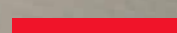




Information reliée aux changements climatiques

GIFCC 2021 | Groupe de travail sur l'information
financière reliée aux changements climatiques



AIR CANADA

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE



Mise en garde concernant les énoncés prospectifs

Les communications publiques d’Air Canada peuvent contenir des énoncés prospectifs au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. Ces énoncés peuvent porter sur des observations concernant, entre autres, des stratégies, des attentes, des opérations projetées ou des actions à venir. Comme, par définition, les énoncés prospectifs partent d’hypothèses, ils sont soumis à d’importants risques et incertitudes. Leur réalisation reste assujettie, notamment, à la survenance possible d’événements externes ou à l’incertitude générale qui caractérise l’entreprise. Les résultats réels peuvent donc différer sensiblement des résultats évoqués par ces énoncés prospectifs en raison de divers facteurs, entre autres ceux dont il est fait mention dans le présent rapport du Groupe de travail sur l’information financière reliée aux changements climatiques (GIFCC) et dans les documents financiers publics d’Air Canada consultables sur le site www.sedar.com.

Air Canada continue d’établir des cibles, de prendre des engagements et d’évaluer les répercussions des changements climatiques, ainsi que des initiatives, des plans et des propositions connexes qu’Air Canada et d’autres parties prenantes (notamment des organismes gouvernementaux, réglementaires et autres) mettent en œuvre en matière de changements climatiques et d’émissions de carbone. Air Canada a engagé des dépenses, et prévoit en engager d’autres, pour atteindre son objectif de carboneutralité et se conformer aux lois et règlements en matière de respect de l’environnement ainsi qu’à d’autres normes et accords. Le caractère précis de la législation, de la réglementation, des normes et des accords contraignants ou non contraignants à venir, qui retiennent de plus en plus l’attention de multiples parties prenantes à l’échelle locale et internationale, ne peut être prédit avec certitude, pas plus que leurs

répercussions financières, opérationnelles ou autres. Il n’existe aucune garantie quant à la réalisation de nos objectifs climatiques ou quant au fait que nos investissements futurs visant à les atteindre produiront les résultats escomptés ou répondront aux attentes croissantes des parties prenantes en matière d’affaires environnementales, sociales et de gouvernance. De plus, des événements futurs pourraient amener Air Canada à privilégier d’autres intérêts à plus court terme avant de progresser vers ses objectifs climatiques actuels, et ce, pour des raisons de stratégie commerciale, de facteurs économiques, réglementaires et sociaux, ou de pressions potentielles exercées par des investisseurs, des groupes de militants ou d’autres parties prenantes. Si nous ne sommes pas en mesure d’atteindre nos objectifs et engagements en matière de changement climatique ou d’en rendre compte comme il convient, nous pourrions faire l’objet d’une mauvaise presse et de réactions négatives de la part d’autres investisseurs, de clients, de groupes de défense ou d’autres parties prenantes, ce qui pourrait entacher la réputation de la Société ou générer d’autres effets négatifs sur celle-ci.

Les énoncés prospectifs contenus dans le présent rapport du GIFCC représentent les attentes d’Air Canada en date dudit rapport et peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n’a ni l’intention ni l’obligation d’actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d’information ou d’événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

Données sur l’industrie et le marché

Les données sur l’industrie et le marché, notamment les prévisions, utilisées tout au long du présent

rapport du GIFCC ont été obtenues à partir de sondages internes, d’études de marché, d’information accessible au public et de publications de l’industrie. Ces dernières précisent généralement que les renseignements qu’elles contiennent ont été obtenus auprès de sources jugées fiables au moment des faits, mais que l’exactitude et l’exhaustivité de ces renseignements ne sont pas garanties. Par ailleurs, les sondages internes, les prévisions de l’industrie, les études de marché et autre information accessible au public, bien que jugés fiables, n’ont pas fait l’objet d’une vérification indépendante, et la Société ne fait aucune déclaration quant à l’exactitude ou à l’exhaustivité de cette information. Toute estimation ou prévision comporte des risques et des incertitudes et peut être modifiée en fonction de divers facteurs, y compris ceux mentionnés ci-dessus dans la section « Mise en garde concernant les énoncés prospectifs ».

Autre information intégrée par renvoi

Aucune information figurant ou étant accessible sur les sites Web d’Air Canada (ou sur tout autre site Web mentionné dans le présent rapport) et aucun document dont il est question dans ce rapport n’y est intégré par renvoi ni n’en fait partie intégrante, à moins d’une indication expresse à l’effet contraire.

Propriété intellectuelle

Air Canada est propriétaire de marques de commerce, de marques de service ou de dénominations commerciales utilisées dans le cadre de ses activités, ou est titulaire de droits à leur égard. En outre, les noms et logos d’Air Canada ainsi que les noms et adresses de ses sites Web sont sa propriété ou font

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



Table des matières

INTRODUCTION

— À propos du présent rapport

— Message de Vagn Sørensen, président du Conseil d'administration

— Message de Michael Rousseau, président et chef de la direction

— Rapports et engagements

— Notre histoire en matière d'action pour le climat

45667

GOVERNANCE

— Conseil d'administration et comités d'administrateurs

— Haute direction

— Groupe de travail interfonctionnel et comité directeur sur le climat

— Plan d'action climatique d'Air Canada

891011

STRATÉGIE

— Contexte

— Risques et occasions

— Carburants d'aviation durables

— Chaîne de valeur

13142122

GESTION DES RISQUES

— Cadre et structure de la GRE

— Politique en matière d'environnement

— Système de gestion de l'environnement

— Supervision de la gestion des risques

23232323

MESURES ET OBJECTIFS

— Renseignements sur l'environnement

— Portée 1

— Portée 2

— Portée 3

24252627



À propos du présent rapport

L'accent mis sur les changements climatiques est mondial et il existe une demande pour que l'information à ce sujet soit cohérente, comparable et utile pour nos parties prenantes. Nous poursuivons notre engagement continu en faveur de l'action pour le climat et harmonisons l'information communiquée au Groupe de travail sur l'information financière liée aux changements climatiques (GIFCC). Il s'agit de notre premier rapport du GIFCC et les futurs rapports sur le climat évolueront en fonction de notre stratégie d'action climatique. Ce rapport a pour but de communiquer de façon efficace, à toutes les parties prenantes, notre structure de gouvernance, nos stratégies, nos pratiques de gestion du risque et nos mesures relatives aux changements climatiques. Nous publions les résultats de nos programmes d'action climatique depuis 2005 (notre premier rapport public en la matière a été publié en 2007 par l'entremise du CDP, ainsi que dans notre rapport de développement durable depuis 2011). Vous trouverez nos rapports de développement durable précédents et les tendances tirées des données [ici](#).

Qu'est-ce que le Groupe de travail sur l'information financière liée aux changements climatiques?

Le GIFCC a été mis sur pied en 2015 par le Conseil de stabilité financière du Groupe des Vingt (G20). Il a pour mandat de formuler des recommandations dans le but d'améliorer l'efficacité de l'information liée aux changements climatiques.

Qu'est-ce que l'information financière liée aux changements climatiques?

En 2017, à la suite d'activités de consultation des parties prenantes et du grand public, le GIFCC a publié ses recommandations d'information financière liée aux changements climatiques, articulées autour de quatre domaines qui représentent les éléments fondamentaux du fonctionnement des entreprises : **la gouvernance, la stratégie, la gestion des risques** ainsi que **les indicateurs et les cibles**. Ces quatre domaines généraux regroupent onze recommandations spécifiques que les entreprises peuvent inclure dans leurs rapports afin de fournir aux utilisateurs des renseignements concernant les risques et occasions liés au climat. Ces recommandations doivent permettre aux utilisateurs de comprendre comment les risques liés au climat sont déterminés et gérés par l'entreprise, et intégrés à sa stratégie et à son processus de gestion des risques.



La gouvernance



La stratégie



La gestion des risques



Les indicateurs et les cibles

Message de Vagn Sørensen, président du Conseil d'administration

Le Conseil d'administration d'Air Canada est convaincu que le fait de partager les répercussions des changements climatiques sur les activités d'Air Canada et les mesures prises par le transporteur est fondamental pour susciter un développement futur plus durable ainsi que la confiance de ses parties prenantes.

Le développement durable est au premier plan des préoccupations d'Air Canada et de son Conseil depuis de nombreuses années. La supervision, notamment en ce qui concerne les programmes, les initiatives et les autres efforts environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG), a été élaborée par le Conseil d'administration en 2021. Par conséquent, tous les comités du Conseil d'administration assument des responsabilités dans le cadre de leurs

fonctions, le Comité de la sécurité, de la santé, de l'environnement et de la sûreté supervisant les questions climatiques clés comme la stratégie d'action climatique, l'atténuation des changements et la résilience.

Nous sommes persuadés que le présent rapport accroîtra la confiance de nos parties prenantes à l'égard de la détermination d'Air Canada à appliquer des normes ESG, et de sa volonté de comprendre et de prendre des mesures à l'égard des occasions et des risques relatifs aux changements climatiques.



Message de Michael Rousseau, président et chef de la direction

Air Canada est un transporteur international dont l'envergure mondiale se vérifie tant dans la portée de son réseau que dans ses interactions avec l'industrie. Notre présence mondiale signifie que nous endossons une responsabilité vis-à-vis de nos employés et de notre planète. Air Canada croit en l'importance d'une collaboration entre les parties prenantes de l'industrie. À ce titre, elle participe à de nombreuses initiatives visant à mieux comprendre et à favoriser la protection de l'environnement à l'échelle locale et planétaire.

Notre parcours vers le développement durable n'a rien de nouveau, car Air Canada participe depuis longtemps à ces projets environnementaux et collabore avec les pouvoirs publics, des instituts de recherche, des organisations de l'industrie, des partenaires stratégiques et d'autres intervenants pour lutter contre les changements climatiques.

En 2005, nous avons conclu avec le gouvernement du Canada et d'autres parties prenantes de l'industrie aéronautique canadienne le premier accord volontaire au monde visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant de l'aviation. Air Canada a été nommée transporteur écologique de l'année pour 2018

par le magazine de l'industrie de l'aviation *Air Transport World* à l'occasion de la 44^e cérémonie des Annual Airline Industry Achievement Awards. Reconnaisant nos réalisations dans le domaine de l'environnement, le magazine a cité notre engagement à réduire nos émissions de GES en soutenant la production de carburants de remplacement, ainsi que nos divers programmes et partenariats. Il a notamment mentionné le fait que nous avons été le premier transporteur dans le monde à nous joindre à la Coalition pour le leadership en matière de tarification du carbone de la Banque mondiale ainsi que le principal transporteur de l'Initiative canadienne de la chaîne d'approvisionnement de biocarburant.

Depuis 2019, Air Canada présente à Transports Canada un rapport relatif au Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), qui vise certains vols internationaux et qui a pour but d'atteindre l'objectif de croissance carboneutre de l'industrie du transport aérien. Air Canada est signataire, par l'intermédiaire du Conseil national des lignes aériennes du Canada (CNLA), du Plan d'action du Canada pour réduire les

émissions de GES provenant de l'aviation. Elle a été le premier transporteur canadien à se joindre au réseau du Pacte mondial des Nations Unies, qui encourage les entreprises du monde entier à adopter des pratiques plus durables et socialement responsables.

Notre industrie évolue dans ce que l'on appelle un secteur « difficile à décarboniser ». De réels progrès nécessiteront la décarbonisation des exploitations aériennes et pas seulement des initiatives de compensation carbone, ce qui exige des partenariats, de l'innovation, ainsi que des ressources et une attention considérables. Nous sommes déterminés à jouer notre rôle et à faire preuve de leadership dans la poursuite de cet objectif. De réels progrès nécessitent de nouvelles solutions technologiques, dont la disponibilité commerciale demande du temps. Nous poursuivrons nos recherches et continuerons d'investir dans des solutions solides afin de surmonter ces difficultés.

Notre industrie et notre Société ont encore du chemin à parcourir, mais nos engagements nous ont permis de nous lancer et de poursuivre nos efforts pour atteindre notre objectif à long terme de carboneutralité d'ici 2050. Alors que nous nous mettons au défi de faire



mieux, notamment dans le domaine de l'ESG, nous sommes déterminés à exercer une incidence positive. Notre objectif est de favoriser le développement commercial tout en contribuant à la protection de notre planète afin de créer des changements positifs durables dans l'industrie du transport aérien. Grâce à des objectifs limités dans le temps, nous comptons contribuer à créer une industrie du transport aérien plus durable pour nos employés, nos passagers et leurs collectivités, aujourd'hui et dans les années à venir.

Notre engagement en faveur du développement durable se reflète dans le présent rapport, qui repose sur le cadre du Groupe de travail sur l'information financière reliée aux changements climatiques et qui décrit notre gouvernance, notre stratégie, nos objectifs et nos indicateurs, ainsi que les risques et occasions pour notre Société et l'industrie devant les défis liés au climat que nous comptons relever.

