



Notice annuelle 2024

Le 28 mars 2025

 **AIR CANADA**

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

TABLE DES MATIÈRES

1. NOTES EXPLICATIVES.....	1	5.2 Marché transfrontalier américain	19	14. NOTATION.....	32
2. STRUCTURE DE L'ENTREPRISE.....	3	5.3 Marché international.....	19	Explication des notes attribuées par	
2.1 Nom, adresse et constitution.....	3	6. RÉGLEMENTATION.....	20	Moody's	34
2.2 Liens intersociétés	3	6.1 Canada.....	20	Explication des notes attribuées par	
3. APERÇU GÉNÉRAL DES ACTIVITÉS ET		6.1.1 Introduction.....	20	Standard & Poor's.....	35
STRATÉGIE	3	6.1.2 Règlement sur la protection des		Explication des notes attribuées par Fitch.....	36
4. DESCRIPTION DES ACTIVITÉS	4	passagers aériens.....	20	15. INFRASTRUCTURES	36
4.1 Liaisons, réseau et services.....	5	6.1.3 Accessibilité.....	21	16. MARQUES DE COMMERCE	37
4.1.1 Réseau mondial.....	6	6.2 Services transfrontaliers américains	21	17. ADMINISTRATEURS ET DIRIGEANTS	37
4.1.2 Services intérieurs.....	6	6.3 Services internationaux	21	17.1 Administrateurs.....	37
4.1.3 Services transfrontaliers.....	6	6.4 Services d'affrètement.....	22	17.2 Membres de la haute direction.....	39
4.1.4 Services internationaux.....	6	6.5 Climat et législation connexe sur les		18. COMITÉ D'AUDIT, DES FINANCES ET	
4.1.5 Aéroplan	7	émissions de gaz à effet de serre.....	22	DU RISQUE.....	40
4.1.6 Air Canada Cargo	7	6.5.1 Plan d'action du Canada pour réduire		18.1 Règles du Comité d'audit.....	40
4.1.7 Vacances Air Canada et Air Canada		les émissions de gaz à effet de serre		18.2 Composition du Comité d'audit.....	40
Rouge.....	7	provenant de l'aviation.....	22	18.3 Formation et expérience pertinentes	
4.1.8 Partenariats stratégiques	8	6.5.2 Régime de compensation et de		des membres du Comité d'audit.....	40
4.2 Ventes et distribution des services	9	réduction de carbone pour l'aviation		18.4 Politiques et procédures d'approbation	
4.3 Provenance, prix et disponibilité des		internationale.....	23	préalable.....	42
fournitures.....	10	6.5.3 Loi sur la tarification de la pollution		18.5 Honoraires de l'auditeur.....	42
4.4 Nos employés	10	causée par les gaz à effet de serre	23	19. MEMBRES DE LA DIRECTION ET	
4.5 Parc aérien.....	10	6.5.4 Réglementation sur les combustibles		AUTRES PERSONNES INTÉRESSÉS DANS	
4.5.1 Parc aérien prévu.....	12	propres et les carburants à faible teneur en		DES OPÉRATIONS IMPORTANTES	43
4.6 Rehaussement de l'expérience client.....	12	carbone	24	20. ACTIONS EN JUSTICE.....	43
4.7 Technologies de base nouvelles et		6.6 Langues officielles et autres langues.....	24	21. AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT	
améliorées	14	6.7 Sûreté.....	25	CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES	43
4.8 Ambition climatique	14	6.8 Sécurité	26	22. CONTRATS IMPORTANTS	43
4.9 Rapport sur le développement durable	15	6.9 Confidentialité et protection des		23. EXPERTS	43
4.10 Politiques et pratiques particulières		renseignements personnels.....	26	24. RENSEIGNEMENTS	
d'Air Canada	15	6.10 Loi anti-pourriel.....	26	COMPLÉMENTAIRES	43
4.10.1 Sécurité.....	15	6.11 Intelligence artificielle (IA).....	26	25. GLOSSAIRE.....	44
4.10.2 Gestion de la sécurité	15	7. FACTEURS DE RISQUE	27	ANNEXE A RÈGLES DU COMITÉ D'AUDIT,	
4.10.3 Programme de gestion de la sécurité.....	16	8. RELEVÉ DES DIVIDENDES VERSÉS	27	DES FINANCES ET DU RISQUE	46
4.10.4 Code de conduite et politique contre		9. DESCRIPTION DE LA STRUCTURE DU			
le harcèlement en milieu de travail.....	16	CAPITAL-ACTIONS	27		
4.10.5 Code de conduite des fournisseurs.....	17	9.1 Rachat d'actions.....	28		
4.10.6 Protection des renseignements		9.2 Régime de droits des actionnaires			
personnels et sécurité de l'information.....	17	d'Air Canada.....	29		
4.11 Politique en matière d'environnement		10. MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES			
et système de gestion de l'environnement	18	TITRES	29		
5. APERÇU DU SECTEUR ET DE		11. EMPLOYÉS	29		
L'ENVIRONNEMENT CONCURRENTIEL	18	12. APERÇU DE CERTAINS RÉSULTATS			
5.1 Marché intérieur	18	FINANCIERS.....	30		
		13. OPÉRATIONS DE FINANCEMENT			
		IMPORTANTES	31		

1. NOTES EXPLICATIVES

La présente notice annuelle d'Air Canada intègre explicitement par renvoi certains renseignements en les désignant à cette fin aux présentes, y compris certaines rubriques du rapport de gestion et des états financiers consolidés. Aucun renseignement affiché sur le site Web d'Air Canada (ou tout autre site Web mentionné dans la présente notice annuelle) ou auquel on a accès par l'intermédiaire de ce site, ni aucun autre 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 aux présentes que ce renseignement et document 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.ca). Sauf indication contraire ou sauf si le contexte l'exige a) les renseignements qui figurent dans la présente notice annuelle sont arrêtés au 31 décembre 2024 et b) 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 – Les mentions d'*Air Canada* 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).

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. Air Canada 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 sous « Information prospective ».

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.

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 publiées par l'International Accounting Standards Board (normes comptables IFRS), sauf indication contraire visant toute mesure hors PCGR ou information financière expressément désignée.

Information prospective – La présente notice annuelle peut 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, les déclarations faites ou les mesures prises par les gouvernements relativement à l'imposition (ou aux menaces d'imposition) de tarifs sur les exportations ou les importations canadiennes et les incidences connexes, 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 2024 d'Air Canada daté du 14 février 2025, 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 qu'Air Canada et d'autres parties prenantes (dont les organismes publics, les autorités de réglementation et autres organismes) mettent en œuvre en matière de changements climatiques et d'émissions de carbone. La réalisation de nos engagements et de nos objectifs dépend de nombreux facteurs, notamment des 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 en matière d'émissions de carbone et nos aspirations connexes pour 2050 sont ambitieux et dépendent fortement des nouvelles technologies, des énergies renouvelables et de la disponibilité d'un approvisionnement suffisant en carburants d'aviation durables (CAD), 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.

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

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.

Termes définis – La rubrique « Glossaire » contient certains termes et certaines expressions utilisés dans la présente notice annuelle, ainsi que leur explication.

2. STRUCTURE DE L'ENTREPRISE

2.1 Nom, adresse et constitution

Air Canada a été constituée sous la dénomination de Lignes aériennes Trans-Canada en 1937, puis a été renommée Air Canada en 1965. Elle a été prorogée sous le régime de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* (LCSA) aux termes de la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* (LPPCAC) de 1988. Ses statuts constitutifs ont depuis été modifiés pour tenir compte des changements apportés à notre capital-actions, à la LPPCAC ou aux exigences applicables à la propriété et aux droits de vote des Canadiens de la *Loi sur les transports au Canada*. Elle est régie par un certificat et des statuts constitutifs mis à jour datés du 1^{er} janvier 2025. 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 2024, 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.

3. APERÇU GÉNÉRAL DES ACTIVITÉS ET STRATÉGIE

Air Canada tient à faire rayonner le pays ici et ailleurs. Que ce soit sur les marchés intérieur et transfrontalier (Canada–États-Unis) ou encore à l'échelle internationale, nous sommes le plus grand fournisseur de services passagers réguliers au départ et à destination du Canada, ce qui nous permet d'accomplir notre mission de relier le Canada et le monde. En 2024, nous avons mené plus de 47 millions de passagers à destination en toute sécurité, et ce, avec soin et avec classe, sur plus de 377 000 vols à destination de 56 pays. Notre réseau, notre parc aérien et nos stratégies financières et opérationnelles s'alignent sur notre stratégie d'entreprise, « Toujours plus haut ». Lancée en 2021, « Toujours plus haut » définit les impératifs commerciaux d'Air Canada en fonction de quatre priorités clés :



Assurer notre avenir
en demeurant vigilants à l'égard des coûts, en saisissant les occasions et en effectuant des investissements stratégiques judicieux.



Rehausser l'expérience de notre clientèle
en soutenant la création d'expériences clients inoubliables et de liens authentiques avec notre clientèle, notamment en optimisant notre programme de fidélité, nos technologies et nos produits innovants.



Atteindre de nouveaux horizons

en nous appuyant sur nos forces concurrentielles pour développer nos activités, en élargissant notre portée internationale et en explorant de nouvelles possibilités.



S'entraider

en favorisant la représentation et la collaboration au travail dans le respect des cultures et des apports à la société en général.

Nous accomplissons nos priorités en tirant parti de nos atouts clés et de nos avantages concurrentiels, notamment en faisant ce qui suit :

- nous continuons d'accorder la « Priorité à la sécurité, toujours », notre valeur fondamentale;
- nous comptons sur un personnel talentueux et dévoué de même que sur une culture de rendement;
- nous plaçons le client au cœur de nos activités, notamment en mettant en œuvre des initiatives qui visent à rehausser l'expérience de nos clients avec des produits et des services concurrentiels;
- nous positionnons notre réseau mondial et nos alliances pour satisfaire à la demande de divers segments de clientèle;
- nous simplifions, modernisons et améliorons notre parc aérien, ce qui se traduit par une meilleure efficacité énergétique;
- nous mettons en œuvre de nouvelles technologies essentielles et améliorées;
- nous diversifions nos sources de revenus, nous comptons sur une marque résistante et de vaste notoriété et nous tirons parti des forces et de l'agilité d'Aéroplan, d'Air Canada Cargo, d'Air Canada Rouge, notre transporteur loisirs à faibles coûts, et de Vacances Air Canada, l'un des principaux voyageurs au Canada;
- nous encourageons et appuyons les initiatives de développement durable.

4. DESCRIPTION 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.

Air Canada donne plus d'envergure à son réseau intérieur et transfrontalier au moyen d'ententes commerciales avec des transporteurs régionaux, notamment un contrat d'achat de capacité (« CAC ») conclu avec Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz »), filiale en propriété exclusive de Chorus Aviation Inc., relativement aux vols régionaux exploités pour son compte sous la dénomination Air Canada Express. Les vols régionaux font partie intégrante de la stratégie en matière de réseau à l'échelle mondiale d'Air Canada, car ils procurent un précieux trafic d'apport au réseau d'Air Canada et à celui d'Air Canada Rouge.

Air Canada est un membre fondateur du réseau Star Alliance^{MD}. Grâce à ce réseau, Air Canada propose à sa clientèle un vaste réseau mondial, ainsi que la réciprocité des programmes de fidélité, une expérience de voyage harmonieuse et un service à la clientèle amélioré, notamment par un accès aux salons et autres installations communes dans les aéroports.

