

102-8 Information concernant les employés et les autres travailleurs

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement			
a) Description de la GRI :	Information concernant les employés et les autres travailleurs		
b) Protocole de calcul indiqué dans :	Normes de la GRI, GRI 102 : Éléments généraux d’information Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards		
c) Périmètre :	Air Canada, y compris Air Canada Rouge ^{MD} et Vacances Air Canada ^{MD}		

Information quantitative sur les principaux indicateurs de rendement									
Nombre total d’employés par type de contrat de travail et par genre	Unités	2023		2022		2021			
		Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes
		Permanent à temps plein	Nombre17 05620 849	15 973	18 758	13 362	15 161		
Permanent à temps partiel	Nombre	1 357	831	1 381	944	1 241	1 056		
Temporaire à temps plein	Nombre	102	64	91	80	76	68		
Temporaire à temps partiel	Nombre	6	5	12	5	21	11		
Nombre total d’employés par type de contrat de travail et par région	Unités	2023		2022		2021			
		Permanent	Temporaire	Permanent	Temporaire	Permanent	Temporaire	Femmes	Hommes
		Canada	Nombre38 356167	35 424	171	29 485	157		
États-Unis	Nombre	947	1	914	1	703			
Reste du monde	Nombre	790	9	718	16	632	19		
Effectif total	Nombre	40 093	177	37 056	188	30 820	176		

		2023		2022		2021	
Effectif total	Nombre	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes
		18 521	21 749	17 457	19 787	14 700	16 296

Nota : Les renseignements sur le genre sont extraits à partir de données provenant d’anciens systèmes. Ce tableau ne tient pas compte de l’auto-identification volontaire de l’identité ou de l’expression de genre qu’Air Canada est à recueillir auprès de ses employés.

102-41 Pourcentage de l'ensemble des salariés régis par une convention collective

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement

- | | |
|---------------------------------------|---|
| a) Description de la GRI : | Pourcentage de l'ensemble des salariés régis par une convention collective |
| b) Protocole de calcul indiqué dans : | Normes de la GRI, GRI 102 : Éléments généraux d'information
Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards |
| c) Périmètre : | Air Canada, y compris Air Canada Rouge ^{MD} et Vacances Air Canada ^{MD} |

Information quantitative sur les principaux indicateurs de rendement

	Unité	2023	2022	2021
Pourcentage de l'ensemble des salariés régis par une convention collective	%	84,2 %	84,9 %	85,5 %

Nota :

Vacances Air Canada^{MD} ne compte aucun employé visé par une convention collective.

Dans le cas d'Air Canada Rouge^{MD}, les agents de bord sont régis par une convention collective et les pilotes qui étaient des employés d'Air Canada détachés étaient également régis par une convention collective.

Durée des conventions collectives : Veuillez consulter la Notice annuelle de 2023 d'Air Canada, à la page 31.

302-1 Consommation énergétique au sein de l’organisation

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement	
a) Description de la GRI :	Consommation énergétique au sein de l’organisation
b) Protocole de calcul indiqué dans :	Normes de la GRI, GRI 302 : Énergie, p. 6 Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards
c) Périmètre :	Air Canada, y compris Air Canada Rouge ^{MD} , Vacances Air Canada ^{MD} , Aéroplan inc. et Trans-Canada Capital inc.

Information quantitative sur les principaux indicateurs de rendement

Consommation totale de carburant de sources non renouvelables		Unités	2023	2022	2021	2020
Opérations aériennes	Carburant d’aviation	GJ	163 906 621	137 052 130	70 628 629	72 289 961
Opérations au sol	Diesel et essence	GJ	253 740	254 866	165 012	217 552
Opérations au sol	Propane	GJ	25 431	25 603	20 309	14 550
Installations	Gaz naturel	GJ	525 010	526 045	456 437	501 308
Total		GJ	164 710 802	137 858 645	71 270 388	73 023 371

Consommation totale de carburant de sources renouvelables		Unités	2023	2022	2021	2020
Opérations aériennes	Carburants d’aviation durables	GJ	212 727	73 847	-	-
Installations	Gaz naturel renouvelable	GJ	30 066	12 580	-	-
Total		GJ	242 793	86 427	-	-

Nota : Tous les vols effectués pour le compte de Vacances Air Canada^{MD} l’ont été soit par Air Canada, soit par Air Canada Rouge^{MD}.

Consommation totale		Unités	2023	2022	2021	2020
Consommation totale – électricité		GJ	485 521	512 551	476 867	513 923
Consommation totale – chauffage		GJ	-	-	-	-
Consommation totale – refroidissement		GJ	-	-	-	-
Consommation totale – vapeur		GJ	-	-	-	-
Consommation totale		GJ	485 521	512 551	476 867	513 923

Total des ventes		Unités	2023	2022	2021	2020
Ventes totales – électricité		GJ	-	-	-	-
Ventes totales – chauffage		GJ	-	-	-	-
Ventes totales – refroidissement		GJ	-	-	-	-
Ventes totales – vapeur		GJ	-	-	-	-
Total des ventes		GJ	-	-	-	-

Consommation totale d’énergie		Unités	2023	2022	2021	2020
Électricité, énergie pour le chauffage, énergie pour le refroidissement et énergie-vapeur autogénérées qui n’ont pas été consommées		GJ	-	-	-	-
Consommation totale d’énergie au sein de l’organisation		GJ	165 439 116	138 457 622	71 747 254	73 537 294

Information qualitative sur les principaux indicateurs de rendement
Explication des variations entre 2023, 2022, 2021 et 2020 : La pandémie de COVID-19 et ses conséquences (p. ex., fermeture de frontières, restrictions, télétravail, faible demande) ont eu une grande incidence sur les activités d’Air Canada. Elles ont entraîné une réduction importante du nombre d’opérations aériennes, de la consommation de carburant d’aviation et de l’ensemble des émissions de portée 1 de 2020 à 2022. En 2023, la Société n’est pas revenue aux niveaux de 2019 en ce qui concerne le transport de passagers et de fret, comme le montrent les émissions provenant de la consommation de carburant d’aviation. La Société a apporté des modifications mineures aux données historiques en raison de l’affinement de la méthode de calcul de la consommation d’électricité (qui représente moins de 5 % de la consommation totale d’énergie). Normes, méthodologies, hypothèses et outils de calcul utilisés : Air Canada a compilé ses données sur la consommation d’énergie, conformément à la méthodologie et aux directives décrites dans l’édition révisée du <i>Protocole des gaz à effet de serre : Une norme de comptabilisation et de déclaration destinée à l’entreprise</i> . Air Canada fait appel aux pouvoirs calorifiques du tableau 1-1 du <i>Règlement sur la déclaration obligatoire de certaines émissions de contaminants dans l’atmosphère</i> (Légis Québec) pour convertir le volume en unités d’énergie.

302-2 Consommation énergétique à l'extérieur de l'organisation

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement

a) Description de la GRI :

Consommation énergétique à l'extérieur de l'organisation

b) Protocole de calcul indiqué dans :

Normes de la GRI, GRI 302 : Énergie, p. 8
Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant :
<https://www.globalreporting.org/standards>

c) Périmètre :

Air Canada, y compris Air Canada Rouge^{MD}, Vacances Air Canada^{MD}, Aéroplan inc. et Trans-Canada Capital inc.

Information quantitative sur les principaux indicateurs de rendement

	Unité	2023	2022	2021	2020
Consommation d'énergie en amont (à l'exclusion de la consommation d'énergie de 302-1)	GJ	13 593 938	14 597 897	8 215 951	8 260 825
Catégorie 1 – Achats de biens et services*	GJ	13 593 938	14 597 897	8 215 951	8 260 825
Catégorie 2 – Biens d'équipement	GJ	À déterminer	À déterminer	À déterminer	À déterminer
Catégorie 3 – Activités liées aux combustibles et à l'énergie (exclues des portées 1 ou 2)	GJ	À déterminer	À déterminer	À déterminer	À déterminer
Catégorie 4 – Transport et distribution en amont	GJ	À déterminer	À déterminer	À déterminer	À déterminer
Catégorie 5 – Déchets générés par l'exploitation	GJ	À déterminer	À déterminer	À déterminer	À déterminer
Catégorie 6 – Voyages d'affaires	GJ	À déterminer	À déterminer	À déterminer	À déterminer
Catégorie 7 – Transport des employés	GJ	À déterminer	À déterminer	À déterminer	À déterminer
Catégorie 8 – Locations d'actifs en amont	GJ	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.
Consommation d'énergie en aval (à l'exclusion de la consommation d'énergie de 302-1)	GJ	173 357	184 425	187 490	225 700
Catégorie 9 – Transport et distribution en aval	GJ	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.
Catégorie 10 – Transformation de produits vendus	GJ	À déterminer	À déterminer	À déterminer	À déterminer
Catégorie 11 – Utilisation de produits vendus	GJ	À déterminer	À déterminer	À déterminer	À déterminer
Catégorie 12 – Traitement en fin de vie des produits vendus	GJ	À déterminer	À déterminer	À déterminer	À déterminer
Catégorie 13 – Locations d'actifs en aval**	GJ	173 357	184 425	187 490	225 700
Catégorie 14 – Franchises	GJ	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.
Catégorie 15 – Investissements	GJ	À déterminer	À déterminer	À déterminer	À déterminer
Consommation énergétique totale à l'extérieur de l'organisation	GJ	13 767 295	14 782 322	8 403 441	8 486 526

* Consommation de carburant d'aviation des transporteurs qui exploitent des vols sous l'appellation commerciale Air Canada Express

** Gaz naturel et électricité achetés par les locataires

Information qualitative sur les principaux indicateurs de rendement

Explications sur les catégories d'énergie :

– Par « à déterminer », on entend en cours d'analyse

– « S. O. » signifie « sans objet » pour Air Canada

Normes, méthodologies, hypothèses et outils de calcul utilisés :

Air Canada a compilé ses données sur la consommation d'énergie, conformément à la méthodologie et aux directives décrites dans l'édition révisée du Protocole des gaz à effet de serre : Une norme de comptabilisation et de déclaration destinée à l'entreprise. Air Canada fait appel aux pouvoirs calorifiques du tableau 1-1 du Règlement sur la déclaration obligatoire de certaines émissions de contaminants dans l'atmosphère (Légis Québec) pour convertir le volume en unités d'énergie.

302-3 Intensité énergétique**Information générale sur les principaux indicateurs de rendement**

a) Description de la GRI :	Intensité énergétique
b) Protocole de calcul indiqué dans :	Normes de la GRI, GRI 302 : Énergie, p. 10 Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards
c) Périmètre :	Air Canada, y compris Air Canada Rouge ^{MD} , Vacances Air Canada ^{MD} , Aéroplan inc. et Trans-Canada Capital inc.

Information quantitative sur les principaux indicateurs de rendement

Veillez préciser le numérateur et le dénominateur avec leurs unités respectives	Unités	2023	2022	2021	2020
Consommation d'énergie absolue (numérateur) : carburant d'aviation	Litres	4 388 217 845	3 666 469 972	1 888 466 027	1 932 886 657
Mesure propre à l'organisation (dénominateur) : masse en passagers et en fret par distance parcourue/100	100 tonnes-kilomètres payantes	154 001 745	120 378 906	51 277 912	46 570 663
Rapport d'intensité énergétique (quantité de carburant nécessaire pour déplacer 100 tonnes de passagers ou de fret sur 1 kilomètre)	litres/100 tonnes-kilomètres payantes	28,49	30,46	36,83	41,50

Information qualitative sur les principaux indicateurs de rendement**Explication des variations entre 2023, 2022, 2021 et 2020 :**

La baisse de l'efficacité énergétique observée en 2021 et 2020 est attribuable à la pandémie de COVID-19 et à ses conséquences sur l'exploitation (fermeture des frontières, restrictions de vol, télétravail, faible demande, etc.). Les coefficients d'occupation et les perturbations dans l'exploitation, qui sont hors de notre contrôle, ont eu une forte incidence sur certains niveaux d'efficacité.

En 2022 et 2023, les activités d'Air Canada s'intensifiaient et nous avons observé une forte demande pour les voyages, ce qui s'est traduit par une augmentation du coefficient d'occupation. Les niveaux d'efficacité énergétique étaient alors comparables à la situation qui prévalait avant la COVID (encore meilleurs que les niveaux de 2019).

Types d'énergie compris dans le rapport d'intensité : essence, électricité, chauffage, refroidissement, vapeur ou tous les types.

L'énergie comprise dans ce rapport est la quantité de carburant d'aviation consommée (y compris le carburant d'aviation durable), sur une base annuelle, par les appareils d'Air Canada et d'Air Canada Rouge^{MD}.

Rapport utilisé (à l'intérieur ou à l'extérieur de l'organisation, ou à la fois à l'intérieur et à l'extérieur) :

Le rapport comprend l'énergie consommée à l'intérieur de l'organisation.

302-4 Réduction de la consommation énergétique
Information générale sur les principaux indicateurs de rendement

a) Description de la GRI :	Réduction de la consommation énergétique
b) Protocole de calcul indiqué dans :	Normes de la GRI, GRI 302: Énergie, p. 11 Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards
c) Périmètre :	Air Canada, y compris Air Canada Rouge ^{MD} , Vacances Air Canada ^{MD} , Aéroplan inc. et Trans-Canada Capital inc.

Information quantitative sur les principaux indicateurs de rendement

Réduction de la consommation d'énergie attribuable à :	Unités	2023	2022	2021	2020
Conversion de matériel et modifications en rattrapage	GJ	-	-	-	15 039
Changements dans les comportements	GJ	-	-	-	-
Changements opérationnels	GJ	73 466	120 197	83 711	143 130
Remplacement de carburant	GJ	404	3 324	2 291	-
Refonte des processus	GJ	-	-	-	-

Méthode d'obtention des données :	2023	2022	2021	2020
Conversion de matériel et modifications en rattrapage	S. O.	S. O.	Estimation	Estimation
Changements dans les comportements	S. O.	S. O.	S. O.	Estimation
Refonte des processus	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.
Remplacement de carburant	Estimation	Estimation	S. O.	S. O.
Changements opérationnels	Estimation	Estimation	Estimation	Estimation

Information qualitative sur les principaux indicateurs de rendement
Fondement du calcul des réductions de la consommation d'énergie, comme une année de référence ou une base de référence, ainsi que la raison :

Les économies d'énergie associées aux initiatives ci-dessus sont modélisées. Par exemple, nous pouvons calculer le carburant économisé lorsque la masse à bord est réduite (pour chaque type d'appareil), mais la quantité réelle de carburant économisé dépend de nombreux facteurs, notamment les conditions météorologiques, le type d'avion et les conditions d'exploitation.

Types d'énergie compris dans les réductions (essence, électricité, chauffage, refroidissement et vapeur) :

Les types d'énergie compris sont le carburant d'aviation, l'essence utilisée dans nos anciens bus-navettes et l'électricité dans les nouveaux bus-navettes.

303-1 Interactions avec l’eau en tant que ressource partagée

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement

a) Description de la GRI :	Interactions avec l’eau en tant que ressource partagée
b) Protocole de calcul indiqué dans :	Normes de la GRI, GRI 303 : Eau Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards
c) Périmètre :	Les opérations aériennes d’Air Canada et d’Air Canada Rouge à l’échelle mondiale ainsi que les bureaux et les installations d’Air Canada au Canada.