Je suis ravi de la publication de ce premier rapport harmonisé du GIFFCC.

RAPPORTS ET ENGAGEMENTS

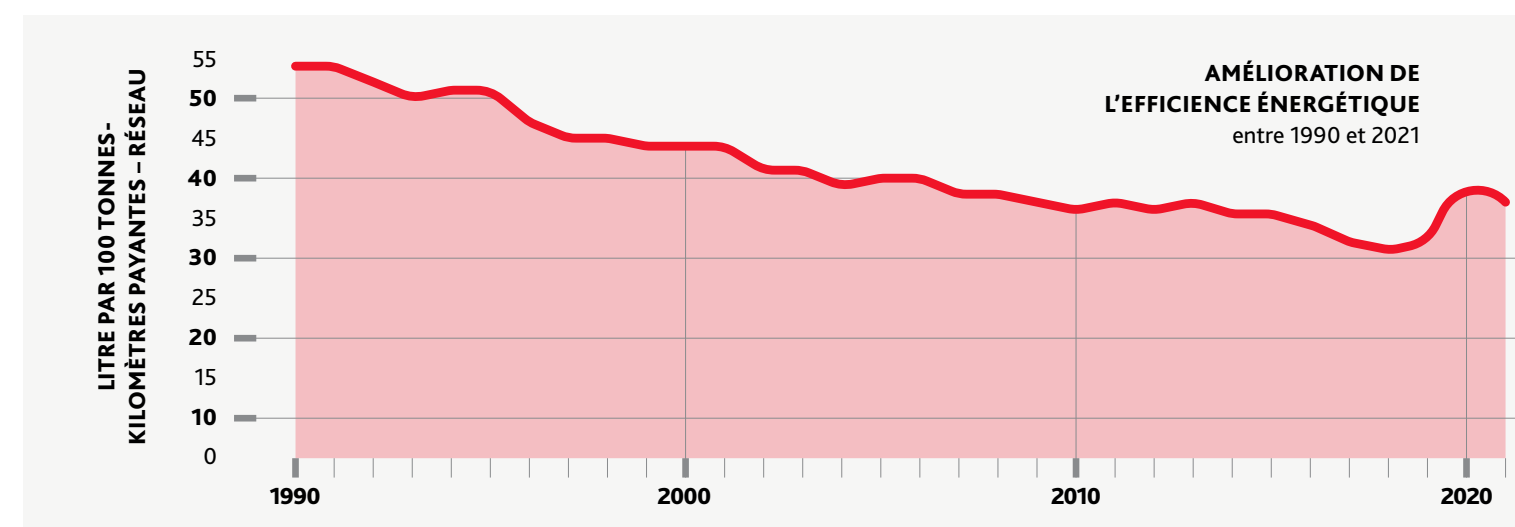


CARBONEUTRALITÉ
D'ICI 2050

Notre histoire en matière d'action pour le climat

Et ce qui nous attend

NOS RÉUSSITES



Progression de l'efficacité énergétique au fil du temps

En 2020, la pandémie de COVID-19 a entraîné une diminution importante des lignes exploitées par Air Canada et Air Canada Rouge, et donc réduit la quantité de carburant d'aviation consommée cette année-là. Le recul de l'efficacité énergétique observé est principalement lié à la pandémie de COVID-19 et aux répercussions de cette dernière sur l'exploitation. La baisse notable des coefficients d'occupation et les perturbations d'exploitation attribuables à la pandémie de COVID-19 ont également eu une incidence sur le degré d'efficacité.

*On entend par « carboneutralité » la situation où les émissions de gaz à effet de serre (GES) sont en équilibre avec les retraits de ces gaz de l'atmosphère.
Source de la définition : <https://ccgclimat.com/blog/2022/07/18/carboneutralite-ou-net-zero-de-quoi-parle-t-on/>



Conseil d'administration et comités d'administrateurs

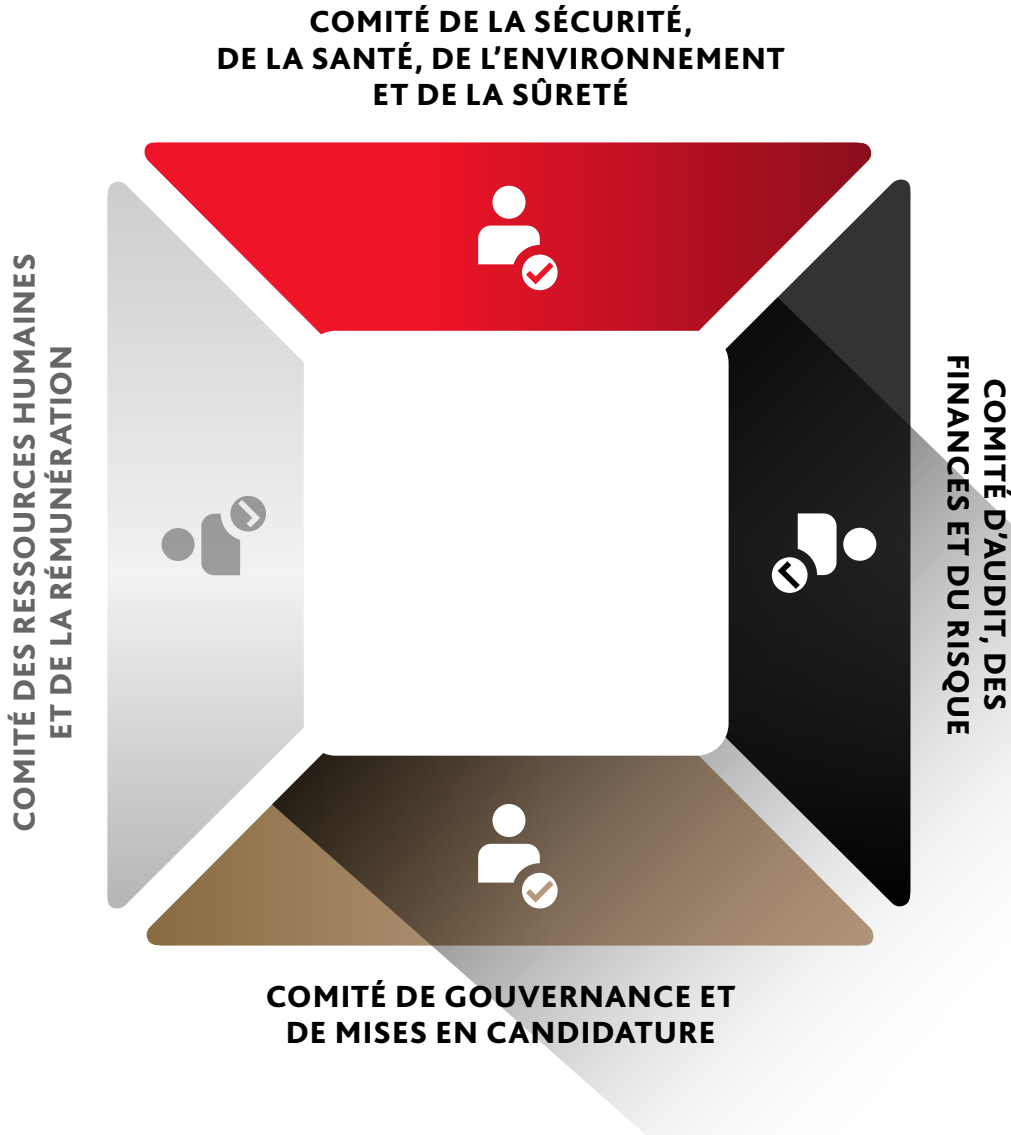
Air Canada est régie par un Conseil d'administration de douze membres. Le Conseil compte quatre comités permanents, chacun composé d'administrateurs indépendants : le Comité de gouvernance et de mises en candidature, le Comité d'audit, des finances et du risque, le Comité de la sécurité, de la santé, de l'environnement et de la sûreté et le Comité des ressources humaines et de la rémunération. Les rôles et les responsabilités de chacun des comités sont énoncés dans des règles officielles écrites, qui sont révisées chaque année pour toujours être en harmonie avec l'évolution de chaque comité et tenir compte des meilleures pratiques et des exigences réglementaires applicables. Les comités se rencontrent au moins une fois par trimestre. Le président et chef de la direction est invité aux réunions des comités et y participe régulièrement. Les quatre comités assurent la supervision des questions propres aux changements climatiques.

— Entre autres responsabilités, le Comité de gouvernance et de mises en candidature surveille et évalue les progrès des efforts globaux d'Air Canada en matière de développement durable, au chapitre des affaires environnementales, sociales et de gouvernance (ESG). Il reçoit des comptes rendus périodiques, tant sur ces progrès en ce qui a trait aux principaux enjeux, cibles et occasions relatifs au rendement des critères ESG qu'au sujet des principales avancées en matière de développement durable. Le Comité facilite l'échange d'information avec les autres comités sur les questions de développement durable, examine le rapport annuel de développement durable, la politique de diversité du Conseil, l'Énoncé sur l'esclavage moderne et la traite des personnes, ainsi que toute mise à jour du Code d'éthique d'Air Canada, et formule au Conseil d'administration des recommandations à leur égard.

— Le Comité d'audit, des finances et du risque aide le Conseil en ce qui a trait aux processus de communication de l'information financière et d'audit, notamment dans la surveillance du bon fonctionnement des contrôles internes, et remplit toute autre fonction que lui délègue le Conseil. Le comité supervise l'élaboration des informations, processus et contrôles ESG. Il fait part régulièrement de ses réflexions au Conseil et s'acquitte de ses responsabilités de surveillance relatives au programme de Gestion des risques de l'entreprise d'Air Canada, tandis que d'autres comités jouent également un rôle dans la supervision de risques précis dans le cadre de leur mandat.

— Le Comité de la sécurité, de la santé, de l'environnement et de la sûreté aide le Conseil à exécuter ses responsabilités dans la surveillance des dossiers de sécurité, de santé, d'environnement et de sûreté, dont les stratégies, politiques, systèmes et processus de la Société et de ses filiales. C'est aussi à ce comité qu'incombent les questions climatiques à Air Canada. Le Comité supervise la gestion de domaines clés, comme la stratégie d'action climatique, l'atténuation des changements climatiques et la résilience climatique. Il examine l'efficacité du cadre de gestion des risques de la Société relativement aux questions de sécurité, de santé, d'environnement (notamment des changements climatiques) et de sûreté, ainsi que la conformité aux obligations statutaires et réglementaires. C'est également à ce comité qu'il revient d'examiner les plans quinquennaux du plan d'action climatique d'Air Canada et de formuler au Conseil des recommandations à leur égard.

— Le Comité des ressources humaines et de la rémunération aide le Conseil à s'acquitter de ses responsabilités en matière de ressources humaines et de rémunération, notamment la surveillance des principes et politiques de rémunération, et de composantes touchant la sécurité, le développement durable ainsi que des objectifs d'incidence sociale. Son appui s'étend également aux plans de relève, aux stratégies et pratiques clés de gestion du talent, ainsi qu'à certaines questions liées aux employés et aux régimes de retraite.



Vagn Sørensen*
Président du Conseil
Air Canada



Rob Fyfe
Administrateur de sociétés



Amee Chande
Administratrice de sociétés
et consultante en stratégie



Gary A. Doer
Administrateur de sociétés



Michael M. Green
Chef de la direction et
directeur principal Tenex
Capital Management



Jean Marc Huot
Associé, Stikeman Elliott
S.E.N.C.R.L., s.r.l.



Madeleine Paquin
Présidente et chef de la
direction, Logistec Corporation



Christie J.B. Clark
Administrateur de sociétés



Amee Chande
Administratrice de sociétés
et consultante en stratégie



Kathleen Taylor
Administratrice de sociétés



Annette Verschuren
Présidente du conseil et chef
de la direction, NRStor Inc.



Michael M. Wilson
Administrateur de sociétés



Annette Verschuren
Présidente du conseil et chef
de la direction, NRStor Inc.



Christie J.B. Clark
Administrateur de sociétés



Jean Marc Huot
Associé, Stikeman Elliott
S.E.N.C.R.L., s.r.l.



Madeleine Paquin
Présidente et chef de la
direction, Logistec Corporation



Kathleen Taylor
Administratrice de sociétés



Michael M. Wilson
Administrateur de sociétés



Rob Fyfe
Administrateur de sociétés



Michael M. Green
Chef de la direction et
directeur principal Tenex
Capital Management



Kathleen Taylor
Administratrice de sociétés



Gary A. Doer
Administrateur de sociétés

* En date de publication du présent rapport, le président du Conseil est membre d'office de tous les comités permanents et assiste régulièrement aux réunions des comités.