Air Canada continue de diversifier ses sources de revenus par l'intermédiaire d'Aéroplan, d'Air Canada Cargo et de Vacances Air Canada :

- Le programme Aéroplan d'Air Canada est le principal programme de fidélisation du Canada en matière de voyages. L'adhésion permet d'accumuler des points Aéroplan au moyen de voyages offerts par Air Canada, de même que par certains partenaires, et de l'achat de produits et services auprès de fournisseurs et de partenaires participants.
- Air Canada Cargo, division d'Air Canada, est un fournisseur de services de fret aérien d'envergure mondiale qui assure des services de transport de fret par l'intermédiaire de vols de passagers et d'avions-cargos 767 de Boeing.

- Vacances Air Canada, l'un des principaux voyagistes au Canada, élabore, commercialise et distribue des forfaits vacances et offre en outre des forfaits vols et croisières vers des destinations mondiales. Air Canada Rouge est le transporteur loisirs d'Air Canada, qui tire parti des forces de celle-ci.

Aperçu triennal

Lorsque les incidences immédiates de la pandémie COVID-19 se sont atténuées, l'année 2022 est devenue une année de transition pour Air Canada. Nous avons rétabli notre profondeur opérationnelle en prévision de la reprise de la demande pour les voyages et avons exploité beaucoup plus de vols que nous ne l'avons fait en 2021, transportant plus de 37 millions de clients.

L'année 2023 s'est caractérisée par une augmentation très rapide et très forte de la demande. Nous avons transporté plus de 46 millions de clients alors que la disponibilité des appareils était encore limitée, ce qui s'est traduit par des coefficients d'occupation et des rendements unitaires exceptionnellement élevés. Nous avons remboursé par anticipation environ 1,3 milliard de dollars de dettes, ce qui nous a permis de réduire considérablement notre ratio de levier financier.

En 2024, nous avons mis en œuvre nos priorités stratégiques en nous appuyant sur la solide assise que nous avons rétablie. Nous avons transporté plus de 47 millions de passagers tout en continuant de tirer parti de notre entreprise, de notre profondeur opérationnelle et de notre situation financière, à mesure que l'offre et la demande en voyages aériens se sont stabilisées, ce qui a entraîné une baisse des coefficients d'occupation et des rendements unitaires depuis le dernier exercice, plus particulièrement sur les marchés internationaux, aux deuxième et troisième trimestres. Voici quelques-unes de nos autres principales réalisations de 2024 :

- l'atteinte d'un sommet de 22,255 millions de dollars de produits d'exploitation, soit une hausse de deux pour cent par rapport à 2023;
- une augmentation de 5 % de la capacité exploitée, avec une forte croissance sur le marché des lignes transpacifiques;
- l'amélioration du rendement d'exploitation, notamment une augmentation de huit points de pourcentage en ce qui concerne la ponctualité;
- la conclusion d'une convention collective d'une durée de quatre ans avec notre groupe de pilotes, sans perturbation importante de nos activités;
- l'achat aux fins d'annulation de plus de 20 millions d'actions aux termes de notre programme d'offre publique de rachat dans le cours normal des activités de 2024 (et de plus de 15 millions d'actions supplémentaires au début de 2025).

À la date de la présente notice annuelle, les mesures qui ont une incidence sur les relations commerciales entre le Canada et ses partenaires, dont l'imposition de tarifs douaniers et de mesures en réponse à ces tarifs, pourraient se répercuter sur nos activités ou sur l'économie en général ou encore entraîner des changements dans la demande pour le transport aérien, que ce soit de manière générale ou pour certaines destinations. Air Canada suit l'évolution de la situation et évalue les incidences qui en découlent, et déterminera notamment si des mesures d'atténuation s'imposent.

4.1 Liaisons, réseau et services

Tout au long de 2024, Air Canada a accru son réseau mondial, ce qui a notamment donné lieu à ce qui suit :

- **Réseau en Amérique du Nord** : Ajout de trois nouvelles liaisons transfrontalières et de cinq nouvelles dessertes pour des destinations soleil, et augmentation de la capacité sur 60 % de 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 déployé progressivement plus de 800 000 places supplémentaires depuis le dernier exercice. Sur le marché transfrontalier, nous avons ajouté des liaisons sans escale entre Toronto et Charleston (en Caroline du Nord) et entre Montréal et St. Louis (au Missouri) et Austin (au Texas). En plus d'augmenter le nombre de places sur plus de 70 liaisons, Air Canada a élargi son portefeuille de destinations soleil en lançant des services entre Montréal et Saint-Martin et entre Tulum, au Mexique et Toronto, Montréal, Ottawa et Québec.

- **Réseau international** : Ajout de huit nouvelles liaisons transatlantiques et transpacifiques et ajout de fréquences et/ou prolongation des saisons d'exploitation sur plus de 30 liaisons. Nous avons ajouté de nouveaux services transatlantiques de Montréal et Toronto à Stockholm, de Montréal à Madrid, de Toronto à Mumbai et de Calgary à Delhi en passant par Londres Heathrow. Du côté du Pacifique, nous avons nettement augmenté les fréquences vers Hong Kong et lancé de nouveaux services de Vancouver à Singapour, de Toronto à Osaka et de Montréal à Séoul.

4.1.1 Réseau mondial

L'ambition mondiale d'Air Canada passe par un solide réseau dans le monde entier couvrant tous les principaux segments du transport aérien, allant de services régionaux, intérieurs et transfrontaliers bien enracinés et actifs, à une vaste offre de vols internationaux. Nous voulons assurer une liaison sans rupture entre Air Canada et ses services partenaires, et un service clientèle homogène et supérieur. 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 procurent à Air Canada de nombreuses possibilités à l'échelle du réseau international. En 2024, la capacité réseau exprimée en SMO s'établissait à 104 381 millions, soit une augmentation de 5 % d'un exercice à l'autre par rapport à 2023.

4.1.2 Services intérieurs

Air Canada exploite un vaste réseau intérieur qui est soutenu par un réseau régional étendu exploité en son nom par les partenaires d'Air Canada Express, afin de servir ses clients d'un océan à l'autre. Nous aidons les Canadiens à se rendre à la destination de leur choix grâce à nos plaques tournantes de Toronto, Montréal et Vancouver. En 2024, Air Canada a accru sa capacité sur le marché intérieur de plus de 5 % par rapport à 2023, en raison de la croissance dans l'est du Canada. En 2024, nous avons exploité en moyenne 784 vols réguliers quotidiens pour 51 escales au Canada, soit plus que tout autre transporteur cette année-là.

4.1.3 Services transfrontaliers

En 2024, 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 offrant des services transfrontaliers. 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 tout, nous avons desservi 52 destinations américaines en 2024, comparativement à 51 en 2023, grâce à l'ajout de Charleston. Le nombre moyen de vols quotidiens s'élevait à 186 en 2024, comparativement à 187 en 2023, mais le nombre moyen de places offertes quotidiennement pour les vols vers les États-Unis a augmenté, passant de près de 22 000 à près de 22 700. Ces résultats reflètent la stratégie d'Air Canada liée à la sixième liberté de l'air.

4.1.4 Services internationaux

En 2024, nous avons élargi davantage notre réseau mondial en offrant des services réguliers directs pour 87 destinations internationales, comparativement à 85 en 2023. Nous avons continué de 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 solide répond à la demande sur les marchés des voyages d'agrément, ainsi que des visites de parents et d'amis et des voyages d'affaires, et contribue également 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 interlignes, avec, au cœur de tout cela, notre engagement à rehausser l'expérience client.

4.1.5 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 avec 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 2024, forte de son partenariat avec des marques de produits courants, dont Starbucks, Uber, LCBO et Parkland, Aéroplan a approfondi ses relations dans les domaines non liés au voyage aérien grâce à son partenariat élargi avec Marriott et a ajouté plus de 2 000 propriétés hôtelières à son programme de primes avec BonPlan. Aéroplan a également permis aux titulaires de cartes émises par la TD et la CIBC d'utiliser leurs points pour régler les achats admissibles effectués avec leurs cartes de crédit Aéroplan comarquées émises par Visa, y compris les achats à l'épicerie, au restaurant, aux lieux de divertissements et en pharmacie. Le programme de fidélité Aéroplan a accueilli un nombre considérable de nouveaux membres en 2024, et les membres actifs totalisent maintenant plus de neuf millions. Aéroplan continue de jouer un rôle clé dans la stratégie de diversification d'Air Canada.

4.1.6 Air Canada Cargo

Air Canada Cargo est une division d'Air Canada. Ses principaux clients sont de grands transitaires et des entreprises qui ont besoin de services de transport par avion pour expédier leurs produits à délai de livraison court. Présente dans plus de 50 pays, Air Canada Cargo compte 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 exploite maintenant six avions-cargos vers plus d'une douzaine de destinations, dont Toronto, Miami, Atlanta, Dallas, Quito, Lima, San Juan, Mexico, Guadalajara et Bogotá. Cette activité complète le vaste réseau de transport de passagers international et intérieur d'Air Canada. Offrant des services de transport adaptés aux marchandises visées, Air Canada Cargo 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.

Air Canada Cargo favorise ses accords interlignes avec ses transporteurs partenaires afin d'offrir des avantages accrus aux clients et d'étendre sa présence à l'échelle mondiale. Cette approche lui permet d'accéder à des capacités accrues sur des marchés stratégiques et d'ouvrir de nouveaux marchés pour servir sa clientèle mondiale. En tant que membre de la plateforme Pharma Aero, Air Canada Cargo tire parti de l'expertise de cette dernière pour améliorer la manutention des envois pharmaceutiques. Air Canada Cargo continue d'investir dans son site Web remanié, conçu pour rehausser l'expérience client.

4.1.7 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 liées aux voyages, dans le secteur des voyages d'agrément à l'étranger (Caraïbes, Mexique, États-Unis, Europe, Amérique centrale et Amérique du Sud, Asie, Océanie et Moyen-Orient), et le secteur des voyages d'agrément pour des destinations canadiennes et offre en outre des forfaits vols et croisières vers des destinations mondiales, notamment en Amérique du Nord, en Europe, dans les Caraïbes, au Japon et à Dubaï.

En 2024, Vacances Air Canada a élargi son offre de circuits à plus de 180 itinéraires et a prolongé son programme Nouvelle façon d'accumuler des points Aéroplan supplémentaires jusqu'au 31 décembre 2025, ce qui donne aux clients la possibilité d'accumuler des points supplémentaires sur la portion vol et vacances de leur circuit. Les membres admissibles peuvent accumuler jusqu'à 12 000 points supplémentaires lorsqu'ils réservent un séjour d'au moins sept nuits parmi plus de 280 forfaits vacances au Mexique et dans les Caraïbes, ainsi que des points sur 20 nouvelles destinations pour un total de 464 circuits incluant Rome, Londres, Lisbonne, l'Asie, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et Dubaï. De plus, une nouvelle version du site Web vacations.aircanada.com/fr a été lancée, offrant aux voyageurs une expérience de réservation améliorée.

Air Canada Rouge est le transporteur loisirs d'Air Canada, qui tire parti des forces de celle-ci, 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 gérant 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 2024, 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. Dans le cadre de sa stratégie à long terme, Air Canada a annoncé en 2024 son plan visant à faire passer la totalité de sa flotte d'appareils 737 MAX de Boeing au parc aérien d'Air Canada Rouge dès 2026. L'objectif est de doter Rouge d'une flotte modernisée d'appareils monocouloirs, lui permettant de tirer parti de CESMO plus élevées et d'accroître sa distance franchissable (comparativement à la flotte actuelle d'appareils dont dispose Rouge), ce qui la positionnera de façon favorable pour sa clientèle du secteur loisirs.