Exigences en matière de production de rapports

a. Description de la façon dont l’organisation interagit avec l’eau, notamment quant à son prélèvement, à sa consommation et à son rejet, ainsi que des autres impacts liés à l’eau, générés entièrement ou partiellement par les activités, les produits ou les services de l’organisation auxquels ils sont directement liés par une relation d’affaires.
Air Canada utilise de l’eau pour ses opérations aériennes et au sol dans les installations de l’administration, du Fret et de la Maintenance. Les aéroports fournissent l’eau qui est utilisée pour les opérations aériennes, y compris l’eau destinée au service aux passagers. Dans les installations, de l’eau est utilisée pour les tours de refroidissement, les appareils, les activités d’entretien du matériel au sol et les activités des installations au quotidien. Provenant initialement des localités ou des aéroports, les eaux usées sont déversées directement ou indirectement dans les réseaux d’égouts municipaux, au moyen du réseau d’égouts des aéroports. Les eaux usées dangereuses sont toutefois traitées ou éliminées conformément à la réglementation en vigueur. À l’aide de son système de gestion de l’environnement, Air Canada évalue les répercussions de ses activités actuelles ou éventuelles sur l’eau. L’eau utilisée pour les services aux passagers et les activités de fret dans des pays soumis à un stress hydrique peut avoir une incidence sur les ressources hydriques de ceux-ci. L’eau utilisée pour les appareils et les activités d’entretien au sol entraîne le déversement d’eaux usées dans des égouts sanitaires municipaux, qui doivent répondre à des exigences particulières en matière de qualité de l’eau. Même s’il est atténué, il y a un risque de déversement de matières dangereuses dans des égouts sanitaires ou pluviaux à la suite d’incidents environnementaux liés aux opérations aériennes, aux activités de maintenance et aux installations de fret qui sont susceptibles d’avoir une incidence sur la qualité de l’eau.
b. Description de l’approche adoptée pour évaluer les répercussions liées à l’eau (p. ex., portée des évaluations, délais d’exécution, outils, méthodologies).
Conformément à son système de gestion de l’environnement certifié, Air Canada tient un registre de tous les aspects environnementaux et des répercussions connexes pour ses activités au Canada (ainsi qu’à l’échelle internationale, s’il y a lieu). Ce registre fournit des renseignements sur l’ensemble des activités, des produits et des services des principales unités de l’entreprise, ainsi que sur les directions ou services qui y sont associés. Nous analysons les aspects environnementaux et les répercussions connexes de chaque activité au moyen d’évaluations et d’audits, d’information sur le rendement environnemental et d’inspections réglementaires. Nous examinons régulièrement l’importance des impacts environnementaux de nos activités au moyen d’une combinaison de méthodes standardisées conformément aux recommandations du programme IEnvA et d’une expertise en interne. Cet examen exige que les obligations en matière de conformité, les répercussions financières, les préoccupations des parties prenantes et les impacts environnementaux soient évalués pour chaque aspect environnemental déterminé, tout en tenant compte des facteurs environnementaux internes et externes. Tout aspect jugé important nécessite un plan de gestion environnementale.
c. Description de l’approche adoptée par l’organisation pour tenir compte des répercussions sur l’eau : travailler en collaboration avec des parties prenantes pour gérer l’eau comme ressource partagée et collaborer avec des fournisseurs ou des clients qui ont des répercussions importantes sur l’eau.
Air Canada a élaboré des plans de gestion environnementale pour évaluer les répercussions actuelles et potentielles sur l’eau. Conformes à la réglementation en vigueur, ces plans ont été élaborés pour prévenir la pollution et minimiser les risques pour l’environnement. Les plans de gestion environnementale permettent d’assurer la gestion des eaux usées et pluviales, et de respecter la réglementation municipale en matière de rejet d’eaux usées industrielles et d’eaux pluviales. Dans les installations régies par un permis de production d’effluents, les effluents rejetés sont analysés en fonction de critères précis et en cas de dépassement, une enquête doit être menée pour établir la cause fondamentale, et un plan d’atténuation des impacts doit être présenté et approuvé par les autorités municipales. Des plans de gestion environnementale ont été élaborés pour faire face à des incidents environnementaux potentiels. Ces plans décrivent les mesures de gestion et les procédures de signalement en cas d’incident ou de déversement. Ils précisent les seuils de déclaration applicables et fournissent les coordonnées de parties prenantes et d’autorités gouvernementales.
d. Explication du processus de définition des cibles et des objectifs liés à l’eau qui font partie de l’approche de gestion de l’organisation, et de ce qui relie ces derniers aux politiques publiques et au contexte local des régions soumises à un stress hydrique.
Air Canada maintient une politique en matière d’environnement dans laquelle elle s’engage à protéger l’environnement naturel et à améliorer son rendement environnemental. Dans notre registre environnemental, l’utilisation des ressources en eau a été définie comme un aspect environnemental, et nous avons établi que cet aspect est important. Conformément à notre Système de gestion de l’environnement certifié, tous les aspects importants exigent un plan de gestion. Pour gérer cet aspect et ses répercussions, Air Canada a commencé à mesurer la consommation d’eau à bord de ses appareils, ainsi que l’utilisation de l’eau dans ses installations, et à effectuer un suivi en guise de première étape de l’élaboration d’un plan de gestion environnementale. Nous avons ainsi pu relever des anomalies et réparer une fuite dans une conduite d’eau en 2023, ce qui a permis de réduire considérablement le prélèvement d’eau dans les installations. En 2023, nous avons entamé des recherches visant à définir des cibles potentielles liées au prélèvement et à la consommation d’eau dans les installations, ainsi qu’au ravitaillement en eau des appareils. Ces recherches sont toujours en cours.

Recommandations en matière de production de rapports

L’organisation qui produit un rapport doit fournir les renseignements supplémentaires suivants :			
1.2.1 Un aperçu de l’utilisation de l’eau pour l’ensemble de la chaîne de valeur de l’organisation			
Prélèvement d’eau dans des installations d’Air Canada au Canada	2023	2022	
	572,61	1287,5	mégalitres
Estimation du ravitaillement en eau pour toutes les opérations aériennes	66,77	51,73	mégalitres
Estimation du ravitaillement en eau pour les appareils dans les régions soumises à un stress hydrique	4,33	4,49	mégalitres
1.2.2 Une liste de zones de desserte particulières où l’organisation a des répercussions importantes sur l’eau			
S. O.			

303-2 Gestion des impacts liés au rejet d'eau

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement

a) Description de la GRI :	Gestion des impacts liés au rejet d'eau
b) Protocole de calcul indiqué dans :	Normes de la GRI, GRI 303 : Eau Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards
c) Périmètre :	Les opérations aériennes d'Air Canada et d'Air Canada Rouge à l'échelle mondiale ainsi que les bureaux et les installations d'Air Canada au Canada.

Exigences en matière de production de rapports

a. Description des normes minimales établies en matière de qualité pour les effluents rejetés et de la façon dont elles ont été définies, en tenant notamment compte des éléments suivants :

i. Normes des installations qui sont exploitées dans des emplacements où il n'y a pas d'exigences en matière de rejet à l'échelle locale

S. O. – Air Canada respecte les directives municipales en matière de qualité des effluents d'eau et a mis en place des procédures d'exploitation et des mécanismes de prévention de la pollution pour éviter que des substances dangereuses se retrouvent dans les réseaux d'assainissement.

ii. Normes ou lignes directrices en matière de qualité de l'eau qui ont été élaborées en interne

S. O.

iii. Normes sectorielles prises en considération

S. O.

iv. Prise en compte du profil du plan d'eau récepteur

S. O.

303-3 Prélèvement d’eau

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement

a) Description de la GRI :	Prélèvement d’eau
b) Protocole de calcul indiqué dans :	Normes de la GRI, GRI 303 : Eau Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards
c) Périmètre :	Les opérations aériennes d’Air Canada et d’Air Canada Rouge à l’échelle mondiale ainsi que les bureaux et les installations d’Air Canada au Canada.

Exigences en matière de production de rapports

a. Prélèvement total d’eau en mégalitres, dans toutes les régions, à partir des sources suivantes, le cas échéant :

i. Eaux de surface	
0	
ii. Eaux souterraines	
0	
iii. Eau de mer	
0	
iv. Eau produite	
0	
v. Eau de tierces parties	
Total	639,38 mégalitres
Prélèvement d’eau dans des installations d’Air Canada au Canada	572,61 mégalitres
Prélèvement d’eau dans des installations où Air Canada pulvérise du liquide de dégivrage	0 mégalitres
Estimation du ravitaillement en eau pour les opérations aériennes	66,77 mégalitres

b. Prélèvement total d’eau en mégalitres, dans toutes les régions soumises à un stress hydrique, à partir des sources suivantes, le cas échéant :

i. Eaux de surface	
0	
ii. Eaux souterraines	
0	
iii. Eau de mer	
0	
iv. Eau produite	
0	
v. Eau de tierces parties	
Estimation du ravitaillement en eau pour les appareils dans les régions soumises à un stress hydrique	4,33 mégalitres

c. Ventilation du prélèvement total d’eau en mégalitres, pour chacune des sources énumérées (voir les points a. et b. du document 303-3) et les catégories suivantes :

i. Eau douce (≤ 1 000 mg/L de matières dissoutes totales [MDT])	
572,61 mégalitres	
ii. Autres sources d’eau (> 1 000 mg/L de MDT).	
0	

Prélèvement d’eau (303-3)					
En mégalitres		2023	2023	2022	2022
		Toutes les régions	Régions soumises à un stress hydrique	Toutes les régions	Régions soumises à un stress hydrique
Prélèvement d’eau par source (en mégalitres)	Eaux de surface (prélèvement total)	0	0	0	0
	Eau douce (≤ 1 000 mg/L de MDT)	0	0	0	0
	Autres sources d’eau (> 1 000 mg/L de MDT)	0	0	0	0
	Eaux souterraines (prélèvement total)	0	0	0	0
	Eau douce (≤ 1 000 mg/L de MDT)	0	0	0	0
	Autres sources d’eau (> 1 000 mg/L de MDT)	0	0	0	0
	Eau de mer (prélèvement total)	0	0	0	0
	Eau douce (≤ 1 000 mg/L de MDT)	0	0	0	0
	Autres sources d’eau (> 1 000 mg/L de MDT)	0	0	0	0
	Eau produite (prélèvement total)	0	0	0	0
	Eau douce (≤ 1 000 mg/L de MDT)	0	0	0	0
	Autres sources d’eau (> 1 000 mg/L de MDT)	0	0	0	0
	Eau de tierces parties (prélèvement total)	639,38	4,33	1339,23	4,49
	Eau douce (≤ 1 000 mg/L de MDT)	639,38	4,33	1339,23	4,49
	Autres sources d’eau (> 1 000 mg/L de MDT)	0	0	0	0
	Prélèvement total d’eau de tierces parties (par source)				
Prélèvement total d’eau	Eaux de surface	0	0	0	0
	Eaux souterraines	0	0	0	0
	Eau de mer	0	0	0	0
	Eau produite	0	0	0	0
Eaux de surface (prélèvement total) + eaux souterraines (prélèvement total) + eau de mer (prélèvement total) + eau produite (prélèvement total) + eau de tierces parties (prélèvement total)		639,38	4,33	1339,23	4,49

d. Renseignements nécessaires pour comprendre les données et la façon dont elles ont été recueillies (p. ex., normes, méthodologies et hypothèses utilisées)

Des compteurs fournissent des données sur le prélèvement d’eau dans les installations à une entreprise indépendante qui gère les factures municipales au nom d’Air Canada. Les données sur le ravitaillement en eau (notamment dans les régions soumises à un stress hydrique) sont une estimation de la quantité d’eau qui devrait être utilisée pour ravitailler les appareils dans chaque aéroport. Ces estimations tiennent compte des types d’appareils, des normes de service aux passagers et de la durée des vols. Elles sont calculées au moyen d’un programme de masse et centrage.

Les aéroports qui se trouvent dans les régions soumises à un stress hydrique sont indiqués avec l’outil Aqueduct Water Risk Atlas, qui tient compte des régions soumises à un stress hydrique élevé ou extrêmement élevé. Les estimations sont réalisées en tenant compte de la quantité d’eau qui devrait être utilisée à des fins de ravitaillement à chaque aéroport.

Recommandations en matière de production de rapports

L’organisation qui produit un rapport doit fournir les renseignements supplémentaires suivants :

2.2.1 Ventilation du prélèvement total d’eau en mégalitres par catégories de sources de prélèvement énumérées dans le document 303-3, pour chaque installation dans les zones soumises à un stress hydrique

2023

Installations qui se trouvent dans des régions soumises à un stress hydrique		ALG	ATH	BKK	BRU	CAI	CMN	DEL	DOH	DXB	FCO	GDL	LIM	LIS	MAD	MEX	MTY	PVR	SCL	SJD	TLV
Prélèvement d'eau (en mégalitres) (section 2.2.1)	Eaux de surface	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Eaux souterraines	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Eau de mer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Eau produite	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Eau de tierces parties	0,0370	0,4988	0,0594	0,3914	0,0592	0,1322	0,6544	0,0146	0,4315	0,6107	0,0002	0,0259	0,3211	0,1347	0,3335	0,0057	0,1177	0,1481	0,0410	0,3165

2022

Installations qui se trouvent dans des régions soumises à un stress hydrique		ALG	ATH	BCN	BOM	BRU	CAI	CMN	CUN	CZN	DEL	DOH	DXB	FCO	HUX	LIS	MAD	MEX	MXP	PVR	SCL	SJD	TLV	VCE	ZIH
Prélèvement d'eau (en mégalitres) (section 2.2.1)	Eaux de surface	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Eaux souterraines	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Eau de mer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Eau produite	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Eau de tierces parties	0,0257	0,4286	0,1192	0,0488	0,2902	0,0657	0,0823	0,5142	0,0086	0,8409	0,2235	0,2175	0,4213	0,006176	0,1843	0,0065	0,2839	0,0693	0,093977	0,127035	0,02884	0,265424	0,066187	0,016305

2.2.2. Prélèvement total d’eau en mégalitres des fournisseurs et qui a des répercussions importantes sur l’eau dans des régions soumises à un stress hydrique

S. O.



305-1 Émissions directes de GES (portée 1)

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement

a) Description de la GRI :	Émissions directes de GES (portée 1)
b) Protocole de calcul indiqué dans :	Normes de la GRI, GRI 305 : Émissions, p. 7 Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards
c) Périmètre :	Air Canada, y compris Air Canada Rouge ^{MD} , Vacances Air Canada ^{MD} , Aéroplan inc. et Trans-Canada Capital inc.

Information quantitative sur les principaux indicateurs de rendement

Émissions directes brutes de GES (portée 1)	Unité	Base de référence (2019)*	2023	2022	2021
Électricité, chauffage, refroidissement, génération de vapeur	t éq. CO ₂	31 416	26 671	26 678	23 141
Transport de matières, produits, déchets, employés et passagers	t éq. CO ₂	13 158 608	11 321 894	9 470 056	4 883 689
Émissions fugitives	t éq. CO ₂	499	823	416	736
Émissions de CO ₂ provenant de sources biogéniques (carburant d’aviation durable, gaz naturel renouvelable)	t éq. CO ₂	-	16 078	5 686	-
Total des émissions directes brutes	t éq. CO ₂	13 190 523	11 365 466	9 502 836	4 907 566

* Dans le cadre du plan d’action climatique d’Air Canada, les cibles provisoires pour 2030 utilisent 2019 comme année de référence.

Information qualitative sur les principaux indicateurs de rendement

Explication des variations entre 2019 (base de référence), 2021, 2022 et 2023 :

La pandémie de COVID-19 et ses conséquences (p. ex., fermeture de frontières, restrictions, télétravail, faible demande) ont eu une grande incidence sur les activités d’Air Canada. Elles ont entraîné une réduction importante du nombre d’opérations aériennes, de la consommation de carburant d’aviation et de l’ensemble des émissions de portée 1 de 2020 à 2022. En 2023, la Société n’est pas revenue aux niveaux de 2019 en ce qui concerne le transport de passagers et de fret, comme le montrent les émissions provenant de la consommation de carburant d’aviation.

En 2022, Air Canada a repris son programme d’achat de carburants d’aviation durables (CAD). La Société a également commencé à s’approvisionner en énergie renouvelable pour ses opérations au sol en achetant du gaz naturel renouvelable (GNR) pour son siège social. Ces investissements ont augmenté en 2023, car Air Canada a acheté davantage de CAD et de GNR, y compris du GNR pour ses bureaux de Vancouver.

Nous avons apporté des modifications mineures à l’utilisation des sources de coefficients d’émission pour le gaz naturel afin d’affiner les données sur les émissions (qui représentent moins 0,1 % des émissions totales de portée 1).

Objectifs établis :

En mars 2021, Air Canada a annoncé son ambition climatique, laquelle comprend des cibles à moyen terme en vue d’une aspiration à long terme d’atteindre zéro émission nette de gaz à effet de serre d’ici à 2050. Ces cibles à moyen terme sont :

- Réduction nette de 20 % des gaz à effet de serre (GES) produits par les opérations aériennes d’ici 2030, par rapport à l’année de référence 2019.
- Réduction nette de 30 % des GES produits par les opérations au sol d’ici 2030, par rapport à l’année de référence 2019.
- Investissements de 50 millions de dollars dans les carburants d’aviation durables ainsi que la réduction et l’élimination de carbone.

Gaz inclus dans les calculs (CO2, CH4, N2O, HFC, fluorure de carbone, SF6, NF3, etc.) :

Les gaz suivants ont été inclus dans les calculs : CO2, CH4, N2O et HFC.

L’année de référence choisie, la raison de ce choix, les émissions au cours de l’année de référence et les circonstances de tout changement important dans les émissions ayant entraîné le recalcul des émissions au cours de l’année de référence : 2019

Normes, méthodologies, hypothèses et outils de calcul utilisés :

Air Canada a préparé ses données sur les émissions de GES de portée 1 conformément à la méthodologie et aux directives décrites dans l’édition révisée du Protocole des gaz à effet de serre : Une norme de comptabilisation et de déclaration destinée à l’entreprise. Les coefficients d’émission appropriés sont utilisés pour convertir les données mesurées à la source en GES et toutes les additionner.