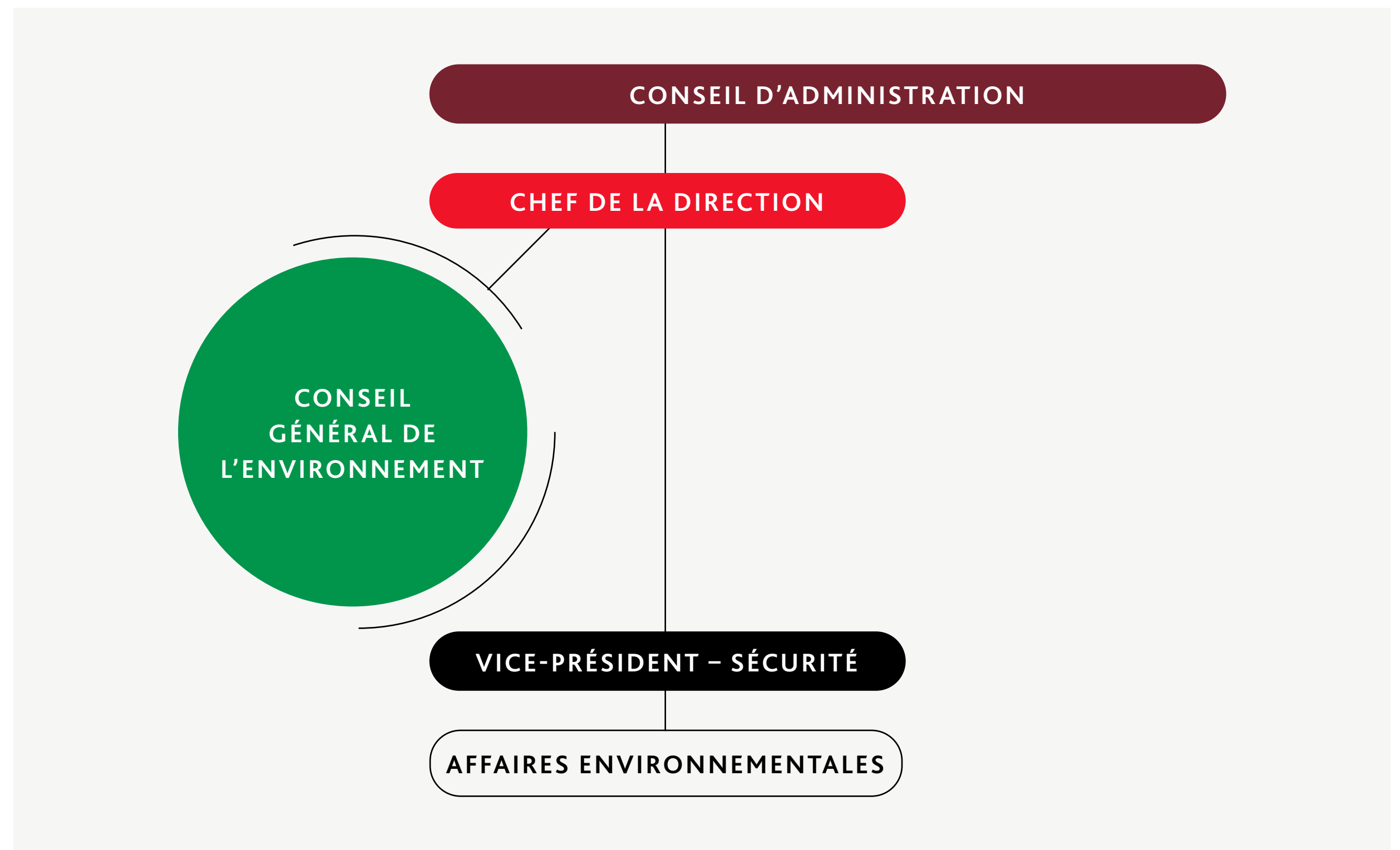


Haute direction

Les Affaires environnementales d'Air Canada sont chargées de cerner, de surveiller et d'évaluer les occasions et les risques liés au climat pour Air Canada. En 2021, ce service était dirigé par le vice-président – Sécurité. Ce dernier relève directement du président et chef de la direction. Le vice-président – Sécurité occupe le poste de direction le plus élevé auquel on a associé une responsabilité directe en matière d'enjeux climatiques. Les risques et occasions cernés sont examinés une fois par trimestre, entre autres par le vice-président – Sécurité, aux fins de commentaires et d'instructions, à la suite desquels des stratégies d'atténuation potentielles sont envisagées.

Le chef de la direction est membre du Conseil d'administration d'Air Canada et a la responsabilité administrative générale de la stratégie d'action climatique d'Air Canada. Il préside le Conseil général de l'environnement d'Air Canada, lequel fournit une orientation et des conseils stratégiques sur les risques et les occasions pour Air Canada liés à l'environnement et au climat. Les responsabilités du chef de la direction en qualité de président du Conseil général de l'environnement consistent à s'assurer de l'engagement de la haute direction à l'égard de la Politique d'Air Canada en matière d'environnement et du SGE. Le Conseil général de l'environnement rassemble les chefs des unités d'entreprise, auxquels se joignent de temps à autre des membres des autres services.

Le Conseil général de l'environnement rencontre les membres du service des Affaires environnementales d'Air Canada chaque trimestre pour passer en revue les occasions et les risques liés à l'environnement et la progression des initiatives et pour discuter des orientations futures de la Société. Les progrès réalisés à l'égard des sujets et des initiatives clés sont communiqués au Comité de la sécurité, de la santé, de l'environnement et de la sûreté du Conseil d'administration.



Groupe de travail interfonctionnel et comité directeur sur le climat

Outre le Conseil général de l'environnement, un groupe de travail interfonctionnel est chargé de sélectionner et de faire avancer les projets alignés sur le plan d'action climatique et les autres programmes environnementaux d'Air Canada liés au climat. Parmi les membres, on compte des représentants de plusieurs directions, comme Finances, Biens immobiliers, Approvisionnement, Opérations aériennes, Planification du réseau et du parc, Communications de l'entreprise, Marketing et Commerce électronique, Vacances Air Canada, Exploitation et Relations gouvernementales. Le groupe se réunit régulièrement pour suivre les progrès à cet égard. Ces membres sont des experts dans leurs domaines respectifs et il leur incombe de tenir informés tous les niveaux de leur direction au sujet du plan d'action climatique d'Air Canada. Réunir des membres de diverses directions de la Société fait partie de notre stratégie d'intégration, qui consiste à construire un savoir institutionnel à l'échelle de la Société sur les questions climatiques, tant horizontalement (entre les directions) que verticalement (à l'intérieur de chacune d'elles). Le groupe de travail interfonctionnel suit les orientations d'un comité directeur sur le climat, dont il relève. Le Comité directeur sur le climat fait office d'organisme délibérant et décisionnaire, qui offre également une orientation, des conseils, de même qu'une surveillance stratégique des projets, tout en proposant des solutions aux problèmes soumis à une instance supérieure. Le comité directeur sur le climat est composé des membres du Comité de direction, ainsi que du premier vice-président – Exploitation et Transporteurs Express, du premier vice-président – Fidélité, du vice-président – Sécurité et de la première directrice – Affaires environnementales. La responsable des Affaires environnementales fait également périodiquement le point sur les progrès du groupe de travail interfonctionnel avec le Comité de la sécurité, de la santé, de l'environnement et de la sûreté du Conseil.



Plan d'action climatique d'Air Canada

Nos ambitieux objectifs

Le plan d'action climatique d'Air Canada comprend un ambitieux objectif à long terme, soit d'atteindre la carboneutralité d'ici 2050. Cet objectif est compatible avec les données climatologiques (scénario à 1,5 °C) et avec les engagements du Canada à l'égard de l'accord international de 2015 sur les changements climatiques, également connu sous le nom d'Accord de Paris.

Afin de garantir des progrès significatifs, Air Canada s'est également donné des objectifs absolus à moyen terme (et provisoires) pour 2030 :

- 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.
- Air Canada s'est par ailleurs engagée à investir 50 millions de dollars dans les carburants d'aviation durables (CAD) de même que dans la réduction et l'élimination du carbone.

20%

Réduction nette
des GES

produits par ses **opérations
aériennes** par rapport à l'année
de référence 2019 **d'ici 2030**

30%

Réduction nette
des GES

produits par ses **opérations au sol**
par rapport à l'année de référence
2019 **d'ici 2030**

50 M\$

Investissements

dans les carburants d'aviation
durables (CAD), la réduction et
l'élimination du carbone **d'ici 2030**



**CARBONEUTRALITÉ
D'ICI 2050**



Carboneutralité d'ici 2050

L'ambitieux objectif à long terme de carboneutralité d'ici 2050 d'Air Canada vise les émissions de portée 1 et 2, ainsi que certaines émissions de portée 3 liées à ses activités (comme les émissions provenant de la consommation de carburant d'aviation par les transporteurs qui exploitent des vols régionaux sous la marque Air Canada Express et les émissions provenant de la consommation de gaz naturel et d'électricité par nos locataires).

Réduction nette absolue de 20 % des GES produits par les opérations aériennes

Air Canada a défini une réduction nette absolue de 20 % des GES produits par ses opérations aériennes d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 2019. Cet objectif absolu (et provisoire) à moyen terme couvre 99 % des émissions de GES d'Air Canada. Il comprend les émissions provenant de la consommation de carburant d'aviation pour les vols d'Air Canada et d'Air Canada Rouge (portée 1) et de transporteurs exploitant des vols sous la marque Air Canada Express (portée 3).

Réduction nette absolue de 30 % des GES produits par les opérations au sol

Air Canada a défini une réduction nette absolue de 30 % des GES produits par ses opérations au sol d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 2019. Cet objectif absolu (et provisoire) à moyen terme couvre environ 1 % des émissions totales de GES d'Air Canada. Il comprend les émissions produites par ses opérations au sol au Canada : consommation de gaz naturel, de diesel, d'essence et de propane (portée 1), consommation d'électricité (portée 2), et consommation de gaz naturel et d'électricité par nos locataires (portée 3). Air Canada déterminera de quelle manière elle pourrait planifier l'expansion de la surveillance et de la reddition de comptes à l'égard des émissions de portée 3 dans le cadre de la mise en œuvre du plan d'action climatique 2021-2025; elle rendra compte de ce processus lors des communications du GIFCC à venir.

Croissance carboneutre

En vertu de ce que préconise le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC), Air Canada est assujettie au Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) de l'OACI. Ce programme exige que les transporteurs aériens et autres exploitants aériens mesurent toute croissance des émissions de CO₂ au-dessus des niveaux de base établis en 2019 pendant une phase pilote du programme (de 2021 à 2023). Pour les périodes de conformité subséquentes, les niveaux de référence seront réévalués. Toute croissance supérieure aux niveaux de référence applicables devra être compensée soit par l'achat d'unités admissibles de CORSIA (générées par les compensations), soit par l'achat de carburants admissibles CORSIA (carburants durables et à faible teneur en carbone). Air Canada se verra attribuer sa part des obligations de conformité pour chaque période de conformité selon une formule tenant compte de la croissance moyenne des émissions de CO₂ du secteur du transport aérien et de son facteur de croissance de l'exploitant.

PORTÉE 1

ÉMISSIONS ATMOSPHÉRIQUES

- Consommation de carburant d'aviation (exploitation principale et Air Canada Rouge)

ÉMISSIONS AU NIVEAU DU SOL

- Consommation de gaz naturel
- Consommation de diesel, d'essence et de propane pour le matériel d'équipement mobile
- Émissions fugitives

