variable ») et les actions à droit de vote de catégorie B (les « actions à droit de vote », désignées, conjointement avec les actions à droit de vote variable, les « actions ») sont inscrites à la cote de la Bourse de Toronto sous un seul symbole, « AC » et à la cote de l'OTCQX International Premier aux États-Unis sous un seul symbole, « ACDVF ».

Le siège social d'Air Canada est situé au 7373, boulevard Côte-Vertu Ouest, Saint-Laurent (Québec) H4S 1Z3. L'adresse du site Web d'Air Canada est **aircanada.com**.

2.2 Liens intersociétés

Au 31 décembre 2023, Air Canada n'avait aucune filiale qui représentait 10 % ou plus de son actif consolidé, qui lui apportait 10 % ou plus de ses ventes et produits d'exploitation consolidés, ou qui, regroupée avec d'autres, représentait 20 % ou plus de son actif total consolidé et du total consolidé de ses ventes et produits d'exploitation.

Air Canada détient directement ou indirectement toutes les actions ou parts, selon le cas, des principales filiales suivantes :



3. APERÇU GÉNÉRAL DES ACTIVITÉS

Que ce soit sur les marchés intérieur et transfrontalier (Canada–États-Unis) ou encore à l'échelle internationale, Air Canada est le plus grand fournisseur de services passagers réguliers au départ et à destination du Canada. Sa mission consiste à relier le Canada et le monde.

4. STRATÉGIE

La vision d'Air Canada repose sur sa capacité à tirer avantage de la solide assise qu'elle a établie au fil des années afin d'effectuer une reconstruction qui la mènera à réaliser cette ambition de devenir un champion mondial, tout en tirant parti d'occasions inédites et en poursuivant son engagement inébranlable à l'égard de la sécurité, de l'excellence du service et de l'expérience client.

Air Canada refaçonne son entreprise pour demain. « Toujours plus haut », le cadre d'impératifs commerciaux d'Air Canada qui soutient sa stratégie d'entreprise, vise à rehausser toutes les facettes de ses activités. En s'efforçant d'appliquer les principes « Toujours plus haut », Air Canada travaille aux fins suivantes :



Assurer son avenir en demeurant vigilante à l'égard des coûts, en saisissant les occasions et en faisant des investissements stratégiques judicieux.



Atteindre de nouveaux horizons, en s'appuyant sur ses forces concurrentielles pour développer ses activités, en rétablissant et en élargissant sa portée internationale et en explorant sans cesse de nouvelles possibilités.



Rehausser l'expérience de sa clientèle et soutenir la création d'expériences clients inoubliables et de liens authentiques avec sa clientèle en optimisant son programme de fidélité, ses technologies et ses produits innovants.



Favoriser la collaboration au travail, dans le respect des diverses cultures et des divers apports à la société.

En 2024, Air Canada entend continuer de tirer parti de ses actifs clés et de ses avantages concurrentiels, dont les suivants :

- un personnel talentueux et une culture d'entreprise primée;
- un parc aérien rationalisé, moderne, écoénergétique et polyvalent, offrant des configurations d'appareils de pointe;
- un réseau mondial, bien positionné pour satisfaire à la demande de divers segments de clientèle, lequel est rehaussé par l'affiliation de la Société au réseau Star Alliance^{MD} et la conclusion de nombreux accords commerciaux;
- une marque dynamique de vaste notoriété;
- une expérience client rehaussée par des produits et services concurrentiels, notamment le programme Aéroplan innovateur;
- Air Canada Rouge, transporteur loisirs à faibles coûts, et Vacances Air Canada, un des principaux voyagistes au Canada;
- une offre de transport de fret élargie qui mobilise les synergies de réseau entre le parc d'avions de passagers et le parc spécialisé d'avions-cargos;
- de nouvelles technologies d'avant-garde et d'autres améliorations technologiques;
- un engagement à l'égard de la durabilité.

5. DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

Air Canada a connu une année charnière en 2023. Après s'être stabilisée et remise de la pandémie de COVID-19, la Société a enregistré de bons résultats financiers, tout en faisant d'importants progrès sur le plan de ses priorités stratégiques. Les résultats financiers et le rendement opérationnel d'Air Canada pour l'ensemble de l'exercice se sont considérablement améliorés par rapport à 2022, malgré les défis et les incertitudes provoqués par les événements géopolitiques, les pressions inflationnistes et les problèmes de chaîne d'approvisionnement qui touchent l'industrie aérospatiale.

Air Canada et les autres participants de l'industrie mondiale du transport aérien ont dû composer avec un trafic nettement inférieur pendant la pandémie de COVID-19. La demande de voyages a été touchée par les mesures sanitaires (notamment les exigences en matière de vaccination) et les restrictions de voyage imposées dans de nombreux pays, ainsi que par les préoccupations au sujet de la pandémie et de ses répercussions économiques. Cela s'est traduit par une baisse des revenus et des flux de trésorerie. Nous

avons soigneusement maintenu nos plans d'accélération en 2021 et en 2022 et la situation a commencé à se redresser au deuxième trimestre de 2022. En 2022, la capacité d'exploitation totale d'Air Canada (exprimée en sièges-milles offerts ou SMO) s'est rétablie à 73 % des niveaux de 2019 et, en 2023, elle a grimpé à environ 88 % par rapport aux niveaux de 2019.

Même si les restrictions de voyage et les mesures sanitaires liées à la COVID-19 étaient toujours présentes au Canada en 2022, notamment au cours du premier semestre, la plupart des restrictions restantes ont été assouplies avant l'été 2022 et, en date du 1^{er} octobre 2022, toutes les restrictions restantes du gouvernement du Canada avaient été levées.

Au cours de 2023, Air Canada a également continué d'investir dans de nouveaux produits et services, de renforcer ses divers partenariats et de faire progresser son programme d'innovation. Parmi les principaux facteurs d'amélioration des résultats financiers et d'exploitation depuis le dernier exercice l'on trouve :

- une augmentation de 20 % de la capacité exploitée sur 12 mois;
- 188 destinations directes contre 185 destinations en 2022;
- moyenne de 1 025 vols quotidiens exploités, contre 945 en 2022;
- une augmentation du rendement depuis le dernier exercice grâce à un environnement tarifaire solide;
- une forte demande pour les produits haut de gamme sur tous les marchés;
- des partenariats et des collaborations plus solides.

5.1 Liaisons, réseau et services

Tout au long de 2023, Air Canada a fait preuve de dévouement pour s'élever plus haut et se reconstruire pour réaliser cette ambition de devenir un champion mondial. La reconstruction du réseau d'Air Canada en Amérique du Nord et à l'échelle internationale Air Canada a donné lieu à ce qui suit en 2023 :

- Expansion du réseau en Amérique du Nord avec l'inscription à l'horaire de quatre nouvelles liaisons transfrontalières et de deux nouvelles liaisons intérieures, et augmentation de la capacité de près de 70 % sur toutes les liaisons nord-américaines desservies. Sur le marché intérieur, Air Canada a repris plusieurs liaisons saisonnières, augmenté la fréquence de certaines liaisons intérieures et ajouté des liaisons sans escale entre Montréal et Fort McMurray et entre Toronto et Yellowknife. Sur le marché transfrontalier, Air Canada offre maintenant des liaisons au départ de Toronto et de Montréal à destination de l'aéroport JFK de New York et entre Toronto et Sacramento, a rétabli 13 liaisons transfrontalières et augmenté la fréquence de plus d'une douzaine de liaisons pour les États-Unis.
- Enrichissement de son réseau international par 34 liaisons internationales transatlantiques et transpacifiques. Nous avons ajouté de nouveaux services transatlantiques pour Bruxelles, Amsterdam, Toulouse, Copenhague et Dubaï. Des liaisons clés pour l'Asie ont repris pour Tokyo-Haneda et Osaka et nous avons augmenté les fréquences et prolongé les liaisons saisonnières pour diverses destinations dans les régions de l'Atlantique, du Pacifique et de l'Amérique du Sud. Nous avons également consolidé de nouvelles relations et approfondi les relations existantes avec les principaux partenaires de voyage grâce à une coentreprise élargie avec United Airlines et à un nouveau partenariat stratégique avec Emirates.

5.1.1 Réseau mondial

L'ambition d'Air Canada de devenir un champion mondial passe par un solide réseau dans le monde entier couvrant tous les principaux segments du transport aérien, de services régionaux, intérieurs et transfrontaliers bien enracinés et actifs, à une croissance des vols internationaux. Nous voulons assurer une liaison sans rupture entre Air Canada et ses partenaires, un service clientèle homogène et supérieur et une diversification des sources de revenus, notamment par l'intermédiaire d'Air Canada Cargo et d'Aéroplan.

Les plaques tournantes d'Air Canada à Toronto, à Vancouver et à Montréal se complètent aussi bien sur le plan de la géographie que de la démographie. Bénéficiant d'une situation leur permettant d'accueillir les flux de trafic mondiaux, elles tirent de plus parti d'une population locale formant un bassin multiculturel dynamique, ce qui procure à Air Canada de nombreuses possibilités à l'échelle du réseau international.

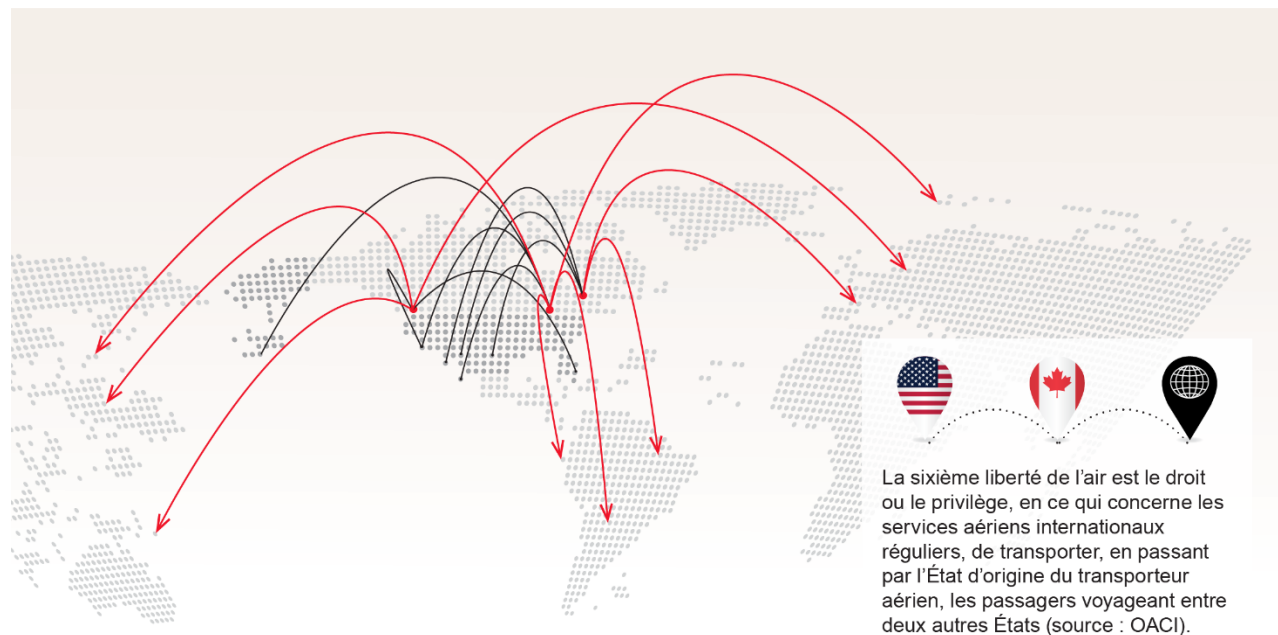
En 2023, la capacité réseau exprimée en SMO s'établissait à 99 012 millions, soit une augmentation d'environ 19,9 % par rapport à 2022.

5.1.2 Services intérieurs

Air Canada exploite un vaste réseau solide qui est soutenu par un réseau régional étendu exploité par les partenaires d'Air Canada Express, afin de servir ses clients d'un océan à l'autre. Grâce à nos plaques tournantes de Toronto, Montréal et Vancouver, nous aidons les Canadiens à se rendre à la destination de leur choix. En 2023, Air Canada a accru sa capacité sur le marché intérieur de plus de 5 % par rapport à 2022, en raison de la croissance dans l'Est du Canada. Nous avons exploité, en moyenne, 504 vols réguliers quotidiens pour 51 escales, soit plus que tout autre transporteur.

5.1.3 Services transfrontaliers

Comparativement aux services transfrontaliers offerts par tous les autres transporteurs aériens, Air Canada offrait le plus grand nombre de destinations et de vols sans escale pour les États-Unis à partir du Canada et, avec ses partenaires régionaux, elle transportait plus de passagers entre les deux pays que toute autre société aérienne. Notre réseau est par ailleurs amplifié par de nombreuses correspondances rendues possibles grâce à une alliance stratégique avec United Airlines, qui offre 80 liaisons supplémentaires et plus de 200 vols quotidiens, ainsi qu'au moyen de vols à code multiple.



En 2023, nous avons desservi 51 destinations américaines, soit le même nombre qu'en 2022. Toutefois, le nombre moyen de vols quotidiens a augmenté à 186 en 2023 par rapport à 157 en 2022, en soutien à la stratégie d'Air Canada liée à la sixième liberté. Plusieurs améliorations ont été effectuées au fil des ans pour rehausser l'offre sur ce secteur, notamment :

- l'optimisation de l'horaire pour améliorer les temps de correspondance et l'établissement de procédures de transit simplifiées auprès des autorités aéroportuaires;
- notre stratégie d'optimisation des produits d'exploitation et notre partenariat élargi avec United Airlines :
 - création continue de produits pour attirer le marché des clients de la sixième liberté, notamment un nouveau salon Feuille d'érable à l'aéroport international de San Francisco et une entente exclusive de partage du nouveau salon United Club à l'aéroport international Newark Liberty;
 - lancement de la carte Chase Aéroplan auprès de la clientèle américaine.

5.1.4 Services internationaux

En 2023, nous avons pris des mesures importantes dans la reconstruction de notre réseau mondial en offrant des services réguliers directs pour 85 destinations internationales, comparativement à 81 en 2022. Ce faisant, nous avons contribué à renforcer notre position sur les marchés transatlantiques, transpacifiques et sud-américains. Parce que nous sommes la principale société aérienne au Canada et le transporteur national au pays, notre réseau, qui a fait l'objet d'une reconstruction importante, répond à la forte demande sur les marchés des voyages d'agrément, des visites de parents et d'amis (VPA) et contribue à générer les produits d'exploitation liés au fret tirés des vols réguliers de passagers.

Nous cherchons également à développer et à diversifier davantage notre stratégie internationale grâce à nos solides partenariats avec d'autres sociétés aériennes et à notre adhésion au réseau Star Alliance^{MD}, ainsi qu'à nos divers accords de coentreprise, nos partenariats d'exploitation à code multiple et nos accords interliges, avec au cœur de tout cela notre engagement à rehausser l'expérience client.

5.1.5 Air Canada Cargo

Air Canada Cargo est une division d'Air Canada. Ses principaux clients sont de grands transitaires et des entreprises dont les produits doivent être transportés par avion par souci de rapidité.

Air Canada Cargo est présente dans plus de 50 pays avec des plaques tournantes à Montréal, Toronto, Vancouver, Chicago, Londres et Francfort. En tant que division spécialisée dans le fret aérien d'Air Canada, Air Canada Cargo utilise les vols passagers nationaux et internationaux et les vols tout-cargo d'Air Canada, ainsi que d'autres modes de transport tels que les services de camionnage.

Air Canada Cargo a commencé à exploiter des services de fret en 2022 et a poursuivi son déploiement en 2023 vers plus d'une douzaine de destinations, dont Toronto, Halifax, St. John's, Miami, Atlanta, Dallas, Quito, Lima, San Juan, Mexico, Guadalajara, Bogotá, Madrid, Francfort, Bâle et Liège. Cette activité complète le vaste réseau de transport de passagers international et intérieur d'Air Canada.

Air Canada Cargo offre des services de transport adaptés aux marchandises visées, conçoit et obtient des applications et utilise des technologies en vue d'améliorer constamment les processus opérationnels et commerciaux et d'offrir un service de qualité à ses clients. Air Canada Cargo continue de mettre l'accent sur les revenus durables, en mobilisant les synergies de réseau entre le parc d'avions de passagers et le parc d'avions-cargos, en facilitant les occasions de revenus provenant de la sixième liberté et en tirant parti de la demande en matière de commerce électronique. Air Canada Cargo continue de jouer un rôle clé dans la stratégie de diversification d'Air Canada.

En 2023, Air Canada Cargo a signé une entente avec Emirates Skycargo afin d'offrir plus d'avantages aux clients communs de fret aérien, ce qui lui permet notamment d'accéder à une plus grande capacité sur un réseau mondial combiné plus vaste et, pour les clients communs, la possibilité de réserver des expéditions sur leurs vols respectifs. Air Canada Cargo est également devenue membre de la plateforme Pharma Aero dans le but de contribuer aux connaissances et à l'expertise de Pharma Aero et d'en tirer profit afin de

perfectionner la manière dont elle gère les expéditions pharmaceutiques. Elle a également lancé un nouveau site Web offrant des fonctions qui améliorent l'expérience client.

5.1.6 Vacances Air Canada et Air Canada Rouge

Vacances Air Canada, l'un des principaux voyagistes au Canada, élabore, commercialise et distribue des forfaits vacances, notamment des forfaits vol-hôtel, la location de voitures et des activités liés aux voyages, dans le secteur des voyages d'agrément à l'étranger (Caraïbes, Mexique, États-Unis, Europe, Amérique centrale et Amérique du Sud, Pacifique Sud, Australie et Asie), et le secteur des voyages d'agrément pour des destinations canadiennes et offre en outre des forfaits croisières en Amérique du Nord, en Europe et dans les Caraïbes.