Source des coefficients d’émission et des taux de potentiel de réchauffement de la planète (PRP) utilisés :

Les coefficients énergétiques et d’émission ont été tirés des rapports suivants :

- Rapport national d’inventaire 1990-2020 : Sources et puits gaz à effet de serre au Canada, partie 2, tableaux A6.1-1, A6.1-3, et A6.1-14;
- Rapport national d’inventaire 1990-2020 : Sources et puits gaz à effet de serre au Canada, partie 3, tableaux A13-2 à A13-14;
- US EPA 2024 – egrid2022 (en anglais seulement);
- Agence internationale de l’énergie (AIE), Emissions Factors 2023, Annual GHG emission factors for World countries from electricity and heat generation (en anglais seulement);
- World Resource Institute, outils de calcul du Protocole des gaz à effet de serre : <http://www.ghgprotocol.org/calculation-tools/all-tools>;
- World Resource Institute, Emission Factors from Cross-Sector Tools (avril 2014) – Protocole des gaz à effet de serre (voir l’onglet « Transport Fuel Use »);
- Protocole sur les gaz à effet de serre 2017 – valeurs du potentiel de réchauffement du globe (cinquième Rapport d’évaluation).

Méthode choisie pour le regroupement des émissions (actions de participation, contrôle financier ou contrôle opérationnel) :

Air Canada utilise l’approche du contrôle opérationnel.

305-2 Émissions indirectes de GES liées à l'énergie (portée 2)

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement

a) Description de la GRI :	Émissions indirectes de GES liées à l'énergie (portée 2)
b) Protocole de calcul indiqué dans :	Normes de la GRI, GRI 305 : Émissions, p. 9 Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards
c) Périmètre :	Air Canada, y compris Air Canada Rouge ^{MD} , Vacances Air Canada ^{MD} , Aéroplan inc. et Trans-Canada Capital inc.

Information quantitative sur les principaux indicateurs de rendement

Émissions fondées sur l'emplacement

Émissions indirectes brutes (portée 2) par emplacement	Unités	Base de référence (2019)*	2023	2022	2021
Électricité	t éq. CO ₂	11 481	6 125	8 404	6 942
Total des émissions indirectes brutes de GES liées à l'énergie (données ajustées)	t éq. CO ₂	11 481	6 125	8 404	6 942
Total des émissions indirectes brutes de GES liées à l'énergie (données historiques)	t éq. CO ₂	10 489	-	8 705	7 144
Variations (comparaison des données ajustées et historiques)	t éq. CO ₂	992	S. O.	-301	-202

Émissions fondées sur le marché

Émissions indirectes brutes de GES liées à l'énergie (portée 2) par marché	Unités	Base de référence (2019)*	2023	2022	2021
Électricité	t éq. CO ₂	11 481	3 017	8 404	6 942
Total des émissions indirectes brutes de GES liées à l'énergie	t éq. CO ₂	11 481	3 017	8 404	6 942

* Dans le cadre du plan d'action climatique d'Air Canada, les cibles provisoires pour 2030 utilisent 2019 comme année de référence.

Information qualitative sur les principaux indicateurs de rendement

Explication des variations entre 2019, 2021, 2022 et 2023 :

La pandémie de COVID-19 et ses conséquences (p. ex., fermeture des frontières, restrictions de vol, télétravail, faible demande) ont eu une incidence considérable sur les activités d'Air Canada. En 2022, la compagnie aérienne se remettait encore de la pandémie, surtout au début de l'année, et l'ancien hangar de l'aéroport Toronto Pearson (YYZ) a été complètement désaffecté (ce qui a entraîné une baisse importante de la consommation d'électricité à YYZ). En 2021, un grand nombre d'escales et de bureaux canadiens et internationaux ont été fermés, ce qui a entraîné une baisse de la consommation d'électricité au cours de l'année. Enfin, nous avons remarqué d'importantes diminutions des coefficients d'émissions provinciaux depuis 2019 dans certaines provinces où les émissions de GES sont plus élevées. Dans ces provinces, la production d'électricité représentait une plus forte proportion des sources d'énergie à faible émission de carbone, comparativement aux années précédentes. En 2023, nous avons également observé des diminutions importantes de la surface des installations dans les emplacements où les émissions de carbone liées à la production d'électricité sont élevées, ce qui a entraîné une baisse de la consommation d'électricité et, de fait, une réduction considérable des émissions de portée 2.

Objectifs établis :

En mars 2021, Air Canada a annoncé son ambition climatique, laquelle comprend des cibles à moyen terme en vue d'une aspiration à long terme d'atteindre zéro émission nette de gaz à effet de serre d'ici à 2050. Ces cibles à moyen terme sont :

- Réduction nette de 20 % des gaz à effet de serre (GES) produits par les opérations aériennes d'ici 2030, par rapport à l'année de référence 2019.
- Réduction nette de 30 % des GES produits par les opérations au sol d'ici 2030, par rapport à l'année de référence 2019.
- Investissements de 50 millions de dollars dans les carburants d'aviation durables ainsi que la réduction et l'élimination de carbone.

Gaz inclus dans les calculs (CO₂, CH₄, N₂O, HFC, fluorure de carbone, SF₆, NF₃, etc.) :

Les gaz suivants ont été inclus dans les calculs : CO₂, CH₄, N₂O et HFC.

L'année de référence choisie, la raison de ce choix, les émissions au cours de l'année de référence et les circonstances de tout changement important dans les émissions ayant entraîné le recalcul des émissions au cours de l'année de référence : 2019

Normes, méthodologies, hypothèses et outils de calcul utilisés :

Air Canada a préparé ses données sur les émissions de GES de portée 2 conformément à la méthodologie et aux directives décrites dans l'édition révisée du Protocole des gaz à effet de serre : Une norme de comptabilisation et de déclaration destinée à l'entreprise. Les étapes suivies pour calculer nos émissions de portée 2 sont les suivantes :

- La consommation réelle d'électricité est répartie entre les installations appartenant à Air Canada et celles qu'elle loue.
- Pour les installations pour lesquelles les données réelles ne sont pas disponibles, la consommation d'électricité est estimée à l'aide des rapports kWh/m² des installations électriques connues.
- Une partie de l'électricité utilisée par les installations est attribuée aux locataires en fonction de la surface qu'ils occupent dans leurs locaux respectifs.
- Les coefficients d'émission appropriés sont utilisés pour convertir la consommation d'électricité en GES et les additionner.

Recalcul des données historiques

Air Canada s'efforce d'améliorer en permanence la qualité et la précision de ses données. En 2023, nous avons apporté des modifications liées à la méthodologie, aux coefficients d'émission et aux potentiels de réchauffement de la planète afin d'améliorer et d'actualiser les données historiques. Il s'agit notamment des modifications suivantes :

- La source des coefficients d'émission pour la consommation internationale d'électricité (en dehors du Canada et des États-Unis), qui était Ecometrica, a été remplacée par l'Agence internationale de l'énergie (AIE). Les coefficients d'émission d'Ecometrica provenaient d'un document qui n'était pas mis à jour annuellement. Les coefficients d'émission de l'AIE sont mis à jour chaque année.)
- Le rapport kWh/m² utilisé a été mis à jour afin d'intégrer des formules plus précises. Auparavant, nous utilisions Pays > Monde; maintenant, nous utilisons Province/État (Canada/États-Unis) > Pays > Région > Monde.
- Notre évaluation des installations et des espaces occupés par les locataires a été mise à jour, ce qui a eu une incidence sur les données des années précédentes et a entraîné un nouveau calcul de la base de référence, conformément au Protocole des gaz à effet de serre.
- Air Canada a remplacé les potentiels de réchauffement de la planète du quatrième rapport d'évaluation par ceux du cinquième rapport d'évaluation.

Le tableau des émissions fondées sur l'emplacement ci-dessus contient les données ajustées ainsi que les données historiques. Il indique également la variation entre les données ajustées et les données historiques afin de faciliter la comparaison et de renforcer la transparence.

Explication des émissions de portée 2 fondées sur l'emplacement et le marché :

En 2023, Air Canada a commencé à acheter des certificats d'énergie renouvelable (CER) auprès de Bullfrog Power Inc pour la majeure partie de sa consommation d'électricité au Canada. L'achat de CER garantit que l'électricité achetée provient de sources renouvelables, telles que l'énergie solaire et éolienne. Cela signifie que les coefficients d'émission fondés sur le marché pour les projets solaires et éoliens sont nuls en ce qui concerne la production d'électricité. Pour les émissions résiduelles, étant donné qu'il n'y a pas de taux disponibles au Canada pour le moment, Air Canada utilise les coefficients d'émission fondés sur l'emplacement par défaut pour l'électricité qui n'est pas compensée par l'achat de CER.

Source des coefficients d'émission et des taux de potentiel de réchauffement de la planète (PRP) utilisés :

Les coefficients énergétiques et d'émission ont été tirés des rapports suivants :

- Rapport national d'inventaire 1990-2020 : Sources et puits gaz à effet de serre au Canada, partie 2, tableaux A6.1-1, A6.1-3, et A6.1-14;
- Rapport national d'inventaire 1990-2020 : Sources et puits gaz à effet de serre au Canada, partie 3, tableaux A13-2 à A13-14;
- US EPA 2024 – egrid2022 (en anglais seulement);
- Agence internationale de l'énergie (AIE), Emissions Factors 2023, Annual GHG emission factors for World countries from electricity and heat generation (en anglais seulement);
- World Resource Institute, outils de calcul du Protocole des gaz à effet de serre : <http://www.ghgprotocol.org/calculation-tools/all-tools>;
- World Resource Institute, Emission Factors from Cross-Sector Tools (avril 2014) – Protocole des gaz à effet de serre (voir l'onglet « Transport Fuel Use »);
- Protocole sur les gaz à effet de serre 2017 – valeurs du potentiel de réchauffement du globe (cinquième Rapport d'évaluation).

Méthode choisie pour le regroupement des émissions (actions de participation, contrôle financier ou contrôle opérationnel) :

Air Canada utilise l'approche du contrôle opérationnel.

305-3 Autres émissions indirectes de GES (portée 3)

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement	
a) Description de la GRI :	Autres émissions indirectes de GES (portée 3)
b) Protocole de calcul indiqué dans :	Normes de la GRI, GRI 305 : Émissions, p. 11 Les normes GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards
c) Périmètre :	Air Canada, y compris Air Canada Rouge ^{MD} , Vacances Air Canada ^{MD} , Aéroplan inc. et Trans-Canada Capital inc.

Information quantitative sur les principaux indicateurs de rendement						
Autres émissions indirectes brutes de GES (portée 3)		Unités	Base de référence (2019)*	2023	2022	2021
Émissions indirectes en amont (portée 3)	Tonnes d'éq. CO ₂	1 605 161	937 417	1 006 648	566 627	
Catégorie 1 – Achats de biens et services	Tonnes d'éq. CO ₂	1 605 161	937 417	1 006 648	566 627	
Catégorie 2 – Biens d'équipement	Tonnes d'éq. CO ₂	À déterminer	À déterminer	À déterminer	À déterminer	
Catégorie 3 – Activités liées aux combustibles et à l'énergie (exclues des portées 1 ou 2)	Tonnes d'éq. CO ₂	À déterminer	À déterminer	À déterminer	À déterminer	
Catégorie 4 – Transport et distribution en amont	Tonnes d'éq. CO ₂	À déterminer	À déterminer	À déterminer	À déterminer	
Catégorie 5 – Déchets générés par l'exploitation	Tonnes d'éq. CO ₂	À déterminer	À déterminer	À déterminer	À déterminer	
Catégorie 6 – Voyages d'affaires	Tonnes d'éq. CO ₂	À déterminer	À déterminer	À déterminer	À déterminer	
Catégorie 7 – Transport des employés	Tonnes d'éq. CO ₂	À déterminer	À déterminer	À déterminer	À déterminer	
Catégorie 8 – Locations d'actifs en amont	Tonnes d'éq. CO ₂	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	
Émissions indirectes en aval (portée 3)	Tonnes d'éq. CO ₂	8 860	5 271	6 554	6 675	
Catégorie 9 – Transport et distribution en aval	Tonnes d'éq. CO ₂	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	
Catégorie 10 – Transformation de produits vendus	Tonnes d'éq. CO ₂	À déterminer	À déterminer	À déterminer	À déterminer	
Catégorie 11 – Utilisation de produits vendus	Tonnes d'éq. CO ₂	À déterminer	À déterminer	À déterminer	À déterminer	
Catégorie 12 – Traitement en fin de vie des produits vendus	Tonnes d'éq. CO ₂	À déterminer	À déterminer	À déterminer	À déterminer	
Catégorie 13 – Locations d'actifs en aval	Tonnes d'éq. CO ₂	8 860	5 271	6 554	6 675	
Catégorie 14 – Franchises	Tonnes d'éq. CO ₂	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	
Catégorie 15 – Investissements	Tonnes d'éq. CO ₂	À déterminer	À déterminer	À déterminer	À déterminer	
Total des émissions indirectes brutes de GES	Tonnes d'éq. CO ₂	1 614 021	942 688	1 013 202	573 302	

* Dans le cadre du plan d'action climatique d'Air Canada, les cibles provisoires pour 2030 utilisent 2019 comme année de référence.

Information qualitative sur les principaux indicateurs de rendement
Explication des variations entre 2019, 2021, 2022 et 2023 : La pandémie de COVID-19 et ses conséquences (p. ex., fermeture des frontières, restrictions de vol, télétravail, faible demande) ont eu une incidence considérable sur les activités d'Air Canada. La réduction du nombre d'opérations aériennes a entraîné une importante baisse de la consommation de carburant d'aviation (notamment pour les transporteurs qui exploitent des vols sous l'appellation commerciale Air Canada Express) en 2021 et 2022. En 2023, la société aérienne n'est pas revenue aux niveaux de 2019. Le nombre de vols exploités par des transporteurs sous l'appellation commerciale Air Canada Express a également diminué en 2023 par rapport à 2022, ce qui s'est traduit par une baisse des émissions.
Explications des catégories de la portée 3 : – Par « à déterminer », on entend en cours d'analyse. – « S. O. » signifie « sans objet » pour Air Canada. – Les émissions de GES de catégorie 1 comprennent la combustion de carburant d'aviation par les transporteurs qui exploitent des vols sous l'appellation commerciale Air Canada Express. – Les émissions de GES de la catégorie 13 comprennent les émissions de GES liées à l'électricité et au gaz naturel des locataires.
Objectifs établis : En mars 2021, Air Canada a annoncé son ambition climatique, laquelle comprend des cibles à moyen terme en vue d'une aspiration à long terme d'atteindre zéro émission nette de gaz à effet de serre d'ici à 2050. Ces cibles à moyen terme sont : – Réduction nette de 20 % des GES produits par les opérations aériennes d'ici 2030 par rapport à l'année de référence 2019. – Réduction nette de 30 % des GES produits par les opérations au sol d'ici 2030 par rapport à l'année de référence 2019. – Investissements de 50 millions de dollars dans les carburants d'aviation durables ainsi que dans la réduction et l'élimination de carbone.
Gaz inclus dans les calculs (CO2, CH4, N2O, HFC, fluorure de carbone, SF6, NF3, etc.) : Les gaz suivants ont été inclus dans les calculs : CO2, CH4, N2O et HFC.
L'année de référence choisie, la raison de ce choix, les émissions au cours de l'année de référence et les circonstances de tout changement important dans les émissions ayant entraîné le recalcul des émissions au cours de l'année de référence : 2019
Normes, méthodologies, hypothèses et outils de calcul utilisés : Air Canada a préparé ses données sur les émissions de GES de portée 3 conformément à la méthodologie et aux directives décrites dans l'édition révisée du Protocole des gaz à effet de serre : Une norme de comptabilisation et de déclaration destinée à l'entreprise. Lorsque les consommations réelles d'électricité ou les consommations naturelles n'étaient pas disponibles, Air Canada a estimé les émissions en fonction de la superficie occupée par les locataires.
Source des coefficients d'émission et des taux de potentiel de réchauffement de la planète (PRP) utilisés : Les coefficients énergétiques et d'émission ont été tirés des rapports suivants : – Rapport national d'inventaire 1990-2020 : Sources et puits gaz à effet de serre au Canada, partie 2, tableaux A6.1-1, A6.1-3, et A6.1-14; – Rapport national d'inventaire 1990-2020 : Sources et puits gaz à effet de serre au Canada, partie 3, tableaux A13-2 à A13-14; – Protocole sur les gaz à effet de serre 2017 – valeurs du potentiel de réchauffement du globe (cinquième Rapport d'évaluation)
Méthode choisie pour le regroupement des émissions (actions de participation, contrôle financier ou contrôle opérationnel) : Air Canada utilise l'approche du contrôle opérationnel.