4.1.8 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. En date du 5 février 2025, son investissement représente environ 8,2 % de l'ensemble des actions à droit de vote et à droit de vote variable de Chorus. Air Canada a le droit de nommer un membre du conseil d'administration de Chorus aux termes d'une convention concernant les droits des investisseurs. En 2021, Air Canada a modifié de 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 une capacité de vols régionaux dans l'est du Canada et dans le nord-est des États-Unis à l'aide de six appareils Dash 8-400 pour une période 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 25 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 et ses partenaires Star Alliance^{MD} se concentrent également à améliorer l'expérience des clients tout en optimisant la connectivité par des partenariats d'exploitation à code multiple et des accords interlignes. 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.

Ententes stratégiques et d'exploitation à code multiple

En outre, Air Canada conclut des ententes commerciales avec des transporteurs internationaux de premier plan aux termes desquelles elle dispose d'une façon efficace de tirer davantage parti des services offerts sur son réseau et d'en favoriser l'expansion. Il s'agit d'un élément important de sa stratégie commerciale. Air Canada a élargi son éventail de partenariats grâce à des accords de coentreprise, à des partenariats d'exploitation à code multiple et à des accords interlignes. Air Canada compte trois accords de coentreprise qui permettent aux transporteurs participants d'intégrer les services qu'ils fournissent, ce qui procure aux clients des avantages accrus, comme des tarifs et des horaires concurrentiels :

- sa coentreprise transatlantique A++ assortie d'une structure de partage des revenus avec United Airlines et Lufthansa Group;
- sa coentreprise assortie d'une structure de partage des revenus avec United Airlines sur le marché transfrontalier (Canada–États-Unis);
- sa coentreprise assortie d'une structure de partage des revenus avec Air China sur des lignes reliant le Canada et la Chine.

Ces coentreprises reflètent la priorité des parties à accroître leur compétitivité, à créer des efficiences opérationnelles et des synergies de revenus et à rehausser l'expérience client. En coordonnant tarification, horaires et ventes dans le cadre d'accords de coentreprise, Air Canada peut offrir à sa clientèle de meilleures options de voyage, dont une connectivité améliorée et un temps de vol plus court.

Air Canada a aussi noué de nombreux accords d'exploitation à code multiple et accords interlignes qui lui permettent d'étendre davantage son réseau et d'offrir à ses clients plus d'options de voyage. En plus des ententes conclues avec des transporteurs du réseau Star Alliance^{MD}, nous maintenons des relations d'exploitation à code multiple avec 17 sociétés aériennes qui n'en sont pas membres, soit : Aer Lingus, Air Dolomiti, airBaltic, Azul Linhas Aereas Brasileiras, Cathay Pacific, Central Mountain Air, Discover Airlines, Edelweiss, Emirates, Etihad Airways, Eurowings, Flydubai, GOL Linhas Aéreas Inteligentes, Middle East Airlines, SNCF Voyageurs (Société nationale des chemins de fer français), SriLankan Airlines et Virgin Australia.

En 2024, Air Canada a annoncé l'expansion de sa stratégie intermodale, ce qui lui a permis d'élargir son éventail de partenariats et son offre commerciale en Europe, de lancer sa première correspondance avion-train en Asie et d'élargir ses services régionaux en proposant aux clients des correspondances en autocar de luxe avec certains vols par le biais d'un projet pilote en partenariat avec Landline Company visant à relier les aéroports de Hamilton et de la région de Waterloo à l'aéroport Toronto Pearson. Les clients peuvent réserver des billets d'avion, de train et/ou de bus en un seul itinéraire pour une expérience de voyage fluide sur Trenitalia (Italie), Renfe (Espagne), cinq exploitants au Royaume-Uni dont National Express, Korail (Corée du Sud) et en Ontario (Canada). Air Canada continue d'évaluer et de soutenir de nouvelles occasions de créer des alliances commerciales stratégiques avec des transporteurs internationaux de premier plan et d'autres modes de transport.

4.2 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. Elle distribue ses services directement aux clients par l'intermédiaire de ses plateformes numériques, notamment son site Web principal (www.aircanada.com), son application mobile, son portail Web pour les agences de voyages (www.aircanada.com/agents) et son outil de réservation pour agences de voyages (<https://acconnex.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.

Air Canada offre également une gamme solide et complète d'API relatives à la nouvelle capacité de distribution (NDC) de l'IATA grâce auxquelles les agences de voyages et les sociétés technologiques 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 s'ajoutent des ententes considérablement remaniées avec les trois principaux systèmes mondiaux de distribution de

l'industrie. Le canal 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.

En 2024, Air Canada a entrepris une importante mise à niveau de la technologie numérique de son site Web principal. Dans le cadre de cette mise à niveau, nous avons tiré parti des services communs initialement déployés dans le canal NDC, complétant ainsi la première phase de notre stratégie de service à la clientèle omnicanal. En 2025, Air Canada s'efforcera de poursuivre cette stratégie en faisant migrer son application mobile vers les mêmes services de base modernes.

4.3 Provenance, prix et disponibilité des fournitures

Le carburant représente l'une des dépenses les plus importantes d'Air Canada. Nous utilisons des instruments financiers pour gérer certains risques liés aux variations de change et à la volatilité du prix du carburant. Pour plus de renseignements, veuillez consulter la rubrique 11, « Instruments financiers et gestion du risque – Gestion du risque de prix du carburant » ainsi que la rubrique 18 « Facteurs de risque » du rapport de gestion 2024 d'Air Canada, qui sont intégrées par renvoi aux présentes.

4.4 Nos employés

En 2024, Air Canada a embauché près de 4 400 nouvelles personnes. À la fin de l'année, elle comptait plus de 40 000 employés. Notre succès et notre durabilité dépendent de la façon dont nous servons nos clients, dont nous nous engageons auprès d'eux et dont nous nous rapprochons d'eux, et, par conséquent, de la façon dont nous attirons, embauchons, formons, fidélisons et motivons nos employés. Nous nous efforçons de le faire en nous engageant à offrir aux employés et à la clientèle les meilleures expériences possibles. L'apprentissage et le perfectionnement sont au cœur de cette expérience et sont essentiels au succès de nos employés.

La formation d'entreprise sur le service à la clientèle offre l'apprentissage initial et continu par divers moyens, y compris des expériences en personne, en milieu de travail et numériques, qui sont des voies d'apprentissage adaptées pour établir des ensembles de compétences fondées sur les rôles et tirer parti des occasions de formation dans le flux du travail dans les deux langues officielles, qui sont tous ancrés dans les valeurs de notre marque.

Conformément à l'engagement d'Air Canada d'offrir des voyages accessibles à tous les clients, plus de 1 160 employés des activités d'exploitation côté piste ont reçu la formation sur les lève-personnes Eagle, un équipement utilisé pour aider les clients à se déplacer entre les aides à la mobilité et les sièges de l'avion. Près de 4 400 employés en aérogare ont participé à des ateliers de perfectionnement volontaires offerts dans les aéroports, qui portaient sur des sujets techniques et axés sur le client.

L'apprentissage numérique a permis à plus de 7 000 employés de suivre une autoformation sur sept nouveaux titres en matière de sécurité, dont « Ergonomie du bureau » et « Sensibilisation à la sûreté ». Une centaine d'instructeurs ont participé à des rencontres de formation avec les employés, au cours desquelles Air Canada a organisé une séance de sensibilisation à l'accessibilité dont le conférencier principal était Michael Frogley, quatre fois champion paralympique. En 2024, plus de 2 000 gestionnaires ont reçu une formation étalée sur dix-huit mois dans le cadre du programme étendu de perfectionnement des compétences lancé en 2023, appelé « Plus haut ».

4.5 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 appareils 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 économes en carburant, ce qui a atténué une partie de notre empreinte carbone et rendu notre structure tarifaire plus efficace.

Au 31 décembre 2024, le parc aérien de l'exploitation principale d'Air Canada comptait 212 appareils, soit 122 appareils monocouloirs de Boeing et d'Airbus et 90 gros-porteurs de Boeing et d'Airbus, notamment six avions-cargos 767 de Boeing. Air Canada Rouge exploitait un parc aérien comptant 37 appareils monocouloirs d'Airbus.

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 2024.

	Nombre d'appareils en service	Nombre total de sièges	Âge moyen	Nombre d'appareils détenus en propriété	Nombre d'appareils loués
AIR CANADA					
Gros-porteurs					
777-300ER de Boeing	19	418	14,8	12	7
777-200LR de Boeing	6	300	17,3	4	2
787-8 de Boeing	8	255	10,5	8	-
787-9 de Boeing	31	298	7,6	25	6
767-300 de Boeing (avions-cargos)	6	-	31,3	4	2
A330-300 d'Airbus	20	295	18,3	10	10
Total – Gros-porteurs	90	321	14,0	63	27
Monocouloirs					
737 MAX 8 de Boeing	41	169	5,1	31	10
A321 d'Airbus	20	183	19,7	8	12
A320 d'Airbus	22	133	24,6	9	13
A319 d'Airbus	5	126	28,0	5	-
A220-300 d'Airbus	34	137	3,9	34	-
Total – Monocouloirs	122	154	11,6	87	35
Total – Exploitation principale	212	222	12,6	150	62
AIR CANADA ROUGE					
Monocouloirs					
Airbus A321	14	203	9,7	4	10
Airbus A320	5	168	17,8	-	5
Airbus A319	18	136	26,8	15	3
Total – Air Canada Rouge	37	166	19,1	19	18
Total – Exploitation principale et Air Canada Rouge	249	215	13,6	169	80

Au 31 décembre 2024, le parc aérien d'Air Canada Express comptait 105 appareils, soit 35 biréacteurs de transport régional de Mitsubishi, 45 appareils à turbopropulseurs Dash 8 de De Havilland et 25 appareils 175 d'Embraer.