En 2023, Vacances Air Canada a haussé la valeur globale offerte aux membres d'Aéropian en leur permettant d'accumuler des points non seulement sur la portion vol, mais aussi sur l'ensemble du forfait vacances lorsqu'ils réservent un séjour d'au moins sept nuits parmi plus de 240 forfaits vacances au Mexique et dans les Caraïbes.

Air Canada Rouge est le transporteur loisirs de la Société, qui tire parti des forces d'Air Canada, notamment son vaste réseau assorti d'options de correspondance rehaussées, son excellence opérationnelle et son programme de fidélité. Air Canada Rouge entend maintenir une structure de coûts analogue à celle de ses concurrents du marché d'agrément, en abaissant efficacement les charges d'exploitation par SMO (CESMO) sur les lignes loisirs par une densité supérieure des sièges, une amélioration du rendement de la main-d'œuvre, des normes de travail plus efficaces et des coûts indirects moindres. Air Canada Rouge permet de plus à Air Canada de livrer une concurrence efficace aux transporteurs à faibles coûts ainsi qu'aux transporteurs à très faibles coûts. En 2023, le parc aérien d'Air Canada Rouge se composait uniquement d'appareils monocouloirs et Air Canada Rouge exploitait principalement des lignes court-courrier et moyen-courrier de destinations loisirs dans les Caraïbes, aux États-Unis et au Canada.



5.1.7 Partenariats stratégiques

Air Canada Express :

Les réseaux intérieur et transfrontalier d'Air Canada sont offerts aux clients utilisant les vols régionaux exploités pour son compte sous la dénomination Air Canada Express.

En 2019, Air Canada a modifié son contrat d'achat de capacité avec Jazz (CAC de Jazz) afin de prolonger sa durée jusqu'en 2035, de générer des économies de coûts et d'optimiser la souplesse du réseau et du parc aérien comparativement à l'ancien contrat. Au même moment, elle a annoncé la réalisation d'un placement en titres de capitaux propres de 97 M\$ visant les actions à droit de vote de Chorus Aviation Inc. (Chorus), la société mère de Jazz. Son investissement représentait à l'époque environ 9,99 % de

l'ensemble des actions à droit de vote de Chorus. Air Canada a convenu, aux termes d'une convention concernant les droits des investisseurs, de conserver son investissement pendant au moins 60 mois, sous réserve d'exceptions limitées, et elle a obtenu le droit de nommer un membre du conseil d'administration de Chorus.

En 2021, Air Canada a convenu de modifier à nouveau le CAC de Jazz et elle a transféré à Jazz l'exploitation de sa flotte d'E175 d'Embraer, jusque-là assurée par Sky Regional. Le CAC de Jazz modifié réduit les dépenses d'investissement contractuelles et les coûts de location futurs par la restructuration du parc aérien visé par le CAC de Jazz.

En 2023, Air Canada a conclu une entente commerciale avec PAL Airlines en vue de fournir, au nom d'Air Canada, une capacité de vols régionaux dans l'est du Canada à l'aide d'au plus six appareils Dash 8-400 pour une période maximale de cinq ans.

Réseau Star Alliance^{MD} :

Air Canada est un membre cofondateur du réseau Star Alliance^{MD}, la plus vaste alliance aérienne du globe. Depuis sa création en 1997, le nombre de membres Star Alliance^{MD} s'est accru et comprend actuellement 26 sociétés aériennes.

Cette alliance réunit des réseaux aériens de nombreuses sociétés aériennes parmi les plus importantes au monde et vise à assurer des correspondances fluides au moyen de l'accès aux salons, de services d'enregistrement, de la billetterie et d'autres services afin d'améliorer l'expérience de voyage des clients. Air Canada a conclu des accords d'exploitation à code multiple avec tous les membres Star Alliance^{MD}, exception faite de Copa Airlines et de Shenzhen Airlines.

Les vastes réseaux et services offerts par nos partenaires Star Alliance^{MD} tout au long de la pandémie de COVID-19 nous ont permis d'atténuer une partie de ses répercussions. Maintenant qu'un grand nombre de réseaux mondiaux des transporteurs Star Alliance^{MD} est reconstruit, Air Canada et ses partenaires se concentrent à améliorer le service clientèle tout en optimisant la connectivité par des partenariats d'exploitation à code multiple et des accords interlignes.

Ententes stratégiques et d'exploitation à code multiple :

La conclusion de partenariats commerciaux avec des transporteurs internationaux de premier plan est un élément primordial de la stratégie commerciale d'Air Canada, qui lui permet de tirer parti d'une façon efficace des services offerts sur son réseau et d'en favoriser l'expansion.

En complément à notre adhésion au réseau Star Alliance^{MD}, nous avons élargi notre éventail de partenariats grâce à des accords de coentreprise, des partenariats à code multiple et des accords interlignes. Nos accords de coentreprise nous permettent de coordonner la tarification, les horaires et les ventes, telle notre coentreprise transatlantique A++ assortie d'une structure de partage des revenus avec United Airlines et Lufthansa Group, notre coentreprise assortie d'une structure de partage des revenus avec United Airlines sur le marché transfrontalier (Canada–États-Unis) et notre coentreprise assortie d'une structure de partage des revenus avec Air China sur des lignes reliant le Canada et la Chine. Les parties à ces coentreprises visent à accroître leur compétitivité, à créer des efficiences opérationnelles et à rehausser l'expérience client. En coordonnant tarification, horaires et ventes dans le cadre d'ententes, Air Canada peut offrir à sa clientèle de meilleures options de voyage, dont une connectivité améliorée et un temps de vol plus court.

Nous avons aussi noué de nombreux accords d'exploitation à code multiple et accords interlignes qui nous permettent d'étendre davantage notre réseau et d'offrir à nos clients plus d'options de voyage. En plus des ententes conclues avec 23 de nos 25 partenaires Star Alliance^{MD}, nous maintenons des relations d'exploitation à code multiple avec 16 sociétés aériennes qui n'en sont pas membres, notamment Aer Lingus, Air Dolomiti, Azul Linhas Aereas Brasileiras, Cathay Pacific, Central Mountain Air, Emirates, Etihad Airways, Eurowings, Eurowings Discover, Flydubai, GOL Linhas Aéreas Inteligentes,

Middle East Airlines, SNCF Voyageurs (Société nationale des chemins de fer français), Sri Lankan Airlines, Virgin Australia et Vistara.

En outre, Air Canada a annoncé en décembre 2023 le lancement d'une nouvelle proposition de service intermodal, rendant possibles les correspondances avion-train et élargissant ainsi notre éventail de partenariats et notre offre commerciale en Europe. Cette annonce ouvre la porte aux correspondances sur quatre réseaux ferroviaires nationaux européens : Deutsche Bahn en Allemagne, SNCF Voyageurs en France (exploitation à code multiple), SBB en Suisse et OBB en Autriche.

Nous continuons d'évaluer de nouvelles occasions de créer des alliances commerciales stratégiques avec des transporteurs internationaux de premier plan.

5.2 Aéroplan

Notre programme Aéroplan primé est le principal programme de fidélité du Canada en matière de voyages. Les particuliers qui adhèrent à ce programme peuvent accumuler des points Aéroplan en faisant des voyages par Air Canada et certains partenaires et lorsqu'ils font l'achat de produits et services auprès de partenaires et fournisseurs participants. Les membres peuvent échanger leurs points Aéroplan contre un vaste éventail de voyages, marchandises, cartes-cadeaux et autres primes, offerts directement par les partenaires participants ou par l'intermédiaire de fournisseurs d'Aéroplan. Le statut Aéroplan Élite reconnaît la fidélité des grands voyageurs d'Air Canada ainsi que des membres les plus actifs d'Aéroplan en leur offrant une gamme de services prioritaires associés aux voyages et de privilèges réservés aux membres.

En 2023, forte de son nouveau départ et de son partenariat avec Starbucks, Uber et LCBO, Aéroplan a conclu un partenariat lié au carburant avec Parkland (Ultramar, Pioneer, Chevron, Fas Gas). Les chiffres témoignent de son succès : le programme de fidélité Aéroplan a accueilli un nombre considérable de nouveaux membres en 2023, et les membres actifs totalisent maintenant plus de huit millions, soit le double depuis 2019. La facturation brute en 2023 a également augmenté considérablement par rapport à 2022.

5.3 Ventes et distribution des services

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

En 2023, Air Canada a également mis en œuvre la nouvelle capacité de distribution (NDC) de l'IATA grâce à laquelle les agences de voyages du monde entier peuvent accéder à un plus vaste éventail de produits et produits et services accessoires d'Air Canada, ainsi qu'à des capacités de service haut de gamme. À cela se sont ajoutées des ententes considérablement remaniées avec les trois principaux systèmes mondiaux de distribution de l'industrie. La NDC nous aide à améliorer l'expérience de voyage de nos clients communs, à transformer le magasinage et les services entre sociétés aériennes et distributeurs et à donner accès au contenu le plus complet d'Air Canada, occasionnant une expérience de magasinage efficace pour tous les produits de vente au détail.

5.4 Nos employés

Le succès et la durabilité d’Air Canada dépendent de la qualité de ses services, de son engagement et de ses liens avec ses clients, de sa contribution à ses collectivités et de la façon dont elle attire, embauche, forme, fidélise et motive ses employés. Air Canada continue d’investir dans la croissance et la formation des employés afin de mieux servir ses clients et les programmes à l’intention du personnel d’Air Canada utilisent des outils technologiques et pédagogiques de pointe afin d’optimiser la mobilisation et l’efficacité, ce qui facilite le perfectionnement des compétences des employés et le transfert des connaissances.

Les nouveaux employés bénéficient de programmes de formation initiale rigoureux et poussés pour les initier aux valeurs d’Air Canada. Le perfectionnement des compétences des dirigeants et des cadres a également été accru au moyen de formations en personne et de formations virtuelles. Il s’agit notamment de comprendre et d’améliorer l’expérience client tout en représentant notre marque en tant que véritables ambassadeurs et en faisant la promotion des langues officielles du Canada : le français et l’anglais.

En 2023, Air Canada a embauché plus de 8 000 nouveaux employés et comptait en moyenne 35 675 employés en équivalents temps plein durant l’année. En 2023, 2 480 employés travaillant dans divers secteurs, dont Aéroports, Centres de services et Personnel de cabine, avaient suivi une formation spécifique à leur travail. Près de 17 500 employés ont également suivi une formation sur le service et les normes de traitement appropriés à l’égard des clients ayant un handicap. De plus, en 2023, Air Canada a instauré un nouveau programme étendu de perfectionnement des compétences d’une durée de 18 mois, appelé « Plus haut » à l’intention de plus de 2 000 gestionnaires du personnel. En outre, 32 rencontres avec les employés ont eu lieu dans tout le Canada pour donner aux employés un aperçu de la vision, des projets et des objectifs d’Air Canada à mesure que nous continuons de progresser.

5.5 Politiques particulières d’Air Canada

5.5.1 Sécurité

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

5.5.2 Gestion de la sécurité

La gestion de la sécurité est une responsabilité fondamentale qui influence pratiquement toutes les décisions prises par Air Canada. La Société a mis en place une gouvernance, une structure, des ressources et des processus pour que tous les aspects de la sécurité et de son administration demeurent toujours à l’avant-plan et que les mesures de sécurité sont convenables et efficaces.

Air Canada s’engage à mener ses activités de façon à assurer la santé et la sécurité de ses employés et de ses clients, tout en respectant ses obligations imposées par la législation applicable. Dans le cadre de son engagement en matière de sécurité, Air Canada soutient et favorise une formation efficace, ainsi que le développement de l’analyse des données de sécurité et de l’intelligence artificielle (IA) et leur intégration dans son système de gestion de la sécurité (SGS), car l’IA nous permet d’aller encore plus loin, en étoffant nos diverses mesures et en soutenant nos employés. Nous évaluons et gérons aussi en permanence les risques de sécurité liés à l’introduction de nouveaux équipements, de nouvelles liaisons et de nouvelles initiatives ou de nouveaux projets; nous renforçons et favorisons aussi la communication de l’information sur la sécurité et protégeons les renseignements essentiels à la sécurité afin de prendre des décisions éclairées.

Conformément au *Règlement de l’aviation canadien* (RAC) et aux Normes d’audit de la sécurité de l’exploitation de l’IATA, Air Canada a mis en œuvre, à tous les niveaux de l’entreprise, une politique de sécurité qui convient à la taille et à la complexité de l’organisation. Elle constitue le fondement du SGS

d'Air Canada. Le transporteur gère également une liste de contrôle de sécurité présentant les exigences et processus destinés aux entrepreneurs qui travaillent dans ses installations.

5.5.3 Programme de gestion de la sécurité

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

Le SGS garantit :

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

5.5.4 Code d'éthique

Un comportement et des pratiques commerciales éthiques et fiables sont des éléments essentiels de la culture d'Air Canada en matière de gouvernance, comme en témoigne le Code d'éthique d'Air Canada (le Code). Le Code s'applique à tous les administrateurs, dirigeants et employés d'Air Canada. Le Code porte notamment sur les conflits d'intérêts, l'utilisation des biens de la Société, l'information confidentielle, la conformité aux lois et le traitement équitable des personnes et des organisations. Le Code contient aussi des directives et des renseignements sur la façon dont les employés peuvent signaler de manière anonyme toute inconduite réelle ou potentielle au moyen d'un système de signalement tiers indépendant. Le système offre un portail de signalement en ligne, ainsi que des lignes téléphoniques sans frais pour le Canada, les États-Unis et d'autres pays. Toute forme de représailles à l'encontre d'une personne qui aurait signalé une infraction au Code et aux politiques connexes ou à une loi, à une règle ou à un règlement quelconque est interdite, et les cas rapportés de représailles présumées feront l'objet d'une enquête. Il incombe aux employés de comprendre et de respecter le Code.

En plus du Code, Air Canada a élaboré un certain nombre de politiques qui établissent des règles plus précises, détaillées et normatives afin de régir des questions, des actes ou des situations particulières décrites dans le Code. Ces politiques, dont certaines sont exposées ci-dessous, garantissent que certains comportements attendus sont adoptés de manière cohérente et normalisée.

5.5.5 Code d'éthique des fournisseurs

Air Canada exige que les fournisseurs respectent ses valeurs fondamentales et les normes les plus élevées en matière de comportements éthiques et responsables lorsqu'ils lui fournissent des produits ou des

services. Air Canada a élaboré un Code d'éthique des fournisseurs (CEF), qui est un élément clé de sa stratégie responsable et durable de sélection des fournisseurs. Fondé sur des principes, ce code énonce nos attentes à l'égard des fournisseurs afin que leur comportement soit conforme aux normes d'Air Canada dans les domaines principaux suivants : intégrité commerciale, pratiques commerciales responsables, traitement responsable des personnes et respect de l'environnement. Le CEF et le Code d'éthique encouragent les employés et les fournisseurs à adopter les mêmes comportements attendus et contribuent à appliquer notre culture d'intégrité à l'ensemble de nos activités et à notre chaîne d'approvisionnement.

5.5.6 Vie privée et sécurité de l'information

La protection des renseignements personnels et la sécurité de l'information exigent une attention constante pour une entreprise de notre envergure et de notre complexité. Nous devons respecter un éventail croissant d'obligations à mesure que de nouvelles lois sur la protection des renseignements personnels et des données sont adoptées au Canada et partout dans le monde. Nos clients, nos employés, nos investisseurs et d'autres parties prenantes s'attendent de plus en plus à ce que nous démontrions que nous recueillons des données de façon appropriée, que nous les utilisons à des fins pertinentes et que nous les protégeons. Nous protégeons avec ardeur les renseignements personnels de nos clients et de nos employés ainsi que leur droit à la protection de leur vie privée. Air Canada maintient des politiques de protection des renseignements personnels concernant la collecte, l'utilisation et la communication de renseignements personnels. Les politiques décrivent également les droits des personnes à cet égard. Le Bureau de la vie privée d'Air Canada supervise l'utilisation de ces renseignements et surveille la conformité aux lois sur la protection des données.

Nous investissons dans des initiatives de cybersécurité qui ciblent des domaines d'avancement afin de garder une longueur d'avance sur les menaces en constante évolution, tant du fait du nombre croissant d'acteurs avertis (dont les pirates informatiques, le crime organisé, les acteurs chapeautés par des États), et les attaques contre la sécurité de l'information n'ont cessé de gagner en complexité. Air Canada intègre les exigences en matière de cybersécurité dans tous les projets technologiques afin qu'il soit plus facile d'avoir une base de référence stable et sécuritaire pour les systèmes, les processus et la formation. Ces exigences sont fondées sur des pratiques exemplaires et des normes éprouvées et elles englobent tous les aspects de la résilience en matière de cybersécurité, notamment la capacité d'identifier, de protéger, de déceler, d'intervenir et de se rétablir, qui est décrite dans le cadre de cybersécurité du NIST. Nous veillons également à nous assurer que les fournisseurs ont des contrôles efficaces en matière de cybersécurité et de protection des renseignements personnels, qui sont conformes aux politiques et aux normes d'Air Canada. En 2022, Air Canada a mis en place une formation annuelle obligatoire sur la cybersécurité, la protection des renseignements personnels et la sécurité pour tout le personnel de gestion.