PORTÉE 2

ÉMISSIONS AU NIVEAU DU SOL

- Consommation d'électricité

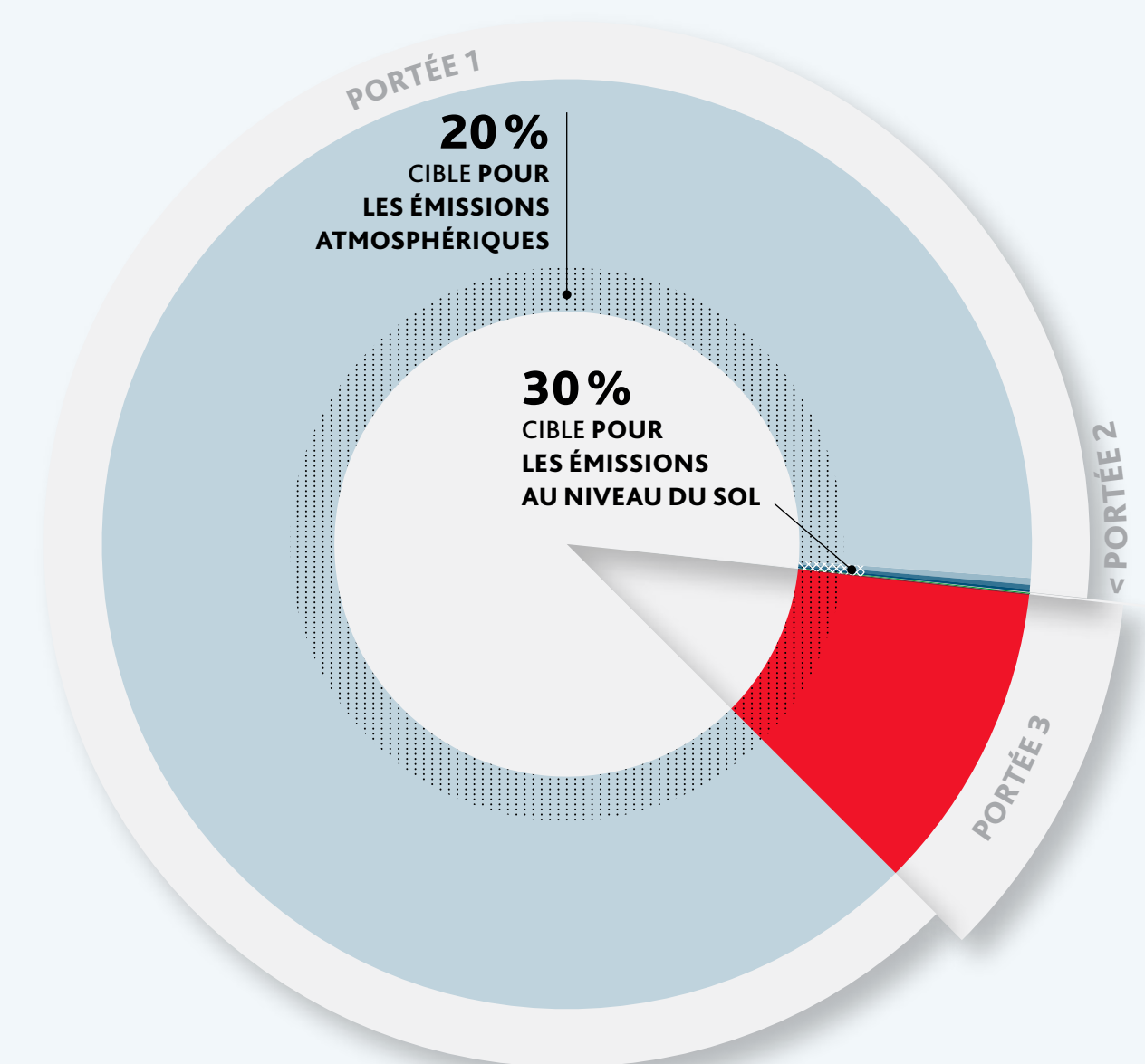
PORTÉE 3

ÉMISSIONS ATMOSPHÉRIQUES

- Consommation de carburant d'aviation (transporteurs Air Canada Express)

ÉMISSIONS AU NIVEAU DU SOL

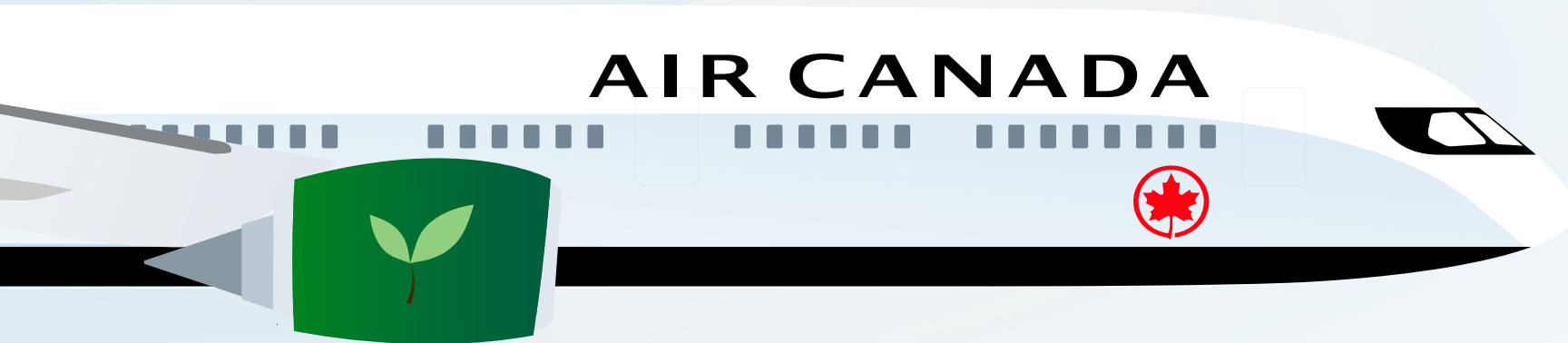
- Gaz naturel et électricité (locataires)



Le Programme de modernisation du parc aérien d'Air Canada propose tant des améliorations substantielles en matière d'efficacité énergétique que des contributions importantes à ses efforts au chapitre de la réduction de ses émissions.



Contexte



Air Canada participe activement à l'élaboration de l'approche de l'aviation sur le plan des changements climatiques, tant au chapitre de la compréhension de ceux-ci que des mesures à prendre à leur égard. En 2005, elle est devenue, par l'intermédiaire de l'Association du transport aérien du Canada, signataire du premier accord volontaire au monde visant à réduire les émissions de GES provenant de l'aviation, conclu avec le gouvernement du Canada et d'autres parties prenantes de l'industrie aéronautique canadienne. Depuis, Air Canada a activement pris part à la définition des travaux de l'IATA en matière de réduction des émissions de GES de l'aviation internationale. En 2009, Air Canada a adhéré au plan d'action climatique de l'industrie mondiale de l'aviation et à ses objectifs visant à diminuer les émissions de CO₂. Les objectifs ont été fixés à la suite de l'analyse d'un scénario tiré des prévisions alors modélisées d'une demande accrue en services de transport aérien à l'échelle mondiale, et en vue de réduire l'impact climatique de cette demande accrue. Bien que les objectifs aient été fixés avant l'Accord de Paris, la stratégie climatique de l'industrie était basée sur un scénario prévoyant un réchauffement de la planète de 2 °C, tel que l'avait approuvé à l'époque

le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC).

Air Canada a par la suite entamé la préparation de sa propre stratégie climatique, se préparant à la transition vers une économie faible en carbone, effectuant une analyse approfondie de l'établissement de cibles à partir de scénarios climatiques et tenant compte à la fois des engagements du Canada en matière de climat et d'objectifs fondés sur la science. Les analyses ont permis d'établir les émissions prévues d'Air Canada pour 2030 et 2050, de même que des méthodes pour atteindre les objectifs du plan d'action climatique de la Société.

Paver la voie vers la carboneutralité est un processus complexe et soumis à des risques et à des incertitudes significatifs. Pour y parvenir, nous nous concentrons sur des objectifs réalisables à court et à moyen terme grâce à une série de plans quinquennaux de mise en œuvre, le premier étant en vigueur de 2021 à 2025. Ces plans quinquennaux seront axés sur les éléments susceptibles d'être réalisés de manière notable dans les délais impartis et sur les occasions les plus faciles à exploiter (par exemple, dans les secteurs des opérations au sol



et de l'exploitation des installations). En parallèle, nous restons engagés dans le développement d'occasions à long terme, comme les avancées technologiques et les carburants à faible teneur en carbone.

Dans le cadre du plan quinquennal actuel, Air Canada prévoit plafonner ses émissions de GES à ses niveaux cibles prévus pour 2030, consommer au moins 1 % de carburant d'aviation durable d'ici 2025 (dans le cadre de son engagement à investir 50 millions de dollars dans les carburants d'aviation durables de même que dans la mise au point d'autres procédés axés sur la réduction et l'élimination du carbone), et poursuivre l'électrification de son matériel au sol.

On trouve, dans le secteur du transport aérien, de nombreux participants qui peuvent tous jouer un rôle important dans la réduction des gaz à effet de serre. Air Canada s'est engagée en conséquence avec d'autres parties prenantes du système de transport aérien en vue d'appuyer les progrès accomplis et d'explorer d'autres occasions à cette fin. Les progrès réalisés dans le cadre de ces efforts feront l'objet de discussions dans les prochaines communications du GIFCC.

Capacité d'adaptation et résilience

Demeurer agile dans un contexte climatique en constante évolution est un principe directeur de la réussite du plan d'action climatique. La recherche sur le climat, les objectifs de l'industrie à l'échelle mondiale et les attentes des citoyens peuvent évoluer rapidement à mesure que de nouvelles données scientifiques deviennent disponibles et que la société y réagit en apportant des modifications à la législation et aux politiques en matière de climat, **en présentant à la fois les risques et les occasions qui pourraient en découler**. Si la pandémie a eu une incidence sur les émissions mondiales, aujourd'hui, l'industrie poursuit sa reprise. Air Canada continue de maintenir une surveillance étroite de la Science Based Targets Initiative (SBTi), qui a pris de l'ampleur ces derniers mois, en particulier dans le milieu des affaires. Demeurer agile signifie que nous resterons concentrés sur le large éventail des développements et des méthodologies en évolution en matière de climat, et que nous intégrerons des éléments d'orientation chaque fois que les circonstances s'avéreront substantielles et concrètes.





Risques et occasions

Air Canada a déterminé les principaux risques et occasions liés au climat à court, à moyen et à long terme. Les tableaux ci-dessous présentent notre compréhension actuelle des principaux risques et occasions liés au climat pour nos activités commerciales à court terme (de 1 à 3 ans), à moyen terme (de 3 à 5 ans) et à long terme (de 5 à 15 ans). Ces tableaux présentent également la façon dont nous comptons gérer ces risques et tirer parti des occasions en nous appuyant sur nos piliers stratégiques. Les risques liés au climat comprennent les risques associés à la transition vers une économie faible en carbone et les risques physiques tels que ceux présentés par les conditions météorologiques extrêmes et l’évolution des schémas climatiques.

Air Canada continuera de travailler en vue d’évaluer plus précisément les risques et les occasions en ce qui a trait aux changements climatiques, et d’en quantifier les retombées. Les prochaines communications relatives au GIFCC porteront sur ces travaux, en traitant notamment des nouvelles cibles et des paramètres de mesures qui en seront issus.

Risques liés au climat

Risque lié à la transition	Description	Répercussions financières potentielles	Atténuation des risques
Politiques et droit Régime de compensation et de réduction de carbone pour l’aviation internationale (CORSIA)	Conformément au <i>Règlement de l’aviation canadien</i>, Air Canada est assujettie à la réglementation du CORSIA, un régime mondial de mesures basées sur le marché adopté par l’OACI, une entité au sein de l’Organisation des Nations Unies. L’objectif annoncé du CORSIA est de plafonner l’augmentation des émissions annuelles des vols internationaux et d’assurer une croissance carboneutre à partir de 2020 (avec 2019 comme année de référence rajustée pour la phase actuelle 2021 à 2023). Les obligations de compensation dans le cadre du CORSIA sont déterminées selon une approche systématique, où la croissance du secteur influe sur les obligations de chaque exploitant. Les exigences réglementaires de programmes comme le CORSIA pourraient se traduire par des répercussions financières importantes sur l’industrie du transport aérien.	Les répercussions financières potentielles du CORSIA concernent le coût de la compensation des émissions de carbone. On ne s’attend pas à ce que le CORSIA confère des obligations en matière de conformité en ce qui a trait à la phase en cours (2021-2023), compte tenu également de la réduction du nombre de vols à Air Canada et dans le secteur du transport aérien en général en raison de la COVID-19. Horizon : - Court terme - Il n’y a aucune estimation à ce stade-ci. En raison des répercussions qu’a eues la pandémie de COVID-19 sur les émissions produites à l’échelle internationale par l’industrie mondiale du transport aérien, de même que des discussions de référence qui devraient avoir lieu à la 41^e assemblée triennale de l’OACI en automne 2022, les estimations de ce programme ne peuvent être élaborées avec certitude, car les valeurs de référence pourraient évoluer, ce qui pourrait à son tour exercer une incidence sur les coûts des transporteurs aériens. - Moyen à long terme	À l’heure actuelle, la meilleure façon de gérer les coûts du CORSIA serait de réduire la consommation de carburant tout en maintenant la croissance. Air Canada s’efforce de réduire ses émissions de CO₂ de plusieurs manières : Modernisation du parc aérien : Le Programme de modernisation du parc aérien d’Air Canada contribue de manière substantielle à une efficacité énergétique accrue ainsi qu’à ses efforts visant à réduire ses émissions. - En mai 2020, Air Canada a annoncé le retrait permanent de certains appareils plus anciens (A319 d’Airbus, E190 d’Embraer et certains 767 de Boeing) afin d’exploiter un parc aérien plus moderne et plus écoénergétique. - Les appareils 787-8 et 787-9 de Boeing se démarquent par une efficacité énergétique supérieure d’environ 20 % à celle des appareils qu’ils remplacent. La Société renouvelle actuellement sa flotte de monocouloirs, en y intégrant des appareils A220 d’Airbus et 737 MAX de Boeing. Ces appareils devraient consommer en moyenne 20 % moins de carburant par siège et générer environ 20 % moins d’émissions de CO₂ et 50 % moins d’émissions d’oxyde d’azote que les avions qu’ils remplacent. L’âge moyen du parc aérien d’Air Canada (incluant Air Canada Rouge) est de 10,8 ans (en date de juillet 2022). - En 2022, Air Canada a conclu des commandes pour l’acquisition de 30 appareils A321 d’Airbus à distance franchissable accrue (XLR). Ces nouveaux appareils permettront d’accroître considérablement le bilan environnemental, avec un gain d’efficacité énergétique projeté pouvant atteindre 17 % pour les vols transcontinentaux types et jusqu’à 23 % pour les vols transatlantiques types par rapport aux appareils de la génération précédente. Programme de réduction de la masse des appareils : Air Canada a tout intérêt à réduire la masse de ses avions. Depuis 2016, plus de 115 projets d’efficacité énergétique ont permis une réduction d’émissions de plus de 145 000 tonnes d’équivalent CO₂ (t éq. CO₂). Mise au point et utilisation du carburant d’aviation durable (CAD) : Depuis 2011, Air Canada anime un groupe de travail interne dont le rôle est de soutenir le développement de CAD, d’établir des partenariats avec des fournisseurs et de participer au développement d’une chaîne d’approvisionnement canadienne de CAD. Le CAD jouera un rôle essentiel dans la réduction des émissions de GES de l’exploitation aérienne. Air Canada se procure actuellement son CAD par l’intermédiaire de son programme de voyages Laissez moins.