4.5.1 Parc aérien prévu

- **Appareils A321XLR d'Airbus** : Air Canada a 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 quatrième 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., qui comprend des droits d'achat permettant d'acquérir jusqu'à 10 appareils supplémentaires entre 2030 et 2032.
- **Appareils A220-300 d'Airbus** : Air Canada a conclu avec Airbus Canada des commandes fermes visant l'achat de 65 appareils A220-300 d'Airbus, dont 34 ont été livrés, et des options d'achat pour 10 appareils A220-300 d'Airbus supplémentaires. La livraison des 31 autres appareils faisant l'objet de commandes fermes devrait se poursuivre jusqu'en 2027. En octobre 2024, Exportation et développement Canada s'est engagé auprès d'Air Canada à lui octroyer un prêt pouvant aller jusqu'à 975 M\$ US afin de financer une partie du prix d'achat d'un nombre maximal de 27 appareils A220-300 d'Airbus, lesquels devraient être livrés au plus tard en octobre 2027.
- **Appareils 737 MAX de Boeing** : Air Canada a conclu avec Boeing des commandes fermes visant l'achat de 40 appareils Boeing 737 MAX 8 (qui ont tous été livrés) et des options d'achat visant 10 appareils Boeing 737 MAX supplémentaires. En 2023, Air Canada a conclu des contrats de location pour cinq appareils Boeing 737 MAX 8 supplémentaires qui devraient faire partie du parc aérien en service en 2026. En juin 2024, Air Canada a conclu des contrats de location visant huit appareils Boeing 737 MAX 8 supplémentaires, dont un a été livré en juin 2024 et deux autres ont été livrés depuis le début de l'année 2025. En février 2025, Air Canada a réduit à sept le nombre total de ces appareils, lesquels devraient faire partie du parc aérien en service au courant de l'année 2025.
- **Appareils 767 de Boeing (avions-cargos)** : Au premier trimestre de 2024, Air Canada a révisé ses prévisions concernant la capacité de ses avions-cargos afin de s'adapter au marché actuel et a retranché l'ajout de deux appareils 767 de Boeing à sa flotte d'avions-cargos prévue pour 2024-2025.
- **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, la livraison du troisième appareil étant prévue pour 2025.
- **Appareils 787-10 de Boeing** : En 2023, Air Canada a convenu d'acheter 18 appareils 787-10 de Boeing. Les livraisons devraient commencer en 2026. Le contrat prévoit la possibilité d'ajouter 12 appareils 787-10 de Boeing.
- **Appareils ES-30 de Heart Aerospace** : En 2022, Air Canada a convenu d'acheter 30 appareils hybrides électriques ES-30 en cours de développement par Heart Aerospace. L'achat est assujéti à certaines conditions, notamment en ce qui concerne la conception et les spécifications de l'appareil. De plus, le coût final des appareils, dont le prix est assujéti à un plafond, ne peut pas encore être établi. La mise en service de ces appareils n'est pas prévue avant 2029, au plus tôt.

La rubrique 7, « Parc aérien », du rapport de gestion 2024 d'Air Canada, qui est intégrée par renvoi à la présente notice annuelle, contient plus de renseignements sur le parc aérien d'Air Canada.

4.6 Rehaussement de l'expérience client

Nous avons transporté plus de 47 millions de clients vers leur destination en toute sécurité et constaté des progrès continus dans notre rendement opérationnel en 2024. Les efforts que nous avons déployés pour améliorer nos activités ont porté leurs fruits, car nos paramètres opérationnels clés en ce qui a trait à la

ponctualité, aux bagages et à la satisfaction de la clientèle se sont améliorés depuis 2023. Nous continuons à mettre en œuvre notre transformation stratégique afin d'améliorer l'expérience client au moyen de l'évolution technologique, de la responsabilisation et de la formation des employés, de modifications aux méthodes de travail et d'une attention accordée à l'amélioration de l'exécution opérationnelle. Notre plan de transformation est fondé sur des données complètes, qui comprennent des analyses comparatives sectorielles et de la rétroaction directe des clients obtenue au moyen de sondages d'opinion et de groupes de discussion.

En 2024, nous avons réalisé, à l'échelle d'Air Canada, de nombreuses initiatives axées sur l'expérience client, la gestion des perturbations, la ponctualité, l'accessibilité et la mobilisation des employés, notamment :

- amélioration du traitement des bagages, de la ponctualité au départ et à l'arrivée, ainsi que du taux d'exécution des vols et de la gestion des perturbations d'exploitation attribuables à de nouvelles initiatives et procédures ainsi qu'à de nouveaux outils, notamment l'optimisation des paramètres de conception des horaires et l'expérience accrue du personnel;
- modernisation des services, procédures d'embarquement et investissements importants dans l'équipement à l'échelle d'Air Canada et des aéroports canadiens en matière d'accessibilité;
- adoption du programme Tournesol des handicaps invisibles, un programme volontaire qui permet aux clients ayant un handicap invisible de porter un cordon Tournesol pour indiquer discrètement qu'ils ont un handicap invisible et qu'ils ont besoin d'un peu plus de temps ou de patience;
- mise sur pied d'un comité consultatif sur l'accessibilité composé de clients ayant un handicap qui nous conseilleront sur nos plans et priorités en matière d'accessibilité pour l'avenir;
- mises à jour en temps réel et mesures de résolution proactives destinées aux clients qui subissent des perturbations importantes par la nouvelle équipe du Service proactif au client.

Nous nous efforçons de rehausser l'expérience de voyage des clients grâce à l'innovation, à l'amélioration de notre offre et à l'amélioration des normes de service, de confort et de commodité, reflétant notre engagement à renforcer notre offre concurrentielle dans le segment du voyage haut de gamme.

Le texte qui suit décrit certaines des mesures importantes que nous avons prises pour continuer à rehausser l'expérience client en matière de produits au sol et en vol en 2024 :

- Nous avons continué de proposer une expérience gastronomique de classe mondiale, un service à l'avant-garde de l'industrie et des produits culinaires d'inspiration locale dans notre Suite Signature Air Canada à Toronto Pearson, pour lesquels nous avons reçu le prix Skytrax du Meilleur service de restauration dans un salon de classe affaires de société aérienne au monde.
- Nous avons encore élargi la sélection de produits au moyen de judicieux partenariats avec Inez Cook, Jacques Thériault Watso et David Wolfman, trois importants chefs de file de la cuisine autochtone.
- Nous avons optimisé les emplacements de nos salons dans les villes canadiennes clés, comme nos salons Feuille d'érable internationaux à Toronto Pearson et à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal (YUL), et avons revitalisé nos emplacements à l'aéroport de Londres Heathrow, à l'aéroport de Francfort et à l'aéroport international de Los Angeles.
- Nous avons accru le choix de collations gratuites de qualité pour les passagers de la classe économique, en plus d'offrir de la bière et du vin gratuitement sur tous les vols à l'intérieur du Canada ainsi que sur les vols à destination des États-Unis continentaux, de l'Alaska et d'Hawaï.
- Nous avons lancé en alternance plus de 100 nouvelles recettes saisonnières destinées aux clients qui voyagent en classes Signature Air Canada, Économique Privilège et économique du réseau international ainsi qu'en Classe affaires et en classe Économique Privilège en Amérique du Nord.
- Nous avons remanié notre menu Bistro Air Canada sur les vols en Amérique du Nord, en proposant une vaste gamme d'options fraîches, y compris des repas chauds et frais pour les enfants, tout en continuant d'étendre le programme de précommande de repas.
- Nous avons introduit l'utilisation de pailles en bambou destinées aux clients qui ont des besoins en matière d'accessibilité.

4.7 Technologies de base nouvelles et améliorées

L'investissement dans les nouvelles plateformes de données et de technologie demeurera important pour Air Canada, afin de rehausser l'expérience client et d'améliorer l'efficacité et le rendement opérationnels.

En 2024, nous avons migré notre système de contrôle de l'exploitation aérienne vers une nouvelle plateforme infonuagique. Nous avons mis à niveau la plateforme LSY (Lufthansa Systems) qui est passée du système NLOPS classique au système NLOPS++ et nous avons placé le système LSY Crew (NLCREW) et EAI (courtier de messages) dans le nuage. Ce nouveau système, qui offre une expérience conviviale pour l'utilisateur, des flux de travail simplifiés et une gestion des données continue, constitue une étape majeure dans le cadre de la modernisation de nos activités. Nous avons également soutenu les activités aéroportuaires en publiant des données et des renseignements visant à améliorer la ponctualité des vols et la livraison des bagages. Compte tenu de ces investissements, nous sommes mieux outillés pour mettre en œuvre de futures améliorations au moyen desquelles Air Canada demeurera agile et concurrentielle.

Nos clients continuent de bénéficier d'une technologie moderne et d'une expérience améliorée, notamment des communications en temps réel et une meilleure gestion des perturbations d'exploitation. En 2024, Air Canada a amélioré sa plateforme de magasinage et de réservation sur son site aircanada.com. De plus, la capacité de suivre le parcours des bagages enregistrés et les aides à la mobilité grâce à l'application mobile Air Canada a été étendue à d'autres escales partout dans le monde, et nous mettons progressivement en place la capacité pour les clients admissibles de recevoir des bons de repas et d'hébergement, lorsque cela est permis, à l'aide de leur appareil mobile. Comme ç'a été le cas au cours des dernières années, notre expérience client et notre croissance sont en outre soutenues par des investissements continus dans des modèles d'optimisation et des outils d'intelligence artificielle pour les relations avec la clientèle, la gestion du chiffre d'affaires, la planification du réseau et la maintenance. 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.

4.8 Ambition climatique

Les efforts d'Air Canada en matière d'émissions de gaz à effet de serre s'inscrivent dans le cadre du Plan d'action climatique de l'aviation du Canada, lequel a pour objectif d'atteindre zéro émission nette d'ici 2050, de la résolution de 2021 de l'Association du transport aérien international (IATA), qui engage l'industrie mondiale du transport aérien à atteindre zéro émission nette d'ici 2050, ainsi que des ambitions mondiales et collectives à long terme des États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), visant également à atteindre zéro émission nette d'ici 2050. Ces ambitions sont en phase avec l'Accord de Paris et, pour aboutir, elles nécessiteront les efforts coordonnés de l'ensemble de l'industrie du transport aérien (transporteurs aériens, aéroports, fournisseurs de services de navigation aérienne, fabricants, etc.) ainsi qu'un soutien gouvernemental important.

En mars 2021, nous avons annoncé nos propres visées établissant des cibles à moyen terme pour appuyer notre objectif à long terme d'atteindre zéro émission nette de GES d'ici 2050. Ces cibles à moyen terme sont les suivantes : a) une réduction nette de 20 % des GES produits par nos opérations aériennes d'ici 2030 par rapport à l'année de référence 2019; b) une réduction nette de 30 % des GES produits par nos opérations au sol d'ici 2030 par rapport à l'année de référence 2019; et c) un fonds d'investissement de 50 M\$ réservé aux nouvelles technologies comme le CAD, de nouveaux appareils ou des technologies de réduction et d'élimination du carbone.

Nos ambitions, surtout en ce qui a trait à nos objectifs de réduction nette liés à nos opérations aériennes, dépendent des nouvelles technologies et de la disponibilité en quantité suffisante de carburants d'aviation durables (CAD) et d'autres énergies renouvelables. L'IATA a estimé que les volumes de production de CAD n'ont représenté que 0,3 pour cent de la production mondiale de carburant d'aviation en 2024. Bien qu'Air Canada soit fière des progrès qu'elle réalise, nous ne pouvons atteindre nos ambitions seuls; les gouvernements jouent un rôle essentiel dans ces efforts. L'industrie et les autres acteurs de notre chaîne d'approvisionnement ou autre doivent aussi faire leur part.

Les initiatives d'Air Canada liées aux émissions de GES misent sur ses chaînes de valeur et ses activités existantes. Elles sont fondées sur quatre grands volets de réduction du carbone qui sont essentiels à la poursuite de nos objectifs et qui nous permettent de tirer parti des occasions qui se présentent : parc aérien et exploitation, innovation, CAD et énergie renouvelable, et réduction et élimination du carbone.

L'industrie de l'aviation compte de nombreux participants, dont beaucoup peuvent jouer un rôle important dans la réduction des émissions de GES. Air Canada interagit par conséquent avec d'autres parties prenantes du réseau de transport aérien pour accroître les occasions et en explorer d'autres. Pour de plus amples renseignements sur notre gouvernance, nos risques stratégiques et nos occasions liés au climat, voir notre [rapport 2023 du GIFCC](#).

4.9 Rapport sur le développement durable

Notre approche en matière de communication d'information sur le développement durable est conforme aux recommandations émises à l'échelle internationale. Nos réalisations sociales et environnementales font l'objet de rapports conformément aux normes de la Global Reporting Initiative (GRI). La version 2023 de notre rapport fait état de notre approche, de nos engagements et de nos progrès à l'égard des initiatives environnementales, sociales et de gouvernance ainsi que de nos résultats en la matière pour cette année.