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

Air Canada a élaboré une politique environnementale conforme aux exigences du programme de certification environnementale de l'IATA (IEnvA), une certification SGE équivalente à la norme ISO 14001:2015, qui décrit les engagements d'Air Canada. La politique est la base du système de gestion de l'environnement (le « SGE ») d'Air Canada, grâce auquel la Société tient à jour des programmes de gestion de l'environnement qui lui permettent de respecter ses obligations et de gérer son impact environnemental.

Le SGE d'Air Canada est un système structuré et documenté de politiques et de procédures, qui sert à déterminer, à surveiller et à évaluer les aspects environnementaux et climatiques de ses activités, les risques et occasions s'y rapportant, ainsi qu'à gérer leur impact et à établir les objectifs, les cibles et les indicateurs de performance environnementaux de la Société.

Des plans de gestion environnementale sont élaborés pour gérer les impacts environnementaux importants d'Air Canada et respecter les obligations en matière de conformité. Grâce à des programmes d'audit de

conformité environnementale, Air Canada surveille la conformité réglementaire, cerne les causes fondamentales des constatations et élabore des mesures correctives, au besoin.

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

Air Canada a été la première société aérienne d'Amérique du Nord à avoir obtenu la certification IEnvA de niveau 2 en 2020, le niveau le plus élevé de conformité à l'IEnvA. L'IEnvA de niveau 2 exige notamment qu'une société aérienne élabore et mette en œuvre ce qui suit :

- une politique en matière d'environnement;
- un appui de la direction pour s'acquitter de certaines responsabilités liées au SGE;
- des procédures pour définir, évaluer et gérer les aspects et les impacts environnementaux;
- des critères d'évaluation des risques environnementaux et de l'importance environnementale;
- des plans de gestion environnementale pour remédier à des problèmes environnementaux qui comprennent :
 - des objectifs environnementaux et des plans connexes pour réaliser ces objectifs;
 - des mécanismes de contrôle permettant d'atteindre et de maintenir une performance et une conformité sur le plan environnemental;
- des programmes de formation en matière d'environnement;
- des plans de communication sur l'environnement;
- des procédures d'intervention d'urgence.

5.7 Parc aérien

Nous continuons de renouveler notre parc aérien. Pendant la pandémie de COVID-19, nous avons procédé au retrait permanent de certains appareils plus anciens de notre parc d'avions de passagers, soit certains 767 de Boeing et des appareils de la famille de l'A320 d'Airbus et tous nos biréacteurs régionaux E190 d'Embraer. Par suite de ce retrait, nous avons simplifié notre parc aérien global et ajouté des appareils plus économiques en carburant, ce qui a atténué une partie de notre empreinte carbone et rendu notre structure tarifaire plus efficace.

Au 31 décembre 2023, le parc aérien de l'exploitation principale d'Air Canada comptait 203 appareils, soit 115 appareils monocouloirs de Boeing et d'Airbus et 88 gros-porteurs de Boeing et d'Airbus, notamment sept avions-cargos 767 de Boeing. Air Canada Rouge exploitait un parc aérien comptant 40 appareils monocouloirs d'Airbus. Au 31 décembre 2023, le parc aérien d'Air Canada Express comptait 118 appareils : 50 biréacteurs de transport régional de Mitsubishi, 43 appareils à turbopropulseurs Dash 8 de De Havilland et 25 appareils E175 d'Embraer.

Les tableaux ci-après présentent le nombre d'appareils composant le parc de l'exploitation principale d'Air Canada et d'Air Canada Rouge au 31 décembre 2023.

 AIR CANADA	Au 31 décembre 2023				
	Nombre d'appareils en service	Nombre total de sièges	Âge moyen	Nombre d'appareils détenus en propriété	Nombre d'appareils loués
Gros-porteurs					
777-300ER de Boeing	19	418	13,8	11	8
777-200LR de Boeing	6	300	16,4	4	2
787-8 de Boeing	8	255	9,6	8	-
787-9 de Boeing	30	298	7,0	24	6
767-300 de Boeing (avions-cargos)	7	-	23,0	5	2
A330-300 d'Airbus	18	295	17,9	8	10
Total – Gros-porteurs	88	321	12,8	60	28
Monocouloirs					
737 MAX 8 de Boeing	40	169	4,3	31	9
A321 d'Airbus	16	190	20,3	8	8
A320 d'Airbus	19	128	26,8	10	9
A319 d'Airbus	7	125	26,8	7	-
A220-300 d'Airbus	33	137	2,8	33	-
Total – Monocouloirs	115	153	11,2	89	26
Total – Exploitation principale	203	223	11,9	149	54

	Au 31 décembre 2023				
	Nombre d'appareils en service	Nombre total de sièges	Âge moyen	Nombre d'appareils détenus en propriété	Nombre d'appareils loués
Monocouloirs					
A321 d'Airbus	17	195	9,1	4	13
A320 d'Airbus	5	168	16,7	-	5
A319 d'Airbus	18	136	25,5	15	3
Total – Air Canada Rouge	40	165	17,4	19	21
Total – Exploitation principale et Rouge	243	213	12,8	168	75

Le tableau ci-après présente le nombre d'appareils exploités, pour le compte d'Air Canada par les transporteurs régionaux, sous la marque Air Canada Express au 31 décembre 2023.

 AIR CANADA EXPRESS	Nombre réel		
	31 déc. 2022	Variation du parc aérien en 2023	31 déc. 2023
E175 d'Embraer	25	-	25
CRJ200 de Mitsubishi	15	-	15
CRJ900 de Mitsubishi	35	-	35
Dash 8-400 de De Havilland	39	4	43
Total Air Canada Express	114	4	118

5.7.1 Parc aérien prévu

Appareils 787-10 de Boeing

En septembre 2023, Air Canada a annoncé qu'elle faisait l'acquisition de 18 appareils 787-10 de Boeing. Les livraisons devraient commencer au quatrième trimestre de 2025, et le dernier appareil devrait être livré au premier trimestre de 2027. Le contrat d'achat, qui comprend des options pour 12 appareils 787-10 de Boeing supplémentaires, remplace une entente annoncée précédemment visant l'achat de deux avions-cargos 777 de Boeing et, par conséquent, Air Canada ne prendra plus livraison ces deux avions-cargos.

Appareils A321XLR d'Airbus

Air Canada fait l'acquisition de 30 appareils à distance franchissable accrue (ou XLR, pour *extra-long range*) de la gamme A321neo d'Airbus (A321XLR d'Airbus). Les livraisons devraient commencer au troisième trimestre de 2025 et le dernier appareil devrait arriver en 2029. Sur un total de 30 appareils, 15 seront loués et 15 seront acquis aux termes d'un contrat d'achat avec Airbus S.A.S., ce qui comprend des droits d'achat permettant d'acquérir jusqu'à 10 appareils supplémentaires entre 2027 et 2031.

Appareils A220-300 d'Airbus

Air Canada a une entente avec Airbus Canada concernant l'achat d'appareils A220-300 d'Airbus, qui stipule les conditions suivantes :

- des commandes fermes pour 60 appareils A220-300 d'Airbus;
- des options d'achat pour 15 appareils A220-300 d'Airbus supplémentaires.

Des 60 appareils faisant l'objet de commandes fermes tel qu'il est mentionné ci-dessus, 33 ont été livrés. La livraison des 27 autres appareils faisant l'objet de commandes fermes est prévue entre 2024 et 2027.

Appareils 737 MAX de Boeing

L'accord d'Air Canada conclu avec Boeing pour l'achat d'appareils 737 MAX de Boeing prévoit des commandes fermes pour 40 appareils 737 MAX 8 de Boeing (qui ont tous été livrés) et des options d'achat visant 10 appareils 737 MAX de Boeing supplémentaires. En 2023, Air Canada a conclu des contrats de location pour cinq appareils 737 MAX 8 de Boeing qui devraient faire partie du parc aérien en service en 2025.

Appareils 787-9 de Boeing

En 2021, Air Canada a exercé des options lui permettant d'acquérir trois appareils 787-9 de Boeing. Deux appareils 787-9 de Boeing ont été livrés, l'un en avril 2023 et l'autre en janvier 2024, la livraison du dernier appareil étant prévue pour 2024.

Appareils électriques ES-30 de Heart Aerospace

En 2022, Air Canada a finalisé une convention d'achat pour 30 appareils hybrides électriques ES-30 en cours de développement par Heart Aerospace. En raison de l'étape de la conception et des spécifications de l'appareil, le coût final ne peut pas encore être déterminé et il ne figure donc pas dans le tableau plus haut. Cependant, le contrat prévoit un plafond de prix. Les appareils régionaux devraient entrer en service en 2028.

La rubrique 7, « Parc aérien », du rapport de gestion 2023 d'Air Canada, qui est intégrée par renvoi à la notice annuelle, contient plus de renseignements sur le parc aérien d'Air Canada, y compris l'annulation de deux avions-cargos 777 de Boeing.

5.8 Rehaussement de l'expérience client

Nous avons transporté environ 45 millions de clients vers leur destination en toute sécurité et constaté de réels progrès dans notre rendement opérationnel en 2023 par rapport à 2022. Les efforts que nous avons déployés pour améliorer nos activités ont porté leurs fruits, car les paramètres opérationnels clés d'Air Canada et la satisfaction de la clientèle se sont améliorés depuis 2022.

Nous visons continuellement l'excellence pour nos clients. Grâce aux améliorations technologiques et à la formation sur le service à la clientèle, aux meilleurs programmes de formation des employés et à la mobilisation régulière de nos clients par des sondages, des groupes de discussion et d'autres moyens, nous visons une expérience service qui rehausse notre offre de produits.

En 2023, nous avons réalisé 41 initiatives concernant la ponctualité, les conseils aux clients, les communications avec les clients, la gestion des perturbations et la reprise, la mobilisation des employés et l'excellence du service, notamment :

- augmentation du nombre d'employés par rapport à 2019, avec des niveaux d'expérience de plus en plus élevés, renforcés par des programmes de formation supplémentaires;
- amélioration de l'organisation des horaires de nos activités aériennes, d'où une plus grande souplesse en ce qui a trait au temps au sol et au temps de correspondance pour les clients;
- pour l'amélioration de l'efficacité opérationnelle, resserrement de la collaboration en matière de planification et d'exécution avec tous les partenaires clés de l'écosystème des voyages, y compris les autorités aéroportuaires, les organismes responsables de la sécurité aéroportuaire, du traitement aux douanes et aux frontières et du contrôle de la circulation aérienne, ainsi que les manutentionnaires au sol, traiteurs et avitailleurs indépendants;
- introduction de la technologie biométrique (identification numérique) à certains endroits au Canada;
- ajout de nouveaux processus pour les bagages de cabine, comme la sollicitation au préalable pour la collecte des bagages en libre-service, envoi de messages aux clients pour faciliter le processus d'embarquement de certains vols;
- mise en œuvre de processus améliorés afin d'assurer la rotation efficace des appareils et des départs à temps (comme les processus de positionnement de l'équipement de piste et les procédures d'entretien des cabines);
- instauration d'avis de changement d'itinéraire au moyen de nouveaux messages automatisés destinés aux clients;

- mise en service du suivi des bagages et de l'aide à la mobilité et de la production de rapports pour les voyages à l'intérieur du Canada (à l'aide de l'application mobile Air Canada).

5.8.1 Améliorations du produit

Le texte qui suit présente un exposé détaillé des initiatives en matière de produits en 2023 qui démontrent l'engagement d'Air Canada à faire évoluer son offre, à offrir des niveaux supérieurs de service, de confort et de commodité aux clients lorsqu'ils voyagent. Cet engagement a été reconnu par le prix du choix du public voyageur d'APEX dans la catégorie Meilleurs divertissements à bord en Amérique du Nord et le prix du Meilleur transporteur aérien pour les divertissements à bord décerné par Global Traveler pour la cinquième année de suite.

Divertissements à bord améliorés :

- Les membres Aéroplan disposent maintenant d'une messagerie Wi-Fi gratuite à bord grâce à un partenariat pluriannuel avec Bell.
- Des fonctions supplémentaires ont été ajoutées à l'application d'Air Canada, notamment :
 - Actualisation des cartes d'accès à bord au moyen de notifications instantanées grâce auxquelles les clients ont toujours la dernière version de leur document de voyage.
 - Intégration des cartes d'aéroports et des parcours à la fonction État des vols pour aider les clients à naviguer dans 12 grands aéroports au Canada (Montréal, Toronto, Calgary, Vancouver) et à ailleurs (Chicago, Newark, N.J, Londres, Francfort, Munich, Zurich, Dubaï et Tokyo).
- La télévision en direct est désormais aussi offerte sur les marchés transfrontaliers et le volume de contenu à bord a augmenté de 209 % (soit plus de 2 300 heures de contenu supplémentaires).
- Nous avons conclu des collaborations importantes avec des chefs de file de l'industrie tels que Apple, Audible (une société d'Amazon) et Disney et avons saisi des occasions exclusives comme :
 - être la première société aérienne au monde à proposer des créations originales Disney+, des vidéos de méditation personnalisées Apple Fitness+, des émissions de télé-réalité Hayu et des balados HBO.
- Un appareil A321 d'Airbus a été modernisé et est doté d'un tout nouvel intérieur et d'une technologie de cabine novatrice :
 - les améliorations apportées à la cabine comprennent des compartiments supérieurs plus grands, de nouveaux sièges et un système de divertissements à bord de dernière génération;
 - des caméras extérieures installées sur un avion monocouloir permettent aux clients de suivre leur trajet en temps réel et en haute définition sur l'écran du système de divertissements à bord fixé au dossier des sièges;
 - de nouvelles technologies, telles que l'audio Bluetooth et l'Internet haute vitesse gratuit offerts à tous les clients, mises à l'essai en vol.

Divertissements pour la famille :

- Conclusion d'un accord de licence direct avec Mattel pour offrir une vaste bibliothèque de contenus pour enfants, dont les émissions populaires *Hot Wheels in City* et *Thomas et ses amis : Apprends avec Thomas*, ainsi que des épisodes du blogue vidéo de Barbie.

Expansion du réseau de salons :

- Ajout de trois nouveaux salons haut de gamme dans les aéroports, ce qui porte à 29 le nombre de salons accessibles aux clients admissibles d'Air Canada dans le monde :
 - salon Feuille d'érable à l'aéroport international de San Francisco (SFO);
 - Café Air Canada | Aspire à l'aéroport Billy-Bishop du centre-ville de Toronto;
 - la section Air Canada du nouveau salon United Club, situé dans l'aérogare A de l'aéroport international Newark Liberty.
- Accès facile par les portes électroniques de certains salons Feuille d'érable et du Café Air Canada.

Choix d'aliments et de boissons :

- Plus grand choix d'aliments et de boissons à bord pour répondre à davantage de besoins et de goûts.
- Lancement de la précommande de repas pour les clients de la classe Signature Air Canada et de la classe Économique Privilège d'Air Canada sur tous les vols internationaux au départ du Canada. La précommande permet aussi à Air Canada de réduire la quantité excédentaire de repas de 20 % en 2024, réduisant ainsi de 10 % les repas qui sont actuellement chargés dans les avions et gaspillés.
- Offre d'un crédit de 25 % sur le relevé pour tous les achats du Bistro Air Canada lorsque les clients utilisent leur carte de crédit Visa TD Aéroplan pour régler des achats à bord.

5.8.2 Nouvelles technologies de base

L'investissement dans les nouvelles plateformes de données et de technologie demeure un facteur important pour la croissance, l'expérience client et les activités d'Air Canada.

Nous avons conclu une entente avec Intelsat, exploitant des plus grands réseaux satellitaires et terrestres intégrés au monde et principal fournisseur de connectivité en vol. Intelsat fournira des systèmes de connectivité pour près de 100 appareils supplémentaires de notre parc aérien, notamment la nouvelle antenne réseau multi-orbite orientable électroniquement d'Intelsat pour les appareils de notre flotte de biréacteurs régionaux.

De plus, nos clients et nos employés bénéficient d'une technologie moderne et d'une expérience améliorée, notamment des communications en temps réel et une meilleure gestion des interruptions de service. Par exemple, en 2023, nous avons ajouté une nouvelle fonction à l'application mobile Air Canada, qui permet aux clients voyageant au Canada de suivre le parcours de leurs bagages et de leurs aides à la mobilité en temps réel pendant leurs déplacements. La nouvelle fonction de suivi rassure davantage les voyageurs et améliore l'expérience client globale. Notre expérience client et notre croissance sont en outre soutenues par des investissements continus dans des modèles de simulation et d'optimisation et des outils d'apprentissage automatique pour la gestion du chiffre d'affaires, la planification du réseau et la maintenance.

Les investissements dans les plateformes technologiques et de données améliorent également les activités d'exploitation de la Société grâce à la migration infonuagique de certaines plateformes d'exploitation ainsi qu'à la disponibilité de nouvelles sources de données. De plus, nos agents – Service clientèle disposent désormais d'un système de téléphonie infonuagique sophistiqué, qui tire parti d'un système de téléphonie

interactive (STI) intelligent. Ce système aide Air Canada à saisir l'information sur les clients et facilite les interactions entre les employés et les clients au moyen d'un tableau de bord. Grâce à celui-ci, les équipes opérationnelles ont accès aux renseignements et aux outils dont elles ont besoin à partir d'un écran principal.

L'introduction d'un nouvel outil de récupération en cas de perturbations optimise la reprise des vols à partir d'un arrêt au sol à l'aéroport. Les équipes du Centre d'exploitation réseau utilisent cet outil perfectionné pour réduire les annulations et les retards de vol. Enfin, les investissements dans la technologie ont également renforcé notre position en matière de sécurité à l'aide de nouvelles fonctionnalités qui améliorent la cybersécurité et l'automatisation, ainsi que la détection et la surveillance de la fraude. À cette fin, nous avons également terminé la migration des systèmes d'exploitation de bureau.