Risque lié à la transition	Description	Répercussions financières potentielles	Atténuation des risques
Politiques et droit Mécanismes provinciaux et fédéraux de tarification du carbone	Au Canada, Air Canada est assujettie aux initiatives et mécanismes provinciaux et fédéraux de tarification du carbone. Ces risques évoluent en fonction de la modification des mécanismes actuels et de l’adoption de nouvelles initiatives.	Finances : Situation actuelle : 4 719 697 \$ Cette estimation représente le coût total des mécanismes provinciaux et fédéraux de tarification du carbone pour l’année 2021. L’augmentation en ce qui a trait à la taxe fédérale sur le carbone (introduite par la <i>Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre</i> [au Canada]) accroît les coûts d’Air Canada. En décembre 2020, le gouvernement canadien a annoncé sa stratégie visant à réduire encore plus les émissions de GES d’ici 2030, en tenant compte d’une hausse graduelle de la taxe fédérale sur le carbone applicable aux carburants, pour atteindre 170 \$ la tonne d’ici cette date. En avril 2022, la taxe sur le carbone est passée à 50 \$/t de CO₂ et devrait augmenter chaque année de 15 \$/t pendant la période de 2022 à 2030. D’ici 2030, la taxe sur le carbone devrait augmenter le prix du carburant d’aviation de 0,44 \$ le litre. Horizon : Court, moyen et long terme	Étant donné que plus de 99 % des émissions de CO₂ d’Air Canada sont générées par les moteurs de nos avions, la meilleure façon actuellement de gérer les coûts financiers associés aux mécanismes canadiens de tarification du carbone est de réduire le plus possible la consommation de carburant. Outre le programme de modernisation de son parc aérien, Air Canada s’efforce de réduire ses émissions de CO₂ de diverses manières : Efficience opérationnelle : Air Canada travaille en étroite collaboration avec Avance à optimiser ses liaisons afin de réduire sa consommation de carburant. Elle a par ailleurs adopté des mesures opérationnelles d’efficacité énergétique, comme l’approche en descente continue et le roulage avec un seul réacteur. Mise au point et utilisation de carburant d’aviation durable : Air Canada a fait preuve de leadership dans le développement du CAD au Canada. Depuis plusieurs années, Air Canada contribue à divers efforts canadiens tels que ceux du Groupement aéronautique de recherche et développement en environnement (GARDN) et d’autres partenaires, en vue de soutenir des projets majeurs. Ces partenariats couvrent notamment la recherche sur les émissions et les traînées de condensation des carburants de remplacement de l’aviation civile et l’Initiative canadienne de la chaîne d’approvisionnement de biocarburant (ICCB), qui a pour but de comprendre et d’optimiser l’opérationnalisation des CAD au Canada. Comme nous l’avons annoncé en février 2022, Air Canada est l’un des membres fondateurs du Conseil canadien des carburants d’aviation durables, dont la mission est d’accélérer la production et la distribution de CAD au Canada. Dans le cadre de son plan d’action climatique, Air Canada s’est engagée à investir 50 millions de dollars dans les CAD et dans la réduction et l’élimination du carbone d’ici 2030.
Technologie et innovation	Bien que les technologies électriques, à hydrogène et hybrides présentent une occasion future passionnante pour l’industrie du transport aérien, elles n’ont pas encore été mises en marché à l’échelle commerciale.	Les répercussions financières, qui seront fonction d’une grande variété de facteurs, notamment de l’évolution des technologies, ne peuvent être évaluées ou chiffrées. Les répercussions financières peuvent, en général, concerner l’exploitation d’appareils utilisant un carburant traditionnel en attendant la mise en marché de nouveaux avions, ainsi que le coût de l’approvisionnement et de la mise en œuvre de nouvelles technologies. Horizon : Long terme	Contrairement à d’autres secteurs du transport qui ont déjà accès à des technologies à faibles émissions, la propulsion aérienne à faibles émissions ne devrait pas arriver sur le marché à court ou à moyen terme. Par conséquent, l’échelle commerciale et les coûts de ces technologies sont encore inconnus. Air Canada surveille activement le développement des technologies novatrices et cherchera des occasions d’appuyer leur expansion commerciale tout en favorisant toujours la sécurité et la performance.

Risque lié à la transition	Description	Répercussions financières potentielles	Atténuation des risques
Marché Évolution du comportement des clients	Certaines organisations s’efforcent de diminuer leurs déplacements d’affaires afin de réduire leur propre empreinte carbone. La nature changeante des modèles d’affaires et les pratiques de télétravail adoptées au cours de la pandémie de COVID-19, par exemple le recours aux vidéoconférences et autres technologies permettant le travail à distance, ainsi que l’intérêt pour des pratiques durables, pourraient avoir une incidence sur la demande de transport aérien.	Les répercussions financières, qui pourraient être fonction d’une grande variété de facteurs, n’ont pas été évaluées ou chiffrées. Le risque et ses répercussions sont difficiles à évaluer ou à chiffrer avec certitude. Les répercussions financières pourraient refléter la diminution potentielle de la demande pour le transport aérien. Horizon : De court à moyen terme	Air Canada vise à éclairer la perception publique du transport aérien et les comportements des clients par la voie de la communication et de l’information, ainsi que par la prise constante de mesures significatives nous permettant d’atteindre nos objectifs en ce qui a trait au climat. Air Canada fait connaître sa stratégie d’action pour le climat et son rendement au moyen de différents mécanismes d’information publique, dont le présent rapport du GIFCC, son rapport de développement durable, son site Web consacré à l’environnement, ses communiqués et ses réseaux sociaux. Elle communique également des renseignements par l’intermédiaire de certains canaux d’information visant un public particulier, tels que les questionnaires du CDP, d’Eco Vadis ou de la Sustainable Air Freight Alliance. Air Canada collabore également avec ses clients par la voie des programmes suivants : Compensation des émissions de carbone : programme volontaire qui permet aux voyageurs de compenser les émissions de GES associées à leur vol en contribuant à certains projets de compensation. Grâce à ce programme, la Société offre aux passagers des occasions d’investir directement dans la réduction des émissions de GES. Aéroplan : Air Canada offre un programme qui permet aux membres Aéroplan d’échanger des points pour compenser les émissions de GES associées à leur vol en contribuant volontairement à des projets de compensation au Canada et ailleurs dans le monde. En offrant un tel programme de compensation, Air Canada donne aux passagers l’occasion d’investir des capitaux directement dans des projets de réduction des GES. Programme de voyages Laissez moins : Air Canada offre aux entreprises clientes la possibilité de compenser les émissions de leurs voyages d’affaires en avion en se procurant du CAD, des crédits compensatoires de carbone ou une combinaison des deux. Les entreprises clientes peuvent également demander de recevoir un rapport sur l’empreinte carbone de leurs voyages d’affaires. Air Canada compte étendre les offres de CAD et de compensation d’émissions de carbone destinées à ses clients.
Réputation Évolution de la perception des transporteurs aériens	Tout ce qui peut être perçu comme de l’inaction de la part des transporteurs aériens en général ou d’Air Canada en matière de climat est susceptible de se traduire par des répercussions négatives pour Air Canada et d’inciter les clients à trouver d’autres transporteurs ou à se déplacer autrement qu’en avion.	Les répercussions financières, qui pourraient être fonction d’une grande variété de facteurs, n’ont pas été évaluées ou chiffrées. Le risque et ses répercussions sont difficiles à évaluer ou à chiffrer avec certitude. Les répercussions financières potentielles pourraient refléter l’inquiétude croissante à l’égard des changements climatiques et la perception négative des clients à l’égard de l’aviation, du transport aérien et d’Air Canada, ce qui les pousserait à choisir d’autres transporteurs ou d’autres moyens de transport ou encore, à réduire leurs déplacements en général. Horizon : Moyen terme	En mars 2021, Air Canada a publié son nouveau plan d’action climatique, dans lequel figure son objectif ambitieux de carboneutralité d’ici 2050 ainsi qu’une série de cibles intermédiaires d’ici 2030. La Société fait connaître son action pour le climat au moyen de différents mécanismes d’information publique, dont son rapport de développement durable, et communique de l’information sur sa stratégie et son rendement en matière d’action climatique par différents canaux de communication, notamment son rapport annuel de développement durable, son site Web consacré à l’environnement, ses communiqués et ses réseaux sociaux. Elle communique également des renseignements par l’intermédiaire de certains canaux d’information visant un public particulier, tels que le CDP, Eco Vadis ou la Sustainable Air Freight Alliance.

Risque lié à la transition	Description	Répercussions financières potentielles	Atténuation des risques
Aigu Incidence des conditions climatiques et météorologiques sur l'Exploitation	Les changements climatiques (y compris la hausse des températures) pourraient augmenter la gravité et l'intensité des phénomènes météorologiques : turbulences, orages et autres phénomènes météorologiques perturbateurs, courants-jets, inondations provoquées par les pluies, incendies de forêt, etc.	Les répercussions financières, qui pourraient être fonction d'une grande variété de facteurs, n'ont pas été évaluées ou chiffrées. La probabilité et les répercussions de ces risques sont difficiles à évaluer ou à chiffrer avec certitude. Les répercussions financières potentielles pourraient refléter l'augmentation des coûts d'exploitation liés aux perturbations météorologiques. Horizon : — Court terme	Par l'intermédiaire de son Centre de contrôle de l'exploitation réseau, Air Canada surveille les phénomènes météorologiques extrêmes de manière à assurer une exploitation sécuritaire et à se préparer à réagir aux éventuelles perturbations de service.
Chronique Incidence des conditions climatiques et météorologiques sur les destinations	Les changements climatiques pourraient provoquer des changements dans l'écosystème des destinations touristiques, ce qui pourrait entraîner une diminution des voyages vers ces destinations.	Les répercussions financières, qui seront fonction d'une grande variété de facteurs, n'ont pas été évaluées ou chiffrées parce qu'elles doivent d'abord se concrétiser. Les répercussions financières potentielles pourraient refléter la diminution de la demande à l'égard des voyages vers les destinations touchées. Horizon : — Long terme	Par l'intermédiaire de son Centre de contrôle de l'exploitation réseau, Air Canada surveille les phénomènes météorologiques de manière à assurer une exploitation sécuritaire et à se préparer à réagir aux éventuelles perturbations de service. Le service Planification réseau d'Air Canada intègre automatiquement des hypothèses d'établissement d'horaire lorsque les phénomènes météorologiques saisonniers réguliers ont une incidence négative sur les déplacements des clients. La Planification réseau surveille également les événements météorologiques annuels dans le but d'évaluer les modèles constants d'intempéries qui peuvent nuire aux réservations des clients.