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 par l'intermédiaire de son réseau à adopter des pratiques plus socialement responsables et plus propices au développement durable. Air Canada s'est engagée à favoriser l'atteinte des 10 principes du PMNU et des 17 objectifs de développement durable (ODD) établis par l'assemblée générale des Nations Unies.

Notre gouvernance, notre stratégie, nos risques et notre performance en matière de climat sont également présentés dans notre rapport aligné sur les recommandations du Groupe de travail sur l'information financière relative aux changements climatiques (« GIFCC ») ainsi que dans le cadre du CDP. Autrefois appelé Projet sur la divulgation des émissions de carbone (CDP ou Carbon Disclosure Project), le CDP a harmonisé son approche avec le cadre du GIFCC. Air Canada a obtenu la note B au CDP sur les changements climatiques. Pour de plus amples renseignements sur le CDP, consultez le site www.cdp.net.

Notre rapport 2023 du GIFCC, notre index du contenu de la GRI (et les graphiques connexes) et l'index des objectifs de développement durable des Nations Unies peuvent être consultés dans la section [Rapport sur le développement durable](#). L'information sur notre site Web sur le développement durable peut changer sans préavis. Bien que nous fassions de notre mieux pour nous assurer de l'actualité et de l'exactitude de l'information contenue dans notre site Web sur le développement durable, les documents qui s'y trouvent ont nécessairement été créés à un moment précis et pourraient ne plus être à jour ou exacts. Nous n'avons ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser des énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif.

4.10 Politiques et pratiques particulières d'Air Canada

Nous portons à votre attention ci-après certaines des politiques et pratiques adoptées par Air Canada dans le cadre de ses activités et affaires.

4.10.1 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.

4.10.2 Gestion de la sécurité

La gestion de la sécurité est une responsabilité fondamentale qui influe pratiquement sur toutes les décisions prises par Air Canada. Cette dernière a mis en place une structure de gouvernance, 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 soient 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 et l'intégration de l'analyse des données de sécurité. 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 Système de gestion de la sécurité (SGS) d'Air Canada, lequel est accessible à www.aircanada.com. Air Canada gère également une liste de contrôle de sécurité présentant les exigences et processus destinés aux entrepreneurs qui se trouvent dans ses installations.

4.10.3 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 chacune mis en place un SGS qui respecte et dépasse 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, en s'assurant de :

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

4.10.4 Code de conduite et politique contre le harcèlement en milieu de travail

Air Canada s'est dotée d'un Code de conduite, qui est examiné chaque année par le Conseil d'administration. Le Code de conduite s'applique à tous les administrateurs, dirigeants et employés d'Air Canada. Il porte notamment sur les conflits d'intérêts, l'utilisation des biens d'Air Canada, l'information confidentielle, la conformité aux lois, la loyauté des rapports avec les interlocuteurs, les politiques en matière d'emploi, les politiques concernant les ordinateurs, le courrier électronique, Internet et les autres technologies autorisées, et le signalement de toute inconduite ou violation réelle ou potentielle du Code de conduite. Il est possible d'obtenir un exemplaire du Code de conduite sur SEDAR+, au www.sedarplus.ca, et sur le site Web www.aircanada.com. Le Code de conduite est communiqué à tous les employés d'Air Canada ou porté à leur attention. De plus, tous les administrateurs d'Air Canada et les membres de sa direction doivent remplir une déclaration annuelle et s'engager à prendre tous les moyens raisonnables à leur disposition auprès des employés relevant de leur compétence, de manière qu'ils se conforment au Code de conduite.

Le Code de conduite exige que les employés signalent tout acte illégal ou toute infraction au Code et prévoit des directives sur la façon de le faire, notamment par l'intermédiaire de notre système téléphonique et en ligne confidentiel et anonyme géré par un tiers indépendant.

Nous maintenons également une politique de prévention de la violence et du harcèlement dans le lieu de travail qui reflète notre engagement à offrir à nos employés un milieu de travail sécuritaire, respectueux et exempt de violence et à prévenir le harcèlement et la discrimination à l'endroit d'employés ou de postulants pour des motifs liés, notamment, à la religion, à la race, au sexe, à la nationalité, à un handicap ou à tout autre motif interdit par la loi. Un processus de résolution interne des plaintes a été mis sur pied.

Chaque trimestre, le Comité d'audit, des finances et du risque reçoit un résumé des cas qui ont été signalés et qui ont fait l'objet d'une enquête, et le Comité des ressources humaines, de la rémunération et des régimes de retraite reçoit un résumé des plaintes reçues et examinées par le Bureau des droits de la personne et de la prévention du harcèlement.

4.10.5 Code de conduite 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 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 encourage les fournisseurs à adopter les mêmes comportements attendus et contribue à appliquer notre culture d'intégrité à l'ensemble de nos activités et à notre chaîne d'approvisionnement.

4.10.6 Protection des renseignements personnels 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 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 renseignements personnels et des données.

Nous mettons également l'accent sur la cybersécurité et la sauvegarde de la sécurité de nos systèmes, des renseignements et de notre capacité à exercer nos activités. Nous avons élaboré un cadre de cybersécurité et continuons d'améliorer notre maturité à cet égard et notre résilience en matière de cybersécurité. Nous investissons dans des initiatives liées à la sécurité, notamment dans les technologies, les processus, l'obtention de ressources, la formation du personnel de gestion, la reprise après sinistre et la réalisation régulière d'essais et d'analyses comparatives des meilleures pratiques.

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), que des attaques contre la sécurité de l'information qui 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. Nous veillons également à nous assurer que les fournisseurs et autres tiers avec qui nous faisons affaire 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.

Nous n'avons subi aucune atteinte importante au chapitre de la cybersécurité au cours des trois dernières années. En 2023, un groupe non autorisé a brièvement obtenu un accès limité à un système interne d'Air Canada. Nos systèmes d'opérations aériennes et nos systèmes clients n'ont pas été touchés, et aucun renseignement sur les clients n'a été consulté. Nous avons communiqué avec les parties dont les renseignements étaient concernés, selon le cas, ainsi qu'avec les autorités compétentes. Nos systèmes sont demeurés pleinement opérationnels et nous avons depuis renforcé nos mesures de sécurité, notamment en faisant appel à des spécialistes mondiaux de la cybersécurité, afin de nous aider à prévenir de tels incidents à l'avenir, conformément à notre engagement continu à maintenir la sécurité de nos systèmes et des données que nous détenons.

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

Air Canada a élaboré une politique environnementale (accessible à aircanada.com) conforme aux exigences du programme de certification environnementale de l'IATA (IEnvA) 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 cette dernière 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 de politiques et de procédures, qui sert à déterminer, à surveiller et à évaluer les aspects et effets environnementaux de ses activités, notamment les impacts des changements climatiques, les exigences réglementaires connexes et les risques et occasions s'y rapportant, à en gérer les répercussions et à établir les objectifs, les cibles et les indicateurs de performance environnementaux d'Air Canada.

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 et la pollution, y compris 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.

Air Canada a été la première société aérienne d'Amérique du Nord à avoir obtenu la certification IEnvA de niveau 2 et la certification pour la prévention du commerce illégal d'espèces sauvages de l'IATA en 2020, le niveau le plus élevé de conformité à l'IEnvA. Un cycle de recertification est prévu tous les deux ans pour le programme, et nous avons obtenu les deux recertifications en 2024.

5. APERÇU DU SECTEUR ET DE L'ENVIRONNEMENT CONCURRENTIEL

5.1 Marché intérieur

Le marché intérieur canadien est hautement concurrentiel et dynamique. Il se caractérise par un vaste territoire géographique dans lequel il n'y a qu'un nombre limité de liaisons 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 comme 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 Airlines Ltd. (WestJet), Porter Airlines Inc. (Porter) et Flair Airlines.

WestJet est le deuxième transporteur en importance au Canada. Son siège social est situé à Calgary, en Alberta, et son parc aérien est composé de sept gros-porteurs et de plus de 130 appareils monocouloirs exploités sur les marchés intérieur, transfrontalier et international. En 2023, WestJet Group a fait l'acquisition de Sunwing, laquelle acquisition avait été annoncée l'année précédente, ce qui lui a permis d'ajouter 18 appareils 737 de Boeing à sa flotte et de renforcer sa présence sur le marché du voyage d'agrément au Canada.

Porter est un transporteur aérien régional exerçant ses activités sur le marché du triangle de l'Est, en Ontario et dans les 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 Toronto Pearson, Montréal et Ottawa) au premier trimestre de 2023 et se concentre sur les principaux marchés canadiens. Depuis, Porter est devenu le deuxième transporteur intérieur en importance dans l'est du Canada.

Des transporteurs aériens à très faibles coûts ont fait leur apparition sur le marché intérieur, dont Flair Airlines. Lynx Air, qui était également un transporteur aérien à très faibles coûts, a cessé ses activités au premier trimestre de 2024. Les autres sociétés aériennes concurrentes d'Air Canada sur le marché intérieur comprennent Air Creebec, Canadian North, Central Mountain Air, First Air, Pacific Coastal Airlines, Pascan Aviation, Provincial Airlines et Transat A.T. Inc. et, dans une moindre mesure, Air North, Air Inuit et Bearskin Airlines.

5.2 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 et de leurs partenaires régionaux, ainsi que de WestJet et de Porter. 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. WestJet offre principalement des vols pour des destinations loisirs et des plaques tournantes clés de Delta Air Lines. Porter a commencé à augmenter ses vols transfrontaliers avec le lancement du service de Toronto et d'Ottawa vers la Floride en novembre 2023, augmentant rapidement sa capacité pour un nombre accru de destinations régionales dans l'est du Canada. 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 et Flair Airlines, assurent des vols transfrontaliers et se concentrent principalement sur les destinations loisirs.

5.3 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 possède un vaste portefeuille de droits sur des dessertes internationales. Air Canada 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 United Airlines, 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 voyageurs canadiens, comme Transat, Sunwing Airlines et Flair Airlines.

En 2024, 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.

6. 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, la représentation et l'inclusion 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.

6.1 Canada

6.1.1 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.

6.1.2 Règlement sur la protection des passagers aériens

Le *Règlement sur la protection des passagers aériens* (RPPA) 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. À l'issue d'une consultation publique tenue en 2023, l'OTC a publié un projet de règlement en décembre 2024 et la consultation relative à ce projet prendra fin le 6 mars 2025. Les modifications proposées comprennent notamment les situations dans lesquelles il convient de verser des indemnisations et d'appliquer des normes de traitement et les exigences en matière de communication. Ces modifications, si elles sont adoptées, entraîneraient des coûts supplémentaires pour les sociétés aériennes.

6.1.3 Accessibilité

Ensemble, le *Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées* (RTAPH) et le *Règlement sur l'établissement des plans et des rapports en matière de transports accessibles* (REPRTA) établissent un cadre permettant aux personnes handicapées de disposer de services de transport accessibles. Ces exigences comprennent la façon dont les transporteurs aériens comme Air Canada doivent 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.

En juin 2023, nous avons publié notre tout premier Plan d'accessibilité triennal, qui décrit nos engagements en faveur de l'amélioration de l'accessibilité pour les clients et les employés ayant un handicap et de l'élimination des obstacles auxquels ils se heurtent. Notre Rapport d'étape sur l'accessibilité de 2024 fait état des mesures et initiatives que nous avons mises en œuvre au cours de la première année, y compris les ajustements à notre politique d'embarquement par zone, un meilleur rangement des aides à la mobilité et de la formation, ainsi que des investissements accrus dans l'équipement lié à l'accessibilité dans les aéroports canadiens.