5.8.3 Engagement à l'égard du développement durable

Air Canada a pour objectif d'établir des liens significatifs, de prendre soin des gens et de favoriser le dépassement de soi, en tant que *Citoyens du monde* (titre de notre rapport de développement durable). À titre de transporteur aérien mondial, nos activités peuvent avoir une incidence sur les employés, les clients, les collectivités que nous desservons et les autres parties prenantes. En tant que citoyens du monde, nous visons, dans tout ce que nous faisons, à intégrer les dimensions économique, environnementale et sociale selon trois piliers du développement durable : Notre entreprise, Nos employés et Notre planète. Pour atteindre nos objectifs en matière de développement durable, nous devons continuer à définir et à appliquer des approches et des principes afin de concrétiser nos aspirations, notamment à examiner des mesures rentables pour favoriser la durabilité, en utilisant les ressources naturelles, sociales et économiques avec efficacité et de façon responsable, en favorisant l'ouverture, la transparence, la diversité, l'équité, l'inclusion et la collaboration, et en établissant des objectifs mesurables.

Le rapport *Citoyens du monde 2022* a rendu compte des initiatives et des résultats de l'ensemble d'Air Canada sur les plans environnemental, social et de la gouvernance, du 1^{er} janvier au 31 décembre 2022. Le rapport d'Air Canada a été préparé conformément aux normes de la Global Reporting Initiative (GRI). Reconnue à l'échelle internationale comme chef de file relativement aux normes de présentation de l'information ayant trait au développement durable, la GRI contribue à la transparence et à l'uniformité de la communication sur l'impact en matière de développement durable. Air Canada a été la première société aérienne canadienne à signer le Pacte mondial des Nations Unies (PMNU) qui incite les entreprises du monde entier à adopter des pratiques socialement responsables propices au développement durable. Air Canada s'est engagée à favoriser l'atteinte des 10 objectifs du PMNU et des 17 objectifs de développement durable (ODD) établis par l'Assemblée générale des Nations Unies. Depuis 2020, Air Canada tient compte des ODD dans ses rapports de la GRI et elle soutient les 17 objectifs de développement durable. Le rapport *Citoyens du monde 2023* sera publié à la mi-2024.

La gouvernance, la stratégie, les risques et le rendement d'Air Canada en matière de climat sont également présentés dans son rapport établi selon les recommandations du rapport du Groupe de travail sur l'information financière relative aux changements climatiques (Rapport GIFCC) ainsi qu'au moyen du CDP. Auparavant connu sous le nom de Carbon Disclosure Project, le CDP a aligné son approche sur le cadre du GIFCC. En mars 2021, Air Canada a publié son plan d'action climatique qui comprend des étapes ambitieuses pour atteindre son objectif à long terme de zéro émission nette d'ici 2050. À moyen terme, ses cibles absolues de réduction nette des gaz à effet de serre (GES) d'ici 2030 sont les suivantes :

- réduction nette de 20 % des GES produits par ses opérations aériennes d'ici 2030 par rapport à l'année de référence 2019;
- réduction nette de 30 % des GES produits par ses opérations au sol d'ici 2030 par rapport à l'année de référence 2019.

Pour soutenir ces cibles, Air Canada a également prévu des investissements de 50 M\$ pour les technologies à faibles émissions de carbone afin d'accélérer la décarbonisation, comme le carburant d'aviation durable (CAD) et les nouvelles technologies aéronautiques.

Nous avons d'ambitieux objectifs en matière d'action climatique. Mais nous ne pouvons pas les atteindre seuls, car nous sommes fortement tributaires des nouvelles technologies et de la disponibilité de quantités suffisantes de CAD et d'autres énergies renouvelables. Les gouvernements, les aéroports et autres parties prenantes doivent agir avec fermeté, prendre des mesures concrètes pour soutenir les infrastructures, la transition énergétique et autres initiatives qui aideront à la décarbonisation dans l'industrie du transport aérien et à Air Canada et à l'atteinte de leurs objectifs en matière d'action climatique.

Air Canada adhère à la transparence, à l'intégrité et à la responsabilisation, et elle a retenu les services de PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l. pour une mission d'assurance limitée indépendante concernant sept indicateurs de rendement portant sur la santé, la sécurité, l'environnement et la vie privée. Pour vous renseigner sur la portée et l'énoncé de l'assurance, consultez le rapport d'assurance limitée à aircanada.com/citoyensdumonde.

Le rapport de développement durable d'Air Canada, le Rapport GIFCC, l'index de son contenu GRI (et les graphiques connexes) et l'index des objectifs de développement durable des Nations Unies peuvent être consultés à l'adresse aircanada.com/citoyensdumonde. Pour accéder au rapport CDP et en savoir plus, consultez le site www.cdp.net.

6. APERÇU DU SECTEUR ET DE L'ENVIRONNEMENT CONCURRENTIEL

6.1 Marché intérieur

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

Air Canada est le plus grand transporteur aérien intérieur du Canada. Jazz est le premier transporteur aérien régional du Canada. La concurrence sur le marché intérieur est principalement le fait de WestJet.

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

Des transporteurs aériens à très faibles coûts, comme Flair Airlines, Lynx (auparavant Enerjet) et Canada Jetlines ont fait leur apparition sur le marché intérieur.

Les autres sociétés aériennes concurrentes d'Air Canada sur le marché intérieur comprennent Air Creebec, Canadian North, Central Mountain Air, Transat A.T. Inc., First Air, Pacific Coastal Airlines, Pascan Aviation, Provincial Airlines et, dans une moindre mesure, Air North, Air Inuit et Bearskin Airlines.

6.2 Marché transfrontalier américain

Air Canada est le plus grand fournisseur de services passagers réguliers sur le marché transfrontalier américain.

La concurrence sur le marché transfrontalier est principalement le fait des transporteurs réseau américains, de leurs partenaires régionaux et de WestJet. Les transporteurs réseau américains tendent à offrir des vols entre les États-Unis et le Canada jusqu'à leurs plaques tournantes, d'où ils assurent la correspondance pour d'autres destinations aux États-Unis et dans le monde. Parmi ceux qui offrent des services transfrontaliers, signalons American Airlines, United Airlines, Delta Air Lines, Alaska Airlines et JetBlue.

Voir la rubrique « Liaisons, réseau et services » de la présente notice annuelle pour de plus amples renseignements sur les liens commerciaux entre Air Canada et United Airlines.

D'autres transporteurs canadiens, notamment Transat, Porter et Flair Airlines, assurent des vols transfrontaliers et se concentrent principalement sur les destinations d'agrément.

6.3 Marché international

Air Canada est le plus important fournisseur de services passagers réguliers sur le marché international au départ et à destination du Canada et a un vaste portefeuille de droits sur des dessertes internationales. La Société exploite son réseau transatlantique, axé sur les marchés des vols entre plaques tournantes, les VPA et les destinations d'agrément européennes, au moyen d'appareils du parc de l'exploitation principale, appuyé par son partenariat commercial avec Lufthansa et par les transporteurs aériens de Lufthansa Group.

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

En 2023, le parc aérien d'Air Canada Rouge se composait uniquement d'appareils monocouloirs exploités principalement sur des lignes court-courrier et moyen-courrier pour des destinations loisirs dans les Caraïbes, aux États-Unis et au Canada.

7. RÉGLEMENTATION

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

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

7.1 Canada

7.1.1 Introduction

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

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

7.1.2 Règlement sur la protection des passagers aériens

Le *Règlement sur la protection des passagers aériens* régit les vols nationaux et les vols internationaux au départ et à destination du Canada, y compris les vols de correspondance, et énonce les obligations du transporteur telles qu'en cas de vol retardé, d'annulation de vol et de refus d'embarquement ainsi que les normes de traitement, d'indemnisation et d'aide à fournir pour permettre le déplacement prévu et les indemnités pour bagages perdus ou endommagés. Le projet de loi déposé en 2023 exige que ce règlement soit modifié, et l'OTC a entrepris une consultation en juillet 2023 sur les modifications à venir. Notamment, les situations dans lesquelles il convient de verser des indemnisations et d'appliquer des normes de traitement peuvent changer et ces modifications devraient entraîner des coûts supplémentaires pour Air Canada.

7.1.3 Accessibilité

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

Le 1^{er} juin 2023, Air Canada a publié son premier Plan d'accessibilité, à la suite de vastes consultations tenues auprès des clients et des employés. Ce plan établit des processus de rétroaction auprès de la collectivité, qui permettent de cerner les obstacles et de définir des mesures et des échéanciers pour les éliminer.

7.2 Services transfrontaliers américains

Les services transfrontaliers entre le Canada et les États-Unis sont exploités conformément à l'accord Ciel ouvert conclu par le Canada et les États-Unis, qui est entré en vigueur en 2007. L'accord Ciel ouvert permet également aux transporteurs aériens des deux pays i) de prendre des passagers et du fret dans le territoire de l'autre pays et de les transporter vers un pays tiers dans le cadre d'un service en provenance ou à destination de leur propre territoire; ii) d'exploiter des services tout-cargo autonomes entre le territoire de l'autre pays et des pays tiers; iii) de profiter d'une plus grande souplesse dans la fixation des prix pour des services entre l'autre pays et un pays tiers. Cet accord permet également à Air Canada d'offrir des services à code multiple entre le Canada et les États-Unis en collaboration avec certains membres du réseau Star Alliance^{MD}. En outre, les codes de certains de ces membres figurent sur certains vols transfrontaliers exploités par Air Canada ou son partenaire régional Jazz.

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

7.3 Services internationaux

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

Transports Canada applique une politique de désignations multiples libéralisée aux services aériens internationaux réguliers offerts par des transporteurs aériens canadiens (sauf les services aux États-Unis). Tout transporteur canadien peut faire une demande de désignation pour desservir un pays étranger, sans égard à la taille du marché concerné. Le nombre de transporteurs canadiens désignés est toutefois toujours assujéti aux accords bilatéraux de services aériens existants, mais le gouvernement du Canada poursuivra les négociations entamées avec les pays intéressés pour obtenir les droits nécessaires pour les transporteurs canadiens. En outre, une désignation ne sera sujette à réattribution que dans les cas où un accord bilatéral limite les désignations et où le transporteur autorisé n'exploite pas de services aériens directs ou à code multiple.

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

7.4 Services d'affrètement

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

7.5 Action climatique et législation connexe sur les émissions de gaz à effet de serre

On se préoccupe toujours des émissions de dioxyde de carbone (aussi appelé « gaz à effet de serre » ou GES) produites par l'industrie du transport aérien. Certaines autorités législatives continuent d'envisager de légiférer à ce sujet ou l'ont déjà fait, notamment à l'égard des taxes sur les émissions de carbone, des mécanismes fondés sur le marché, comme les systèmes d'échange de quotas d'émissions, des réductions obligatoires de l'intensité des émissions de carbone des combustibles fossiles et les obligations d'information connexes.

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

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

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

La *Loi canadienne sur la responsabilité en matière de carboneutralité* reflète l'engagement du Canada d'atteindre la carboneutralité d'ici 2050. Le gouvernement du Canada a publié son Plan de réduction des émissions pour 2030, qui établit l'objectif climatique intermédiaire du Canada qui est de réduire les émissions de 40 à 45 % d'ici 2030 et qui fait référence à l'élaboration, en 2022, d'un Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de GES provenant de l'aviation (2022-2030), aux termes de l'engagement pris en 2021 à la 26^e Conférence des Parties sur les changements climatiques des Nations Unies.

Le Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de GES provenant de l'aviation (2022-2030) prévoit des mesures nationales ambitieuses pour atteindre la carboneutralité d'ici 2050 pour le secteur canadien du transport aérien. Il comprend un objectif ambitieux d'utiliser 10 % de CAD d'ici 2030, reconnaissant la nécessité de disposer d'importants volumes de CAD pour atteindre la carboneutralité d'ici 2050. Le plan d'action fera l'objet de mises à jour, la première en 2024, et il comprendra la réévaluation des projections à long terme, le renforcement des engagements à court terme, l'établissement d'objectifs intermédiaires et la poursuite de l'alignement sur les engagements du Canada en matière de climat.

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

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

Le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale de 2016 de l'OACI (CORSIA) a été mis en œuvre par Transports Canada en 2021 et s'applique aux émissions des vols internationaux. En vertu du CORSIA, toute croissance des émissions au-delà du niveau de l'année de référence applicable devra être compensée par les émetteurs (les sociétés aériennes) par l'acquisition et la remise de crédits compensatoires ou par l'utilisation de CAD.

L'année de référence qui devait initialement être fondée sur les émissions de 2019 et de 2020, a été changée à 2019 pour la première période de conformité (2021-2023) en raison des effets de la pandémie de COVID-19. Par conséquent, les sociétés aériennes pourraient commencer à contracter des obligations en vertu du CORSIA une fois que l'industrie de l'aviation, dans son ensemble, dépassera les niveaux de ses émissions de carbone de 2019. À la 41^e assemblée de l'OACI, les pays ont convenu d'une nouvelle année de référence aux termes du CORSIA à partir de 2024, soit 85 % des émissions de CO₂ de 2019, et de pourcentages révisés pour les facteurs de croissance sectoriels et individuels à utiliser pour le calcul des besoins de compensation à partir de 2030.

En novembre 2023, l'OACI a tenu sa troisième Conférence sur l'aviation et les carburants alternatifs au cours de laquelle les États membres ont convenu d'un ambitieux objectif de réduction de 5 % des émissions de CO₂ pour l'aviation internationale d'ici 2030. Cet objectif sera atteint en utilisant du CAD, des carburants à faible teneur en carbone (CFTC) et d'autres sources d'énergie plus durables.

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

En décembre 2022, une entente politique a été conclue à l'égard de la révision du système d'échange de quotas d'émission de l'UE pour l'aviation, qui maintient la suspension actuelle de l'application internationale des règles jusqu'à la fin de 2026. La Commission européenne doit procéder à une évaluation du CORSIA en 2026 afin d'évaluer s'il atteint les objectifs de l'Accord de Paris, un traité international sur les changements climatiques qui vise à traiter les questions liées aux changements climatiques mondiaux et à leurs répercussions. Sous réserve des résultats de cette évaluation, la Commission européenne pourrait proposer de révoquer la suspension si le CORSIA n'est pas suffisamment aligné sur l'Accord de Paris. Les révisions du système d'échange de quotas d'émission de l'UE prévoient également un nouveau régime de soutien pour encourager l'utilisation des CAD et combler l'écart entre le prix du carburant classique et celui des CAD admissibles à partir de janvier 2024 jusqu'en décembre 2030, lequel est financé en mettant de côté une partie des franchises du système de quotas d'émission de l'UE à cette fin. Les sociétés de transport aérien seront également tenues de surveiller, de déclarer et de vérifier les émissions autres que les émissions de CO₂ à compter de janvier 2025. En mai 2023, le Parlement européen a publié des modifications à la directive 2003/87/CE, transposant des éléments clés de l'accord politique.

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

La *Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre* (Canada) s'applique aux émissions produites par les vols intraprovinciaux et fixe une taxe fédérale sur le carbone applicable à tous les combustibles fossiles (notamment le carburant d'aviation et les autres carburants utilisés dans les opérations au sol et dans l'équipement fixe de combustion) de 20 \$ la tonne pour 2019, prix qui augmentera de 10 \$ par année pour atteindre 50 \$ la tonne en 2022 (prix de référence), et augmentera encore de 15 \$ par année de 2023 à 2030, pour atteindre 170 \$ la tonne en 2030. Le gouvernement du Canada a fait savoir qu'il lancerait en 2024 des pourparlers avec les gouvernements provinciaux et territoriaux et les parties prenantes pour déterminer la façon de traiter les émissions produites lors de ces vols. Ces pourparlers se tiendront dans le cadre de l'examen du Plan d'action climatique de l'aviation du Canada (2022-2030) visant à réduire les émissions de GES. Jusqu'à ce qu'une décision soit prise, le prix de référence ne s'appliquera qu'au carburant d'aviation utilisé dans les vols à l'intérieur d'une province qui n'a pas instauré un régime de tarification du carbone. Le gouvernement du Canada a déclaré qu'il ne cherchera pas à appliquer le prix de référence dans les provinces qui ont mis en œuvre un tel régime.

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

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

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

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

La BC LCFS s'applique aux producteurs et aux importateurs de carburant d'aviation et établit deux obligations de conformité : a) un objectif de réduction de l'intensité en carbone de 10 %, soit de 2 % en 2026 pour atteindre 10 % d'ici 2030 et b) une exigence volumétrique commençant à 1 % de contenu en carburant renouvelable en 2028 pour atteindre 3 % d'ici 2030.

7.6 Loi sur les langues officielles (Canada)

Air Canada est assujettie à la *Loi sur les langues officielles* (Canada) (LLO) en vertu de la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* (LPPCAC). Les dispositions de la LLO applicables à Air Canada comprennent celles qui exigent que les voyageurs puissent communiquer avec l'entreprise et obtenir des services en français ou en anglais si la demande pour ces services dans cette langue le justifie. Cette loi permet en outre aux employés d'Air Canada de travailler dans l'une ou l'autre des langues officielles lorsque le règlement l'exige. Lorsque les services sont rendus aux voyageurs au nom d'Air Canada, celle-ci doit s'assurer que le fournisseur de services tiers peut communiquer avec les clients au sujet de ces services et qu'il peut servir les clients dans la langue officielle de leur choix, lorsque le nombre de clients le justifie.