305-4 Intensité des émissions de GES

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement	
a) Description de la GRI :	Intensité des émissions de GES
b) Protocole de calcul indiqué dans :	Normes de la GRI, GRI 305 : Émissions, p. 13 Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards
c) Périmètre :	Air Canada, y compris Air Canada Rouge ^{MD} , Vacances Air Canada ^{MD} , Aéroplan inc. et Trans-Canada Capital inc.

Information quantitative sur les principaux indicateurs de rendement					
Veuillez préciser le numérateur et le dénominateur avec leurs unités respectives	Unités	Base de référence (2019)*	2023	2022	2021
Consommation d'énergie absolue (numérateur) : émissions de la combustion du carburant d'aviation	Kilogrammes d'équivalent CO ₂	13 134 632 163	11 302 854 229	9 450 938 734	4 871 021 456
Mesure propre à l'organisation (dénominateur) : masse en passagers et en fret par distance parcourue/100	100 tonnes-kilomètres payantes	165 100 915	154 001 745	120 378 906	51 277 912
Intensité des émissions de GES	Kilogrammes d'équivalent CO ₂ / 100 TKP	79,56	73,39	78,51	94,99

* Dans le cadre du plan d'action climatique d'Air Canada, les cibles provisoires pour 2030 utilisent 2019 comme année de référence.

Information qualitative sur les principaux indicateurs de rendement
Explication de la variation entre 2019, 2021, 2022 et 2023 : Le recul de l'efficacité énergétique qui a été observé en 2021 est lié à la pandémie de COVID-19 et aux conséquences de cette dernière sur l'exploitation (p. ex., fermeture de frontières, restrictions de vol, télétravail, faible demande). Compte tenu des coefficients d'occupation et des perturbations dans l'exploitation, il s'est avéré difficile de maintenir certains niveaux d'efficacité. En 2022, les activités d'Air Canada s'intensifiaient et nous avons observé une forte demande pour les voyages, ce qui s'est traduit par des niveaux d'efficacité énergétique comparables à la situation qui prévalait avant la COVID (encore meilleurs que les niveaux de 2019). En 2023, la demande pour les voyages a fortement augmenté par rapport à 2022, tout comme la consommation de carburant d'aviation. Cependant, la demande a augmenté plus que la consommation de carburant d'aviation, ce qui a permis d'atteindre des coefficients d'occupation plus élevés et d'atténuer l'intensité des émissions de GES par rapport à 2022 et 2019. Objectifs établis : En mars 2021, Air Canada a annoncé son ambition climatique, laquelle comprend des cibles à moyen terme en vue d'une aspiration à long terme d'atteindre zéro émission nette de gaz à effet de serre d'ici à 2050. Ces cibles à moyen terme sont : – Réduction nette de 20 % des gaz à effet de serre (GES) produits par les opérations aériennes d'ici 2030, par rapport à l'année de référence 2019. – Réduction nette de 30 % des GES produits par les opérations au sol d'ici 2030, par rapport à l'année de référence 2019. – Investissements de 50 millions de dollars dans les carburants d'aviation durables ainsi que la réduction et l'élimination de carbone. Consommation d'énergie absolue (le numérateur) choisie pour calculer le ratio : Le numérateur utilisé pour le calcul du ratio est la « combustion du carburant d'aviation ». Le CO ₂ provenant de sources biogéniques et résultant de la combustion du carburant d'aviation durable n'est pas inclus dans le numérateur. Mesure propre à l'organisation (le dénominateur) choisie pour calculer le ratio : Le dénominateur utilisé pour le calcul du ratio est la « tonne-kilomètre payante » (TKP). La TKP représente la masse de la charge utile des passagers, et de leurs bagages, ainsi que du fret selon la distance parcourue. Types d'émissions de GES compris dans le rapport d'intensité : émissions directes (portée 1), émissions indirectes liées à l'énergie (portée 2) et autres émissions indirectes (portée 3) : Le ratio d'intensité ne comprend que les émissions directes de GES provenant de la consommation de carburant d'aviation (une des émissions de portée 1 d'Air Canada). Gaz inclus dans les calculs (CO₂, CH₄, N₂O, HFC, fluorure de carbone, SF₆, NF₃, etc.) : Les gaz suivants ont été inclus dans les calculs : CO ₂ , CH ₄ et N ₂ O.

305-5 Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement	
a) Description de la GRI :	Réduction des émissions de gaz à effet de serre
b) Protocole de calcul indiqué dans :	Normes de la GRI, GRI 305 : Émissions, p. 14 Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards
c) Périmètre :	Air Canada, y compris Air Canada Rouge ^{MD} , Vacances Air Canada ^{MD} , Aéroplan inc. et Trans-Canada Capital inc.

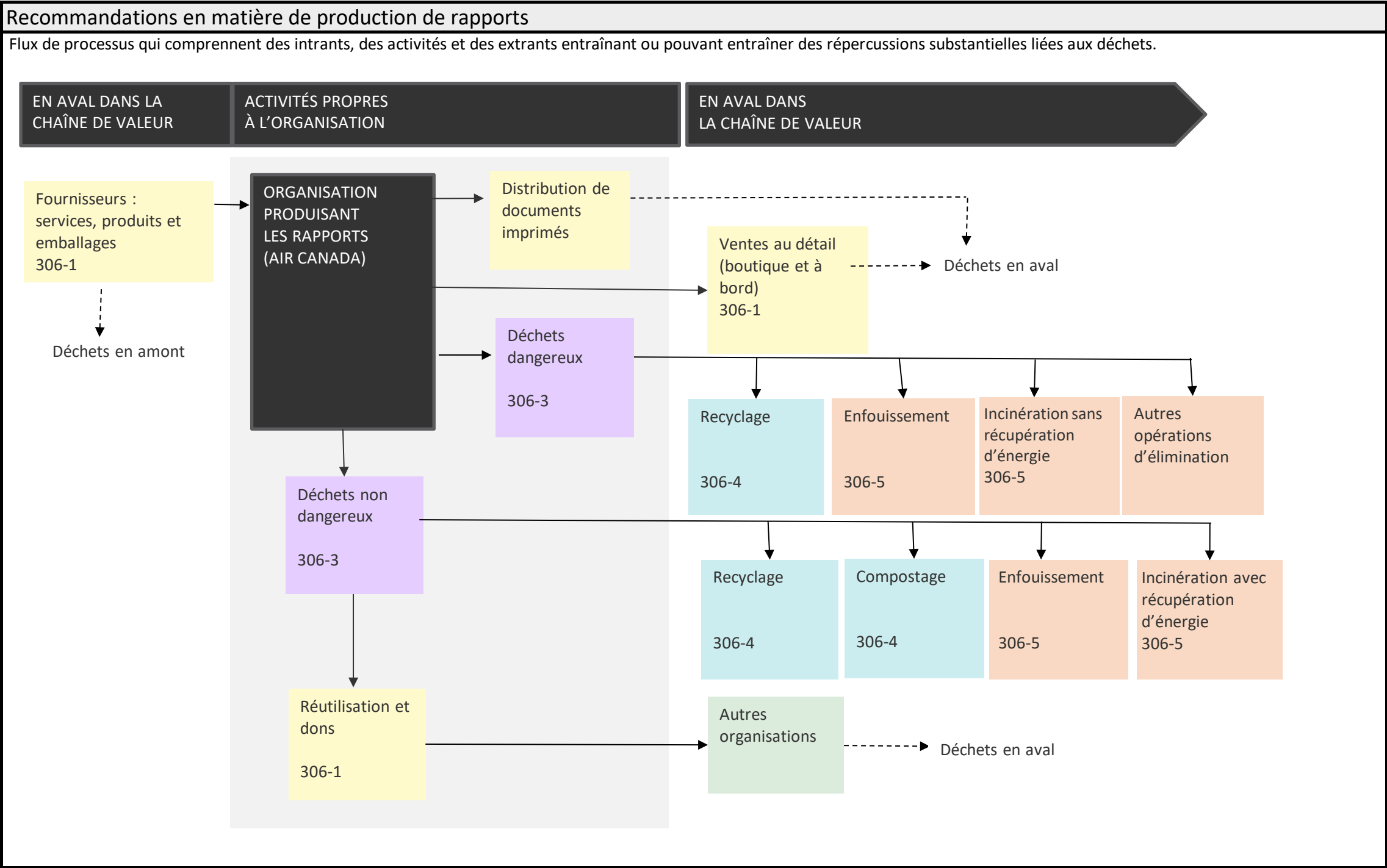
Information quantitative sur les principaux indicateurs de rendement					
Réduction des émissions de gaz à effet de serre attribuable à :	Unités	2023	2022	2021	2020
Refonte des processus	Tonnes d'éq. CO ₂	-	-	-	-
Conversion de matériel et modifications en rattrapage	Tonnes d'éq. CO ₂	-	-	-	1 037
Changements opérationnels	Tonnes d'éq. CO ₂	5 066	8 289	5 773	9 871
Changements dans les comportements	Tonnes d'éq. CO ₂	-	-	-	-
Compensation	Tonnes d'éq. CO ₂	869 574	-	-	-
Remplacement de carburant	Tonnes d'éq. CO ₂	36	295	212	-
Utilisation de carburants de remplacement	Tonnes d'éq. CO ₂	16 078	5 684	-	-
Total	Tonnes d'éq. CO ₂	890 753	14 269	5 985	10 908

Information qualitative sur les principaux indicateurs de rendement
Explication de la variation entre 2020, 2021, 2022 et 2023 : Le programme d'efficacité énergétique, mené par l'Excellence en exploitation, vise à unifier toutes les initiatives de réduction de la consommation de carburant et d'énergie d'Air Canada. Cette mesure qui se présente sous la forme d'un seul plan stratégique prévaut pour tous les groupes de l'Exploitation et vise à favoriser le suivi, la mesure de leur succès et une visibilité appropriée. Les projets comprennent les transporteurs qui exploitent des vols sous la marque Air Canada Express, le cas échéant. – En 2023, les initiatives en matière d'efficacité énergétique ont permis d'éviter la consommation d'environ 2 millions de litres de carburant d'aviation, ce qui équivaut à l'émission d'environ 5 102 tonnes d'équivalent CO₂ dans l'atmosphère. Le groupe poursuit ses efforts avec six projets qui sont en cours. – À Montréal, une des navettes d'employés alimentées aux combustibles fossiles a été remplacée par une navette alimentée par des batteries au lithium-ion, permettant d'éviter l'émission de 36 tonnes d'équivalent CO₂ dans l'atmosphère. Trois autres navettes électriques avaient été mises en service à Vancouver en 2022. – Air Canada a poursuivi ses activités d'approvisionnement en carburant d'aviation durable (CAD) en 2023. L'achat d'environ 1,5 million de gallons américains de CAD a permis d'éviter l'émission de 14 559 tonnes d'équivalent CO₂ provenant de la combustion de carburant. – Air Canada a également continué à s'approvisionner en gaz naturel renouvelable (GNR) pour ses installations à Montréal et Vancouver, et a acheté environ 30 000 gigajoules de GNR. Ceci a permis d'éviter l'émission de 1 518 tonnes d'équivalent CO₂ dans l'atmosphère. En 2023, Air Canada a aussi commencé à acheter des crédits compensatoires dans le cadre de deux initiatives. La première porte sur les certificats d'énergie renouvelable (CER). Voir le document GRI 305-2 pour obtenir plus de renseignements sur les CER. La deuxième a débuté en 2023 avec le programme d'échange de points Aéroplan. Lorsqu'un client réserve une place pour un vol à l'aide de points Aéroplan, Air Canada achète et retire des compensations carbone correspondant approximativement aux émissions de GES produites par le client en prenant le vol en question. Pour plus d'information sur l'estimation des émissions de GES produites par un client, consulter la page FAQ sur le site Web de notre fournisseur de compensations carbone (Chooose). Objectifs établis : En mars 2021, Air Canada a annoncé son ambition climatique, laquelle comprend des cibles à moyen terme en vue d'une aspiration à long terme d'atteindre zéro émission nette de gaz à effet de serre d'ici à 2050. Ces cibles à moyen terme sont : – Réduction nette de 20 % des gaz à effet de serre (GES) produits par les opérations aériennes d'ici 2030, par rapport à l'année de référence 2019. – Réduction nette de 30 % des GES produits par les opérations au sol d'ici 2030, par rapport à l'année de référence 2019. – Investissements de 50 millions de dollars dans les carburants d'aviation durables ainsi que la réduction et l'élimination de carbone. Gaz inclus dans les calculs (CO₂, CH₄, N₂O, HFC, fluorure de carbone, SF₆, NF₃, etc.) : Les gaz suivants ont été inclus dans les calculs : CO₂, CH₄, N₂O, et HFC. Normes, méthodologies, hypothèses et outils de calcul utilisés : Pour calculer ses réductions d'émissions de GES découlant de la conception des procédés, de la conversion et de la modernisation de l'équipement, des changements opérationnels et des changements de comportement, Air Canada n'applique pas la méthodologie du GHG Protocol for Project Accounting (en anglais seulement). Air Canada ne compare pas ses émissions de GES à celles de l'année de référence, mais tient compte chaque année de l'impact des économies d'énergie réalisées grâce aux projets en cours sur les émissions de GES. Le calcul des émissions de GES évitées par l'utilisation de carburants de remplacement tient compte seulement de celles provenant de la combustion du carburant. Les émissions en amont ne sont pas comptabilisées pour l'instant. Domaines dans lesquels les réductions ont eu lieu, qu'il s'agisse d'émissions directes (portée 1), d'émissions indirectes liées à l'énergie (portée 2) et d'autres émissions indirectes (portée 3) : Toutes les réductions de GES susmentionnées ont eu lieu dans les émissions de portée 1.

306-1 Production de déchets et répercussions substantielles liées aux déchets

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement	
a) Description de la GRI :	Production de déchets et répercussions substantielles liées aux déchets
b) Protocole de calcul indiqué dans :	Normes de la GRI, GRI 306 : Déchets Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards
c) Périmètre :	Air Canada (bureaux et installations au Canada/déchets à bord pour les escales d’Air Canada au Canada)

Exigences en matière de production de rapports
a. Pour les répercussions substantielles, réelles ou potentielles, liées aux déchets de l’organisation, veuillez fournir une description des éléments suivants : i. Intrants, activités et extrants qui entraînent ou pourraient entraîner ces répercussions Intrants : Air Canada est une entreprise de services. Elle ne fabrique donc ni biens ni produits. Air Canada achète toutefois des services, des produits et des emballages auprès de fournisseurs à des fins d’utilisation et de revente. Les catégories générales de fournisseurs comprennent la restauration et les commodités à bord, l’entretien d’avions et des installations, les fournitures de bureau, les uniformes, les articles de voyage et les accessoires. Voici quelques exemples d’intrants acquis de ces fournisseurs : tous les repas et les produits fournis à bord, les produits et l’équipement d’entretien d’avions (p. ex., les pièces de rechange), les fournitures de bureau (p. ex., le mobilier, le matériel de TI) et les articles portant la marque (p. ex., les uniformes). Activités : Les activités d’Air Canada qui génèrent des déchets, notamment celles qui sont liées à l’Exploitation fret, au Matériel au sol, à la Maintenance avions, à la gestion des immeubles de bureaux et d’installations, au service à bord et à la vente au détail. Ces activités génèrent des déchets dangereux et non dangereux. Extrants : Les extrants indirects sont générés par les activités et comprennent la distribution et la vente au détail d’articles et d’accessoires de marque, ainsi que leurs emballages, acquis des fournisseurs. Air Canada dispose également d’un solide programme de dons, grâce auquel des articles légèrement utilisés sont remis à des organismes partenaires pour être réutilisés et revalorisés. ii. Répercussions liées aux déchets générés par les activités propres à l’organisation ou en amont ou en aval de la chaîne de valeur En amont : Les déchets générés en amont par des fournisseurs tiers auprès desquels Air Canada se procure des biens ou services. Par exemple, des traiteurs qui approvisionnent la Société en repas préparés ou des entreprises qui fournissent des pièces d’avion. Ils comprennent notamment les emballages, les sous-produits des déchets alimentaires, le plastique, le carton, le papier, les déchets électroniques et la ferraille. Les déchets générés en amont ne sont pas gérés par Air Canada. Activités d’Air Canada : Les déchets dangereux et non dangereux générés par les activités d’Air Canada. Les déchets non dangereux comprennent notamment les matières organiques, le plastique, le bois, le carton, le papier, les déchets électroniques, la ferraille, les matières textiles, le verre et les déchets mélangés. Les déchets dangereux comprennent les liquides inflammables, les matières solides huileuses, les piles et batteries, les matières corrosives, les solvants, les produits chimiques, les produits dégraissants, les antigels, les combustibles résiduaires, les eaux usées et les boues. Air Canada gère les déchets dangereux et non dangereux générés par ses propres activités au moyen de transporteurs de déchets contractuels. Il n’y a pas de suivi des déchets générés à bord des vols internationaux. Air Canada ne les a pas quantifiés, parce que les déchets de tous les exploitants sont mélangés dans les aéroports gérés par des tiers et que l’élimination de ces déchets est réglementée par l’Agence canadienne d’inspection des aliments (ACIA), conformément à la Directive relative aux déchets internationaux. En aval : Les déchets produits en aval par la distribution et la vente au détail de produits de marque à bord des avions, en ligne et dans les magasins de détail. Ils comprennent principalement le papier, les produits d’emballage, le plastique et les déchets électroniques. De plus, des articles donnés à d’autres organisations doivent finalement être éliminés en aval. Ces articles comprennent notamment les matières textiles, le plastique et les déchets électroniques.