6.2 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. 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 ses partenaires régionaux, Jazz et PAL.

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

6.3 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. 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.

6.4 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.

6.5 Climat et législation connexe sur les émissions de gaz à effet de serre

Les autorités de réglementation mondiales, nationales et autres continuent de se préoccuper des émissions de dioxyde de carbone, soit l'un des principaux « 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, et des accords et des normes ont été adoptés à cet effet, 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 et autres.

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

Nous croyons que les politiques qui incitent à la production de carburant d'aviation durable ou qui encouragent une telle production nous permettront de décarboner 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 du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA), ce qui pourrait exposer Air Canada 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.

6.5.1 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 zéro émission nette d'ici 2050 et exige que le gouvernement du Canada fixe, dix ans à l'avance, des objectifs quinquennaux à l'échelle nationale de réduction des émissions. Le gouvernement fédéral a publié en 2022 son premier Plan de réduction des émissions pour 2030, qui établit le premier objectif climatique intermédiaire du Canada, lequel est de réduire les émissions de 40 à 45 % d'ici 2030. Le Plan 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. En décembre 2024, le gouvernement fédéral a publié son deuxième objectif climatique intermédiaire visant à réduire les émissions de 45 à 50 % par rapport aux niveaux de 2005 d'ici 2035.

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 zéro émission nette 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 zéro émission nette d'ici 2050. En 2024, un groupe de travail sur l'aviation a été créé pour entamer la mise à jour du Plan d'action du Canada. Les modifications du plan comprendront 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. Un plan d'action mis à jour devrait être publié d'ici la fin de 2025.

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 CORSIA dont il est question ci-après.

6.5.2 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 d'échange 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.

6.5.3 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. Bien que le gouvernement du Canada ait fait savoir qu'il lancera

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 dans le cadre de l'examen du Plan d'action climatique de l'aviation du Canada, il a suspendu indéfiniment ces pourparlers à la fin de 2024. Le prix de référence continuera de ne s'appliquer 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.

6.5.4 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 CAD 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. Le carburant d'aviation durable est admissible pour créer des crédits de conformité sur une base volontaire depuis le 1^{er} janvier 2024.

6.6 Langues officielles et autres langues

Air Canada est fière d'être l'une des seules sociétés canadiennes du secteur privé à offrir des services dans les deux langues officielles au Canada. Nous sommes le seul transporteur aérien à être tenu de le faire au Canada. Nous relevons ce défi depuis plus de 50 ans, dans un secteur très complexe, à une échelle, notamment géographique, inégalée parmi les autres grandes sociétés canadiennes. Au fil du temps, nous avons acquis une expertise unique et avons été les premiers à mettre en œuvre des initiatives soutenues afin d'offrir des services dans les deux langues officielles dans plusieurs régions et combinaisons de dessertes, en plus de promouvoir l'usage des deux langues officielles en milieu de travail.

Nos services sont offerts dans des cadres variés, mais plus visiblement dans nos avions, à bord desquels nous avons transporté plus de 47 millions de passagers sur environ 377 000 vols en 2024 au Canada ou vers les 56 pays que nous desservons. Nous sommes l'une des rares sociétés aériennes au monde à desservir nos clients en français et en anglais à une telle échelle, et nous sommes fiers de refléter le Canada de cette manière, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de ses frontières.

En plus des langues officielles, nous proposons 24 langues d'itinéraires, soit des langues qui sont parlées dans des pays que nous desservons, grâce à la diversité des capacités linguistiques de nos employés. Ces désignations reposent sur des critères que nous nous sommes donnés, y compris des normes minimales de service à bord de certains vols.

Nous encourageons nos employés de première ligne et tous les autres à nous faire part des langues qu'ils savent parler. Bien que leurs compétences ne fassent pas l'objet d'une évaluation comme nous le faisons pour les langues officielles ou d'itinéraires, nous pouvons affirmer que nos employés de partout au monde ont déclaré parler plus de 80 langues à des niveaux de compétences divers. Parmi celles-ci, on rapporte que l'espagnol, le hindi, le pendjabi et le mandarin sont les plus parlés, compte non tenu des langues officielles.

Nous utilisons les deux langues officielles du Canada dans nos communications. Nous nous engageons à promouvoir les deux langues officielles du Canada dans tout le pays. Ces deux langues sont utilisées dans de nombreuses sphères de nos activités. Nous avons mis en place des politiques, des programmes, des procédures et des outils pour aider nos employés à servir nos clients, et à acquérir de nouvelles compétences linguistiques et à les améliorer.

Nous nous soucions de toutes les collectivités dans lesquelles nous vivons et travaillons, y compris le Québec où se trouve notre siège social. Nous continuerons à travailler avec toutes nos parties prenantes pour savoir comment répondre à leurs attentes tout en respectant les droits individuels et nos obligations juridiques. En 2023, nous avons annoncé notre inscription volontaire auprès de l'Office québécois de la langue française (OQLF) en vertu de la *Charte de la langue française*, à la suite de discussions avec l'Office, ce qui reflète notre volonté de contribuer à la protection, à la promotion et au rayonnement de la langue française, tout en nous conformant à la *Loi sur les langues officielles* qui s'applique à nous.

Notre direction des Langues officielles est responsable de mettre en œuvre notre Plan d'action linguistique et nos initiatives liées aux langues officielles. Elle fait régulièrement rapport de ses progrès à la haute direction. Un comité des langues officielles, composé de cadres supérieurs occupant des fonctions clés, soutient la direction des Langues officielles en mettant en œuvre des initiatives en matière de langues officielles à l'échelle de notre organisation. Un réseau d'agents de soutien aux langues officielles aide à la mise en œuvre de ces initiatives à chaque aéroport et à chaque base du Service en vol. Un Comité de francisation se concentrant sur les activités au Québec est également en place.

Les progrès réalisés dans le cadre de nos initiatives en matière de langues officielles et de notre Plan d'action linguistique sont présentés chaque trimestre au Comité de gouvernance et de mises en candidature du Conseil. En 2024, Air Canada a :

- publié un plan d'action sur trois ans, faisant état de ses réalisations et de ses visées;
- continué son processus d'inscription volontaire auprès de l'OQLF;
- terminé le Plan de francisation, qui a été approuvé par l'OQLF;
- publié une nouvelle politique sur les langues officielles;
- créé plus d'activités de mobilisation, de formations et d'outils pour les employés.

6.7 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.

6.8 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.

6.9 Confidentialité et protection des renseignements personnels

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*, régit la collecte, l'utilisation et la communication des renseignements personnels, y compris les renseignements personnels des employés d'Air Canada.

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* de l'Union européenne, qui impose des exigences en matière de protection des données et de sécurité. Ces exigences concernent notamment la gouvernance et le respect des droits des personnes et comprennent la réalisation d'études d'impact sur les transferts et la mise en œuvre de clauses contractuelles types 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 lois sur la protection de la vie privée sont également entrées en vigueur ou sont actuellement envisagées dans d'autres territoires.

6.10 Loi anti-pourriel

Air Canada est assujettie à la loi fédérale canadienne anti-pourriel, qui régit 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.

6.11 Intelligence artificielle (IA)

Air Canada a adopté une politique et une directive qui régissent le développement, la sélection et l'utilisation des systèmes d'intelligence artificielle. Cette politique est fondée sur sept principes et objectifs définis, à savoir l'équité et l'égalité, la transparence et l'explicabilité, les obligations légales, l'imputabilité et l'intégrité, la robustesse, la sûreté et la sécurité, la supervision et la surveillance humaines. Une directive établit la responsabilité des parties prenantes qui participent à la sélection et à l'utilisation des tiers qui fournissent des systèmes d'IA à Air Canada. Ce cadre aide Air Canada à élaborer ses processus d'évaluation du risque et les mesures d'atténuation nécessaires à l'utilisation des systèmes d'IA en conformité avec les lois applicables.

La *Loi sur l'intelligence artificielle* de l'Union européenne est entrée en vigueur en août 2024 afin d'établir un cadre réglementaire et juridique pour l'usage de l'IA au sein de l'Union européenne. Cette loi s'applique aux entités qui fournissent ou déploient un système d'IA au sein du marché de l'UE ou pour lesquelles l'utilisation du système d'IA entraîne des répercussions sur des personnes physiques dans l'UE. La loi adopte une approche fondée sur les risques qu'elle catégorise comme inacceptables (utilisation interdite du système d'IA), élevés (p. ex. composante de sécurité des produits ou utilisation liée à l'emploi), spécifiques en matière de transparence (p. ex. les robots conversationnels), minimaux (p. ex. les filtres antipourriels) et systémiques, dans le cas de l'IA générative (IAG). Les fournisseurs de systèmes d'IA à haut risque sont tenus d'effectuer une évaluation de la conformité.

7. 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 2024 d'Air Canada, rubrique qui est intégrée par renvoi à la notice annuelle.

8. 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 2024, 2023 et 2022.

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 (voir le paragraphe 9.1 ci-après). Certaines conventions passées ou futures d'Air Canada, y compris celles qui sont décrites à l'article 13 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. 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, des priorités en matière d'affectation des capitaux, des clauses restrictives des contrats d'Air Canada ainsi que d'autres facteurs jugés pertinents par le Conseil d'administration.

9. 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 2024, un total de 102 314 033 actions à droit de vote variable et de 237 525 089 actions à droit de vote étaient émises et en circulation, soit un total de 339 839 122 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 et est donné entièrement sous réserve du texte des statuts constitutifs mis à jour d'Air Canada.

9.1 Rachat d'actions

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

Au cours de la période allant du 5 novembre 2024 au 11 février 2025, Air Canada a racheté et annulé la totalité des 35 783 842 actions disponibles dans le cadre de l'OPRCNA au coût moyen par action de 23,92 \$ (en ce qui concerne la tranche de 20 279 100 actions rachetées et annulées en novembre et en décembre 2024) et de 20,30 \$ (en ce qui concerne la tranche de 15 504 742 actions rachetées et annulées en janvier et en février 2025), pour une contrepartie totale d'environ 800 M\$.

9.2 Régime de droits des actionnaires d'Air Canada

Le régime de droits des actionnaires d'Air Canada, 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 d'Air Canada qui se tiendra en 2026 et pourrait être reconduit conformément à ses modalités pour une autre durée de trois ans (de 2026 à 2029) si 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.

10. 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 2024.

	Haut (\$)	Bas (\$)	Volume de négociation quotidien moyen	Volume mensuel total
Janvier	19,80	17,72	2 099 889	46 197 550
Février	19,38	17,61	2 414 120	48 282 404
Mars	19,78	17,37	2 303 707	46 074 139
Avril	20,43	18,16	2 204 714	48 503 705
Mai	20,47	17,58	2 465 375	54 238 243
Juin	18,48	16,62	1 627 104	32 542 076
Juillet	18,07	15,77	2 327 992	51 215 820
Août	15,96	14,47	1 989 562	41 780 808
Septembre	17,08	14,86	2 196 942	43 938 830
Octobre	19,47	15,98	2 863 430	62 995 450
Novembre	25,00	19,81	4 636 750	97 371 752
Décembre	26,18	21,21	4 059 219	81 184 371

11. EMPLOYÉS

Après avoir rappelé plus de 10 000 employés mis à pied temporairement et embauché de nouveaux employés pour reconstruire son réseau à partir de la fin de 2021, Air Canada a mis l'accent sur l'embauche de nouveaux talents divers et accueilli près de 4 400 nouveaux employés en 2024. 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 2024, et indique les syndicats qui représentent les employés syndiqués et la date d'expiration de leur convention collective respective.