Le plan d'action climatique d'Air Canada s'appuie sur ses chaînes de valeur et ses activités existantes, et se fonde sur quatre volets de réduction du carbone :



PARC AÉRIEN ET
EXPLOITATION



TECHNOLOGIE ET
INNOVATION

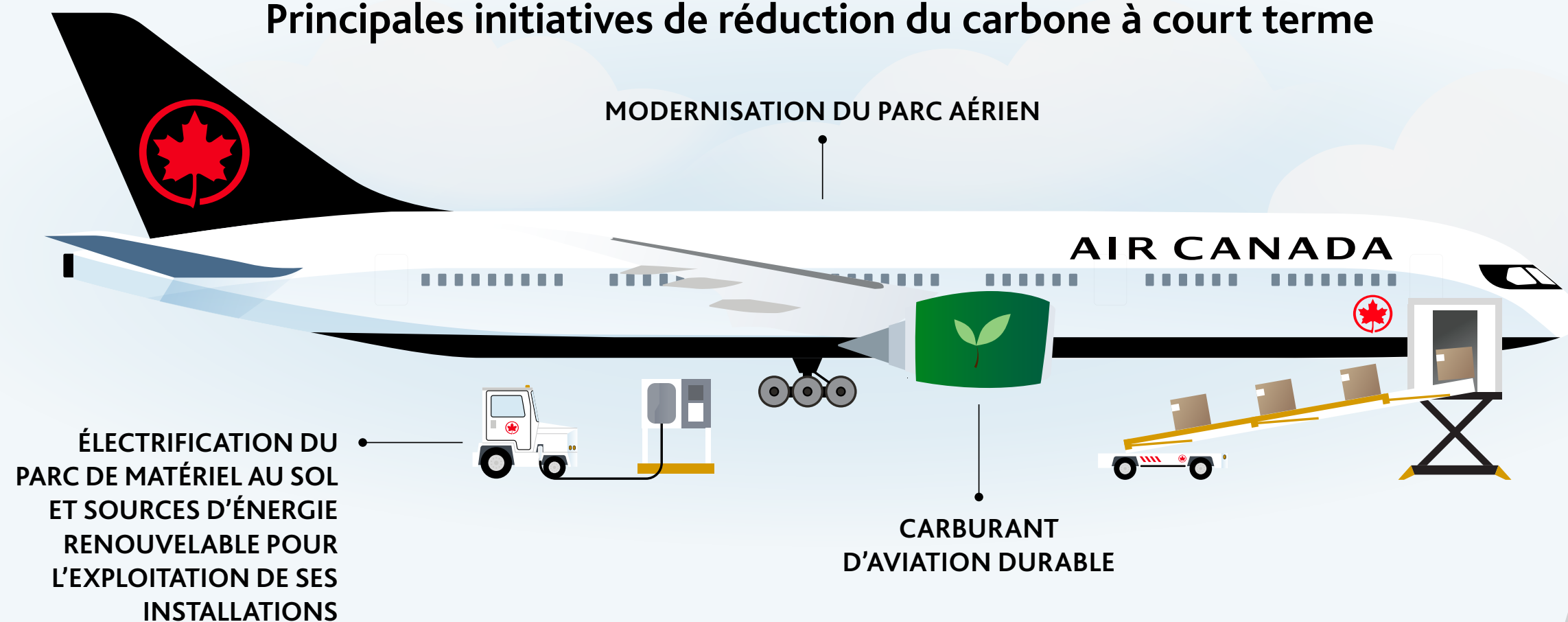


CAD ET ÉNERGIE
PROPRE



RÉDUCTION ET
ÉLIMINATION
DU CARBONE

Principales initiatives de réduction du carbone à court terme



Les quatre volets de réduction du carbone de notre plan d'action climatique sont au cœur de la réalisation de nos objectifs climatiques, et nous placeront en meilleure position pour mettre à profit les occasions liées au climat qui se présenteront.

- 1. Parc aérien et exploitation :** Par la voie du programme de renouvellement de son parc aérien, Air Canada continuera de déployer davantage d'appareils écoénergétiques. La Société continuera aussi d'intégrer les facteurs climatiques à la planification de ses dessertes et de son parc aérien. Au sol, elle prévoit retirer graduellement le matériel à fortes émissions de carbone, et compte faire progresser son parc de véhicules électriques et rechercher d'autres possibilités d'électrification.
- 2. Technologie et innovation :** Air Canada évaluera au fil du temps la viabilité, la sûreté et le rendement des nouvelles technologies d'exploitation électrique, à hydrogène et hybride, et recherchera d'autres possibilités d'innovations ailleurs dans ses activités.
- 3. CAD et énergie propre :** Afin de poursuivre ses travaux sur les CAD, Air Canada s'est engagée à investir 50 millions de dollars dans ce domaine d'ici 2030 ainsi que dans la mise au point de carburants d'aviation à faible bilan carbone. Elle s'emploie activement à évaluer par ailleurs les applications pratiques des sources d'énergie renouvelable, comme le biogaz et l'électricité propre, en plus des mesures de transition énergétique.
- 4. Réduction et élimination du carbone :** Air Canada étudiera des technologies carbonégatives et d'autres stratégies de réduction et d'élimination des émissions directes, et poussera plus loin sa stratégie de compensation carbone, en plus de mettre au point ses mesures de conformité en ce qui a trait à la compensation des émissions de carbone réglementaire, de même que ses offres aux clients.

Le Programme de modernisation du parc aérien d'Air Canada propose tant des améliorations substantielles en matière d'efficacité énergétique que des contributions importantes à ses efforts au chapitre des réduction de ses émissions.

Occasions liées au climat

Utilisation efficace des ressources	Description	Répercussions financières potentielles	Mise à profit des occasions
Parc aérien et exploitation	Recours à des appareils plus écoénergétiques : Le nouveau parc aérien d’Air Canada, plus économe en carburant, permettra à la Société de réduire son empreinte carbone de manière considérable.	Les répercussions financières de cette occasion, qui seront fonction d’une variété de facteurs, n’ont pas été évaluées ou chiffrées. Horizon : Court, moyen et long terme	Le parc modernisé d’Air Canada permettra à la Société de réduire sa consommation de carburant. Air Canada a procédé au retrait permanent d’appareils plus anciens et moins écoénergétiques de son parc, dont des 767 de Boeing, des A319 d’Airbus et des E190 d’Embraer. Cette mesure réduit à la fois la structure de coûts et l’empreinte carbone de la Société. En 2022, Air Canada a annoncé l’acquisition de 30 appareils A321XLR d’Airbus à distance franchissable accrue, dont la livraison commencera en 2024. Ce nouveau type d’appareil devrait permettre d’accroître de manière considérable le bilan environnemental, avec un gain d’efficacité énergétique projeté pouvant atteindre 17 % pour les vols transcontinentaux types, et jusqu’à 23 % pour les vols transatlantiques.
CAD et énergie propre	Carburant d’aviation durable : Les efforts de participation, le travail d’élaboration de politiques et l’investissement d’Air Canada dans le domaine de la recherche et du développement des CAD se concentrent sur le soutien et la promotion du développement des CAD au Canada, lesquels devraient permettre de réduire les émissions nettes de carbone, les coûts de tarification du carbone et la consommation de combustibles fossiles.	Les répercussions financières de cette occasion, qui seront fonction d’une variété de facteurs, n’ont pas été évaluées ou chiffrées. Horizon : Long terme	Air Canada a fait preuve de leadership dans le développement des CAD au Canada. Dans le cadre de son plan d’action climatique, elle s’est engagée à investir 50 millions de dollars d’ici 2030 dans les CAD et dans la réduction et l’élimination du carbone. La Société s’est associée à divers organismes canadiens, dont le Groupement aéronautique de recherche et développement en environnement (GARDN), afin de soutenir des projets majeurs comme la recherche sur les émissions et les traînées de condensation des carburants de remplacement de l’aviation civile et l’Initiative canadienne de la chaîne d’approvisionnement de biocarburant (ICCAB). Elle s’est associée à différentes parties prenantes afin d’accélérer la recherche et le développement dans ce domaine ainsi que l’établissement d’une chaîne d’approvisionnement canadienne de CAD. À titre de membre fondateur du Conseil canadien des carburants d’aviation durables, Air Canada soutient le développement des CAD au Canada.
	Carburant d’aviation durable : Les efforts de participation, le travail d’élaboration de politiques et l’investissement d’Air Canada dans le domaine de la recherche et du développement des CAD pourraient accélérer le développement de ceux-ci au Canada, ce qui permettrait de réduire les émissions nettes de carbone, les coûts de tarification du carbone et la consommation de combustibles fossiles.	Les répercussions financières de cette occasion, qui seront fonction d’une variété de facteurs, n’ont pas été évaluées ou chiffrées. Horizon : Moyen terme	Le Règlement sur les combustibles propres (RCP) donne l’occasion de favoriser la production de carburants d’aviation canadiens durables et à faible bilan carbone qui présentent actuellement plusieurs obstacles techniques, comme la disponibilité de matières premières renouvelables et l’exigence de modes de production conformes aux exigences de certification des carburants d’aviation. Un RCP adapté reconnaît la spécificité de la production de carburants d’aviation durables et à faible bilan carbone par rapport aux autres carburants renouvelables, tout en tenant compte des obstacles financiers. En tant que membre du Conseil national des lignes aériennes du Canada (CNLA), Air Canada participe activement au travail d’élaboration de politiques en faveur d’un RCP efficace qui stimulera la production canadienne de carburants d’aviation durables et à faible bilan carbone.
	Recours à une énergie propre pour les installations : Air Canada compte également évaluer les applications pratiques des sources d’énergie renouvelable.	Les répercussions financières de cette occasion, qui seront fonction d’une variété de facteurs, n’ont pas été évaluées ou chiffrées. Horizon : Moyen terme	Air Canada compte évaluer les applications pratiques des sources d’énergie renouvelable, comme le biogaz et l’électricité propre, en plus des mesures de transition énergétique pour l’exploitation de ses installations.



Utilisation efficace des ressources	Description	Répercussions financières potentielles	Mise à profit des occasions
 Parc aérien et exploitation	Nous nous concentrons entre autres sur l'utilisation d'énergies de remplacement pour nos véhicules de service au sol, comme nos tracteurs de chariots à bagages.	Les répercussions financières de cette occasion, qui seront fonction d'une variété de facteurs, n'ont pas été évaluées ou chiffrées. Horizon : — Court terme	Même si les opérations au sol d'Air Canada ne produisent qu'un faible pourcentage des émissions totales de la Société, celle-ci considère de nouvelles technologies et des pratiques novatrices pour réduire ses émissions de GES, là où de telles technologies sont offertes et réalisables. À ce jour, 2 316 véhicules (soit 42,8 % du parc) sont alimentés par des solutions à faible intensité carbonique, comme à l'électricité. Air Canada collabore avec les autorités aéroportuaires de nos plus importantes plaques tournantes canadiennes afin d'agrandir les installations et d'abriter plus de postes d'alimentation en carburant de remplacement dans les endroits clés de ces aéroports.
 Technologie et innovation	Les technologies aéronautiques à alimentation électrique, à hydrogène ou hybrides représentent une possibilité future très intéressante pour l'aviation.	Les répercussions financières de cette occasion, qui seront fonction d'une variété de facteurs, n'ont pas été évaluées ou chiffrées. Horizon : — Long terme	Même si l'on ne s'attend pas à une mise en marché massive de ces produits à court ou moyen terme, Air Canada continuera de surveiller activement le développement de ces technologies novatrices et en appuiera l'expansion commerciale tout en favorisant toujours la sécurité et la performance.
Produits et services			
 Réduction et élimination du carbone +  CAD et énergie propre	Air Canada compte offrir aux clients des produits et services leur permettant d'atténuer l'impact environnemental de leur vol.	Les répercussions financières de cette occasion, qui seront fonction d'une variété de facteurs, n'ont pas été évaluées ou chiffrées. Horizon : — Court terme	Air Canada propose un programme volontaire qui permet aux voyageurs de compenser les émissions de GES associées à leur vol en contribuant à certains projets de compensation. Grâce à ce programme, la Société offre aux passagers des occasions d'investir directement dans les mesures d'atténuation des émissions de GES. Air Canada offre un programme volontaire qui permet aux membres Aéroplan d'échanger leurs points pour compenser les émissions de GES associées à leur vol en contribuant à des projets de compensation au Canada et à l'échelle internationale. Grâce à ce programme, la Société offre aux passagers des occasions d'investir directement dans la réduction des émissions de GES. Les entreprises clientes peuvent également demander de recevoir un rapport sur l'empreinte carbone de leurs voyages d'affaires. En octobre 2021, Air Canada a lancé le programme de voyages Laissez moins, qui offre à ses entreprises clientes la possibilité de compenser l'ensemble ou une partie des émissions de leurs voyages d'affaires en se procurant du CAD, des crédits compensatoires de carbone ou une combinaison des deux.



Carburants d'aviation durables

Ouvrir la voie aux CAD

Air Canada est à l'avant-garde des initiatives pivots de l'aviation canadienne visant à soutenir et à promouvoir la recherche et la commercialisation des CAD au sein d'un écosystème composé de transporteurs aériens, d'aéroports, de fournisseurs de carburant, d'entreprises technologiques, de producteurs de matières premières, de fabricants aérospatiaux, de centres de recherche universitaires, d'investisseurs et d'acteurs gouvernementaux.

Air Canada est l'un des membres fondateurs du Conseil canadien des carburants d'aviation durables et a activement participé à son développement. La mission du Conseil est d'accélérer la production commerciale et la distribution de CAD abordables au Canada en catalysant l'écosystème des CAD pour développer et consolider des chaînes de valeur de CAD, concevoir et promouvoir des politiques et des programmes novateurs de CAD, définir une stratégie et des feuilles de route pour les CAD et contribuer à un leadership éclairé pour le développement des CAD au Canada.