En 2023, le projet de loi C-13, la *Loi visant l'égalité réelle du français et de l'anglais et le renforcement de la Loi sur les langues officielles*, a reçu la sanction royale. Elle modifie la *Loi sur les langues officielles* afin d'accorder des pouvoirs supplémentaires au commissaire aux langues officielles et crée une nouvelle loi, soit la *Loi sur l'usage du français au sein des entreprises privées de compétence fédérale*, qui s'appliquera à ce type d'entreprise qui n'est pas déjà directement assujetti à la *Loi sur les langues officielles*. Cette nouvelle loi s'appliquera à Air Canada Rouge et à Aéroplan.

Le 20 mars 2023, Air Canada a annoncé son inscription volontaire auprès de l'Office québécois de la langue française en vertu de la *Charte de la langue française*, sous réserve de ses obligations en vertu de la *Loi sur les langues officielles*, et ce, après un engagement important auprès de l'Office, et elle s'efforce actuellement de trouver une façon d'harmoniser l'application de ces deux lois. Contrairement à la plupart des entreprises de compétence fédérale, Air Canada est déjà assujettie au cadre linguistique complet établi en vertu de la LLO, notamment en ce qui a trait à l'utilisation et à la protection de la langue française, et qui a préséance sur toute loi provinciale.

En tant que principal transporteur aérien du Canada, Air Canada est fière de son engagement à l'égard de la langue française au Québec et dans l'ensemble de son réseau mondial.

7.7 Sûreté

Air Canada est déterminée à assurer la sécurité de ses activités, de ses passagers, de ses employés et de ses biens. Air Canada collabore avec les autres acteurs de l'industrie du transport aérien (autorités de réglementation, aéroports, associations de l'industrie, fournisseurs de service et autres) à la mise en place cohérente et efficace des mesures de sécurité appropriées.

Air Canada continue d'améliorer son Système de gestion de la sécurité. Ce système s'appuie sur la gestion des menaces et des risques, la gestion des incidents et les contrôles de la qualité pour définir les mesures de sécurité nécessaires, puis s'assure de leur conformité à l'aide de vérifications et de déclarations d'incidents. En prévision des modifications attendues aux obligations en matière de sécurité de Transports Canada, Air Canada a modifié et publié un nouveau Programme de sécurité des exploitants d'aéronefs (*Aircraft Operator Security Program*), qui respecte les normes internationales et les pratiques recommandées.

7.8 Sécurité

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

7.9 Confidentialité et lutte contre les pourriels

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

En 2022, le gouvernement fédéral a déposé le projet de loi C-27 qui mettrait en œuvre la *Loi sur la protection de la vie privée des consommateurs* (LPVPC) et la *Loi sur le Tribunal de la protection des renseignements personnels et des données* pour remplacer la LPRPDE. Les modifications apportées par ces lois comprennent des exceptions supplémentaires au consentement, de nouveaux droits pour les particuliers et des mesures d'application plus strictes, comme des pouvoirs de prise de décisions pour le commissaire à la protection de la vie privée, des amendes importantes, un droit privé d'action et un tribunal spécifique à la protection de la vie privée et des données.

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

Air Canada est également assujettie à la loi fédérale canadienne connue appelée *Loi canadienne anti-pourriel* (LCAP), qui réglemente les conditions auxquelles les messages électroniques commerciaux peuvent être envoyés. Cette loi interdit également l'installation de programmes sur l'ordinateur d'un tiers sans consentement. Un droit privé d'action pour les particuliers et les organisations qui prétendent avoir été victimes d'une contravention à la LCAP n'est pas entré en vigueur.

7.10 Intelligence artificielle (IA)

Le Parlement du Canada a terminé la deuxième lecture du projet de loi C-27, qui comprend la *Loi sur l'intelligence artificielle et les données*. Cette loi introduirait de nouvelles règles pour les systèmes d'intelligence artificielle et interdirait certains actes susceptibles de causer de graves préjudices à des personnes ou de nuire à leurs intérêts. La loi adopte une approche fondée sur le risque en ce qui concerne principalement les systèmes d'IA à incidence élevée. Une liste des principales catégories de ces systèmes fera partie de la loi, qui comprendra les modifications proposées par le gouvernement. Des responsabilités seront définies pour les concepteurs de modèles d'apprentissage automatique, les personnes qui mettent en marché ou en service des systèmes à incidence élevée ou les personnes qui gèrent leurs activités. Les personnes exerçant des activités réglementées seront tenues de préparer un cadre de responsabilisation. La loi clarifiera également les obligations des différents acteurs de la chaîne de valeur, et des obligations pour les systèmes d'IA à usage général sont également proposées.

8. FACTEURS DE RISQUE

Une description des facteurs de risque liés à Air Canada et à ses activités figure à la rubrique 18, « Facteurs de risque », du rapport de gestion 2023 d'Air Canada, rubrique qui est intégrée par renvoi à la notice annuelle.

9. RELEVÉ DES DIVIDENDES VERSÉS

Air Canada n'a ni déclaré ni versé de dividendes sur ses actions à droit de vote et ses actions à droit de vote variable au cours des exercices clos les 31 décembre 2023, 2022 et 2021.

Air Canada a actuellement pour politique de réinvestir tous ses bénéfices et d'affecter les liquidités excédentaires pour financer la croissance et le développement de ses activités, rembourser sa dette et, s'il y a lieu, racheter ses actions. Certaines conventions décrites à la rubrique « Opérations de financement importantes » de la présente notice annuelle imposent des conditions ou des restrictions en ce qui concerne la capacité d'Air Canada de déclarer et de verser des dividendes. En outre, d'autres conventions passées ou futures d'Air Canada pourraient restreindre la capacité d'Air Canada de déclarer et de verser des dividendes ou imposer des conditions à cet égard. Toute décision de déclarer et de verser des dividendes est assujettie aux restrictions juridiques applicables à Air Canada et au pouvoir discrétionnaire de son Conseil d'administration. Elle dépendra également de la situation financière, des résultats d'exploitation, des besoins en capital et des clauses restrictives des contrats d'Air Canada ainsi que d'autres facteurs jugés pertinents par le Conseil d'administration.

10. DESCRIPTION DE LA STRUCTURE DU CAPITAL-ACTIONS

Le capital-actions autorisé d'Air Canada comprend un nombre illimité d'actions à droit de vote variable et d'actions à droit de vote. Au 31 décembre 2023, un total de 82 887 375 actions à droit de vote variable et de 275 581 911 actions à droit de vote étaient émises et en circulation, soit un total de 358 469 286 actions. Les porteurs des actions des deux catégories ont des droits équivalents, sauf pour le droit de vote.

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

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

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

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

- Premièrement, si nécessaire, les droits de vote d'un porteur non canadien (y compris un porteur non canadien autorisé à fournir un service aérien) détenant plus de 25 % de toutes les actions à droit de vote d'Air Canada ou plus de 25 % des voix seront réduits pour veiller à ce qu'il ne détienne jamais plus de 25 % des voix rattachées à toutes les actions à droit de vote d'Air Canada émises et en circulation ou plus de 25 % des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote à une assemblée des actionnaires.
- Deuxièmement, si nécessaire et après avoir effectué la première réduction susmentionnée, les droits de vote de tous les porteurs non canadiens autorisés à fournir un service aérien seront à nouveau proportionnellement réduits pour veiller à ce qu'ils ne détiennent au total jamais plus de 25 % des voix rattachées à toutes les actions à droit de vote d'Air Canada émises et en circulation ou plus de 25 % des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote à une assemblée des actionnaires.
- Troisièmement, si nécessaire et après avoir effectué les deux premières réductions susmentionnées, les droits de vote de tous les porteurs non canadiens en tant que catégorie seront proportionnellement réduits pour veiller à ce qu'ils ne détiennent dans l'ensemble jamais plus de 49 % des voix rattachées à toutes les actions à droit de vote d'Air Canada émises et en circulation ou plus de 49 % des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote à une assemblée des actionnaires, comme il est indiqué dans le paragraphe qui précède.

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

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

En cas d'offre d'achat visant une seule catégorie d'actions à droit de vote ou d'actions à droit de vote variable, qui doit, en vertu des lois sur les valeurs mobilières applicables, être présentée à la totalité ou à la quasi-totalité des porteurs d'actions de la catégorie visée, chaque action à droit de vote variable ou action à droit de vote, selon le cas, peut être convertie au gré du porteur en une action à droit de vote ou une

action à droit de vote variable, selon le cas, visée par l'offre à tout moment pendant la durée de l'offre et jusqu'au lendemain du jour prescrit par les lois sur les valeurs mobilières applicables où l'initiateur doit prendre livraison contre paiement des actions visées par l'offre. Les actions ne peuvent être converties que pour être déposées en réponse à l'offre. Si les actions à droit de vote variable ou les actions à droit de vote, selon le cas, issues de la conversion et déposées en réponse à l'offre sont retirées par l'actionnaire, si l'initiateur n'en prend pas livraison ou encore si l'offre est retirée, les actions à droit de vote variable ou les actions à droit de vote, selon le cas, issues de la conversion antérieure sont reconverties automatiquement en actions à droit de vote ou en actions à droit de vote variable, selon le cas.

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

10.1 Régime de droits des actionnaires d'Air Canada

Le régime de droits des actionnaires d'Air Canada (le « régime de droits »), tel qu'il a été approuvé par ses actionnaires, est en vigueur jusqu'à la fermeture des bureaux le lendemain de la date de l'assemblée annuelle des actionnaires de la Société qui se tiendra en 2026 et il serait reconduit conformément à ses modalités pour une autre durée de trois ans (de 2026 à 2029), pourvu que les actionnaires ratifient cette reconduction au plus tard à l'assemblée annuelle des actionnaires qui se tiendra en 2026.

Le texte du régime de droits est affiché sur SEDAR+ à sedarplus.ca.

11. MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES

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

Le tableau suivant donne les cours extrêmes et le volume de négociation des actions à droit de vote variable et des actions à droit de vote à la Bourse de Toronto, sur une base combinée, pour les mois de janvier à décembre 2023.

	Haut	Bas	Volume de négociation quotidien moyen	Volume mensuel total
Janvier	23,00 \$	18,96 \$	2 266 931	47 605 541
Février	23,54	19,54	2 611 506	49 618 620
Mars	20,69	17,63	2 297 051	52 832 176
Avril	19,72	18,25	1 866 716	35 467 600
Mai	22,95	18,25	3 026 777	66 589 091
Juin	25,00	21,22	2 345 117	51 592 570
Juillet	26,04	23,84	2 241 609	44 832 183
Août	24,25	22,15	1 756 652	38 646 354
Septembre	23,05	18,72	1 964 446	39 288 926
Octobre	19,51	16,04	2 331 211	48 955 437
Novembre	18,64	16,47	1 962 620	43 177 644
Décembre	18,99	17,46	2 380 207	45 223 930

12. EMPLOYÉS

Au fur et à mesure que les voyages aériens ont repris et qu’Air Canada a continué de reconstruire son réseau, plus de 10 000 employés mis à pied temporairement ont été rappelés à partir du troisième trimestre de 2021. En outre, Air Canada a mis l’accent sur l’embauche de nouveaux talents divers et accueilli plus de 8 000 nouveaux employés en 2023. Nous continuons d’accorder la priorité à notre stratégie de fidélisation du personnel et à nos efforts d’acquisition de talents. Le tableau suivant donne la répartition de l’effectif moyen d’Air Canada exprimé en équivalents temps plein (ETP), pour l’exercice 2023 et indique les syndicats qui les représentent et la date d’expiration de la convention collective.

12.1 Employés syndiqués et autres

Groupe d'employés	Syndicat(s) ¹⁾	Employés ETP	Date d'expiration de la convention collective
Cadres et soutien administratif	s.o.	6 314	
Pilotes	ALPA	4 288	29 septembre 2023 ³⁾
Agents de bord	SCFP	8 747	31 mars 2025
Agents – Ventes clientèle, agents – Service clientèle et régulateurs de vols	Unifor/IBT/CALDA	5 636	Unifor – 26 février 2026 IBT – 30 juin 2029 CALDA – 29 février 2028
Services techniques, aire de trafic et fret	AIMTA ²⁾	10 278	31 mars 2026
Employés syndiqués au Royaume-Uni	UNITE	151	31 décembre 2026
Autres syndiqués	Divers	261	
TOTAL		35 675	

1) ALPA : Air Line Pilots Association, International (syndicat ayant remplacé l'APAC : Association des pilotes d'Air Canada); SCFP : Syndicat canadien de la fonction publique; CALDA : Canadian Airline Dispatchers Association; Unifor (auparavant TCA : Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada); IBT : International Brotherhood of Teamsters; AIMTA : Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale; UNITE.

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

3) En raison de l'incidence de la pandémie de COVID-19, Air Canada n'a pas atteint un point de référence pour les gros-porteurs aux termes de l'accord de longue durée qu'elle a conclu en 2014 avec l'ALPA. Par conséquent, l'ALPA et Air Canada ont entamé des négociations collectives au printemps 2023 plutôt qu'en 2024.

13. APERÇU FINANCIER

Le tableau ci-après présente des résultats financiers particuliers d'Air Canada pour les exercices 2021 à 2023.

(en millions de dollars canadiens)	2023	2022	2021
Produits passages	19 403 \$	14 238 \$	4 498 \$
Produits fret	924	1 266	1 495
Autres produits	1 506	1 052	407
Total des produits d'exploitation	21 833	16 566	6 400
Total des charges d'exploitation	19 554	16 743	9 449
Bénéfice d'exploitation (perte)	2 279	(187)	(3 049)
Charges autres que d'exploitation	(67)	(1 337)	(932)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	2 212	(1 524)	(3 981)
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	64	(176)	379
Bénéfice net (perte nette)	2 276 \$	(1 700) \$	(3 602) \$

Le tableau ci-après présente la proportion des produits passages tirés des services intérieurs, transfrontaliers et internationaux d'Air Canada pour les exercices 2021 à 2023.

(en pourcentage)	2023	2022	2021
Intérieur	26 %	31 %	46 %
Transfrontalier (États-Unis)	21 %	21 %	17 %
International	53 %	48 %	37 %
Total	100 %	100 %	100 %

14. OPÉRATIONS DE FINANCEMENT IMPORTANTES

Air Canada a effectué les importantes opérations de financement suivantes de 2021 à 2023.

En 2023 :

En 2023, Air Canada a remboursé par anticipation des prêts de 1 112 M\$, qui avaient servi à financer l'acquisition de 33 appareils A220-300 d'Airbus. De plus, un financement de 164 M\$ déjà utilisé pour financer l'acquisition de cinq appareils 787-8 de Boeing a également été remboursé avant l'échéance.

En novembre 2023, Air Canada a prolongé d'un an, jusqu'en décembre 2026, sa facilité de crédit renouvelable de 200 M\$. Aucune somme n'avait été prélevée sur cette facilité au 31 décembre 2023.

En 2022 :

En septembre 2022, rachat par Air Canada d'un capital total de 273 M\$ (207 M\$ US) de ses billets de premier rang convertibles à 4,000 % échéant en 2025 en circulation (les « billets convertibles ») pour un prix de rachat en espèces total d'environ 329 M\$ (249 M\$ US), incluant les intérêts courus. En décembre 2022, rachat par Air Canada d'un capital total de 362 M\$ (266 M\$ US) de ses billets convertibles pour un prix de rachat en espèces total de 449 M\$ (330 M\$ US), incluant les intérêts courus. Au 31 décembre 2022, des billets convertibles d'un capital total de 372 M\$ (274 M\$ US) demeurent en circulation.

En novembre 2022, Air Canada a prolongé d'un an, jusqu'en décembre 2025, sa facilité de crédit renouvelable de 200 M\$. Au 31 décembre 2022, aucune somme n'avait été prélevée sur cette facilité.

En 2021 :

En janvier 2021, les preneurs fermes d'un placement auprès du public réalisé en décembre 2021 ont exercé partiellement leur option de surallocation visant une tranche supplémentaire de 2 587 000 actions au prix de 24 \$ l'action pour un produit brut de 62 M\$.

En février 2021, Air Canada a prolongé d'un an, jusqu'en avril 2024, sa facilité de crédit renouvelable de 600 M\$ US. Cette facilité faisait partie de la facilité de crédit de 2016 qui comprenait également une facilité de prêt à terme B de 600 M\$ US échéant en 2023 et d'une facilité de crédit renouvelable garantie syndiquée de 600 M\$ US échéant en 2024. En août 2021, la facilité de crédit de 2016 a été remboursée dans le cadre d'une série d'opérations de financement décrites ci-après.

En février 2021, Air Canada a prolongé d'un an, jusqu'en décembre 2023, sa facilité de crédit renouvelable de 200 M\$. En août 2021, elle a été prorogée de nouveau jusqu'en décembre 2024 et remboursée en août 2021. Au 31 décembre 2021, aucune somme n'avait été prélevée sur cette facilité. Le 12 avril 2021, Air Canada a conclu avec le gouvernement du Canada (par l'intermédiaire de la Corporation de financement d'urgence d'entreprises du Canada) une série de financements par emprunt et par titres de capitaux propres qui lui ont permis d'accéder à des liquidités maximales de 5,879 G\$ dans le cadre du Crédit d'urgence pour les grands employeurs (le « CUGE »). En novembre 2021, Air Canada s'est retirée de tout autre soutien financier du gouvernement du Canada et n'a eu recours qu'à la facilité destinée uniquement au versement de remboursements aux clients de billets non remboursables. Aucune somme n'a été prélevée sur les facilités de crédit garanties et non garanties qui totalisaient 3,975 G\$. En contrepartie de ces facilités de crédit consenties par le gouvernement, Air Canada a émis 14 576 564 bons de souscription pouvant être exercés contre un nombre équivalent d'actions d'Air Canada au prix d'exercice de 27,2698 \$ l'action au cours d'une période de 10 ans. Les droits à la moitié des bons de souscription ont été acquis au moment de la mise en place des facilités de crédit. À la résiliation des facilités de crédit d'exploitation, les bons de souscription dont les droits n'étaient pas encore acquis ont été annulés. Les bons de souscription étaient assujettis à un droit de rachat non récurrent en faveur d'Air Canada lui permettant de les racheter aux fins d'annulation à leur juste valeur de marché. Air Canada a exercé son droit de rachat sur les bons de souscription dont les droits étaient acquis et les a rachetés et annulés en janvier 2022 en contrepartie d'environ 82 M\$, ce qui équivalait à la valeur comptable des bons de souscription dont les droits étaient acquis au 31 décembre 2021.