306-2 Gestion des répercussions substantielles liées aux déchets

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement	
a) Description de la GRI :	Gestion des répercussions substantielles liées aux déchets
b) Protocole de calcul indiqué dans :	Normes de la GRI, GRI 306 : Déchets Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards
c) Périmètre :	Air Canada (bureaux et installations au Canada/déchets à bord pour les escales d’Air Canada au Canada)

Exigences en matière de production de rapports
a. Mesures (p. ex., circulaires) prises pour réduire la production de déchets au cours des activités propres à l’organisation, ainsi qu’en amont et en aval dans sa chaîne de valeur, et pour gérer leurs répercussions substantielles Bureaux et installations – centralisation des déchets En 2018, Air Canada a lancé un programme de recyclage centralisé dans ses bureaux et installations. De plus grands contenants ont été installés dans les aires communes, les poubelles à côté des bureaux ont été retirées et les employés peuvent recycler les rebuts courants comme le plastique, le papier et les matières organiques. Des travaux sont en cours pour élargir le programme aux bureaux de Toronto en 2024 et à tous les bureaux ou installations restants ou nouvellement créés. De plus, Air Canada recycle régulièrement des déchets en vrac provenant de ses installations. Elle a lancé des améliorations aux programmes existants permettant de recycler différentes matières comme le bois, le métal, le film plastique et d’autres articles. Déchets électroniques En 2015, Air Canada a lancé son Programme de recyclage des piles et des téléphones cellulaires. Le programme permet d’éliminer les piles usagées de différents outils et ordinateurs de poche et de soutenir les efforts déployés pour recycler les déchets dangereux et les téléphones cellulaires. Air Canada a créé plus de 30 points de collecte de piles dans différentes escales au Canada. Elle a aussi mis en place un programme de collecte des appareils électroniques portatifs à l’intention de ses employés à Toronto et Montréal. Pour les appareils appartenant à l’entreprise, nous procédons à l’effacement certifié des données lorsque cela est nécessaire, puis ils sont soit réutilisés soit démontés aux fins de récupération et de recyclage des matériaux. Nous avons également installé des bacs pour déchets électroniques dans nos locaux afin de promouvoir les pratiques d’élimination responsable. Salons Feuille d’érable Avant 2020, 18 de nos 19 salons Feuille d’érable au Canada pratiquaient le recyclage et 14 proposaient des programmes de compostage. En 2024, après une série de changements organisationnels et d’évolutions consécutives à la pandémie, les Affaires environnementales prévoient d’aider l’équipe des salons Feuille d’érable à rétablir une base de référence et à améliorer les initiatives en matière de recyclage et de compostage. Recyclage à bord Air Canada a mis en place une procédure de recyclage sur les vols intérieurs dans six de ses neuf principales escales canadiennes. En raison des exigences réglementaires strictes, dans certaines plaques tournantes canadiennes, il est possible de recycler les journaux, les magazines, les bouteilles en plastique, les canettes en aluminium et les autres contenants de boissons à bord de nos vols intérieurs. Le personnel de cabine s'occupe de ramasser les matériaux qui sont ensuite mis au recyclage par les équipes au sol (traiteur, entretien cabine et aire de trafic). Air Canada a recommencé les audits et la collecte de données de façon régulière en 2024. Nous travaillons en étroite collaboration avec d’autres sociétés aériennes et groupes de parties prenantes pour mieux comprendre les risques associés au recyclage et au compostage à bord des vols internationaux. En raison des règles rigoureuses imposées par l’Agence canadienne d’inspection des aliments (ACIA), en vertu de la Directive relative aux déchets internationaux, Air Canada et les autres transporteurs aériens ne sont pas autorisés à recycler les déchets des vols internationaux, compte tenu des risques de contamination par des vecteurs alimentaires et végétaux. De plus, tous les déchets des opérations côté piste générés à bord des vols intérieurs et internationaux qui arrivent à Montréal et à Toronto ont été désignés comme des déchets internationaux par l’Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) qui est responsable de l’application de la directive. Plastique à usage unique L’engagement d’Air Canada en matière de réduction des déchets comprend également des efforts importants de réduction du plastique. Air Canada a notamment réalisé des recherches et repensé d’importantes décisions prises à diverses étapes de sa chaîne d’approvisionnement dans le but de réduire au minimum l’utilisation de plastique à usage unique. Depuis 2018, Air Canada a trouvé des solutions pour éliminer ou réduire l’utilisation des articles en plastique à usage unique à bord, ou les remplacer par d’autres produits, et compte bien continuer dans cette voie. Des couverts en bambou sont offerts à bord de tous les vols d’Air Canada depuis la fin de 2023 afin de respecter la réglementation fédérale en matière de plastique à usage unique. Les couverts en bambou avaient déjà été adoptés plus tôt dans l’année sur les vols qui reliaient l’Écosse, l’Angleterre, la France, l’Australie et l’Inde au Canada. En 2024, Air Canada s’apprête à lancer une nouvelle stratégie d’évaluation de la durabilité des produits fondée sur les principes de l’économie circulaire. Qu’il s’agisse de stratégies de gestion de la fin de vie ou de la réduction de l’utilisation du plastique à usage unique dans ses avions, Air Canada s’engage à trouver des solutions créatives et durables afin que les déchets ne se retrouvent pas dans un site d’enfouissement. En 2023, Air Canada a commencé à travailler sur deux analyses complètes du cycle de vie pour la conception des cabines et les produits à bord. Cet examen nous aidera à mieux orienter notre stratégie future sur le cycle de vie des composants des cabines et des produits à bord. Les travaux se poursuivront en 2024 afin de gagner en efficacité et en durabilité à bord, mais aussi de réduire l’empreinte globale d’Air Canada. Approvisionnement stratégique De plus, le service de l’Approvisionnement stratégique d’Air Canada tient compte des facteurs environnementaux, sociaux et de gouvernance dans les processus traditionnels d’approvisionnement, afin de favoriser l’atteinte des objectifs de l’entreprise en matière de durabilité, notamment en ce qui a trait à l’évaluation et à l’achat de produits écologiques. Réutilisation et suprarécyclage Depuis 2017, Air Canada a trouvé des façons créatives de recycler ses uniformes. Elle continue de donner son stock d’anciens uniformes à des organismes qui contribueront à ce qu’on en fasse bon usage. Air Canada a noué des partenariats continus avec des organismes dans le but de transformer des uniformes en vêtements de travail pour aider des personnes à faible revenu et de suprarécycler les autres uniformes en matières textiles réutilisables. En 2021, Air Canada a développé une application interne de type place du marché qui permet aux employés d’échanger entre eux des uniformes légèrement utilisés pour s’assurer que les uniformes en parfait état sont réutilisés plutôt que recyclés. En 2022, Air Canada a lancé un nouveau programme de recyclage des matières textiles visant à détourner des sites d’enfouissement les tapis, les housses et les coussins usés provenant d’appareils en cours de réparation à Toronto. Les fibres de ces textiles sont soit suprarécyclées pour en faire de nouveaux tapis, ou bien elles sont déchiquetées et recyclées. Air Canada a aussi collaboré avec des organismes caritatifs au Canada pour distribuer des édretons de la Classe affaires qui présentent de légères traces d’usure à des organismes de services sociaux qui viennent en aide à de nouveaux arrivants au Canada et à d’autres Canadiens démunis. Après avoir été nettoyés à sec, la majorité des édretons sont réutilisés à bord, mais Air Canada donne ceux qui présentent des marques d’usure puisqu’ils ne répondent plus aux normes de service. Air Canada a également renforcé la sensibilisation dans le but de recycler et de réutiliser des troussees de toilette inutilisées et des produits encore scellés en Classe affaires. Économie circulaire Au cours des cinq dernières années, Air Canada a développé des partenariats avec des organisations pour favoriser les mesures circulaires dans ses activités. Ces dernières années, le cuir des sièges a été utilisé par des tiers pour fabriquer des accessoires de mode, comme des sacs à main. D’anciens uniformes et des sangles d’Air Canada Cargo ont été distribués à une autre organisation dans le but d’être transformés en sacs de frappe qui ont été donnés à des gymnases communautaires. Nous continuons également à travailler avec des entreprises de recyclage de textiles pour déchiqueter les uniformes qui ne peuvent pas être redistribués. Les extrants du processus de déchiquetage sont ensuite convertis en rembourrage automobile, ou incinérés pour produire de l’énergie. En 2022, nous avons travaillé avec des partenaires communautaires afin d’éviter que les gilets de sauvetage périmés se retrouvent dans des sites d’enfouissement en transformant leurs matériaux en sacs et en d’autres items. Programmes de gérance Air Canada participe également à des programmes de responsabilité des producteurs finaux pour le papier et les produits d’emballage dans plusieurs provinces, dont le Nouveau-Brunswick qui s’est engagé récemment et la Nouvelle-Écosse et l’Alberta qui sont en passe de faire de même. Air Canada et ses filiales, y compris Aéroplan et Vacances Air Canada, participent à ces programmes. En 2021, Air Canada a commencé à produire des rapports liés à des programmes de responsabilité élargie des producteurs de composants électroniques au Canada pour les casques d’écoute vendus à bord de ses vols intérieurs. Ce programme a été officialisé en 2022, et Air Canada dépose maintenant des rapports électroniques mensuels aux provinces ayant des exigences en matière de responsabilité élargie des producteurs de composants électroniques. b. Si les déchets générés dans le cadre des activités de l’organisation sont gérés par un tiers, fournir une description des processus utilisés pour savoir si le tiers respecte les obligations contractuelles ou législatives pertinentes Les déchets dangereux dans les bureaux et installations sont gérés en communiquant avec les fournisseurs de services de gestion des déchets désignés. Au cours des négociations contractuelles, ces fournisseurs doivent présenter leur certificat d’approbation, leur approbation d’exploitation et leur permis d’exploitation, le cas échéant, ainsi que le processus d’élimination mis en place à chaque emplacement où ils mènent leurs activités. Air Canada a examiné les évaluations du risque et du rendement en matière de conformité des fournisseurs avant l’attribution des contrats. De plus, la Société a évalué tous les problèmes environnementaux signalés auparavant. Ils ont fait l’objet de discussions avec les fournisseurs, en mettant l’accent sur l’adoption de mesures correctives et une résolution satisfaisante des problèmes de conformité. L’autorisation du directeur général de la Conformité des Affaires juridiques est requise avant d’aller de l’avant avec un contrat. L’entreprise de gestion des immeubles désignée gère les déchets non dangereux dans les bureaux et les installations. D’autres données sont recueillies au moyen de rapports provenant d’entreprises non visées par le contrat désigné. Le fournisseur de services de restauration désigné et l’aéroport local gèrent les déchets non dangereux générés à bord. L’ASFC procède régulièrement à des audits pour s’assurer que les déchets produits à bord des vols intérieurs sont éliminés adéquatement, conformément à la Directive relative aux déchets internationaux. Ces déchets doivent notamment être séparés de façon appropriée des déchets internationaux. c. Processus utilisés pour recueillir les données sur les déchets et assurer un suivi Les données sur les déchets dangereux des bureaux et des installations ont été recueillies en communiquant avec les fournisseurs de services de gestion des déchets dangereux désignés. Des rapports sont produits chaque année et analysés pour déceler des anomalies. Les données sur les déchets non dangereux des bureaux et des installations ont été recueillies par l’entreprise de gestion des immeubles désignée. D’autres données sont recueillies au moyen de rapports provenant d’entreprises non visées par le contrat désigné. Ces rapports sont recueillis sur une base annuelle, mensuelle, ou au cas par cas. Les données sur les déchets non dangereux générés à bord des appareils ont été compilées en effectuant des audits des déchets générés au cours de certains vols. Le volume total est ensuite calculé à l’aide des données de vol annuelles. Toutes les données sont saisies dans un tableau de bord interne pour suivre les taux de réacheminement globaux et observer les tendances tout au long de l’année. Il n’y a pas de suivi des déchets générés à bord des vols internationaux; Air Canada ne les a pas quantifiés parce que tous les déchets internationaux sont mélangés dans les aéroports. Leur élimination est réglementée par l’ACIA, conformément à la Directive relative aux déchets internationaux. Les déchets internationaux doivent être éliminés dans un site d’enfouissement ou d’incinération désigné. À l’heure actuelle, il n’est donc pas possible de réduire la quantité de déchets générés (p. ex., en les recyclant ou en les compostant) à leur arrivée au Canada lorsqu’ils proviennent de l’étranger.

306-3 Production de déchets**Information générale sur les principaux indicateurs de rendement**

a) Description de la GRI :	Production de déchets
b) Protocole de calcul indiqué dans :	Normes de la GRI, GRI 306 : Déchets Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards
c) Périmètre :	Air Canada (bureaux et installations au Canada/déchets à bord pour les escales d’Air Canada au Canada)

Exigences en matière de production de rapports

a. Poids total en tonnes métriques des déchets produits, et répartition en fonction des types de déchets;
voir les tableaux ci-dessous

b. Renseignements nécessaires pour comprendre les données et la façon dont elles ont été recueillies

Les données sur les déchets tiennent compte des bureaux et des installations au Canada, des projets spéciaux et des déchets générés à bord pour les escales d’Air Canada au Canada. Les déchets générés lors de la réalisation des activités liées au service clientèle dans les aéroports ne sont pas contrôlés par Air Canada. Les aéroports dans lesquels nous menons nos activités rendent compte de ces volumes de déchets.

Les données sur les déchets dangereux des bureaux et des installations ont été recueillies en communiquant avec les fournisseurs de services de gestion des déchets dangereux contractuels désignés. Il est important de noter que les données sur les déchets dangereux transmises par les fournisseurs de services concernent à la fois les matières dangereuses et d’autres matières nocives pour l’environnement (p. ex., bidons d’huile usagée). Les changements d’une année à l’autre s’expliquent par le calendrier des activités de maintenance, l’unification des données sous-jacentes et les effets cumulatifs de changements mineurs apportés dans plusieurs escales au Canada. Les volumes varient également en fonction de l’importance des travaux de construction ou de démolition réalisés pendant l’année.

Les données sur les déchets non dangereux des bureaux et des installations ont été recueillies par l’entreprise de gestion des immeubles désignée. D’autres données sur les déchets non dangereux (p. ex., les dons et les tissus) sont recueillies au moyen de rapports provenant d’entreprises non visées par le contrat désigné. Les variations d’une année à l’autre peuvent s’expliquer par une augmentation des besoins opérationnels de l’organisation, ainsi que par les travaux de construction ou de démolition réalisés pendant l’année.

En 2023, nous avons observé une augmentation du taux de réacheminement des déchets non dangereux par rapport à 2022, malgré une augmentation de la production de déchets résultant de l’intensification des activités d’exploitation en 2023, qui sont revenues aux niveaux d’avant la pandémie. De même, nous avons constaté une augmentation constante de la production de déchets dangereux d’une année sur l’autre.