Groupe d'employés	Syndicat(s)	ETP	Date d'expiration de la convention collective
Cadres, soutien administratif et autres employés non syndiqués	–	6 771	–
Pilotes	ALPA	4 729	29 septembre 2027
Agents de bord	SCFP	9 107	31 mars 2025
Agents – Ventes clientèle, agents – Service clientèle et régulateurs de vols	Unifor/IBT/CALDA	5 761	Unifor – 28 février 2026 IBT – 30 juin 2029 CALDA – 29 février 2028
Services techniques, aire de trafic et fret	AIMTA ¹⁾	10 394	31 mars 2026
Employés syndiqués au Royaume-Uni et autres syndiqués	UNITE/Divers	341	Divers
TOTAL		37 103	

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

Air Canada a entamé des négociations visant la conclusion d'une convention collective avec le Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP), qui représente ses agents de bord. La convention collective avec le SCFP prendra fin le 31 mars 2025; toutefois, aucune grève ni aucun lock-out ne peuvent survenir légalement à la fin de la convention collective jusqu'à ce que certaines conditions préalables soient remplies, conformément au *Code canadien du travail*. Les conventions conclues avec d'autres syndicats arrivant à échéance au cours des prochaines années, des négociations devraient aussi commencer avec ces syndicats.

12. APERÇU DE CERTAINS RÉSULTATS FINANCIERS

Le tableau ci-après présente certains des résultats financiers d'Air Canada pour les exercices 2022 à 2024.

(en millions de dollars canadiens)	2024	2023	2022
Produits passages	19 760	19 403	14 238
Produits fret	991	924	1 266
Autres produits	1 504	1 506	1 052
Total des produits d'exploitation	22 255	21 833	16 556
Total des charges d'exploitation	20 992	19 554	16 743
Bénéfice d'exploitation (perte)	1 263	2 279	(187)
Charges autres que d'exploitation	(748)	(67)	(1 337)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	515	2 212	(1 524)
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	1 205	64	(176)

(en millions de dollars canadiens)	2024	2023	2022
Bénéfice net (perte nette)	1 720	2 276	(1 700)

Le tableau ci-après présente la proportion des produits passages tirés des services intérieurs, transfrontaliers et internationaux d'Air Canada pour les exercices 2022 à 2024.

	2024	2023	2022
Intérieur	27 %	26 %	31 %
Transfrontalier (États-Unis)	22 %	21 %	21 %
International	51 %	53 %	48 %
Total	100 %	100 %	100 %

13. OPÉRATIONS DE FINANCEMENT IMPORTANTES

Air Canada a effectué les importantes opérations de financement suivantes de 2022 à 2024.

2024

- En mars 2024, Air Canada a réalisé la clôture d'un prêt à terme B de 1,175 G\$ US échéant en 2031 et d'une facilité de crédit renouvelable de 975 M\$ US échéant en 2029, et de la résiliation de sa facilité de crédit renouvelable inutilisée de 200 M\$ échéant en 2026.
- En novembre 2024, Air Canada a achevé la réappréciation de son prêt à terme B de 1,175 G\$ US, ce qui a réduit le taux d'intérêt de 50 points de base.
- En octobre 2024, Air Canada a reçu un engagement de financement d'Exportation et développement Canada d'un montant maximal de 975 M\$ US pour financer une partie du prix d'achat de chacun des 27 appareils A220-300 d'Airbus dont la livraison est prévue au plus tard en octobre 2027.

2023

- En 2023, Air Canada a remboursé par anticipation des prêts de 1,112 G\$, 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 et elle a été résiliée en 2024, comme il est indiqué ci-dessus.

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 4,0 % 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 2024, des billets convertibles d'un capital total de 394 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 et elle a été résiliée en 2024, comme il est indiqué ci-dessus.

14. NOTATION

L'accès d'Air Canada au financement à long terme sur les marchés des capitaux d'emprunt dépend de la notation de son crédit et des conditions du marché. Air Canada croit qu'elle continuera de pouvoir accéder aux marchés des capitaux d'emprunt à long terme. Un déclassement pourrait avoir une incidence sur l'accès d'Air Canada 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).

Air Canada paie des frais aux agences de notation pour l'attribution d'une note à son crédit. Elle paie aussi des frais pour d'autres services aux agences de notation dans le cours normal de ses activités.

	Moody's		Standard & Poor's		Fitch	
	Note	Rang*	Note	Rang*	Note	Rang*
Notes attribuées au crédit d'Air Canada	Ba2	12 sur 21	BB	12 sur 22	BB	12 sur 23
Titres de créance à long terme d'Air Canada						
Dette garantie de premier rang (billets prioritaires de premier rang)	Ba1	11 sur 21	BBB-	10 sur 22	BB+	11 sur 23
Certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel d'Air Canada						
Certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, série 2013-1						
Note attribuée à la tranche A	Baa1	8 sur 21	BBB+	8 sur 22	BBB+	8 sur 23
Note attribuée à la tranche B					BBB-	10 sur 23
Certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, série 2015-1						
Note attribuée à la tranche A			A+	5 sur 22	A	6 sur 23
Certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, série 2015-2						
Note attribuée à la tranche AA	A1	5 sur 21	AA-	4 sur 22		
Note attribuée à la tranche A	Baa2	9 sur 21	A	6 sur 22		
Certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, série 2017-1						
Note attribuée à la tranche AA	Aa2	3 sur 21			AA	3 sur 23
Note attribuée à la tranche A	A2	6 sur 21			A	6 sur 23
Note attribuée à la tranche B	Baa1	8 sur 21			BBB+	8 sur 23
Certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, série 2018-1 (\$ CA)						
Note attribuée à la tranche A			A+	5 sur 22		
Note attribuée à la tranche B			BBB+	8 sur 22		
Certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, série 2020-1						
Note attribuée à la tranche C	Ba2	12 sur 21	BB	12 sur 22		
Certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, série 2020-2						
Note attribuée à la tranche A			A+	5 sur 22	A	6 sur 23
Note attribuée à la tranche B			A+	5 sur 22	BBB+	8 sur 23

* Rang relatif de chaque note dans le système de classification général de l'agence de notation.

Les descriptions suivantes des catégories de notation attribuées par chacune des agences de notation sont fournies conformément aux exigences applicables à la présente notice annuelle et proviennent du site Web respectif des agences. Elles ne constituent pas une approbation par Air Canada des catégories ou de l'application par les agences de notation respectives de leurs critères et analyses. De plus amples renseignements peuvent être obtenus auprès des agences de notation respectives.

Explication des notes attribuées par Moody's

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 exposées à un risque de crédit modéré. Elles sont considérées comme étant de qualité moyenne et, par conséquent, peuvent posséder des caractéristiques spéculatives.
Ba	Les obligations notées Ba sont considérées comme comportant des éléments spéculatifs 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 étant 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 et des intérêts.

Nota : Moody's ajoute les modificateurs numériques 1, 2 et 3 à chaque catégorie de notes générique allant de Aa à Caa (pour un total de 21 notes liées aux catégories du tableau ci-dessus). 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.

Explication des notes attribuées par Standard & Poor's

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	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.

Nota : Les notes « AAA » à « BBB » sont de catégorie supérieure et les notes « BB », « B », « CCC », « CC » et « C » sont de catégorie spéculative. 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 (pour un total de 22 notes liées aux catégories du tableau ci-dessus).

Explication des notes attribuées par Fitch

AAA	Qualité de crédit la plus élevée. La note « AAA » indique le risque de défaut 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 défaut 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 défaut 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 défaut 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 défaut, en particulier si la conjoncture commerciale ou économique évolue défavorablement au fil du temps; cependant, il existe une certaine marge de manœuvre sur les plans commercial ou financier qui permet l'exécution des obligations financières.
B	Très spéculative. La note « B » indique un risque de défaut important, mais qu'une marge de sécurité limitée subsiste. Le débiteur remplit actuellement ses obligations financières, mais une conjoncture commerciale ou économique défavorable est plus susceptible de nuire à cette capacité.
CCC	Risque de crédit élevé. Très faible marge de sécurité. Un cas de défaut est possible.
CC	Risque de crédit très élevé. Un cas de défaut semble probable.
C	Sur le point de faire l'objet d'un cas de défaut. Un processus de défaut ou un processus similaire a été entamé, ou en ce qui concerne un véhicule de financement fermé, la capacité de paiement est irrévocablement compromise.
RD	Cas de défaut restreint. La note « RD » indique un émetteur qui, de l'avis de Fitch, a commis un défaut de paiement qu'il n'a pas corrigé ou échangé des créances sinistrées à l'égard d'une obligation, d'un prêt ou d'autres obligations financières importantes, mais qui n'a pas entamé de procédure officielle en vue, notamment, de sa faillite, de son administration, de sa mise sous séquestre ou de sa liquidation volontaire ou forcée ou qui n'a par ailleurs pas cessé ses activités.
D	Cas de défaut. La note « D » indique un émetteur qui, de l'avis de Fitch, a entamé une procédure officielle en vue, notamment, de sa faillite, de son administration, de sa mise sous séquestre ou de sa liquidation volontaire ou forcée ou qui a par ailleurs cessé ses activités et dont la dette est toujours impayée.

Nota : 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 (pour un total de 23 notes liées aux catégories du tableau ci-dessus).

15. 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.

16. 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}, Aéronautes^{MD}, le logo de la feuille d'érable^{MD}, Maple Leaf Lounge^{MC}, salon Feuille d'érable^{MC}, Air Canada Rouge^{MD} et d'autres dessins-marques. Les marques de commerce d'Aéroplan comprennent Aéroplan[®], Aéroplan^{MD}, Aeronote[®], Aeronote^{MD}, Points Predictor ToolTM, Prédicteur de points^{MC}, Aéroplan EliteTM et Aéroplan Élite^{MD}. 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.

17. ADMINISTRATEURS ET DIRIGEANTS

17.1 Administrateurs

Le tableau ci-dessous indique, en date des présentes, le nom, le lieu 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	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
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 (société d'investissement privé)	Le 30 mars 2009
Jean Marc Huot ^{2) 4)} (Québec, Canada)	Associé, Stikeman Elliott, S.E.N.C.R.L., s.r.l. (cabinet d'avocats canadien)	Le 8 mai 2009
Claudette McGowan ^{1) 3)} (Ontario, Canada)	Présidente-directrice générale, Protexxa Inc. (société canadienne de logiciels et de services de cybersécurité)	Le 15 mai 2023
Madeleine Paquin ^{2) 4)} (Québec, Canada)	Administratrice de sociétés	Le 12 mai 2015

Nom et lieu de résidence	Principale activité	Administrateur depuis
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) 10)} (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. (société qui conçoit, construit et gère des projets de stockage d'énergie)	Le 12 novembre 2012
Michael M. Wilson ^{1) 3) 6)} (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. M. Wilson ne briguera pas de nouveau mandat à titre d'administrateur à l'assemblée annuelle des actionnaires de 2025 qui se tiendra le 31 mars 2025.

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} 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 chef de la direction adjoint et chef des Affaires financières de 2019 à 2021.