Air Canada est le premier transporteur aérien canadien à se joindre à l'Aviation Climate Taskforce (ACT), dont elle est membre cofondateur, créée pour relever le défi des émissions croissantes de CO₂ produites par l'aviation commerciale. Le nouvel organisme sans but lucratif, formé de dix sociétés aériennes mondiales et du Boston Consulting Group, a été créé en 2021 pour accélérer la recherche et faire progresser les technologies émergentes de décarbonisation, notamment par le développement de carburants d'aviation durables.

Air Canada est par ailleurs signataire de la déclaration d'ambition pour 2030 de la coalition Clean Skies for Tomorrow, qui réunit des entreprises vouées à la transition du transport aérien vers la carboneutralité. Cette coalition a pour mission d'accélérer la distribution et la consommation de CAD pour que celui-ci représente 10 % de l'approvisionnement mondial en carburant d'aviation d'ici 2030. Le développement de cette offre à l'échelle mondiale et son utilisation contribuent aux actions collectives de l'industrie.

Le défi des CAD

Le carburant d'aviation durable n'est pas offert à l'heure actuelle au Canada.

Pourtant, la demande augmente pour ce type de carburant alors que l'industrie du transport aérien cherche à réduire son empreinte carbone. Selon l'Association du transport aérien international (IATA), le carburant d'aviation durable est l'un des principaux éléments qui permettront à l'industrie du transport aérien d'atteindre ses ambitieux objectifs de réduction des émissions pour 2050.

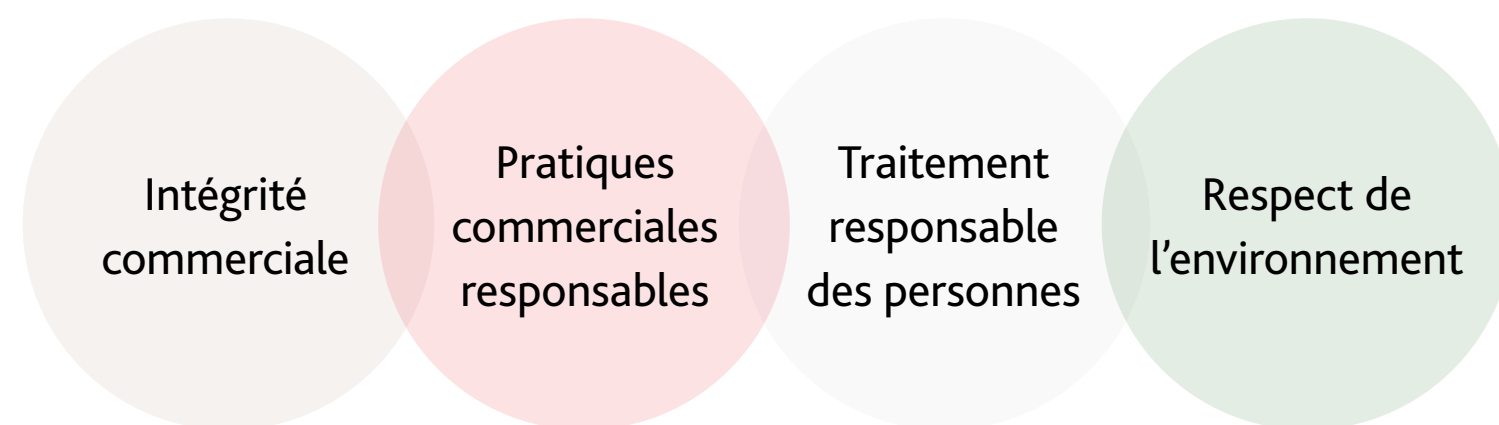
Nous sommes conscients que le CAD est la seule solution technologique actuellement offerte sur le marché qui puisse réduire de manière importante les émissions provenant des opérations aériennes de la Société. Bien que le CAD puisse réduire le cycle de vie des émissions de gaz à effet de serre jusqu'à 80 % par rapport au carburant d'aviation conventionnel et qu'il présente d'autres avantages, comme le fait de n'avoir qu'un impact limité sur le rendement tout en offrant une diversification du point de vue énergétique, il ne peut tout régler à lui seul. De nouvelles solutions technologiques, de même que des investissements et des efforts de coopération majeurs devront être mis de l'avant pour atteindre les objectifs de réduction des émissions prévus pour 2050.



Chaîne de valeur

Air Canada s'est donné pour objectif à long terme la carboneutralité d'ici 2050, et les membres de sa chaîne de valeur jouent un rôle important à cet égard.

La Société a élaboré un Code d'éthique des fournisseurs (CEF), qui fait partie intégrante des contrats avec ses fournisseurs. Fondé sur des principes, le CEF énonce nos attentes à l'égard des fournisseurs afin que leur comportement soit conforme aux normes d'Air Canada dans les principaux domaines suivants :



Le CEF comprend des dispositions contre le travail forcé et le travail des enfants, et englobe des dispositions relatives aux droits de la personne, aux conditions de travail saines et sécuritaires et aux comportements éthiques. Il comprend également des exigences environnementales, comme :

- Le fait de disposer d'un plan de gestion environnementale en vigueur
- Les attentes en fonction de la réduction de l'empreinte écologique des fournisseurs, ainsi que la démonstration et la promotion d'une intendance environnementale

Le CEF entend promouvoir la transparence et la responsabilité dans la chaîne d'approvisionnement et la prise en compte de ces principes dans les décisions d'approvisionnement et d'achat. Pour passer contrat avec Air Canada, les fournisseurs doivent confirmer qu'ils adhèrent au CEF ou à un équivalent acceptable. Nous sommes résolus à travailler avec nos fournisseurs afin de favoriser le respect du CEF, entre autres en nous prévalant de notre droit d'audit ou de demande de confirmation qu'ils répondent à nos attentes.

Dans le cadre de la Politique d'approvisionnement d'Air Canada, des pratiques durables sont également mises en place. Le processus d'approvisionnement d'Air Canada intégrera des facteurs économiques, environnementaux et sociaux dans les décisions d'achat, de même que des critères liés au climat.

Outre les pratiques d'approvisionnement, un élément important de notre stratégie pour contribuer à la lutte contre les changements climatiques implique les produits et services offerts par Air Canada. Grâce aux formations offertes et à la mobilisation suscitée au sein de la Société dans le cadre de son plan d'action climatique, de nouveaux produits et services sont mis au point afin de soutenir ses objectifs climatiques :

- Programme de voyages Laissez moins
- Options de compensation pour les clients
- Rapports sur l'empreinte carbone des entreprises clientes

Capacité d'adaptation et résilience

Demeurer agile dans un contexte climatique en constante évolution est un principe directeur du développement et de l'évolution du plan d'action climatique. La recherche sur le climat, les objectifs de l'industrie à l'échelle mondiale et les attentes des parties prenantes peuvent évoluer rapidement, à mesure que de nouvelles données scientifiques deviennent disponibles et que la société y réagit en apportant des modifications à la législation et aux politiques en matière de climat, en présentant à la fois les risques et les occasions qui pourraient en découler. La pandémie de COVID-19 a également eu une incidence sur les émissions mondiales, alors que l'industrie poursuit sa reprise. Air Canada continue de maintenir une surveillance étroite de la Science-Based Targets Initiative (SBTi), un partenariat entre le CDP, le Pacte mondial des Nations Unies, le World Resources Institute (WRI) et le World Wide Fund for Nature (WWF) qui encourage l'action climatique dans le secteur privé en permettant aux organisations de fixer des cibles de réduction des émissions fondées sur des données scientifiques, et qui a pris de l'ampleur ces derniers mois, en particulier dans le milieu des affaires. Demeurer agile signifie que nous resterons concentrés sur le large éventail des développements et des méthodologies en évolution en matière de climat que nous intégrerons des éléments d'orientation chaque fois que nous le jugerons judicieux et réalisable.

Air Canada détermine, évalue et atténue les impacts et les risques liés au climat au moyen de ses processus de gestion des risques de l'entreprise (GRE) et de son système de gestion de l'environnement (SGE).

Cadre et structure de la GRE

Les risques susceptibles d'avoir un grand retentissement pour Air Canada sont cernés et surveillés de façon continue par le cadre de travail relatif à la GRE d'Air Canada. Ce cadre a été conçu en vue de rendre possibles la gouvernance et la surveillance des risques stratégiques. Il est conforme à la norme ISO 31000 ainsi qu'au cadre de GRE 2017 du COSO. La communication relative aux risques dans le cadre de la gestion des risques de l'entreprise est assurée par l'Audit et Services-conseils de l'entreprise, qui fournit des mises à jour trimestrielles – et plus fréquentes si nécessaire – de nature indépendante sur l'état de chaque risque de l'entreprise. Les risques importants liés au climat sont déterminés à l'aide du SGE et intégrés au cadre de GRE.

Des rapports sont régulièrement présentés au Conseil d'administration par l'intermédiaire du Comité d'audit, des finances et du risque, lequel assume des responsabilités précises en ce qui a trait à la surveillance des risques de l'entreprise. Pour de plus amples renseignements sur la gouvernance et la gestion des risques de l'entreprise à Air Canada, consultez le [rapport annuel 2021 de la Société](#).

Politique en matière d'environnement

La Politique d'Air Canada en matière d'environnement est conforme à l'IEEnvA, une certification SGE équivalente à la norme ISO 14001:2015, et décrit les engagements pris par la haute direction. Elle est à la base du système de gestion de l'environnement (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.

Système de gestion de l'environnement

Les Affaires environnementales d'Air Canada sont chargées de déterminer, de surveiller et d'évaluer les occasions et les risques liés au climat et à l'environnement à l'aide de son SGE, et de mettre en œuvre des programmes pour gérer les répercussions de ses activités.

Un SGE est un système structuré et documenté de politiques et de procédures à l'aide duquel Air Canada définit les aspects environnementaux de ses activités, gère leur impact et établit les objectifs, les cibles et les indicateurs de rendement environnementaux de la Société. Afin d'appuyer ses efforts visant à réduire les déchets, la pollution et les émissions de GES, et à améliorer le rendement environnemental, Air Canada a choisi d'adopter un SGE certifié par un tiers grâce au programme de certification environnementale IEnvA de l'IATA. L'IEEnvA 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 – Systèmes de management environnemental. Air Canada est fière d'avoir été la première société aérienne en Amérique du Nord à recevoir la certification IEnvA de niveau 2, le plus haut niveau de conformité à l'IEEnvA.

L'IEEnvA de niveau 2 exige qu'une société aérienne élabore et mette en œuvre ce qui suit :

- une politique en matière d'environnement;
- 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 atteindre ces objectifs;
 - des mécanismes de contrôle permettant d'atteindre et de maintenir un rendement 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.

Le processus d'identification des aspects du SGE détermine les aspects et impacts environnementaux associés aux activités de la Société. Ces aspects sont établis au moyen de diverses sources et méthodes : compétences et connaissances professionnelles, conseils professionnels, publications de l'industrie, conférences, revues des médias, etc. Les risques associés aux projets de loi climatiques et aux modifications apportées à la législation nationale et internationale sont surveillés et documentés de façon continue. Outre la législation, le processus d'identification des aspects du SGE tient compte des risques technologiques, des fluctuations du marché (tant du côté des clients que de celui de la chaîne d'approvisionnement) et du risque d'atteinte à la réputation, entre autres.

L'évaluation de l'importance des aspects environnementaux exige que les obligations en matière de conformité, les répercussions financières, les préoccupations des parties prenantes et les impacts environnementaux (probabilité qu'un événement se produise et gravité de ses conséquences) soient testés à l'égard de chaque aspect environnemental déterminé, tout en tenant compte des influences environnementales internes et externes. À partir de cette analyse, des plans de gestion environnementale sont établis pour les aspects importants (comme les changements climatiques) et soutenus par les directions concernées. Les

progrès accomplis dans la réalisation du plan de gestion environnementale sont présentés au Conseil général de l'environnement sur une base trimestrielle.

L'évaluation des risques liés au climat est déterminée en relation avec tous les risques qui touchent les plans stratégiques d'Air Canada. Plusieurs types de risques liés au climat sont pris en compte : outre ceux associés à la réglementation existante et émergente, il y a les risques juridiques, technologiques, physiques (aigus et chroniques), de même que les risques de marché et d'atteinte à la réputation.

Supervision de la gestion des risques

La gestion des occasions et des risques fait partie intégrante des méthodes de gestion d'Air Canada. Les décisions stratégiques sont prises par l'équipe de direction en tenant compte des implications pour l'entreprise et ses parties prenantes. L'information relative au risque global est passée en revue chaque trimestre – et plus fréquemment si nécessaire – par le Conseil d'administration ou le comité du Conseil pertinent. De plus, les comités du Conseil, en fonction de leur mandat respectif, étudient et analysent régulièrement avec la haute direction les principaux risques visant la Société, de même que les mesures prises en vue de surveiller, de maîtriser et d'atténuer ces risques afin de bien les gérer.