Tableau 1 : Types de déchets, en tonnes métriques

DÉCHETS NON DANGEREUX			
Catégorie	Production de déchets	Déchets détournés des sites d’enfouissement	Déchets transportés vers un site d’enfouissement
Déchets non dangereux	110,24	110,24	0,20
Déchets dans les bureaux et les installations	4 045,15	2 587,01	1 458,14
Total	4 155,39	2 697,05	1 458,34

Tableau 2 : Types de déchets, en tonnes métriques

DÉCHETS DANGEREUX			
Catégorie	Production de déchets	Déchets détournés des sites d’enfouissement	Déchets transportés vers un site d’enfouissement
Déchets liquides dangereux	397,53	292,45	105,08
Déchets dangereux solides	167,67	86,78	80,89
Déchets contenant des BPC	2,52	0,00	2,52
Piles et batteries	0,12	0,12	0,00
Total	567,85	379,34	188,50

Tableau 3 : Types de déchets, en tonnes métriques

DÉCHETS NON DANGEREUX			
Catégorie	Production de déchets	Déchets détournés des sites d’enfouissement	Déchets transportés vers un site d’enfouissement
Déchets dans les bureaux et les installations	2 802,10	1 560,20	1 241,91
Déchets non dangereux	110,61	110,35	0,26
Total	2 912,72	1 670,55	1 242,17

Tableau 4 : Types de déchets, en tonnes métriques

DÉCHETS DANGEREUX			
Catégorie	Production de déchets	Déchets détournés des sites d’enfouissement	Déchets transportés vers un site d’enfouissement
Déchets liquides dangereux	408,18	312,84	95,35
Déchets dangereux solides	185,60	103,94	81,67
Piles et batteries	20,06	20,06	0,00
Déchets contenant des BPC	0,22		0,22
Total	614,07	436,84	177,24

Tableau 5 : Types de déchets, en tonnes métriques

DÉCHETS NON DANGEREUX			
Catégorie	Production de déchets	Déchets détournés des sites d’enfouissement	Déchets transportés vers un site d’enfouissement
Déchets générés à bord	904,10	19,49	884,61
Déchets dans les bureaux et les installations	3 273,33	2 298,45	974,88
Autres déchets non dangereux	21,80	21,66	0,14
Total	4 199,24	2 339,61	1 859,63

Tableau 6 : Types de déchets, en tonnes métriques

DÉCHETS DANGEREUX			
Catégorie	Production de déchets	Déchets détournés des sites d’enfouissement	Déchets transportés vers un site d’enfouissement
Déchets liquides dangereux	344,47	211,57	132,89
Piles et batteries	289,51	289,45	0,06
Déchets dangereux solides	174,98	102,03	72,95
Déchets contenant des BPC	0,70		0,70
Total	809,65	603,05	206,60

306-4 Déchets détournés des sites d’enfouissement

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement	
a) Description de la GRI :	Déchets détournés des sites d’enfouissement
b) Protocole de calcul indiqué dans :	Normes de la GRI, GRI 306 : Déchets Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards
c) Périmètre :	Air Canada (bureaux et installations au Canada/déchets à bord pour les escales d’Air Canada au Canada)

Exigences en matière de production de rapports	
a. Poids total en tonnes métriques des déchets détournés des sites d’enfouissement, et répartition en fonction des types de déchets; voir le tableau b. Poids total en tonnes métriques des déchets dangereux détournés des sites d’enfouissement, et répartition en fonction des activités de récupération suivantes : i. Préparation à des fins de réutilisation; voir le tableau ii. Recyclage; voir le tableau iii. Autres activités de récupération; voir le tableau c. Poids total en tonnes métriques des déchets non dangereux détournés des sites d’enfouissement, et répartition en fonction des activités de récupération suivantes : i. Préparation à des fins de réutilisation; voir le tableau ii. Recyclage; voir le tableau iii. Autres activités de récupération; voir le tableau d. Pour chaque activité de récupération figurant dans les éléments d’information 306-4-b et 306-4-c, une répartition du poids total en tonnes métriques des déchets dangereux et non dangereux détournés des sites d’enfouissement : i. Sur place; voir le tableau ii. Hors des lieux; voir le tableau e. Renseignements nécessaires pour comprendre les données et la façon dont elles ont été recueillies Les données sur les déchets tiennent compte des bureaux et des installations au Canada, des projets spéciaux et des déchets générés à bord pour les escales d’Air Canada au Canada. Les déchets générés lors de la réalisation des activités liées au service clientèle dans les aéroports ne sont pas contrôlés par Air Canada. Les aéroports dans lesquels nous menons nos activités rendent compte de ces volumes de déchets. Les données sur les déchets dangereux des bureaux et des installations ont été recueillies en communiquant avec les fournisseurs de services de gestion des déchets dangereux contractuels désignés. Il est important de noter que les données sur les déchets dangereux transmises par les fournisseurs de services concernent à la fois les matières dangereuses et d’autres matières nocives pour l’environnement (p. ex., bidons d’huile usagée). Les changements d’une année à l’autre s’expliquent par le calendrier des activités de maintenance, l’unification des données sous-jacentes et les effets cumulatifs de changements mineurs apportés dans plusieurs escales au Canada. Les volumes varient également en fonction de l’importance des travaux de construction ou de démolition réalisés pendant l’année. Les déchets dangereux sont recyclés ou traités au moyen d’un système de traitement de l’eau. Le traitement de l’eau permet principalement de traiter les déchets liquides dangereux (p. ex., eaux huileuses, eaux usées mélangées avec du carburant). Les données sur les déchets non dangereux des bureaux et des installations ont été recueillies par l’entreprise de gestion des immeubles désignée. D’autres données sur les déchets non dangereux (p. ex., les dons et les tissus) sont recueillies au moyen de rapports provenant d’entreprises non visées par le contrat désigné. Les variations d’une année à l’autre peuvent s’expliquer par une augmentation des besoins opérationnels de l’organisation, ainsi que par les travaux de construction ou de démolition réalisés pendant l’année. Les données sur les déchets non dangereux générés à bord ont été recueillies à l’aide d’audits effectués à bord de certains vols. Les variations d’une année à l’autre peuvent s’expliquer par des changements dans la demande et des améliorations apportées dans le domaine du recyclage tout au long de l’année. L’augmentation annuelle globale de la production de déchets non dangereux que nous avons observée en 2023 s’explique par la reprise de l’exploitation à des niveaux d’avant la COVID-19. En 2023, aucun vol n’a fait l’objet d’une vérification et, par conséquent, les données sur les déchets générés à bord ne sont pas incluses dans le rapport. En ce qui concerne les déchets dangereux, les chiffres demeurent relativement stables, mais nous avons constaté une baisse du volume total de déchets dangereux détournés des sites d’enfouissement. Les déchets dangereux doivent être éliminés ou détournés, en tenant compte du type et de l’emplacement des déchets dangereux générés chaque année.	

Recommandations en matière de production de rapports	
L’organisation qui produit un rapport doit présenter le poids total des déchets détournés des sites d’enfouissement, la référence, ainsi que la méthode de calcul utilisée. Aucune information n’est disponible pour le moment.	

2023

Tableau 1 : Déchets détournés des sites d’enfouissement, en tonnes métriques

DÉCHETS NON DANGEREUX	
Activité de récupération	Hors des lieux
Compostage	66,42
Recyclage	2 579,26
Réutilisation ou dons	51,37
Total	2 697,05

2022

Tableau 3 : Déchets détournés des sites d’enfouissement, en tonnes métriques

DÉCHETS NON DANGEREUX	
Activité de récupération	Hors des lieux
Compostage	45,23
Recyclage	1 539,21
Réutilisation ou dons	86,11
Total	1 670,55

2021

Tableau 5 : Déchets détournés des sites d’enfouissement, en tonnes métriques

DÉCHETS NON DANGEREUX	
Activité de récupération	Hors des lieux
Compostage	23,80
Recyclage	2 306,70
Réutilisation ou dons	9,10
Total	2 339,61

Tableau 2 : Déchets détournés des sites d’enfouissement, en tonnes métriques

DÉCHETS DANGEREUX	
Activité de récupération	Sur place ▼ Hors des lieux
Recyclage	350,89
Traitement de l’eau	28,46
Total	379,34

Tableau 4 : Déchets détournés des sites d’enfouissement, en tonnes métriques

DÉCHETS DANGEREUX	
Activité de récupération	Sur place ▼ Hors des lieux
Recyclage	421,07
Traitement de l’eau	15,76
Total	436,84

Tableau 6 : Déchets détournés des sites d’enfouissement, en tonnes métriques

DÉCHETS DANGEREUX	
Activité de récupération	Sur place ▼ Hors des lieux
Recyclage	583,94
Traitement de l’eau	19,12
Total	603,05

306-5 Déchets transportés vers un site d’enfouissement

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement

a) Description de la GRI :	Déchets transportés vers un site d’enfouissement
b) Protocole de calcul indiqué dans :	Normes de la GRI, GRI 306 : Déchets Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards
c) Périmètre :	Air Canada (bureaux et installations au Canada/déchets à bord pour les escales d’Air Canada au Canada)

Exigences en matière de production de rapports

- a. Poids total en tonnes métriques des déchets transportés vers un site d’enfouissement et répartition en fonction des types de déchets. Voir les tableaux ci-dessous.
- b. Poids total en tonnes métriques des déchets dangereux transportés vers un site d’enfouissement et répartition en fonction des activités suivantes :
- i. Incinération (avec récupération d’énergie); voir le tableau
 - ii. Incinération (sans récupération d’énergie); voir le tableau
 - iii. Enfouissement; voir le tableau
 - iv. Autres activités de récupération; voir le tableau
- c. Poids total en tonnes métriques des déchets non dangereux transportés vers un site d’enfouissement et répartition en fonction des activités suivantes :
- i. Incinération (avec récupération d’énergie); voir le tableau
 - ii. Incinération (sans récupération d’énergie); voir le tableau
 - iii. Enfouissement; voir le tableau
 - iv. Autres activités de récupération; voir le tableau
- d. Pour chaque activité figurant dans les éléments d’information 306-5-b et 306-5-c, répartition du poids total en tonnes métriques des déchets dangereux et non dangereux transportés vers un site d’enfouissement :
- i. Sur place; voir le tableau
 - ii. Hors des lieux; voir le tableau
- e. Renseignements nécessaires pour comprendre les données et la façon dont elles ont été recueillies
- Les données sur les déchets tiennent compte des bureaux et des installations au Canada, des projets spéciaux et des déchets générés à bord pour les escales d’Air Canada au Canada. Les déchets générés lors de la réalisation des activités liées au service clientèle dans les aéroports ne sont pas contrôlés par Air Canada. Les aéroports dans lesquels nous menons nos activités rendent compte de ces volumes de déchets.
- Les données sur les déchets dangereux des bureaux et des installations ont été recueillies en communiquant avec les fournisseurs de services de gestion des déchets dangereux contractuels désignés. Il est important de noter que les données sur les déchets dangereux transmises par les fournisseurs de services concernent à la fois les matières dangereuses et d’autres matières nocives pour l’environnement (p. ex., bidons d’huile usagée). Les changements d’une année à l’autre s’expliquent par le calendrier des activités de maintenance, l’unification des données sous-jacentes et les effets cumulatifs de changements mineurs apportés dans plusieurs escales au Canada. Les volumes varient également en fonction de l’importance des travaux de construction ou de démolition réalisés pendant l’année. Les déchets dangereux sont enfouis ou incinérés sans récupération d’énergie. Les déchets liquides dangereux (p. ex., eaux huileuses, eaux usées mélangées avec des détergents ou des savons) sont éliminés par injection en puits profond.
- Les données sur les déchets non dangereux des bureaux et des installations ont été recueillies par l’entreprise de gestion des immeubles désignée. D’autres données sur les déchets non dangereux (p. ex., les dons et les tissus) sont recueillies au moyen de rapports provenant d’entreprises non visées par le contrat désigné. Les variations d’une année à l’autre peuvent s’expliquer par une augmentation des besoins opérationnels de l’organisation, ainsi que par les travaux de construction ou de démolition réalisés pendant l’année. Les données sur les déchets non dangereux générés à bord ont été recueillies à l’aide d’audits effectués à bord de certains vols. Les variations d’une année à l’autre peuvent s’expliquer par des changements dans la demande et des améliorations apportées dans le domaine du recyclage tout au long de l’année.
- L’augmentation annuelle globale de la production de déchets non dangereux que nous avons observée en 2023 s’explique par une hausse générale de la capacité d’exploitation. La production de déchets dangereux est demeurée stable entre 2022 et 2023, compte tenu de l’augmentation de la capacité d’exploitation. Les déchets dangereux doivent être éliminés ou détournés, en tenant compte du type et de l’emplacement des déchets dangereux générés chaque année.

Tableau 1 : Déchets transportés vers un site d’enfouissement, en tonnes métriques

DÉCHETS NON DANGEREUX	
Activité d’élimination	Hors des lieux
Enfouissement	1 458,14
Récupération d’énergie	0,20
Total	1 458,34

Tableau 2 : Déchets transportés vers un site d’enfouissement, en tonnes métriques

DÉCHETS DANGEREUX		
Activité d’élimination	Sur place	Hors des lieux
Puits profond		20,46
Incinération		23,93
Enfouissement		144,11
Total		188,50

Tableau 3 : Déchets transportés vers un site d’enfouissement, en tonnes métriques

DÉCHETS NON DANGEREUX	
Activité d’élimination	Hors des lieux
Récupération d’énergie	0,26
Enfouissement	1 241,91
Total	1 242,17

Tableau 4 : Déchets transportés vers un site d’enfouissement, en tonnes métriques

DÉCHETS DANGEREUX		
Activité d’élimination	Sur place	Hors des lieux
Puits profond		45,49
Incinération		5,31
Enfouissement		126,44
Total		177,24

Tableau 5 : Déchets transportés vers un site d’enfouissement, en tonnes métriques

DÉCHETS NON DANGEREUX	
Activité d’élimination	Hors des lieux
Récupération d’énergie	306,39
Enfouissement	1 553,24
Total	1 859,63

Tableau 6 : Déchets transportés vers un site d’enfouissement, en tonnes métriques

DÉCHETS DANGEREUX		
Activité d’élimination	Sur place	Hors des lieux
Puits profond		27,86
Incinération		9,74
Enfouissement		169,00
Total		206,60

401-1 Total et pourcentage d'embauches et taux de roulement par tranche d'âge, genre et région

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement											
a) Description de la GRI :		Embauche de nouveaux employés et roulement du personnel									
b) Protocole de calcul indiqué dans :		Normes de la GRI, GRI 401 : Emploi Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards									
c) Périmètre :		Air Canada, y compris Air Canada Rouge ^{MD} et Vacances Air Canada ^{MD}									

Information quantitative sur les principaux indicateurs de rendement																
Nombre total d'employés – moyenne de 2023		Canada		États-Unis		Royaume-Uni		Reste du monde		Total 2023			Total 2022		Total 2021	
	Unités	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes		Femmes	Hommes	Femmes	Hommes
< 30 ans	Nombre d'employés	3 750	3 573	70	87	4	10	26	25	3 850	3 695		3 378	2 671	1 226	934
30-50 ans	Nombre d'employés	9 454	11 119	253	217	39	67	139	184	9 885	11 587		8 682	9 804	5 431	7 075
> 50 ans	Nombre d'employés	4 462	6 165	189	132	28	71	107	99	4 786	6 467		4 191	5 824	3 805	5 365
Embauche et rappel d'employés en 2023		Canada		États-Unis		Royaume-Uni		Reste du monde		Total 2023			Total 2022		Total 2021	
	Unités	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes		Femmes	Hommes	Femmes	Hommes
< 30 ans	Nombre d'employés	1 698	2 514	43	82	3	6	16	6	1 760	2 608		2 615	3 025	2 496	1 777
30-50 ans	Nombre d'employés	1 224	2 154	95	118	5	8	24	49	1 348	2 329		2 246	2 770	3 714	3 270
> 50 ans	Nombre d'employés	314	411	36	36	1	5	6	5	357	457		584	869	555	765
Fréquence des embauches et des rappels d'employés en 2023		Canada		États-Unis		Royaume-Uni		Reste du monde		Taux moyen 2023			Taux moyen 2022		Taux moyen 2021	
	Unités	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes		Femmes	Hommes	Femmes	Hommes
< 30 ans	Taux (%)	45,3 %	70 %	61 %	94 %	75 %	60 %	62 %	24 %	46 %	71 %		77 %	113 %	204 %	190 %
30-50 ans	Taux (%)	13 %	19 %	38 %	54 %	13 %	12 %	17 %	27 %	14 %	20 %		26 %	28 %	68 %	46 %
> 50 ans	Taux (%)	7 %	7 %	19 %	27 %	4 %	7 %	6 %	5 %	7 %	7 %		14 %	15 %	15 %	14 %
Nombre de départ d'employés* en 2023		Canada		États-Unis		Royaume-Uni		Reste du monde		Total 2023			Total 2022		Total 2021	
	Unités	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes		Femmes	Hommes	Femmes	Hommes
< 30 ans	Nombre d'employés	1 000	1 456	55	61	0	3	2	5	1 057	1 525		1 497	1 483	169	84
30-50 ans	Nombre d'employés	793	1 086	80	94	4	5	14	12	891	1 197		1 435	1 434	309	320
> 50 ans	Nombre d'employés	385	575	35	30	2	4	7	10	429	619		564	804	1 000	1 205
Taux de départ d'employés* en 2023		Canada		États-Unis		Royaume-Uni		Reste du monde		Taux moyen 2023			Taux moyen 2022		Taux moyen 2021	
	Unités	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes		Femmes	Hommes	Femmes	Hommes
< 30 ans	Taux (%)	26,7 %	40,8 %	78,6 %	70,1 %	0,0 %	30,0 %	7,7 %	20,0 %	27,5 %	41,3 %		44,3 %	55,5 %	13,8 %	9,0 %
30-50 ans	Taux (%)	8,4 %	9,8 %	31,6 %	43,3 %	10,3 %	7,5 %	10,1 %	6,5 %	9,0 %	10,3 %		16,5 %	14,6 %	5,7 %	4,5 %
> 50 ans	Taux (%)	8,6 %	9,3 %	18,5 %	22,7 %	7,1 %	5,6 %	6,5 %	10,1 %	9,0 %	9,6 %		13,5 %	13,8 %	26,3 %	22,5 %

* Le nombre de départs d'employés comprend les cessations d'emploi (volontaires et involontaires) et les mises à pied; les taux tiennent compte des effectifs mensuels moyens pour l'année donnée.