17.2 Membres de la haute direction

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
Mark Galardo (Québec, Canada)	Vice-président général – Chiffre d'affaires et Planification du réseau, et président, Fret	Le 1 ^{er} janvier 2017
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 Nasr (Ontario, Canada)	Vice-président général – Marketing et Solutions numériques, et président d'Aéroplan	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

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 pour Sharethrough de 2020 à 2022 et chef de la direction financière pour 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.
- 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 – 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 2017 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, et président, Fret d'Air Canada en mai 2023.
- M^{me} Meloul-Wechsler a été vice-présidente générale et chef des Ressources humaines et des Communications de 2020 à 2021 et a été nommée vice-présidente générale et 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’Aéroplan 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.
- Le 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 2024, les administrateurs et membres de la haute direction susmentionnés détenaient collectivement la propriété ou le contrôle, directement ou indirectement, de 553 565 actions à droit de vote, soit environ 0,2331 % des actions à droit de vote en circulation, et de 19 300 actions à droit de vote variable, soit environ 0,0189 % des actions à droit de vote variable en circulation.

18. COMITÉ D’AUDIT, DES FINANCES ET DU RISQUE

18.1 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.

18.2 Composition du Comité d’audit

En date des présentes, le Comité d’audit d’Air Canada est composé de Christie J.B. Clark (président), Ameer 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*.

18.3 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 :

- a) 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 et il a été administrateur de la Fiducie de placement immobilier Propriétés de Choix de 2013 à 2023. 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 d’Hydro One Inc., de Brookfield Office Properties Inc., de 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*).
- b) Ameer Chande est administratrice de sociétés. M^{me} Chande siège aux conseils de Algonquin Power & Utilities Corp. et de Fortune Brands Innovations. En 2019, M^{me} Chande était chef des affaires commerciales de Waymo, le projet de voiture autonome de Google. De 2015 à 2018, elle a été directrice générale de Alibaba Group Holding Limited, où elle a été la première haute dirigeante embauchée pour diriger les activités de mondialisation. M^{me} Chande a aussi été présidente de division et a occupé d’autres postes de dirigeante pour des détaillants mondiaux comme Tesco, Staples et Wal-Mart en Europe et aux États-Unis. Elle a commencé sa carrière comme consultante en stratégie chez McKinsey & Company. M^{me} Chande est une bénévole pour l’Association mondiale des guides et des éclaireuses, dont elle a été membre du Conseil mondial, et elle est chef d’une unité active. Elle enseigne également la stratégie en tant que 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.

- c) Claudette McGowan est présidente-directrice générale de Protexxa, 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 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 Advancing Respect (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.
- d) Kathleen Taylor est administratrice de sociétés. M^{me} Taylor est présidente du conseil d'Element Fleet Management Corp., vice-présidente du conseil du Groupe Adecco et administratrice de Mattamy Asset Management. Elle agit également à titre de présidente du conseil d'Atlas Partners, une société de financement par capitaux propres de Toronto, et de présidente du conseil consultatif de Cabot Collection, un promoteur-exploitant de complexes de golf et résidentiels. 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 présidente du conseil des fiduciaires de The Hospital for Sick Children, administratrice de la SickKids Foundation et chancelière de l'Université York. M^{me} Taylor est aussi membre du Conseil national de l'Institut C.D. Howe, dont elle coprécide le Conseil des politiques sur le capital humain. Elle est également membre du Conseil consultatif du doyen de la Schulich School of Business. M^{me} Taylor est titulaire d'une maîtrise en administration des affaires 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 obtenu des doctorats honorifiques de plusieurs universités canadiennes.
- e) 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 Depot 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 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 l'Ontario Energy Association et du Verschuren Centre for Sustainability in Energy and the Environment au Cap-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 universités canadiennes, dont l'Université St. Francis Xavier, où elle a également obtenu un baccalauréat en administration des affaires.
- f) Michael M. Wilson est administrateur de sociétés. M. Wilson est président du conseil de Celestica Inc. Il 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 est ancien président du conseil de Suncor Énergie Inc., et a servi comme membre du conseil depuis 2014 et à titre de président depuis 2017. 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. M. Wilson ne briguera pas de nouveau mandat à titre d'administrateur à l'assemblée annuelle des actionnaires de 2025 qui se tiendra le 31 mars 2025.

18.4 Politiques et procédures d'approbation préalable

Le Comité d'audit examine et préapprouve 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 d'Air Canada avant le début du travail. À cet égard, le Comité d'audit présente un rapport annuel aux actionnaires d'Air Canada, 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 Air Canada et établissant que l'auditeur externe se considère comme indépendant d'Air Canada. Le Comité d'audit discute de ce rapport avec l'auditeur externe afin d'évaluer son objectivité et son indépendance.

18.5 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 2024 et 31 décembre 2023 à PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l. et aux membres de son groupe s'élèvent respectivement à 6 811 677 \$ et 5 142 128 \$ et sont présentés ci-après.

	2024	2023
Honoraires d'audit	3 445 000 \$	3 300 000 \$
Honoraires liés à l'audit	1 433 971	1 326 873
Honoraires pour les services de fiscalité	251 176	235 505
Autres honoraires	1 681 530	279 750
Total	6 811 677 \$	5 142 128 \$

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

- **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.
- **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.
- **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.
- **Autres honoraires** : D'autres honoraires ont été versés pour des conseils et des services de consultants ainsi que pour des services de traduction (généralement liés aux états financiers et aux dépôts d'autres documents financiers).

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

Les personnes suivantes : a) les administrateurs ou membres de la haute direction d'Air Canada, b) 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, c) les personnes qui ont des liens avec les personnes visées en a) et en b) 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.

20. 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 2024 d'Air Canada, rubrique qui est intégrée par renvoi à la notice annuelle.

21. 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 se trouvent à Montréal, Toronto, Vancouver et Calgary.

22. CONTRATS IMPORTANTS

Aucun contrat important pour Air Canada n'a été conclu pendant l'exercice clos le 31 décembre 2024 ou avant, qui est encore en vigueur 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*.

23. EXPERTS

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

24. 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 2024 tenue le 28 mars 2024, disponible sur SEDAR+ à [sedarplus.ca](https://www.sedarplus.ca), et dans la circulaire de sollicitation de procurations par la direction relative à son assemblée annuelle des actionnaires de 2025 qui doit avoir lieu le 31 mars 2025, est également disponible sur SEDAR+ à [sedarplus.ca](https://www.sedarplus.ca).

Des renseignements financiers supplémentaires figurent dans les états financiers consolidés pour l'exercice clos le 31 décembre 2024 et dans le rapport de gestion 2024 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](https://www.sedarplus.ca)).

25. GLOSSAIRE

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

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

« **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 régie par les 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 d'Air Canada, a le sens qui lui est attribué à la rubrique « Description de la structure du capital-actions » de la présente notice annuelle.

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

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

« **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.

« **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.

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

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

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

« **Jazz** » Jazz Aviation S.E.C.

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

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

« **Lufthansa** » Deutsche Lufthansa AG.

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

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

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

« **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 2024 d’Air Canada** » Le rapport de gestion 2024 d’Air Canada daté du 14 février 2025.

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

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

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

« **sixième liberté** » Conformément aux libertés de l’air de l’Organisation de l’aviation civile internationale, la sixième liberté désigne le droit ou le privilège,

en ce qui concerne les services aériens internationaux réguliers, de transporter, en passant par l’État d’origine du transporteur aérien, les passagers voyageant entre deux États (aussi désignée par sixième liberté de l’air).

« **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.

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

« **Toronto Pearson** » L’aéroport international Toronto Pearson.

« **Transat** » Transat A.T. Inc.

« **TSX** » La Bourse de Toronto.

« **Unifor** » Syndicat canadien issu de la fusion du Syndicat national de l’automobile, de l’aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada et du Syndicat canadien des communications, de l’énergie et du papier.

« **UNITE** » Le syndicat en Grande-Bretagne issu de la fusion entre les syndicats Amicus et Transport and General Worker’s Union.

« **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 régie par les 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**

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 :

Généralités

- a) Aider le Conseil d'administration d'Air Canada (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 d'Air Canada;
 - ii) l'indépendance, les compétences et la nomination de l'auditeur externe;
 - iii) le processus de gestion des risques d'Air Canada, 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.

Communication et contrôle de l'information financière

- b) Superviser la qualité, la crédibilité et l'objectivité de la communication de l'information financière d'Air Canada; 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.

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.

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.

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, Air Canada et les entités liées à Air Canada qui, de l'avis du Conseil, risqueraient de compromettre leur indépendance par rapport à la direction et à Air Canada; c) ne reçoivent d'Air Canada, d'entités reliées à Air Canada, d'une partie liée à Air Canada ou d'une filiale d'Air Canada 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.

Responsabilités

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

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 d'Air Canada, 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 d'Air Canada;
 - 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 Air Canada, 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 d'Air Canada, 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 d'Air Canada, 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.

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 d'Air Canada 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 d'Air Canada; étudier la communication ou l'effet de ces questions sur les résultats dans les états financiers trimestriels et annuels d'Air Canada.
- 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 d'Air Canada, et régulièrement évaluer le caractère adéquat de ces procédures.

Plan d'audit et questions connexes

- e) Se réunir avec l'auditeur externe d'Air Canada 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 de publier un rapport de l'auditeur ou d'exécuter d'autres services d'audit, d'examen ou d'attestation pour Air Canada.
- 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. Air Canada 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 d'Air Canada 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 d'Air Canada, 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 Air Canada et ii) confirmant que l'auditeur externe se considère comme indépendant d'Air Canada; 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 d'Air Canada 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 d'Air Canada 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 d'Air Canada.
- 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 d'Air Canada.

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.

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 d'Air Canada 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 d'Air Canada.
- q) Établir les politiques et la procédure régissant le dépôt, la conservation et le traitement des plaintes reçues par Air Canada 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.

Information financière et autre information

- r) Examiner le processus en vertu duquel le chef de la direction et le chef des affaires financières d'Air Canada attestent périodiquement de la validité de l'information financière; 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 d'Air Canada à enregistrer, traiter, résumer et communiquer de l'information financière; 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.

Opérations avec les parties liées

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

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 qu'Air Canada 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 d'Air Canada.

- 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 d'Air Canada ou d'un membre de leur famille immédiate.

Autres responsabilités

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

Information publique

- a) Examiner et approuver la politique d'information publique d'Air Canada 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 Air Canada qui, de l'avis de la direction, sont susceptibles d'avoir un effet important sur le cours des titres d'Air Canada.

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 d'Air Canada 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.

Développement durable

- g) Exécuter ses activités en tenant compte des pratiques et stratégies en matière de développement durable d'Air Canada, notamment en ce qui concerne la représentation, l'équité et l'inclusion.
- h) Surveiller l'évolution des mécanismes de contrôle et l'intégration des critères liés au développement durable dans les rapports financiers et autres rapports.
- 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 la question du développement durable.
- j) Examiner les éléments de tout rapport, annuel ou autres, 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.

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.

Responsabilités éventuelles

- l) Contrôler les responsabilités éventuelles d'Air Canada 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 d'Air Canada, et formuler 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.

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 d'Air Canada 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 l'approche d'Air Canada à l'égard des dons de l'entreprise, les modifications de cette politique et le budget annuel des dons de l'entreprise, et toute autre politique de dépenses qui aurait un effet sur la situation financière ou la réputation d'Air Canada et de ses filiales.

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 d'Air Canada 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 d'Air Canada 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 Air Canada par l'auditeur externe.

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 renouvellement de prise d'effet le 14 février 2025.