Le 15 avril 2021, Air Canada a remboursé une tranche de 400 M\$ US sur les billets (non garantis) de premier rang à 7,750 % arrivés à échéance.

En août 2021, Air Canada a procédé à ce qui suit :

- un placement privé de 2,0 G\$ de billets garantis de premier rang à 4,625 % échéant en 2029 (les « billets en dollars canadiens »);
- un placement privé 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 »);
- la clôture de sa nouvelle facilité de crédit garantie de premier rang de 2,9 G\$ US composée d'un nouveau prêt à terme B de 2,3 G\$ US échéant en 2028 (le « prêt à terme ») et d'une nouvelle facilité de crédit renouvelable inutilisée de 600 M\$ US échéant maintenant en août 2025 (la « facilité renouvelable » et, avec le prêt à terme, les « facilités de crédit garanties de premier rang »).

Air Canada a tiré un produit brut totalisant environ 7,1 G\$ de la vente des billets et des facilités de crédit garanties de premier rang, dont une partie a été affectée au règlement du capital de 200 M\$ au titre de ses billets garantis de premier rang à 4,75 % échéant en 2023, au remboursement du capital de 840 M\$ de ses billets de deuxième rang à 9,00 % échéant en 2024 et au remboursement de la totalité de la dette de 1 178 M\$ US aux termes de la facilité de crédit de 2016. Le solde du produit est conservé pour financer le fonds de roulement et les autres besoins généraux de l'entreprise. Aucune somme n'avait été prélevée sur la facilité renouvelable au 31 décembre 2022 et tout emprunt futur aux termes de celle-ci est également destiné à financer le fonds de roulement et les autres besoins généraux de l'entreprise.

En 2021, Air Canada a refinancé les certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel de catégorie B, série 2013-1.

15. NOTATION

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

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

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

15.1 Notes attribuées au crédit d'Air Canada

Agence de notation	Note
Moody's	Ba2
Standard & Poor's	BB-
Fitch	BB-

15.2 Notes attribuées aux titres de créance à long terme d'Air Canada

15.2.1 Dette garantie de premier rang (billets prioritaires de premier rang)

Agence de notation	Note
Moody's	Ba1
Standard & Poor's	BB+
Fitch	BB+

15.3 Notes attribuées aux certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel d'Air Canada

CERTIFICATS DE FIDUCIE BONIFIÉS PORTANT SUR DU MATÉRIEL, SÉRIE 2013-1		
Agence de notation	Note attribuée à la tranche A	Note attribuée à la tranche B
Moody's	Baa2	s.o.
Standard & Poor's	BBB-	s.o.
Fitch	BBB	BB+

CERTIFICATS DE FIDUCIE BONIFIÉS PORTANT SUR DU MATÉRIEL, SÉRIE 2015-1		
Agence de notation	Note attribuée à la tranche A	Note attribuée à la tranche B
Standard & Poor's	A+	BBB
Fitch	A	BBB

CERTIFICATS DE FIDUCIE BONIFIÉS PORTANT SUR DU MATÉRIEL, SÉRIE 2015-2		
Agence de notation	Note attribuée à la tranche AA	Note attribuée à la tranche A
Moody's	A1	Baa2
Standard & Poor's	AA-	A-

CERTIFICATS DE FIDUCIE BONIFIÉS PORTANT SUR DU MATÉRIEL, SÉRIE 2017-1			
Agence de notation	Note attribuée à la tranche AA	Note attribuée à la tranche A	Note attribuée à la tranche B
Moody's	Aa2	A2	Baa1
Fitch	AA	A	BBB

CERTIFICATS DE FIDUCIE BONIFIÉS PORTANT SUR DU MATÉRIEL, SÉRIE 2018-1 (\$ CA)		
Agence de notation	Note attribuée à la tranche A	Note attribuée à la tranche B
Standard & Poor's	A+	A

CERTIFICATS DE FIDUCIE BONIFIÉS PORTANT SUR DU MATÉRIEL, SÉRIE 2020-1	
Agence de notation	Note attribuée à la tranche C
Moody's	Ba2
Standard & Poor's	BB-

CERTIFICATS DE FIDUCIE BONIFIÉS PORTANT SUR DU MATÉRIEL, SÉRIE 2020-2		
Agence de notation	Note attribuée à la tranche A	Note attribuée à la tranche B
Standard & Poor's	A+	A
Fitch	A	BBB

Voici quelques explications à propos des notes attribuées par chacune des agences.

15.4 Explication des notes attribuées par Moody's

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

Note : Moody's ajoute les modificateurs numériques 1, 2 et 3 à chaque catégorie de notes générique allant de Aa à Caa. Le nombre 1 indique que l'obligation se classe dans la tranche supérieure de sa catégorie de notes; le nombre 2 indique que l'obligation se classe dans la tranche moyenne; et le nombre 3 indique que l'obligation se classe dans la tranche inférieure de la catégorie de notes générique.

15.5 Explication des notes attribuées par Standard & Poor's

Note	Explication
AAA	Une obligation notée « AAA » a obtenu la note la plus élevée attribuée par S&P Global Ratings. La capacité du débiteur de respecter ses engagements financiers découlant de l'obligation est extrêmement élevée.
AA	Une obligation notée « AA » ne diffère que légèrement des obligations ayant obtenu la note la plus élevée. La capacité du débiteur de respecter ses engagements financiers découlant de l'obligation est très élevée.
A	Une obligation notée « A » est un peu plus vulnérable aux effets défavorables de l'évolution de la situation ou de la conjoncture économique que les obligations de catégories de notes supérieures. Toutefois, la capacité du débiteur de respecter ses engagements financiers découlant de l'obligation demeure élevée.
BBB	Une obligation notée « BBB » présente des paramètres de protection adéquats. Toutefois, une conjoncture économique défavorable ou l'évolution de la situation est plus susceptible d'affaiblir la capacité du débiteur à respecter ses engagements financiers découlant de l'obligation.
BB, B, CCC, CC et C	Les obligations notées « BB », « B », « CCC », « CC » et « C » sont considérées comme présentant des caractéristiques spéculatives significatives. La note « BB » indique le degré le moins élevé de spéculation et la note « C », le degré le plus élevé. Même si ces obligations offrent vraisemblablement une certaine qualité et un certain degré de protection, ces caractéristiques risquent d'être supplantées par de grandes incertitudes ou une exposition considérable aux conditions défavorables.
BB	Une obligation notée « BB » est moins vulnérable au risque de défaut de paiement que d'autres émissions de nature spéculative. Elle est cependant toujours tributaire des incertitudes ou d'une exposition à une conjoncture commerciale, financière ou économique défavorable qui pourrait faire en sorte que le débiteur ne soit pas en mesure de respecter ses engagements financiers découlant de l'obligation.
B	Une obligation notée « B » est plus vulnérable au risque de défaut de paiement qu'une obligation notée « BB », mais le débiteur est apte à respecter ses engagements financiers dans l'immédiat. Une conjoncture commerciale, financière ou économique défavorable réduira sans doute la capacité ou la volonté du débiteur de respecter ses engagements financiers découlant de l'obligation.
CCC	Une obligation notée « CCC » est vulnérable au risque de défaut de paiement dans l'immédiat et le respect par le débiteur de ses engagements financiers est tributaire d'une conjoncture commerciale, financière et économique favorable. En cas de conjoncture commerciale, financière ou économique défavorable, le débiteur n'aura vraisemblablement pas la capacité de respecter ses engagements financiers découlant de l'obligation.
CC	Une obligation notée « CC » est très vulnérable au risque de défaut de paiement dans l'immédiat. La note « CC » est utilisée lorsqu'aucun défaut de paiement n'a encore eu lieu, mais que S&P Global Ratings juge que le défaut de paiement est une quasi-certitude, sans égard au moment où on prévoit qu'il surviendra.
C	Une obligation notée « C » est très vulnérable au risque de défaut de paiement dans l'immédiat, et elle devrait avoir un rang relatif moins élevé ou offrir des chances de recouvrement final plus faibles que les obligations ayant obtenu des notes plus élevées.

D	Une obligation notée « D » fait l'objet d'un défaut ou un engagement théorique qui s'y rapporte fait l'objet d'une violation. Pour les instruments de capital non hybrides, la catégorie de notation « D » est utilisée lorsque les paiements se rapportant à l'obligation ne sont pas effectués à la date d'échéance, à moins que S&P Global Ratings ne croie que ces paiements seront effectués dans les cinq jours ouvrables suivants, en l'absence d'un délai de grâce précisé, ou avant la fin du délai de grâce précisé ou dans les trente jours civils suivants, selon la première de ces éventualités à survenir. La note « D » est également utilisée si le débiteur dépose son bilan ou prend une mesure analogue et lorsque le défaut d'exécution d'une obligation est une quasi-certitude, par exemple en raison de dispositions de suspension automatique. La note d'une obligation est abaissée à « D » si elle fait l'objet d'une restructuration de créance en difficulté.
----------	--

Les notes « AA » à « CCC » peuvent être modifiées par l'ajout d'un signe plus (+) ou moins (-) indiquant leur position relative dans la catégorie de notation.

15.6 Explication des notes attribuées par Fitch

Note	Explication
AAA	Qualité de crédit la plus élevée. La note « AAA » indique le risque de crédit le plus faible. Elle n'est attribuée que dans les cas où la capacité du débiteur à remplir ses obligations financières est exceptionnellement élevée. Il est très peu probable que cette capacité soit défavorablement touchée par des événements prévisibles.
AA	Qualité de crédit très élevée. La note « AA » indique qu'on prévoit un risque de crédit très faible. Elle indique que la capacité du débiteur à remplir ses obligations financières est très élevée et que cette capacité n'est pas très vulnérable aux événements prévisibles.
A	Qualité de crédit élevée. La note « A » indique qu'on prévoit un risque de crédit faible. La capacité du débiteur à remplir ses obligations financières est considérée comme élevée. Cette capacité peut néanmoins être plus vulnérable à une conjoncture commerciale ou économique défavorable que celle d'une entité ayant une meilleure note.
BBB	Bonne qualité de crédit. La note « BBB » indique qu'on prévoit un risque de crédit faible dans l'immédiat. La capacité du débiteur à remplir ses obligations financières est considérée comme adéquate, mais une conjoncture commerciale ou économique défavorable est plus susceptible de nuire à cette capacité.
BB	Spéculative. La note « BB » indique une plus grande vulnérabilité au risque de crédit, en particulier si la conjoncture commerciale ou économique évolue défavorablement au fil du temps; cependant, le débiteur pourrait avoir recours à des solutions de rechange commerciales ou financières qui lui permettraient de respecter ses obligations financières.
B	Très spéculative. La note « B » indique un risque de crédit important.
CCC	Risque de crédit élevé. La note « CCC » indique un risque de crédit élevé.
CC	Risque de crédit très élevé. La note « CC » indique un risque de crédit très élevé.
C	Risque de crédit exceptionnellement élevé. La note « C » indique un risque de crédit exceptionnellement élevé.

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

15.7 Description des rangs

Le tableau suivant présente la nomenclature des rangs utilisés par Fitch, Standard & Poor's et Moody's, respectivement, et publiés par ces agences de notation.

Rang	Fitch	Standard & Poor's	Moody's
1	AAA	AAA	Aaa
2	AA+	AA+	Aa1
3	AA	AA	Aa2
4	AA-	AA-	Aa3
5	A+	A+	A1
6	A	A	A2
7	A-	A-	A3
8	BBB+	BBB+	Baa1
9	BBB	BBB	Baa2
10	BBB-	BBB-	Baa3
11	BB+	BB+	Ba1
12	BB	BB	Ba2
13	BB-	BB-	Ba3
14	B+	B+	B1
15	B	B	B2
16	B-	B-	B3
17	CCC+	CCC+	Caa1
18	CCC	CCC	Caa2
19	CCC-	CCC-	Caa3
20	CC	CC	Ca
21	C	C	C

16. INFRASTRUCTURES

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

17. MARQUES DE COMMERCE

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

18. ADMINISTRATEURS ET DIRIGEANTS

18.1 Administrateurs

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

Nom et lieu de résidence	Principale activité	Administrateur depuis
Ameé Chande ¹⁾⁴⁾ Colombie-Britannique, Canada	Administratrice de sociétés et consultante en stratégie	Le 25 juin 2020
Christie J.B. Clark ¹⁾²⁾⁷⁾ Ontario, Canada	Administrateur de sociétés	Le 27 juin 2013
Gary A. Doer ³⁾⁴⁾ Manitoba, Canada	Administrateur de sociétés	Le 30 avril 2018

Nom et lieu de résidence	Principale activité	Administrateur depuis
Rob Fyfe ³⁾⁴⁾⁸⁾ Auckland, Nouvelle-Zélande	Administrateur de sociétés	Le 30 septembre 2017
Michael M. Green ³⁾⁴⁾ Floride (États-Unis)	Chef de la direction et directeur principal, Tenex Capital Management	Le 30 mars 2009
Jean Marc Huot ²⁾⁴⁾ Québec (Canada)	Associé, Stikeman Elliott	Le 8 mai 2009
Claudette McGowan ¹⁾ Ontario (Canada)	Présidente-directrice générale, Protexxa Inc.	Le 15 mai 2023
Madeleine Paquin ²⁾⁴⁾ Québec (Canada)	Présidente et chef de la direction, Logistec Corporation	Le 12 mai 2015
Michael Rousseau Québec (Canada)	Président et chef de la direction, Air Canada	Le 15 février 2021
Vagn Sørensen ⁵⁾ Londres (Royaume-Uni)	Administrateur de sociétés	Le 15 novembre 2006
Kathleen Taylor ¹⁾²⁾³⁾ Ontario (Canada)	Administratrice de sociétés	Le 10 mai 2016
Annette Verschuren ¹⁾²⁾⁹⁾ Ontario (Canada)	Présidente du conseil et chef de la direction, NRStor Inc.	Le 12 novembre 2012
Michael M. Wilson ¹⁾³⁾⁶⁾¹⁰⁾ Alberta (Canada)	Administrateur de sociétés	Le 1 ^{er} octobre 2014

1) Membre du Comité d'audit, des finances et du risque.

2) Membre du Comité de gouvernance et de mises en candidature.

3) Membre du Comité des ressources humaines, de la rémunération et des régimes de retraite.

4) Membre du Comité de la sécurité, de la santé, de l'environnement et de la sûreté.

5) M. Sørensen est devenu président du Conseil d'Air Canada le 5 mai 2017.

6) M. Wilson a également siégé au Conseil d'Air Canada du 21 mai 2008 au 8 mai 2009.

7) M. Clark est président du Comité d'audit, des finances et du risque.

8) M. Fyfe est président du Comité de la sécurité, de la santé, de l'environnement et de la sûreté.

9) M^{me} Verschuren est présidente du Comité de gouvernance et de mises en candidature.

10) M^{me} Taylor est présidente du Comité des ressources humaines, de la rémunération et des régimes de retraite.

À moins d'indication contraire ci-après, chaque administrateur exerce l'activité principale mentionnée ci-dessus depuis plus de cinq ans. M^{me} Chande a été chef des affaires commerciales de Waymo en 2019. M^{me} McGowan a été chef de l'information à la Banque de Montréal de 2000 à 2020 et directrice mondiale, Cybersécurité à la Banque Toronto-Dominion de 2020 à 2022. M^{me} Paquin a été présidente et chef de la direction de Logistec Corporation de 1996 à 2024. M. Rousseau a été vice-président général et chef des

Affaires financières de 2007 à 2018 ainsi que chef de la direction adjoint et chef des Affaires financières de 2019 à 2021.

18.2 Membres de la haute direction

Le Conseil d'administration d'Air Canada peut nommer un ou plusieurs des membres de la haute direction d'Air Canada.

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

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

Le 12 janvier 2023, Air Canada a annoncé le départ à la retraite de Lucie Guillemette, vice-présidente générale et chef des Affaires commerciales. M^{me} Guillemette, qui était responsable des stratégies commerciales de la société aérienne, a pris sa retraite à la fin d'avril 2023, mettant fin à une brillante carrière de 36 ans à Air Canada.

Le 1^{er} mars 2023, Richard Steer, premier vice-président – Exploitation et Transporteurs Express, a pris sa retraite après presque 10 ans de service à Air Canada.

Le 30 juin 2023, Amos Kazzaz, vice-président général et chef des Affaires financières, a pris sa retraite après 13 ans de loyaux services à Air Canada.

Le 1^{er} août 2023, Carolyn M. Hadrovic, vice-présidente et secrétaire générale, a pris sa retraite après 31 ans de loyaux services à Air Canada.