Nota : Les renseignements sur le genre sont extraits à partir de données provenant d'anciens systèmes. Ce tableau ne tient pas compte de l'auto-identification volontaire de l'identité ou de l'expression de genre qu'Air Canada est à recueillir auprès de ses employés.

403-4 Participation et consultation des travailleurs et communication concernant la santé et la sécurité au travail

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement	
a) Description de la GRI :	Participation et consultation des travailleurs et communication concernant la santé et la sécurité au travail
b) Protocole de calcul indiqué dans :	Normes de la GRI, GRI 403 : santé et sécurité au travail Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards
c) Périmètre :	Air Canada

Exigences en matière de production de rapports
a. Processus visant à faciliter la participation et la consultation des travailleurs au cours de l’élaboration, de la mise en place et de l’évaluation du système de gestion de santé et sécurité au travail; l’accès aux renseignements pertinents sur la santé et la sécurité au travail; et la transmission de ces renseignements aux travailleurs. Conformément au <i>Code canadien du travail</i> , tous les employés ont le droit de participer à ces processus. À Air Canada, des comités d’orientation et des comités de santé et sécurité au travail représentent toutes les directions de l’entreprise, ainsi que leurs employés respectifs. Les employés peuvent participer à ces processus en collaboration avec les membres de leurs comités de santé et sécurité au travail. Ces comités sont formés de différentes façons, notamment par l’élection et la nomination de membres pour un mandat précis. Une liste à jour comprenant les membres de tous les comités locaux et des coordonnées est affichée à un endroit bien en vue dans le lieu de travail. Étant donné que les membres de ces comités représentent leurs collègues, les procès-verbaux des réunions du comité de santé et de sécurité sont affichés dans un endroit bien en vue afin que tous les employés puissent en prendre connaissance. Les employés reçoivent une formation dans le cadre de leur processus d’intégration au moment de leur embauche, puis à intervalles réguliers. Cette formation porte sur les droits des employés en vertu du <i>Code canadien du travail</i> , ainsi que sur le Processus de règlement interne des plaintes (PRIP). Le PRIP a été mis en place dans le but de permettre aux employés de communiquer avec l’entreprise sur les questions liées à la santé et à la sécurité. Ce processus est géré au moyen du Système de gestion de la sécurité d’Air Canada (Web-OHS), auquel les gestionnaires et les membres des comités de santé et sécurité au travail ont accès. Tous les employés peuvent signaler leurs préoccupations par le PRIP et connaître l’état d’avancement de leur demande au moyen de leur adresse électronique professionnelle. Pour faciliter la mobilisation du personnel et la communication, à l’occasion de la Semaine de la santé et de la sécurité, nous abordons directement des questions liées à la santé et à la sécurité, et nous favorisons la collaboration et l’échange d’idées dans le but d’améliorer nos programmes de sécurité.
b. Description des comités mixtes syndicaux-patronaux de santé et sécurité, de leurs responsabilités, de la fréquence des réunions et des pouvoirs décisionnels. Les comités de santé et sécurité d’Air Canada travaillent sans relâche pour améliorer notre programme de sécurité. Ils effectuent des inspections des lieux de travail, mènent des enquêtes à la suite d’accidents, évaluent les plaintes en matière de santé et de sécurité qui leur sont soumises et rendent compte de leurs progrès aux autorités concernées (p. ex., Emploi et Développement social Canada, Transports Canada). La plupart de nos comités locaux doivent se réunir chaque mois pour examiner ces questions et aborder tout autre enjeu de santé et de sécurité qui leur est présenté. Les points sont soulevés et tous les membres ont la possibilité de fournir de la rétroaction et de faire des recommandations à l’entreprise sur les questions de santé et de sécurité des employés. Les éléments peuvent être clos par consensus (lorsque tous les membres conviennent que l’élément est complet ou que toutes les mesures sont convenues) ou sans consensus (lorsque tous les membres ne conviennent pas que l’élément est complet). Les questions fermées sans consensus sont expliquées dans le mandat des comités. Ces réunions sont documentées et le contenu est affiché dans le lieu de travail afin que tous les employés soient en mesure de le consulter. Le travail accompli par nos comités est également consigné dans le rapport annuel <i>1 ah1050</i> envoyé aux organismes de réglementation fédéraux qui régissent nos activités aux
Questions liées à la santé et à la sécurité au travail visées par des accords officiels avec les syndicats à l’échelle locale ou internationale : Voici quelques exemples de sujets abordés par les membres de nos comités locaux de santé et sécurité : les résultats des inspections des lieux de travail, les audits de sécurité locaux, la fourniture d’équipement de protection individuelle, les recommandations formulées à la suite d’une blessure ou d’une maladie liée au travail, la mise en place de programmes de formation et de sensibilisation, ainsi que la protection contre les représailles. Voici quelques exemples de sujets abordés par les membres de nos comités d’orientation sur la santé et la sécurité : le respect des exigences du <i>Code canadien du travail</i> et du <i>Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail</i> ; des sujets d’intérêt général pouvant toucher tous les employés d’une direction, comme le contenu abordé dans la revalidation périodique; les changements apportés aux politiques ou aux procédures en matière de santé et de sécurité; ou la gestion de notre programme de prévention des risques.

403-9 Blessures liées au travail

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement

a) Description de la GRI :	Blessures liées au travail
b) Protocole de calcul indiqué dans :	Normes de la GRI, GRI 403 : santé et sécurité au travail Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards
c) Périmètre :	Air Canada, y compris Air Canada Rouge ^{MD} (pilotes seulement)

Information quantitative sur les principaux indicateurs de rendement

Performance en matière de sécurité :

Performance en matière de santé et de sécurité au travail*				
	2023	2022	2021	Variation 2023 par rapport à 2022
Décès	0	0	0	S. O.
Taux de blessures pour l’effectif total – par 100 ETP	19,64	20,96	13,62	-6,32 %
Blessures entraînant un arrêt de travail	1 500	1 546	864	-2,98 %
Blessures entraînant un arrêt de travail – par tranche de 10 000 vols	39,82	45,44	48,66	-12,37 %
Jours de travail perdus	65 963	60 813	50 970	8,47 %
Réduction – Évaluation de la commission des accidents du travail de l’Alberta (WCB)	80 %	83 %	90 %	-3,61 %

* Les chiffres sont ajustés chaque année en fonction de l’évolution du statut des demandes d’indemnisation

b) Autres indicateurs, GRI 403-9 :

Employés et travailleurs		2023**							2022***							Variation en 2023						
		Canada		États-Unis		Reste du monde		Total	Canada		États-Unis		Reste du monde		Total	Canada		États-Unis		Reste du monde		Total
	Unités	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes		Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes		Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	
Total des blessures (y compris les blessures mortelles)	Nombre total de blessures	3 126	3 802	48	40	2	7	7 025	3 078	3 742	31	25	1	15	6 892	1,6 %	1,6 %	54,8 %	60,0 %	S. O.	-53,3 %	1,9 %
Blessures entraînant un arrêt de travail	Total des blessures entraînant un arrêt de travail	566	907	14	10	0	3	1 500	626	886	7	11	1	11	1 546	-9,6 %	2,4 %	100,0 %	-9,1 %	S. O.	-72,7 %	-3,0 %
Jours de travail perdus	Total des jours de travail perdus							65 963							60 813	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	8,5 %
Accidents professionnels mortels	Total des décès	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.

** 8 employés ayant subi des blessures n’ont pas divulgué leur genre. Tous résident au Can *** 5 employés n’ont pas divulgué leur genre. Tous résident au Canada. Aucun jour de travail perdu.

Sigles non définis :
FTE – Équivalent temps plein
WCB : Workers’ Compensation Board/commission des accidents du travail

Nota : Les renseignements sur le genre sont extraits à partir de données provenant d’anciens systèmes. Ce tableau ne tient pas compte de l’auto-identification volontaire de l’identité ou de l’expression de genre qu’Air Canada est à recueillir auprès de ses employés.

Information qualitative sur les principaux indicateurs de rendement

Méthodologie
Total des blessures : toutes les blessures consignées dans le système, à savoir les blessures ayant nécessité les premiers soins ou des soins de santé ou entraîné un arrêt de travail.
Blessures entraînant un arrêt de travail : blessures entraînant un arrêt de travail approuvées ou en suspens à la date du signalement. Les résultats peuvent varier d’une année à l’autre, parce que des renseignements plus pertinents peuvent être fournis ou des blessures peuvent être signalées tardivement.
Jours perdus : les jours perdus sont calculés en fonction d’un taux de perte de jours de travail plutôt que du nombre de jours civils. Le jour 0 (date de la blessure) n’est pas inclus dans les statistiques, mais tous les jours suivants sont calculés dans le nombre de jours perdus. En ce qui concerne le Service en vol et les Opérations aériennes, le nombre de jours dans le cas d’une blessure de longue durée est calculé en jours civils étant donné la complexité de la structure des affectations et l’obligation de signaler tous les jours civils à divers organismes de réglementation.
Exercices d’intervention d’urgence : lorsque des parties internes et externes se réunissent pour une simulation ou un exercice complet, afin de réviser les mesures d’urgence associées à certains incidents.

Explication des variations entre 2023, 2022 et 2021 :
En 2023, notre exploitation a continué de croître, mais pas aussi rapidement qu’en 2022. Le nombre de vols a augmenté de 9,72 % en 2023, alors qu’il avait augmenté de 93 % en 2022. Nous avons constaté une certaine stabilisation de notre exploitation du point de vue de la planification, mais 2023 a été une année de changement.

Motifs :
JOURS PERDUS : Le nombre de jours perdus a augmenté de 8,47 % en 2023 par rapport à l’année précédente. Nous avons observé un changement notable dans les types de blessures ayant contribué à ces chiffres : en 2022, il y avait encore beaucoup de cas de COVID-19, alors qu’en 2023, les blessures physiques sur le lieu de travail étaient beaucoup plus fréquentes, ce qui a eu des répercussions importantes sur le nombre de jours perdus.
BLESSURES : Le pourcentage de foulures et d’entorses, ainsi que de blessures dues à des contacts a augmenté en 2023 par rapport à l’année précédente. Dans chacune de ces deux catégories, le nombre total de blessures entraînant un arrêt de travail a augmenté (hausse de 24,7 % pour les foulures et de 34,6 % pour les blessures dues à des contacts). Ce sont ces deux phénomènes qui ont le plus contribué à l’augmentation du nombre total d’accidents avec arrêt de travail.
MALADIES : Le nombre de maladies a diminué considérablement en 2023, avec une baisse notable du nombre de cas de COVID-19 signalés. Bien que les restrictions aient été entièrement levées en 2022, aucun autre variant du virus n’a été recensé dans le monde en 2023. Les feux de forêt en Alberta ont constitué un facteur de risque de maladie en 2023, mais il y a eu peu de cas de maladie signalés avec ce motif en définitive. En revanche, de nombreux cas d’intoxication alimentaire, de réactions allergiques, de piqûres d’insectes et de morsures d’animaux ont été signalés.

Facteurs à l’origine des blessures
Contact entre diverses parties du corps et l’équipement (avions, matériel au sol, équipement d’aérogare)
Manutention manuelle – en soulevant, tirant ou poussant l’équipement et les bagages des passagers
Glissade, trébuchement ou chute – sur une surface glissante, verglacée ou inégale, sur le revêtement de sol qui change à l’entrée et à la sortie de l’avion ou d’une pièce à une autre.

Système de règles appliquées pour l’enregistrement et la déclaration des statistiques sur les accidents :
Les règles sont conformes à la législation applicable et les protocoles suivants sont respectés :
1. Premiers soins – blessure pour laquelle l’employé utilise une procédure de premiers soins et ne demande pas de soins médicaux
2. Soins de santé – blessure pour laquelle l’employé fait appel à un fournisseur de soins médicaux, sans perte de jours de travail subséquents
3. Arrêt de travail – blessure ne permettant malheureusement pas à l’employé de s’acquitter de ses fonctions lors de son prochain jour de travail prévu

Calcul des jours perdus :
1. Jours perdus – Employés au sol et les autres – le total des jours perdus comprend tous les quarts de travail prévus durant lesquels l’employé n’a pas pu travailler en raison d’une blessure (jours de travail prévus)
– Le recours à un horaire constant permet d’utiliser les jours de travail prévus perdus comme paramètre de calcul des jours perdus.
2. Jours perdus – Service en vol – total des jours suivant la date de la blessure
– Le recours à un horaire inconstant entraîne un relevé inexact des jours perdus. Le calcul des jours civils est donc requis pour nous assurer de pouvoir déterminer la gravité de la blessure et les jours perdus associés à une blessure en particulier.
3. Jours perdus – Opérations aériennes – Comparaison des blessures entraînant un arrêt de travail approuvées ou en suspens consignées dans le système d’information de la gestion de l’adaptation avec le fichier des jours perdus fourni par l’Affectation des équipages.

Réalisations au titre des programmes de sécurité (s’il y a lieu) :
• Installation de défibrillateurs externes automatisés – 5
• Audit du programme PIR – audit couronné de succès
• Lancement d’un programme de fourniture de produits menstruels dans toutes les toilettes afin que tous les employés aient accès à ces produits.
• Mise en place de coordonnateurs régionaux de la santé et de la sécurité pour Air Canada Cargo, en collaboration avec l’AIMTA.
• Formation sur les premiers soins en santé mentale offerte à tous les employés
• Exercices d’intervention d’urgence – 26 exercices effectués (100 % de conformité)
• Programme de preuve de l’existence – Sur les 213 escales (réseau intérieur et international), le taux de conformité au programme était de 93 % sur l’ensemble du réseau.
• 28 séances de formation de l’Équipe d’assistance spéciale afin d’augmenter le nombre de bénévoles au sein de l’équipe humanitaire.
• Lancement du plan opérationnel d’urgence 2.0 à l’échelle de l’organisation avec l’approbation de tous les membres de la haute direction.