Renseignements sur les changements climatiques

Depuis 2007, des renseignements sur l'empreinte carbone d'Air Canada, ses cibles et sa stratégie d'action pour le climat ont été communiqués au moyen du Carbon Disclosure Project (CDP), un système de déclaration mondial en place depuis 20 ans et utilisé pour aider les investisseurs, les entreprises, les villes, les États et les régions à gérer leurs impacts environnementaux. Le questionnaire du CDP incorpore des éléments du cadre du Groupe de travail sur l'information financière liée aux changements climatiques (GIFCC). Air Canada a régulièrement amélioré ses résultats depuis son premier rapport et a obtenu la note B- pour son rapport 2021 au CDP sur les changements climatiques. Pour accéder à la réponse d'Air Canada au CDP, consultez le site www.cdp.net.

Nous avons retenu les services de PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l. pour réaliser une mission d'assurance limitée à l'égard de certains indicateurs, notamment les émissions de portées 1 et 2 dont il est question dans le présent rapport du GIFCC. Pour obtenir de l'information au sujet de la portée de l'assurance et de la déclaration, consultez le rapport d'assurance limitée au www.aircanada.com/citoyensdumonde.

Par le truchement de son rapport de développement durable, Air Canada obtient également une assurance limitée et indépendante en ce qui a trait aux émissions de portées 1 et 2, à la consommation énergétique et à d'autres indicateurs. Pour obtenir de l'information au sujet de la portée de l'assurance et de la déclaration, reportez-vous au www.aircanada.com/citoyensdumonde.

Le Comité de l'information financière de l'entreprise a examiné les renseignements contenus dans le présent rapport. Les procédures d'information relatives aux données faisant l'objet d'une assurance limitée sont documentées (notamment le mode de collecte et d'analyse des données par les parties responsables possédant les compétences requises) et revues périodiquement à des fins d'efficacité. L'équipe du Développement durable a aussi pour tâche de surveiller les communications, engagements et progrès ESG à l'échelle de l'entreprise. Des rapports périodiques sont transmis à tous les comités du Conseil pertinents exerçant une surveillance sur les questions ESG. En dernier lieu, Air Canada examine actuellement les façons de perfectionner et d'amener à maturité son environnement de contrôle, entre autres en tirant parti de l'automatisation pour faire progresser l'extraction et la validation des données ainsi que les contrôles internes portant sur les principales données sur le climat.

Le rapport de développement durable d'Air Canada détaille aussi les autres programmes et réalisations d'Air Canada en matière de développement durable. Pour en savoir plus, consultez le rapport au www.aircanada.com/citoyensdumonde.

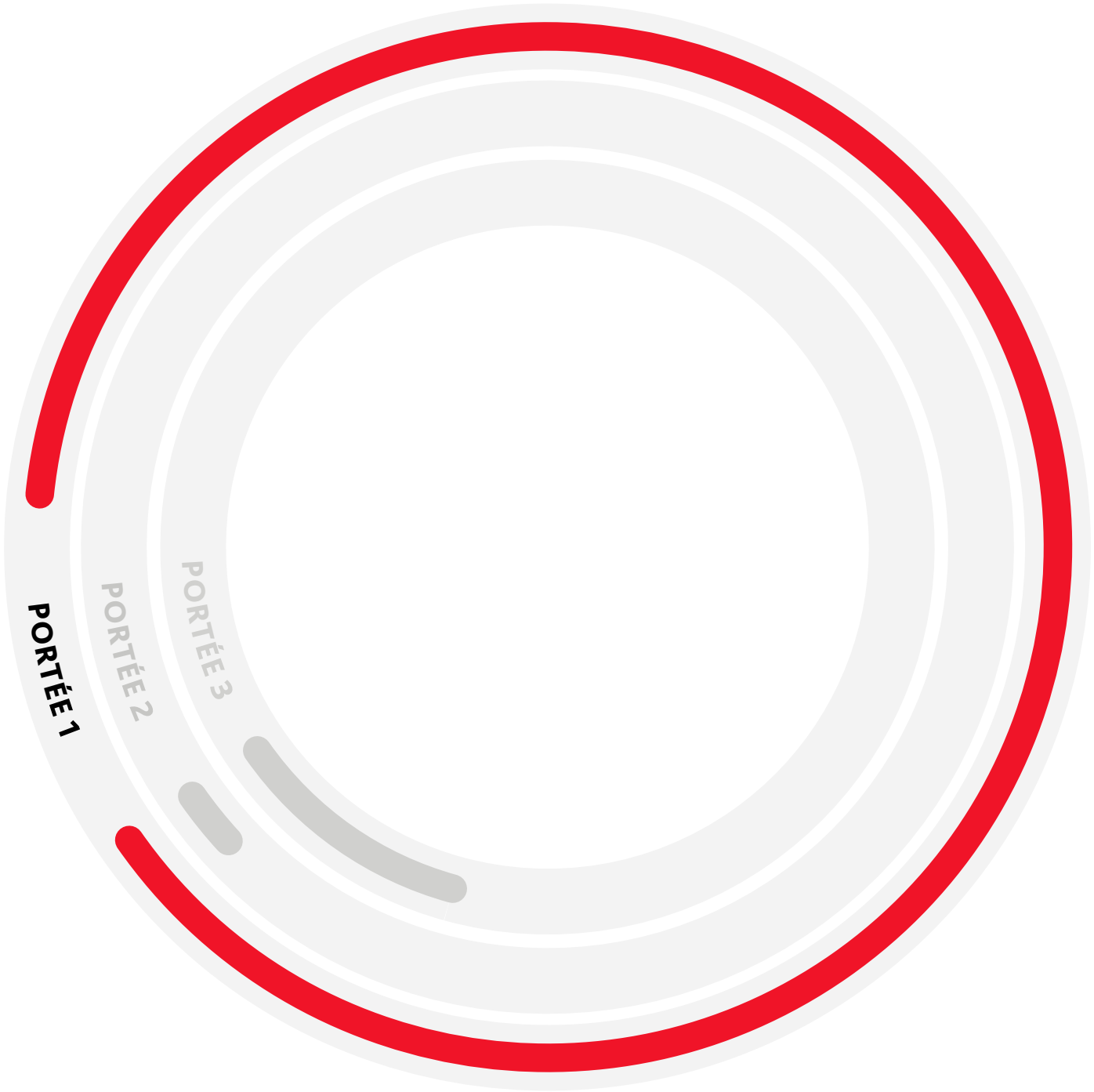
Les données quantitatives sur les émissions sont indiquées ci-après.





Portée 1

	Unité	2021	2020	2019	2018
Émissions directes brutes de GES (portée 1)					
Électricité, chauffage, refroidissement, génération de vapeur	t éq. CO ₂	24 752	27 698	34 534	33 885
Transport de matières, produits, déchets, employés et passagers (incluant le carburant d'aviation)	t éq. CO ₂	4 887 972	5 005 854	13 170 133	12 836 386
Émissions fugitives	t éq. CO ₂	534	562	520	651
Émissions de CO ₂ biogènes (CAD)	t éq. CO ₂	-	-	-	195
Total des émissions directes brutes	t éq. CO ₂	4 913 258	5 034 113	13 205 187	12 870 922



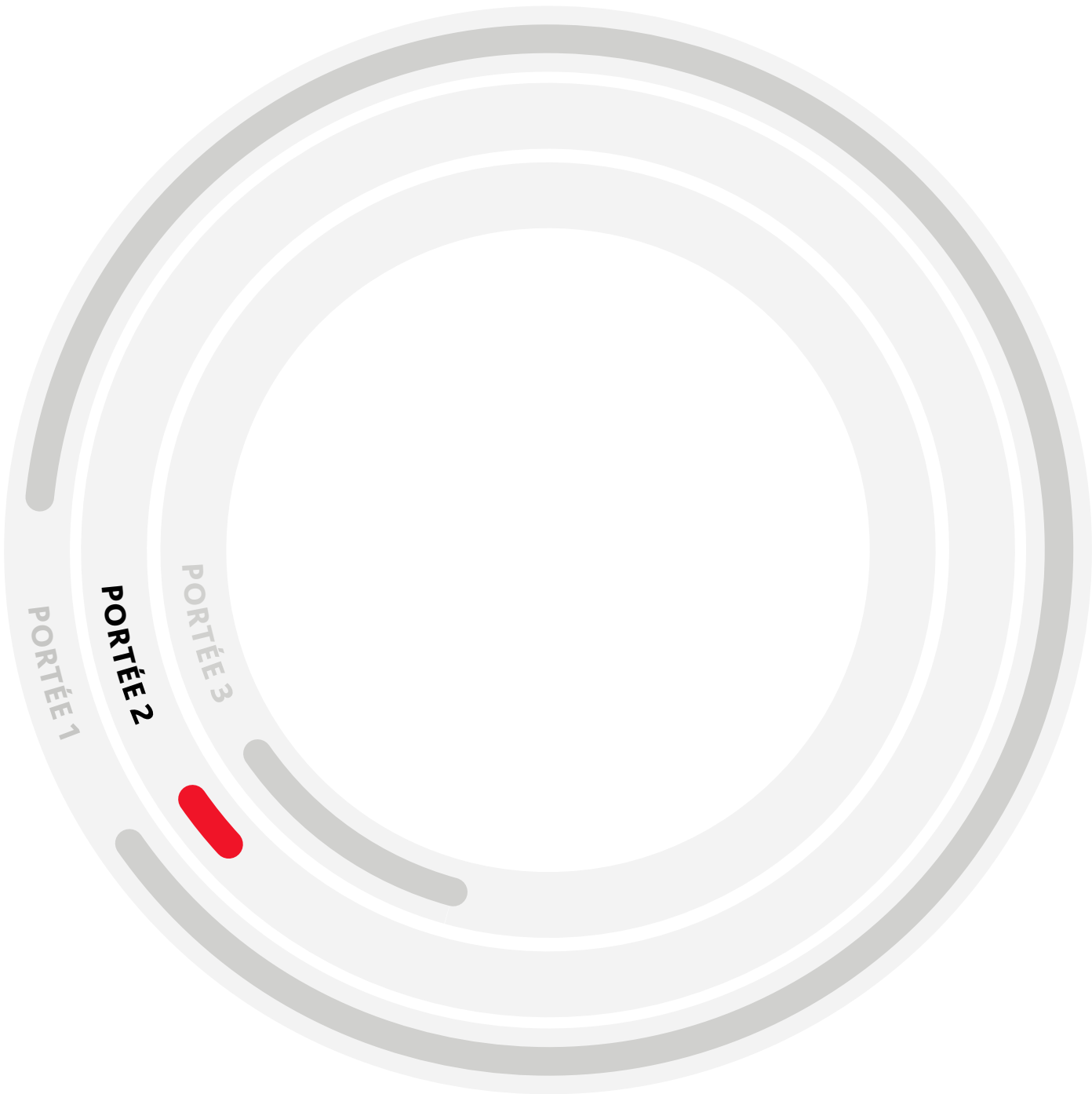
— Air Canada a préparé ses données sur les émissions de GES de portée 1 conformément à la méthodologie et aux directives décrites dans l'édition révisée du Protocole des gaz à effet de serre : une norme de comptabilisation et de déclaration destinée à l'entreprise. Air Canada procède selon l'approche du contrôle opérationnel.



Portée 2

	Unité	2021	2020	2019	2018
Émissions indirectes brutes de GES liées à l'énergie (portée 2) par emplacement					
Électricité	t éq. CO ₂	7 144	10 139	10 647	14 303
Total des émissions indirectes brutes	t éq.CO ₂	7 144	10 139	10 647	14 303

- Air Canada a préparé ses données sur les émissions de GES de portée 2 conformément à la méthodologie et aux directives décrites dans l'édition révisée du Protocole des gaz à effet de serre : une norme de comptabilisation et de déclaration destinée à l'entreprise.
- Les émissions de portée 2 ont trait à la consommation indirecte d'électricité d'Air Canada. Air Canada déclare ses émissions de portée 2 selon la méthode de contrôle opérationnel fondée sur l'emplacement pour assurer la cohérence à l'échelle de son réseau mondial.



Portée 3

	Unité	2021	2020	2019	2018
Autres émissions indirectes brutes de GES (portée 3)					
Autres émissions indirectes – catégories et activités (émissions en aval et émissions en amont)	t éq.CO ₂	572 090	574 983	1 611 501	1 650 321
Total des émissions indirectes brutes	t éq.CO₂	572 090	574 983	1 611 501	1 650 321

- Les émissions de portée 3 d’Air Canada ont trait à certaines émissions de tiers participant à son exploitation (comme les émissions provenant de la consommation de carburant d’aviation par les transporteurs exploitant des vols régionaux sous la marque Air Canada Express et les émissions provenant de la consommation de gaz naturel et d’électricité par nos locataires).
- Air Canada a préparé ses données sur les émissions de GES de portée 3 à l’aide des données actuellement disponibles et conformément à la méthodologie et aux directives décrites dans l’édition révisée du Protocole des gaz à effet de serre : une norme de comptabilisation et de déclaration destinée à l’entreprise.