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

- M. Di Bert a été chef des affaires financières de Bombardier de 2015 à 2020, conseiller en gestion, membre du conseil d'administration et conseiller spécial chez Sharethrough de 2020 à 2022 et chef de la direction financière chez Clarios de 2022 à 2023. Il a été nommé vice-président général et chef des Affaires financières d'Air Canada en juillet 2023.
- M. Barbeau a été président (2018-2021) et associé ou dirigeant de Stikeman Elliott S.E.N.C.R.L., s.r.l. de 1993 à 2021. Il a été nommé vice-président général et chef des Affaires juridiques d'Air Canada en 2021 et vice-président général, chef des Affaires juridiques et secrétaire général en août 2023. Il a également agi comme secrétaire général par intérim de février 2022 jusqu'en 2023, et a été nommé secrétaire général en août 2023.
- M. Rousseau a été chef de la direction adjoint et chef des Affaires financières d'Air Canada de 2019 à 2021 et a été nommé président et chef de la direction en février 2021.
- M. Landry a été vice-président général à l'exploitation d'Air Canada de 2019 à 2021, puis nommé vice-président général et chef des opérations en septembre 2021.
- M. Galardo a été vice-président, Planification du réseau de 1997 à 2020, vice-président, Planification du réseau et Alliances de 2020 à 2021, premier vice-président, Planification du réseau et Gestion du chiffre d'affaires de 2021 à 2023, et a été nommé vice-président général, Chiffre d'affaires et Planification du réseau d'Air Canada en mai 2023.
- M^{me} Meloul-Wechsler a été vice-présidente générale, chef des Ressources humaines et des Communications de 2020 à 2021 et a été nommée vice-présidente générale, chef des Ressources humaines et des Affaires publiques d'Air Canada en février 2021.
- M. Nasr a été vice-président, Fidélité et Commerce électronique de 2017 à 2021, premier vice-président, Produits, Marketing et Commerce électronique de 2021 à 2023 et a été nommé vice-président général, Marketing et Solutions numériques d'Air Canada et président d'Aéropôle en mai 2023.
- M. O'Connor a été vice-président, Contrôle de l'exploitation réseau de 2017 à 2023 et a été nommé premier vice-président, Gestion mondiale des Aéroports et Contrôle de l'exploitation d'Air Canada en mars 2023.
- Commandant Strom a été vice-président, Opérations aériennes de 2018 à 2021, premier vice-président, Opérations aériennes de 2021 à 2023 et a été nommé premier vice-président, Opérations aériennes et Maintenance d'Air Canada en mars 2023.

Au 31 décembre 2023, les administrateurs et membres de la haute direction susmentionnés avaient collectivement la propriété ou le contrôle, directement ou indirectement, de 523 936 actions à droit de vote, soit environ 0,1901 % des actions à droit de vote en circulation, et de 19 300 actions à droit de vote variable, soit environ 0,0233 % des actions à droit de vote variable en circulation.

18.3 Interdiction d'opérations, faillite, amendes ou sanctions

À la connaissance d'Air Canada, aucun administrateur ou membre de la haute direction d'Air Canada n'est, en date de la présente notice annuelle, ou n'a été, au cours des 10 années précédentes, administrateur, chef de la direction ou chef des finances d'une société qui a) a fait l'objet d'une interdiction d'opérations ou d'une ordonnance similaire ou s'est vu refuser le droit de se prévaloir de toute dispense prévue par la législation en valeurs mobilières pendant plus de 30 jours consécutifs (une « ordonnance »), qui a été prononcée pendant qu'il exerçait cette fonction; ou b) a, après la cessation des fonctions de la personne, fait l'objet d'une interdiction d'opérations ou d'une telle ordonnance en raison d'un événement survenu pendant l'exercice des fonctions d'administrateur, de chef de la direction ou de chef des finances d'Air Canada.

À la connaissance d'Air Canada, aucun administrateur, membre de la haute direction d'Air Canada ou actionnaire détenant un nombre suffisant de titres d'Air Canada pour avoir une influence importante sur le contrôle d'Air Canada : a) n'est, en date de la présente notice annuelle, ou n'a été, au cours des 10 années précédentes, administrateur ou membre de la haute direction d'une société qui, pendant que la personne exerçait ces fonctions, ou au cours de l'année suivant la cessation de ses fonctions, a fait faillite, fait une proposition concordataire en vertu de la législation sur la faillite ou l'insolvabilité, été poursuivie par ses créanciers, conclu un concordat ou un compromis avec eux, intenté des poursuites contre eux, pris des dispositions ou fait des démarches en vue de conclure un concordat ou un compromis avec eux, ou bien un séquestre, un séquestre-gérant ou un syndic de faillite a été nommé pour détenir ses biens; ou b) n'a, au cours des 10 années précédant la date de la présente notice annuelle, fait faillite, fait une proposition concordataire en vertu de la législation sur la faillite ou l'insolvabilité, été poursuivi par ses créanciers, conclu un concordat ou un compromis avec eux, intenté des poursuites contre eux, pris des dispositions ou fait des démarches en vue de conclure un concordat ou un compromis avec eux, ou un séquestre, un séquestre-gérant ou un syndic de faillite a été nommé pour détenir ses biens.

À la connaissance d'Air Canada, aucun administrateur ou membre de la haute direction d'Air Canada, ni aucun actionnaire détenant un nombre suffisant de titres d'Air Canada pour avoir une influence importante sur le contrôle d'Air Canada : i) ne s'est vu imposer des amendes ou des sanctions par un tribunal en vertu de la législation en valeurs mobilières ou par une autorité en valeurs mobilières ni n'a conclu une entente de règlement avec celle-ci; ii) ne s'est vu imposer par un tribunal ou un organisme de réglementation une autre amende ou sanction qui serait susceptible d'être considérée comme importante pour un investisseur raisonnable ayant à prendre une décision en matière de placement.

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

19.1 Règles du Comité d'audit

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

19.2 Composition du Comité d'audit

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

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

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

- i) Christie J.B. Clark est administrateur de sociétés. De 2005 à 2011, M. Clark a été chef de la direction et associé principal de PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l. Il est administrateur de Les Compagnies Loblaw limitée et de AtkinsRéalis (Groupe SNC-Lavalin inc.). M. Clark est également membre des conseils du Comité olympique canadien, de la Fondation olympique canadienne, de l'organisation À nous le podium et de la fondation de l'hôpital Sunnybrook, ainsi que membre honoraire du conseil consultatif de l'école de commerce Stephen J.R. Smith de l'Université Queen's. Il a été administrateur de Hydro One Inc., de Brookfield Office Properties Inc., de la Société financière IGM Inc. et de la Fiducie de placement immobilier Propriétés de Choix. M. Clark est titulaire d'un baccalauréat en commerce de l'Université Queen's et d'une maîtrise en administration des affaires de l'Université de Toronto. Il est comptable agréé (Fellow). M. Clark a déjà été directeur national aux affaires académiques pour le cours de l'Institut des administrateurs de sociétés intitulé « Efficacité du comité d'audit » (*Audit Committee Effectiveness*).
- ii) Amee Chande est administratrice de sociétés et consultante en stratégie. M^{me} Chande siège aux conseils de Algonquin Power & Utilities Corp., Fortune Brand Innovations et de Thumbtack, Inc., ainsi qu'au conseil consultatif de Livingbridge Private Equity. Elle conseille également de grandes entreprises du secteur de la mobilité comme ChargePoint Holdings Inc. En 2019, M^{me} Chande était chef des affaires commerciales de Waymo, le projet de voiture autonome de Google. Elle était chargée de définir la stratégie globale et de jeter les bases d'une solide entreprise commerciale. De 2015 à 2018, elle a été directrice générale du groupe Alibaba Holding Limited, où elle a été la première haute dirigeante embauchée pour diriger les activités de mondialisation. M^{me} Chande a aussi été directrice générale et chef de la direction pour des détaillants mondiaux comme Tesco PLC, Staples et Wal-Mart Inc. en Europe et aux États-Unis. Elle a commencé sa carrière comme consultante en stratégie chez McKinsey & Company. M^{me} Chande est une bénévole active pour l'Association mondiale des guides et des éclaireuses, dont elle a été membre du Conseil mondial, et elle enseigne aussi la stratégie à titre de professeure associée à l'Université de la Colombie-Britannique. Elle est titulaire d'un baccalauréat en administration des affaires de l'Université Simon Fraser, d'une maîtrise ès sciences de la London School of Economics et d'une maîtrise en administration des affaires de la Harvard Business School.
- iii) Claudette McGowan est présidente-directrice générale de Protexxa Inc, une société canadienne de logiciels et de services de cybersécurité. M^{me} McGowan est un leader mondial des technologies de l'information qui a travaillé dans le secteur de la technologie pour plusieurs organisations telles que Deloitte, les services de police métropolitains, l'Hôpital général de North York, la Banque de Montréal (BMO) et La Banque Toronto-Dominion (TD). À la BMO, M^{me} McGowan a été chef de l'information, Expérience employé et technologies de l'entreprise, et à la TD, elle a été directrice mondiale de la cybersécurité et de la gestion des menaces. Elle est la présidente de la Coalition of Innovation Leaders Against Racism (CILAR), un groupe de hauts dirigeants d'entreprise engagés dans la création de plateformes qui éliminent les obstacles structurels dans l'économie de l'innovation. M^{me} McGowan a récemment codirigé le lancement de Phoenix Fire & The Firehood, un fonds d'investisseurs providentiels destiné aux femmes et un réseau pour les femmes dans le domaine de la technologie. Elle siège au conseil d'organismes tels que la SickKids Hospital Foundation, le CILAR, le Elevate Technology Festival, le Groupe de travail sur les femmes dans l'économie et le U.S. & Canada Innovation Council du Consulat général des États-Unis à Toronto. M^{me} McGowan a fait ses études au Canada et a obtenu un baccalauréat ès arts (Université Lakehead) et une maîtrise en administration des affaires (Université d'Athabasca). En 2022, elle a reçu un doctorat honorifique en droit de l'Université Carleton en reconnaissance de sa brillante carrière de 20 années en tant que leader mondial des technologies de l'information.

- iv) Kathleen Taylor est administratrice de sociétés. M^{me} Taylor est vice-présidente du conseil du Groupe Adecco et administratrice de Element Fleet Management Corp. et de Mattamy Asset Management. Elle agit à titre de présidente du conseil d'Atlas Partners, une société privée d'investissement en capital de Toronto, du conseil consultatif de Cabot Collection, un promoteur-exploitant de complexes de golf et résidentiels et du conseil des fiduciaires de The Hospital for Sick Children. M^{me} Taylor est chancelière de l'Université York, et membre du conseil de la fondation SickKids, pour laquelle elle remplit actuellement des fonctions de présidente sortante. M^{me} Taylor a été présidente du conseil de la Banque Royale du Canada et présidente et chef de la direction de la chaîne hôtelière Four Seasons Hotels and Resorts. Elle est aussi membre du Conseil national de l'Institut C.D. Howe, dont elle préside le Conseil des politiques sur le capital humain. Elle est également membre de son Groupe de travail sur l'économie numérique. M^{me} Taylor siège également au Conseil consultatif du doyen de l'école de commerce Schulich. M^{me} Taylor est titulaire d'un MBA de la Schulich School of Business, d'un diplôme en droit de la Osgoode Hall Law School et d'un baccalauréat ès arts (spécialisé) de l'Université de Toronto. Elle a également obtenu des doctorats honorifiques en droit de l'Université de Toronto, de l'Université McGill, de l'Université York et de l'Université Trent, un doctorat honorifique en lettres humaines de l'Université Mount Saint Vincent et un doctorat honorifique en divinité de l'Université Huron.
- v) Annette Verschuren est présidente du conseil et chef de la direction de NRStor Inc. Cette société met sur pied, construit et gère des projets de stockage d'énergie. De 1996 à 2011, M^{me} Verschuren assumait la présidence de Home Dépôt du Canada, où elle a supervisé la croissance de l'entreprise, dont le nombre de magasins au Canada est passé de 19 à 179, et elle a mené son implantation en Chine. Avant de se joindre à cette entreprise, M^{me} Verschuren a été présidente et copropriétaire de Michaels of Canada, une chaîne de magasins spécialisés en matériel d'artisanat. Auparavant, M^{me} Verschuren a été vice-présidente, Croissance de l'entreprise d'Imasco Ltée et vice-présidente exécutive de la Corporation de développement des investissements du Canada. M^{me} Verschuren est présidente du conseil de MaRS Discovery District. De plus, elle est administratrice de Canadian Natural Resources Limited, de Saputo inc., de Liberty Mutual Insurance Group, de la Ontario Energy Association et du Verschuren Centre for Sustainability in Energy and the Environment à Cape Breton. Elle est chancelière de l'Université du Cap-Breton et soutient plusieurs organisations caritatives. Elle fait partie des membres fondateurs de la Fondation Rideau Hall. En 2011, M^{me} Verschuren a été nommée officière de l'Ordre du Canada et, en 2019, elle a été nommée compagnon du Temple de la renommée de l'entreprise canadienne. M^{me} Verschuren est titulaire de doctorats honorifiques de plusieurs institutions, dont l'Université St. Francis Xavier, où elle a également obtenu un baccalauréat en administration des affaires.
- vi) Michael M. Wilson est administrateur de sociétés. M. Wilson est président du conseil de Celestica Inc. et de Suncor Energy Inc. M. Wilson est ancien président et chef de la direction d'Agrium Inc., poste qu'il a occupé de 2003 à son départ à la retraite en 2013, après avoir été vice-président exécutif et chef de l'exploitation. M. Wilson a acquis une grande expérience dans l'industrie pétrochimique, notamment en qualité de président de Methanex Corporation et dans diverses fonctions à responsabilités croissantes au service de Dow Chemical Company, en Amérique du Nord et en Asie. M. Wilson est titulaire d'un baccalauréat ès sciences (génie chimique) de l'Université de Waterloo.

19.4 Politiques et procédures d'approbation préalable

Le Comité d'audit examine et approuve la nature de tous les services non liés à l'audit, autorisés par la législation et la réglementation en valeurs mobilières, qui seront rendus par l'auditeur externe de la Société avant le début du travail. À cet égard, le Comité d'audit présente un rapport annuel aux actionnaires de la Société, selon le cas, portant sur les services non liés à l'audit qu'il a approuvés au cours de la période en question.

En outre, le Comité d'audit étudie le rapport de l'auditeur externe indiquant ses liens avec la Société et établissant que l'auditeur externe se considère comme indépendant de la Société. Le Comité d'audit discute de ce rapport avec l'auditeur externe afin d'évaluer son objectivité et son indépendance.

19.5 Honoraires de l'auditeur

Le cabinet PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l. agit à titre d'auditeur d'Air Canada depuis le 26 avril 1990. Les honoraires payables pour les exercices clos les 31 décembre 2023 et 31 décembre 2022 à PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l. et aux membres de son groupe s'élèvent respectivement à 5 142 128 \$ et 4 881 515 \$ et sont présentés ci-après.

	2023	2022
Honoraires d'audit	3 300 000 \$	3 170 000 \$
Honoraires liés à l'audit	1 326 873	1 309 822
Honoraires pour les services de fiscalité	235 505	96 417
Autres honoraires	279 750	305 276
Total	5 142 128 \$	4 881 515 \$

La nature de chacune des catégories d'honoraires est décrite ci-après.

19.6 Honoraires d'audit

Des honoraires d'audit ont été versés pour les services professionnels rendus par l'auditeur concernant l'audit des états financiers consolidés annuels d'Air Canada et pour les services rendus à l'occasion de dépôts et de missions liés aux états financiers consolidés annuels, notamment les missions d'examen des états financiers consolidés résumés intermédiaires d'Air Canada.

19.7 Honoraires liés à l'audit

Les honoraires liés à l'audit ont été versés pour des services professionnels liés à l'audit des états financiers non consolidés d'Air Canada, des régimes de retraite, aux audits des filiales, le cas échéant, à la préparation de rapports précis sur les procédures et à d'autres missions d'examen non liées aux états financiers consolidés d'Air Canada.

19.8 Honoraires pour les services de fiscalité

Les honoraires pour services de fiscalité ont été versés pour les services professionnels rendus concernant la conformité fiscale et les conseils fiscaux.

19.9 Autres honoraires

D'autres honoraires ont été versés pour des services de traduction, des services-conseils et des services liés à la participation de l'auditeur aux documents de placement, le cas échéant.

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

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

21. ACTIONS EN JUSTICE

Dans l'exercice de ses activités, Air Canada s'expose à des réclamations et poursuites (dont des recours collectifs), notamment en ce qui concerne ses accords contractuels ainsi que les lois et règlements actuels ou nouveaux. Une présentation des risques liés aux réclamations et aux poursuites figure sous le titre « Litiges » à la rubrique 18, « Facteurs de risque », du rapport de gestion 2023 d'Air Canada, rubrique qui est intégrée par renvoi à la notice annuelle.

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

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

23. CONTRATS IMPORTANTS

Aucun contrat important pour la Société n'a été conclu pendant l'exercice clos le 31 décembre 2023 ou avant, qui est encore en vigueur et important pour la Société et doit être déposé auprès des autorités canadiennes en valeurs mobilières conformément à l'article 12.2 du *Règlement 51-102 sur les obligations d'information continue*.

24. EXPERTS

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

25. RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Des renseignements complémentaires, concernant notamment la rémunération des administrateurs et des dirigeants, les prêts qui ont été consentis aux administrateurs et dirigeants, les principaux porteurs des titres d'Air Canada et les titres dont l'émission a été autorisée aux termes des régimes de rémunération en actions figurent dans la circulaire de sollicitation de procurations par la direction d'Air Canada relative à son assemblée annuelle des actionnaires de 2023 tenue le 4 mai 2023, disponible sur SEDAR+ à sedarplus.ca, et figurera dans la circulaire de sollicitation de procurations par la direction relative à son assemblée annuelle des actionnaires de 2024 qui doit avoir lieu le 28 mars 2024, qui sera également disponible sur SEDAR+ à sedarplus.ca.