Renseignements supplémentaires (toute indication ou tout commentaire digne de mention n’ayant pas été mentionné dans la présente communication) :

Objectifs 2024 :
Réduction du taux de blessures entraînant un arrêt de travail de 2,5 %

403-9 Blessures liées au travail

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement

a) Description de la GRI :	Blessures liées au travail		
b) Protocole de calcul indiqué dans :	Normes de la GRI, GRI 403 : santé et sécurité au travail		
	Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant :	https://www.globalreporting.org/standards	
c) Périmètre :	Air Canada Rouge ^{MD} (à l'exclusion des pilotes)		

Information quantitative sur les principaux indicateurs de rendement

a) Performance d'Air Canada Rouge en matière de sécurité :

Performance en matière de santé et de sécurité au travail				
	2023	2022	2021	Variation 2023 par rapport à 2022
Décès	0	0	0	0 %
Taux de blessures pour l'effectif total – par 100 ETP	4,97	4,15	2,92	20 %
Blessures entraînant un arrêt de travail	38	27	21	41 %
Blessures entraînant un arrêt de travail – par tranche de 10 000 vols	0,60	9,60	62,97	-94 %
Jours de travail perdus	2088	2933	2017	-29 %
Réduction – Évaluation de la commission des accidents du travail de l'Alberta (WCB)	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.

b) Autres indicateurs, GRI 403-9 :

		2023							2022							Variation 2023 par rapport à 2022						
		Ontario		Québec		Colombie-Britannique		Total	Ontario		Québec		Colombie-Britannique		Total	Ontario		Québec		Colombie-Britannique		Total
	Unités	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes		Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes		Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	
Total des blessures (y compris les blessures mortelles)	Nombre total de blessures	46	13	24	1	S. O.	S. O.	84	33	5	15	4	S. O.	S. O.	57	39,4 %	160,0 %	60,0 %	400 %	S. O.	S. O.	47,4 %
Blessures entraînant un arrêt de travail	Total des blessures entraînant un arrêt de travail	20	6	11	1	S. O.	S. O.	38	16	1	9	1	S. O.	S. O.	27	25,0 %	500 %	22 %	100 %	S. O.	S. O.	40,7 %
Jours de travail perdus	Total des jours de travail perdus	1 403	81	601	3	S. O.	S. O.	2 088	1 074	2	1 848	9	S. O.	S. O.	2 933	30,6 %	3950,0 %	-67,5 %	900 %	S. O.	S. O.	-28,8 %
Accidents professionnels mortels	Total des décès	0	0	0	0	S. O.	S. O.	0	0	0	0	0	S. O.	S. O.	0	0 %	0 %	0 %	0 %	S. O.	S. O.	0 %

Sigles non définis :
FTE – Équivalent temps plein
WCB : Workers' Compensation Board/commission des accidents du travail
PIR : programme de partenariat dans la réduction du nombre de blessures

Nota : Les renseignements sur le genre sont extraits à partir de données provenant d'anciens systèmes. Ce tableau ne tient pas compte de l'auto-identification volontaire de l'identité ou de l'expression de genre qu'Air Canada est à recueillir auprès de ses employés.

Information qualitative sur les principaux indicateurs de rendement

Méthodologie
Total des blessures : toutes les blessures consignées dans le système, à savoir les blessures ayant nécessité les premiers soins ou des soins de santé ou entraîné un arrêt de travail.
Blessures entraînant un arrêt de travail : blessures entraînant un arrêt de travail approuvées ou en suspens à la date du signalement. Les résultats peuvent varier d'une année à l'autre, parce que des renseignements plus pertinents peuvent être fournis ou des blessures peuvent être signalées tardivement.
Jours perdus : les jours perdus sont calculés en fonction d'un taux de perte de jours de travail plutôt que du nombre de jours civils. Le jour 0 (date de la blessure) n'est pas inclus dans les statistiques, mais tous les jours suivants sont calculés dans le nombre de jours perdus. En ce qui concerne le Service en vol et les Opérations aériennes, le nombre de jours dans le cas d'une blessure de longue durée est calculé en jours civils étant donné la complexité de la structure des affectations et l'obligation de signaler tous les jours civils à divers organismes de réglementation.
Exercices d'intervention d'urgence : lorsque des parties internes et externes se réunissent pour une simulation ou un exercice complet, afin de réviser les mesures d'urgence associées à certains incidents.

Explication des variations entre 2023, 2022 et 2021 :
Le nombre d'employés a augmenté d'environ 17,69 % entre 2022 et 2023.

Types de blessures observés chez les employés et les travailleurs :
Blessures des tissus mous, inhalation d'odeurs ou de fumées provenant de l'avion.

404-1 Nombre moyen d’heures de formation par an et par employé

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement	
a) Description de la GRI :	Nombre moyen d’heures de formation par an et par employé
b) Protocole de calcul indiqué dans :	Normes de la GRI, GRI 404 : Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards
c) Périmètre :	Air Canada, y compris Air Canada Rouge ^{MD} et Vacances Air Canada ^{MD}

Information quantitative sur les principaux indicateurs de rendement													
Nombre moyen d’heures de formation		2023				2022				2021			
Catégorie d'emploi	Description du travail	F (moyenne des heures)	H (moyenne des heures)	N ^b re d'employés formés	Total des employés	F (moyenne des heures)	H (moyenne des heures)	N ^b re d'employés formés	Total des employés	F (moyenne des heures)	H (moyenne des heures)	N ^b re d'employés formés	Total des employés
Non-cadres	APAC/ALPA – Pilotes	83,6	88,8	4 908	5 135	20,5	21,0	4 165	4 416	12,3	13,5	3 338	3 835
	CALDA – Régulation des vols	92,0	32,8	99	105	20,5	28,5	78	87	14,9	28,1	4 549	4 838
	Unifor – Service clientèle Agents	59,7	83,7	5 949	6 170	87,8	116,0	5 492	5 842	65,0	73,4	49	56
	Affectation des équipages – Opérations aériennes	127,0	98,3	67	81	9,0	7,2	57	72	29,3	22,2	64	66
	Affectation des équipages – Service en vol	73,4	44,0	52	91	69,6	25,4	49	83	16,4	11,1	70	73
	SCFP	50,7	55,1	8 528	9 019	67,5	72,8	8 352	8 832	49,5	53,9	7 242	8 046
	AIMTA – Personnel au sol et techniciens	49,2	55,7	10 760	11 500	40,1	68,0	8 987	10 593	20,6	34,8	6 991	8 340
	IBT	75,0	112,9	729	780	67,6	96,9	561	777	27,1	28,0	458	593
	INT	10,3	20,6	323	350	7,5	20,8	217	316	4,3	7,4	185	289
	Unite : Amicus		109,7	21	22		21,7	4	24		9,2	1	20
	Unite : TGW	39,5	35,5	128	134	4,0	7,8	104	130	8,1	10,4	105	137
	Total (non-cadres)	54,6	67,3	31 564	33 387	67,7	61,0	28 066	31 172	48,4	34,5	23 052	26 293
Cadres	Personnel de soutien administratif et technique (SAT)	5,7	3,1	70	80	3,3	5,2	55	71	7,0	3,2	46	86
	Cadres	12,0	11,4	5 058	5 266	12,0	14,1	4 410	4 631	6,6	8,7	1 660	3 668
Total cadres		11,8	11,4	5 128	5 346	11,8	14,0	4 465	4 702	6,6	8,7	1 706	3 754
	Vacances Air Canada	22,8	43,0	264	599	26,3	36,0	137	543	11,9	3,5	110	419
	Air Canada Rouge	52,6	59,2	843	938	69,8	74,1	753	827	18,0	28,5	398	530
TOTAL		48,1	59,7	37 799	40 270	59,8	54,9	33 421	37 244	41,7	31,1	25 266	30 996

Impact post-Covid : les activités de l’Exploitation ont recommencé lentement à la fin de l’année 2021, ce qui explique l’augmentation du nombre de formations offertes aux employés embauchés ou rappelés au travail.

Nota : Les renseignements sur le genre sont extraits à partir de données provenant d’anciens systèmes. Ce tableau ne tient pas compte de l’auto-identification volontaire de l’identité ou de l’expression de genre qu’Air Canada est à recueillir auprès de ses employés.

404-3 Pourcentage d'employés participant à une évaluation périodique du rendement et du perfectionnement

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement

a) Description de la GRI :	Pourcentage d'employés participant à une évaluation périodique du rendement et du perfectionnement
b) Protocole de calcul indiqué dans :	Normes de la GRI, GRI 404 : Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards
c) Périmètre :	Air Canada, y compris Air Canada Rouge ^{MD} et Vacances Air Canada ^{MD}

Information quantitative sur les principaux indicateurs de rendement

		2023		2022		2021	
		Cadres		Cadres		Cadres	
	Unités	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes
Pourcentage de l'effectif total participant à une évaluation périodique du rendement et du perfectionnement durant la période de déclaration	% des employés	Plus de 95 %	Plus de 95 %	90,5 %	93,6 %	79,3 %	85,4 %

Nota : La plupart des employés non-cadres sont syndiqués et ne font pas régulièrement l'objet d'une évaluation du rendement et du perfectionnement professionnel, conformément aux exigences de leur convention collective respective. Les informations sur le genre sont extraites à partir des données d'anciens systèmes. Ce tableau ne tient pas compte de l'auto-identification volontaire de l'identité ou de l'expression de genre qu'Air Canada est à recueillir auprès de ses employés.

405-1 Diversité des organes de gouvernance et des employés**Information générale sur les principaux indicateurs de rendement**

a) Description de la GRI :	Diversité des organes de gouvernance et des employés
b) Protocole de calcul indiqué dans :	Normes de la GRI, GRI 405 : Diversité et égalité des chances Les normes GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards
c) Périmètre :	Air Canada, y compris Air Canada Rouge ^{MD} et Vacances Air Canada ^{MD}

Information quantitative sur les principaux indicateurs de rendement

Diversité des organes de gouvernance et des employés	2023				2022			
Groupe d'employés	Pourcentage de femmes	Pourcentage de membres des minorités	Pourcentage de personnes handicapées	Pourcentage de membres des Peuples autochtones	Pourcentage de femmes	Pourcentage de membres des minorités	Pourcentage de personnes handicapées	Pourcentage de membres des Peuples autochtones
Conseil d'administration	38,5 %	15,4 %	0,0 %	0,0 %	33,3 %	8,3 %	0,0 %	0,0 %
Vice-présidents généraux	15,8 %	10,5 %	5,3 %	0,0 %	15,8 %	5,3 %	5,3 %	0,0 %
Cadres de haut niveau ¹⁾	38,7 %	17,9 %	2,8 %	0,6 %	39,0 %	15,3 %	2,6 %	0,6 %
Cadres	47,0 %	37,9 %	2,9 %	0,8 %	49,3 %	36,1 %	2,5 %	0,8 %
Personnel syndiqué	44,0 %	35,9 %	2,1 %	1,5 %	46,2 %	34,9 %	2,1 %	1,4 %
TOTAL	44,3 %	35,9 %	2,2 %	1,4 %	46,5 %	34,8 %	2,1 %	1,3 %

¹⁾ Les cadres de haut niveau comprennent les personnes suivantes : vice-présidents autres que généraux chargés d'une grande unité d'entreprise, d'une division ou d'une fonction, y compris les ventes, les finances ou la production, et toute personne chargée de l'établissement de politiques au sein de la Société.

Nota : Les résultats sont fondés sur le questionnaire des employés au Canada, qui a été rempli par 84,9 % d'entre eux. Les résultats concernant les « membres des minorités », les « personnes handicapées » et les « Autochtones » sont fondés sur l'auto-identification.

416-2 Cas de non-conformité concernant les incidences des produits et des services sur la santé et la sécurité
Information générale sur les principaux indicateurs de rendement

a) Description de la GRI :	Cas de non-conformité concernant les incidences des produits et des services sur la santé et la sécurité
b) Protocole de calcul indiqué dans :	Normes de la GRI, GRI 416 : Santé et sécurité des clients, p. 8 Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards
c) Périmètre :	Air Canada, y compris Vacances Air Canada ^{MD} , Air Canada Rouge ^{MD} et Aéroplan inc.

Information quantitative sur les principaux indicateurs de rendement

Nombre total de cas de non-respect des réglementations et codes volontaires concernant les impacts sur la santé et la sécurité des produits et des services pendant la période de déclaration, par type de cas de non-respect des :	Unités	2023	2022	2021	Variation (2023 par rapport à 2022)
Règlements (ayant entraîné une poursuite)	Quantité	0	0	0	0 %
Règlements (ayant entraîné une amende ou une pénalité)	Quantité	0	0	0	0 %
Règlements ayant entraîné un avertissement (directive)	Quantité	3	4	1	-25 %
Codes volontaires (PCV)	Quantité	9	11	6	-18 %

Information qualitative sur les principaux indicateurs de rendement
Explication de la variation entre 2023, 2022 et 2021 :

En 2023, l'exploitation d'Air Canada a continué de croître en raison de l'augmentation du nombre de vols : le nombre d'employés à temps plein a augmenté et l'EDSC a continué d'adopter une approche plus proactive pour la réalisation des inspections sur le lieu de travail.

Les PCV et les directives ci-dessous ont été émis pour diverses raisons. Ils faisaient suite à une plainte en matière de sécurité, à un accident sur le lieu de travail ou à une inspection proactive sur place.

417-3 Cas de non-conformité concernant la communication marketing

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement

- | | |
|---------------------------------------|--|
| a) Description de la GRI : | Cas de non-conformité concernant la communication marketing |
| b) Protocole de calcul indiqué dans : | Normes de la GRI, GRI 417 : Commercialisation et étiquetage
Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant :
https://www.globalreporting.org/standards |
| c) Périmètre : | Air Canada, y compris Air Canada Rouge ^{MD} et Vacances Air Canada ^{MD} |

Information quantitative sur les principaux indicateurs de rendement

Nombre de cas de non-conformité aux règlements et aux codes volontaires relatifs à la communication marketing, notamment la publicité, les promotions et les commandites, par cas de non-conformité aux :	Unités	2023	2022	2021
Règlements (ayant entraîné une amende ou une pénalité)	Quantité	0	0	0

418-1 Plaintes fondées relatives à l’atteinte à la confidentialité des données des clients et aux pertes de données des clients

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement

a) Description de la GRI :	Plaintes fondées relatives à l’atteinte à la confidentialité des données des clients et aux pertes de données des clients
b) Protocole de calcul indiqué dans :	Normes de la GRI, GRI 418 : Confidentialité des données des clients Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards
c) Périmètre :	Air Canada, y compris Air Canada Rouge ^{MD} et Air Canada Express ^{MD}

Information quantitative sur les principaux indicateurs de rendement

	Unité	2023	2022	2021
Indiquer le nombre total de plaintes fondées reçues pour manquement à la protection des renseignements personnels, réparties dans les catégories suivantes :				
(a) Plaintes déposées par des parties prenantes externes à l’encontre de l’organisation et jugées recevables par cette dernière	Quantité	18	34	4
(b) Plaintes déposées par des organismes de réglementation	Quantité	0	0	0
(c) Plaintes déposées dans le cadre du point (a) en lien avec le nombre de fuites, de vols ou de pertes de renseignements personnels des clients	Quantité	1	2	0

Information qualitative sur les principaux indicateurs de rendement

Explications des variations entre 2021, 2022 et 2023 : (a) Il y a eu une baisse du nombre de plaintes fondées par rapport à l’année dernière. (b) Il n’y a eu aucune enquête ou plainte de la part d’organismes de réglementation. (c) Une atteinte à la sécurité des données, qui ne résultait pas de plaintes réelles reçues dans le cadre du point (a), a été signalée au Commissariat à la protection de la vie privée du Canada. Nota : Le nombre de plaintes indiqué au point (c) en 2021 a été mis à zéro afin d’y appliquer la même méthodologie que celle utilisée en 2022 et 2023. Objectifs pour 2023 : Le plan d’action relatif à la protection des renseignements personnels pour la période 2023-2024 a été mis en œuvre afin d’améliorer le niveau de maturité d’Air Canada à cet égard. Parmi les activités ou projets en cours, nous pouvons citer la réalisation d’une évaluation de la maturité en matière de protection des renseignements personnels, l’examen des exigences de conformité à la <i>Loi 25 sur la protection des renseignements personnels des citoyens du Québec</i> et l’établissement de principes directeurs en la matière. Objectifs et réalisations attendues supplémentaires : (1) Réviser les politiques sur la protection des renseignements personnels destinées au public (2) Améliorer la procédure de gestion des risques liés aux fournisseurs tiers (3) Améliorer la protection des renseignements personnels par des mesures de conception proactives (protection des renseignements personnels dès la conception) (4) Réviser et valider les procédures d’intervention en cas d’incident lié à la protection des renseignements personnels (5) Élaborer des formations personnalisées sur la protection des renseignements personnels et des communications de sensibilisation à ce sujet (6) Réaliser des analyses de la cause fondamentale en cas d’incidents liés à la protection des renseignements personnels afin d’améliorer les stratégies d’atténuation

Spécifique à Air Canada : dons de charité

Fondation Air Canada et Investissements communautaires

(à l'exclusion des Partenariats communautaires, de Vacances Air Canada^{MD} et d'Air Canada Rouge^{MD})

Dons de charité d'Air Canada	Unités	2023	2022	2021
Nombre de billets d'avion donnés à des organismes caritatifs	Billets	2 097	1 580	793
Aide financière accordée à des organismes caritatifs	\$ CA	1,36 M\$	1,6 M\$	\$579 635
Points Aéroplan donnés à des hôpitaux pédiatriques canadiens et à Hope Air	Points	24 350 000	18 400 000	10 750 000
Nombre d'avions mis à la disposition de Voyage de rêves	Appareils	8	0	0

Nota : Le programme Voyage de rêves a été suspendu pendant la période de 2020 à 2022 en raison de la pandémie de COVID-19.

Spécifique à Air Canada : dons de charité

Index du contenu de la GRI 2023