Des renseignements financiers supplémentaires figurent dans les états financiers consolidés pour l'exercice clos le 31 décembre 2023 et dans le rapport de gestion 2023 d'Air Canada. Les documents ci-dessus et les renseignements complémentaires au sujet d'Air Canada sont disponibles sur les sites Web d'Air Canada (aircanada.com) et de SEDAR+ (sedarplus.ca).

26. GLOSSAIRE

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

« **accessoires** » Qualifie les services et produits supplémentaires offerts en sus du billet d'avion.

« **accord Ciel ouvert** » L'accord négocié entre le gouvernement du Canada et celui des États-Unis qui est entré en vigueur le 12 mars 2007.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

« **Air Canada Rouge** » Air Canada Rouge S.E.C. (qui exerce ses activités sous la dénomination Air Canada Rouge), société en commandite constituée sous le régime des lois du Québec.

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

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

« **Boeing** » The Boeing Company.

« **CAC de Jazz** » Le contrat d'achat de capacité, dans sa version modifiée et mise à jour, conclu

par Air Canada et Jazz, daté du 1^{er} janvier 2015, dans sa version modifiée.

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

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

« **certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel** » Les certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel.

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

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

« **Ciel bleu** » La politique sur le transport aérien international de Transports Canada.

« **Citoyens du monde** » Le rapport de développement durable d'Air Canada.

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

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

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

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

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

« **facilité de crédit de 2016** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Opérations de financement importantes » de la présente notice annuelle.

« **Fitch** » Fitch Ratings, Inc.

« **GES** » Gaz à effet de serre.

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

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

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

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

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

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

« **indépendant** » Indépendant au sens de l'Instruction générale 58-201 relative à la gouvernance.

« **interdiction** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Interdiction d'opérations, faillite, amendes ou sanctions ».

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

« **Jazz** » Jazz Aviation S.E.C.

« **LCAP** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Confidentialité et lutte contre les pourriels » de la présente notice annuelle.

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

« **LLO** » La *Loi sur les langues officielles* (Canada), en sa version modifiée.

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

« **LPRPDE** » La *Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques* (Canada), en sa version modifiée.

« **LTC** » La *Loi sur les transports au Canada*, en sa version modifiée.

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

« **Lufthansa** » Deutsche Lufthansa AG.

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

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

« **NIST** » Le National Institute of Standards and Technology, qui fait partie du département du commerce des États-Unis.

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

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

« **PCGR** » Les principes comptables généralement reconnus du Canada, définis dans le Manuel de CPA Canada – Comptabilité, qui intègre les Normes internationales d'information

financière (IFRS) publiées par l'International Accounting Standards Board.

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

« **Porter** » Porter Airlines Inc.

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

« **rapport de gestion 2023 d'Air Canada** » Le rapport de gestion 2023 d'Air Canada daté du 16 février 2024.

« **Rapport GIFCC** » Communiqué à toutes les parties prenantes la structure de gouvernance, les stratégies, les pratiques en matière de gestion des risques et les indicateurs d'une société relativement aux changements climatiques.

« **régime de droits** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Régime de droits des actionnaires d'Air Canada » de la présente notice annuelle.

« **Règlement sur les transports accessibles** » Le Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées.

« **RGPD** » Le Règlement général sur la protection des données.

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

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

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

« **sixième liberté** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Routes, réseau et services » de la présente notice annuelle.

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

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

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

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

« **Transat** » Transat A.T. Inc.

« **TSX** » La Bourse de Toronto.

« **Unifor** » Syndicat canadien créé en 2013 à la suite de la fusion du Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatial, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada et du Syndicat canadien des communications, de l'énergie et du papier.

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

« **Vacances Air Canada** » Société en commandite Touram (qui exerce ses activités sous la dénomination Vacances Air Canada),

société en commandite établie sous le régime des lois du Québec.

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

« **WestJet** » WestJet Airlines Ltd.

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

I. Objectifs généraux

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

I.I Généralités

a) Aider le Conseil d'administration de la Société (le « Conseil ») à s'acquitter de ses responsabilités de surveillance de ce qui suit :

- i) les éléments entrant dans les processus comptables et de communication de l'information financière de la Société;
- ii) l'indépendance, les compétences et la nomination de l'auditeur externe;
- iii) le processus de gestion des risques de la Société, y compris l'élaboration et la mise en œuvre de systèmes appropriés pour cerner et atténuer les risques;
- iv) les risques particuliers de l'entreprise pour lesquels la responsabilité lui a été déléguée;
- v) l'élaboration de contrôles internes et de procédures de communication de l'information pour les questions environnementales, sociales et de gouvernance, telles que l'action climatique et les plans connexes.

I.II Communication et contrôle de l'information financière

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

I.III Risques liés aux technologies de l'information

- d) Superviser l'évaluation par la direction des principaux risques liés aux technologies de l'information et à la cybersécurité.

I.IV Communication entre les parties

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

I. IV Composition et qualification

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

eux sera un « expert financier » au sens de la législation et de la réglementation en valeurs mobilières applicable.

II. Responsabilités et fonctions

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

II.I Processus comptables et de présentation de l'information financière

- a) Superviser et examiner la qualité et l'intégrité du processus de communication comptable et financière de la Société, notamment au moyen de discussions avec la direction, l'auditeur externe et le chef de l'audit et du conseil d'entreprise, y compris les tâches suivantes :
 - i) un examen des états financiers annuels et trimestriels et du rapport de gestion qui doivent être déposés auprès des organismes de réglementation et remis aux actionnaires, ainsi que les états financiers et autre information financière inclus dans les prospectus, les communiqués sur les résultats et les autres documents semblables, ainsi que la notice annuelle et les autres documents semblables émanant de la Société;
 - ii) des discussions avec la direction et l'auditeur externe, notamment au sujet de la réalisation d'un audit et d'un examen du rapport que l'auditeur externe lui présente sur les questions s'y rapportant;
 - iii) des discussions avec l'auditeur externe au sujet de son avis quant au caractère acceptable et à la qualité des états financiers, notamment (1) les politiques et pratiques de comptabilité clé employées par la direction pour les préparer, (2) le traitement différent et la communication de l'information financière conformément aux principes comptables généralement reconnus dont elle a tenu compte ainsi que leurs conséquences, (3) les modifications apportées aux politiques comptables importantes, la méthode employée pour comptabiliser des transactions inhabituelles importantes, (4) l'effet des politiques comptables importantes dans des domaines controversés ou naissants, (5) le degré de créativité ou de conservatisme, selon le cas, des politiques comptables adoptées par la Société, (6) la méthode employée par la direction pour formuler des estimations comptables particulièrement importantes et (7) le fondement des conclusions de l'auditeur externe quant au caractère raisonnable de ces estimations;
 - iv) un examen (1) des rajustements importants découlant d'un audit, (2) des désaccords avec la direction quant à l'application des politiques comptables et à la communication des états financiers, le Comité d'audit étant chargé de résoudre les désaccords entre la direction et l'auditeur externe à l'égard de l'information financière, (3) de toutes les opérations hors bilan importantes et les autres relations avec des entités non consolidées susceptibles d'avoir un effet immédiat ou futur important sur la situation financière de la Société, notamment pour déterminer si elles doivent être communiquées ou non dans les états financiers trimestriels ou annuels, (4) des suggestions d'améliorations formulées par l'auditeur externe quant au fonctionnement et aux contrôles internes de la Société, (5) de la nature et l'ampleur des erreurs non rajustées d'un montant non négligeable, et (6) du respect de divers engagements;
 - v) le choix des politiques comptables à adopter ou à modifier et l'étude du caractère adéquat de ces choix et modifications.

II.II Communication de l'information

- b) Déterminer, après étude et discussion, s'il y a lieu de recommander au Conseil d'approuver les états financiers annuels, trimestriels et les rapports de gestion rattachés, ainsi que l'information financière communiquée dans une notice annuelle, un communiqué sur les résultats, un prospectus et d'autres documents semblables.
- c) Examiner, de concert avec la direction, l'auditeur externe et les conseillers juridiques, i) la procédure de la Société pour avoir la certitude de sa conformité aux lois et aux règlements applicables, ii) les litiges, les réclamations ou les autres éventualités, notamment les cotisations fiscales, susceptibles d'avoir d'importantes répercussions sur la situation financière ou les résultats d'exploitation de la

Société; étudier la communication ou l'effet de ces questions sur les résultats dans les états financiers trimestriels et annuels de la Société.

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

II.III Plan d'audit et questions connexes

- e) Se réunir avec l'auditeur externe de la Société pour examiner et approuver son plan d'audit, l'accent étant particulièrement mis sur les facteurs de risque qui pourraient entraîner une déclaration inexacte importante dans les états financiers, la portée et le calendrier de l'audit, les hypothèses qui ont été formulées et les décisions qui ont été prises lors de l'élaboration du plan et la coordination du travail entre l'auditeur externe et le service de l'audit et du conseil d'entreprise.
- f) Superviser le travail de l'auditeur externe chargé de préparer ou publier un rapport de l'auditeur ou d'exécuter d'autres services d'audit, d'examen ou d'attestation pour la Société.
- g) Examiner, établir et approuver (ou approuver préalablement) les honoraires et les frais liés à l'audit pour l'année en cours et l'année antérieure ainsi que tout supplément important sur le montant estimatif des honoraires d'audit et des honoraires liés à l'audit. Seul le Comité d'audit a l'autorité d'établir et de payer les honoraires de l'auditeur externe. La Société s'assurera que le Comité d'audit dispose des fonds nécessaires pour payer les montants approuvés.
- h) Examiner et préapprouver la nature de tous les services non liés à l'audit, autorisés par la législation et la réglementation en valeurs mobilières, qui seront rendus par l'auditeur externe de la Société avant le début du travail, ou déléguer cette responsabilité à un membre du Comité d'audit, étant entendu i) que le Comité d'audit présentera un rapport trimestriel ou annuel aux actionnaires de la Société, selon le cas, portant sur les services non liés à l'audit approuvés par le Comité au cours de la période en question, et ii) que l'approbation préalable des services non liés à l'audit par un membre du Comité d'audit à qui ce pouvoir est délégué doit être présentée au Comité d'audit à la première de ses réunions qui suit cette approbation préalable.
- i) Étudier le rapport de l'auditeur externe i) décrivant les liens éventuels entre celui-ci et la Société et ii) confirmant que l'auditeur externe se considère comme indépendant de la Société; discuter de ce rapport avec l'auditeur externe afin d'évaluer son objectivité et son indépendance.
- j) Expressément demander à l'auditeur externe de confirmer qu'il est un cabinet comptable enregistré au sens des règlements sur les valeurs mobilières applicables et qu'il ne fait l'objet de quelque autre demande ou enquête d'un organisme gouvernemental ou professionnel relativement à un audit exécuté par le cabinet.
- k) Recevoir des rapports i) sur les discussions entre la direction et d'autres experts-comptables concernant les principes comptables à appliquer dans la préparation des états financiers trimestriels ou annuels de la Société et ii) les cas de fraude ou d'actes illégaux dont la direction, le service de l'audit et du conseil d'entreprise ou l'auditeur externe de la Société prend connaissance, auquel cas, la procédure de contrôle pertinente doit être examinée avec la direction pour avoir la certitude qu'il existe une protection convenable contre de tels risques.
- l) À chaque réunion trimestrielle prévue du Comité d'audit, se réunir en privé avec l'auditeur externe, entre autres pour connaître toute restriction qu'on lui aurait imposée et les autres difficultés qu'il aurait rencontrées au cours de l'audit ou de l'examen, notamment quant aux instructions sur la portée de son travail, l'accès aux renseignements demandés, la collaboration fournie par la direction durant l'exécution de son travail et son évaluation du personnel et des systèmes financiers, comptables et d'audit de la Société.
- m) De concert avec la direction, évaluer, chaque année, le rendement de l'auditeur externe; recommander au Conseil soit de le remplacer au besoin, soit de voir à sa reconduction dans ses fonctions par les actionnaires de la Société.

II.IV Service de l'audit et du conseil d'entreprise

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

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

- o) Obtenir du service de l'audit et du conseil d'entreprise et de l'auditeur externe de la Société les conclusions importantes et les recommandations de contrôle interne communiquées durant la période examinée, la réponse de la direction à ces recommandations; examiner le suivi effectué par la direction et le service de l'audit et du conseil d'entreprise afin de vérifier si la direction a mis en place un système efficace de contrôle comptable interne.
- p) Examiner l'évaluation par la direction des questions d'actualité importantes en matière de comptabilité et de communication de l'information financière, notamment les prises de position des autorités professionnelles et réglementaires, et leur effet sur les états financiers de la Société.
- q) Établir les politiques et la procédure régissant le dépôt, la conservation et le traitement des plaintes reçues par la Société de la part de ses employés, actionnaires et autres parties prenantes concernant les questions comptables, l'information financière, les contrôles comptables internes et l'audit interne ou externe. Le Comité d'audit doit vérifier i) que des contrôles suffisants existent dont l'objectif est de permettre le dépôt anonyme et confidentiel des plaintes et il doit informer les employés de la procédure prévue; et ii) qu'il existe un mécanisme faisant en sorte qu'un sommaire de ces plaintes lui soit communiqué, indépendamment de leur importance.

II.VI Information financière et autre information

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

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

II.VII Opérations avec les parties liées

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

II.VIII Rapport au Conseil, examens annuels et autres questions

- u) Au besoin, lorsque cela est nécessaire pour l'aider à s'acquitter de son mandat, se faire conseiller par des consultants ou des experts, notamment des conseillers juridiques et des comptables indépendants, et mener ou faire mener des enquêtes sur des questions qui relèvent de la responsabilité du Comité d'audit, selon ce qu'il juge opportun, étant entendu que la Société s'assurera que le Comité d'audit dispose de fonds suffisants pour ces activités.
- v) Présenter régulièrement au Conseil un rapport écrit sur ses activités et ses conclusions.
- w) Examiner les présentes Règles chaque année et recommander au Conseil de les modifier au besoin.
- x) Évaluer annuellement l'efficacité avec laquelle il exerce ses responsabilités.
- y) Remplir toute autre fonction que lui délègue le Conseil.
- z) Examiner et confirmer le choix de l'associé responsable de l'audit et de tout autre associé de l'équipe de la mission d'audit de l'auditeur externe de la Société.
- aa) Examiner et approuver l'embauche d'un dirigeant, employé ou consultant d'un associé ou d'un ancien associé des actuels et anciens auditeurs externes de la Société ou d'un membre de leur famille immédiate.

III. Autres responsabilités

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

III.I Information publique

- a) Examiner et approuver la politique d'information publique de la Société et les modifications afférentes et avoir la certitude que cette politique est conforme à la situation actuelle et aux pratiques exemplaires;
- b) Si possible, examiner avec la direction (ou déléguer cet examen au président du Comité d'audit), les projets de communiqués au sujet d'alertes sur résultats ou de prévisions des résultats financiers par la Société qui, de l'avis de la direction, sont susceptibles d'avoir un effet important sur le cours des titres de la Société.

III.II Gestion des risques d'entreprise

- c) Surveiller le programme de gestion des risques d'entreprise et les travaux accomplis par le service d'audit et de conseil d'entreprise en exécution de ce programme, notamment l'établissement du compte rendu trimestriel présenté au Comité d'audit, qui se compose du tableau de bord des dirigeants, d'un aperçu des risques, du registre des risques d'entreprise sous gestion et de l'état courant des risques.
- d) Avoir la certitude que sont gérés efficacement les risques particuliers dont la surveillance lui a été déléguée par le Conseil grâce aux rapports périodiques qu'il reçoit du service de l'audit et du conseil d'entreprise et de la direction.
- e) Passer en revue avec le service d'audit et de conseil d'entreprise et la direction toutes les expositions aux principaux risques d'entreprise (autres que les risques dont le Conseil a délégué la responsabilité au Comité des ressources humaines, de la rémunération et des régimes de retraite et au Comité de la sécurité, de la santé, de l'environnement et de la sûreté) et des mesures prises par la direction pour surveiller, contrôler et atténuer ces expositions.

- f) Se pencher, à sa discrétion, sur ce qu'il considère comme des risques naissants qui menacent les objectifs stratégiques, financiers et opérationnels de la Société et rendre régulièrement des comptes au Conseil, par l'intermédiaire du président du Comité d'audit, quant à toutes les questions majeures découlant de la gestion de ces risques.

III.III ESG et développement durable

- g) Exécuter ses activités en tenant compte des pratiques et stratégies environnementales, sociales et de gouvernance (ESG) de la Société, notamment en ce qui concerne la diversité, l'équité et l'inclusion.
- h) Surveiller l'évolution des mécanismes de contrôle et l'intégration des critères ESG dans les rapports financiers et autres rapports de la Société.
- i) Examiner la portée de l'audit et l'approche des auditeurs externes (ou d'autres fournisseurs d'assurance indépendants) en ce qui concerne l'établissement de rapports sur les questions ESG.
- j) Examiner les éléments du rapport annuel ou d'autres rapports publics qui sont conformes aux normes et à l'information émergentes en matière d'établissement de rapports sur la durabilité, et formuler des recommandations au Conseil à cet égard.

III. IV Cybersécurité

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

III.V Responsabilités éventuelles

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

III.VI Politiques d'autorisation

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

IV. Limites du rôle du Comité d'audit; confiance

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

avec les principes comptables généralement reconnus. Ces questions relèvent de la direction, du chef de l'audit et du conseil d'entreprise et de l'auditeur externe.

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

V. Généralités

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

Avec prise d'effet le 16 février 2024.