



Notice annuelle 2021

25 février 2022



AIR CANADA

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

TABLE DES MATIÈRES

NOTES EXPLICATIVES	- 2 -
STRUCTURE DE L'ENTREPRISE	- 4 -
LIENS INTERSOCIÉTÉS.....	- 5 -
APERÇU DES ACTIVITÉS	- 5 -
STRATÉGIE	- 7 -
ROUTES ET HORAIRE.....	- 8 -
VACANCES AIR CANADA ET AIR CANADA ROUGE	- 11 -
AÉROPLAN.....	- 12 -
TRANSPORTEURS SOUS CONTRAT	- 13 -
ACQUISITIONS IMPORTANTES.....	- 14 -
STAR ALLIANCE ^{MD}	- 14 -
ENTENTES CONJOINTES ET PARTAGES DE CODE	- 14 -
SERVICES DE FRET	- 15 -
ENGAGEMENT ENVERS LE DÉVELOPPEMENT DURABLE	- 16 -
APERÇU FINANCIER	- 25 -
OPÉRATIONS DE FINANCEMENT IMPORTANTES	- 26 -
NOTATION.....	- 29 -
ENTENTES À L'ÉGARD DES RÉGIMES DE RETRAITE.....	- 33 -
PARC AÉRIEN	- 35 -
MAIN-D'ŒUVRE ET ENTENTES AVEC LES SYNDICATS	- 35 -
INSTALLATIONS.....	- 37 -
MARQUES DE COMMERCE	- 38 -
RÉGLEMENTATION	- 39 -
APERÇU DU SECTEUR ET DE L'ENVIRONNEMENT CONCURRENTIEL	- 48 -
FACTEURS DE RISQUE	- 50 -
MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES.....	- 51 -
AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES	- 51 -
RELEVÉ DES DIVIDENDES VERSÉS.....	- 51 -
DESCRIPTION DE LA STRUCTURE DU CAPITAL-ACTIONS	- 52 -
ADMINISTRATEURS ET DIRIGEANTS.....	- 59 -
COMITÉ D'AUDIT, DES FINANCES ET DU RISQUE	- 62 -
MEMBRES DE LA DIRECTION ET AUTRES PERSONNES INTÉRESSÉS DANS DES OPÉRATIONS IMPORTANTES	- 66 -
ACTIONS EN JUSTICE	- 66 -
CONTRATS IMPORTANTS.....	- 66 -
EXPERTS.....	- 66 -
RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES	- 66 -
GLOSSAIRE	- 68 -
ANNEXE A.....	- A-1 -
1. OBJECTIFS GÉNÉRAUX	- A-1 -
2. COMPOSITION ET QUALIFICATIONS PROFESSIONNELLES DES MEMBRES DU COMITÉ.....	- A-1 -
3. RÉUNIONS ET PROCÉDURES.....	- A-2 -
4. RESPONSABILITÉS ET FONCTIONS DU COMITÉ.....	- A-3 -
5. AUTRES RESPONSABILITÉS ET OBLIGATIONS.....	- A-7 -

NOTES EXPLICATIVES

Sauf indication contraire ou sauf si le contexte ne s'y prête pas (i) les renseignements qui figurent dans la présente notice annuelle sont arrêtés au 31 décembre 2021 et (ii) les renseignements qui figurent dans un document intégré par renvoi à la présente notice annuelle sont arrêtés à la date indiquée dans le document en question à l'égard des renseignements visés.

Air Canada et la Société – Les mentions d'« Air Canada » et de la « Société » dans la présente notice annuelle désignent, selon le contexte, Air Canada et ses filiales collectivement, Air Canada et l'une ou plusieurs de ses filiales, une ou plusieurs filiales d'Air Canada, ou Air Canada à proprement parler.

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

Termes définis – La rubrique « Glossaire » à la fin de la présente notice annuelle présente la liste des termes définis, des abréviations et de certaines autres expressions utilisés dans la présente notice annuelle.

Monnaie – Dans la présente notice annuelle, toutes les sommes d'argent sont exprimées en dollars canadiens, sauf indication contraire.

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

Mise en garde relative aux énoncés prospectifs – Les communications d'Air Canada au public peuvent contenir des énoncés prospectifs au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. Ces énoncés prospectifs découlent d'analyses et d'autres renseignements fondés sur la prévision de résultats à venir et l'estimation de montants qu'il est actuellement impossible de déterminer. Il peut s'agir d'observations concernant entre autres les prévisions, les stratégies, les attentes, les activités planifiées ou les actions à venir. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes tels que « provisoire », « prévoir », « projeter », « estimer », « planifier » et autres termes semblables, éventuellement employés au futur ou au conditionnel, notamment à la mention de certaines hypothèses.

Comme, par définition, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, dont celles décrites aux présentes et dans les documents qui y sont intégrés par renvoi, ils sont soumis à de grands risques et incertitudes. Il ne faut pas prêter foi aux énoncés prospectifs en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui

caractérise les activités d’Air Canada. Les résultats réels peuvent différer sensiblement des résultats évoqués par les énoncés prospectifs du fait de divers facteurs, notamment ceux qui sont indiqués ci-après.

Air Canada, tout comme le reste de l’industrie mondiale du transport aérien, a continué de faire face à une baisse importante du trafic et à une baisse correspondante de ses revenus et des flux de trésorerie en 2021, comparativement à 2019, en raison de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de déplacements imposées dans de nombreux pays, notamment au Canada. Malgré certains signes d’amélioration, les tendances futures de la demande demeurent difficiles à prévoir étant donné l’évolution des restrictions imposées par les gouvernements. Air Canada ne peut prévoir ni toutes les répercussions qu’entraînera l’amélioration de la situation ni le moment où la situation s’améliorera. En outre, la pandémie de COVID-19 a, et pourrait continuer d’avoir, de sérieuses répercussions économiques, notamment sur les dépenses et le comportement des entreprises et des ménages, facteur qui pourrait à son tour affecter gravement la demande à l’égard du transport aérien. La reprise des voyages d’affaires aux niveaux qui existaient avant la pandémie pourrait être perturbée par l’évolution des modèles d’affaires et le télétravail à la lumière des répercussions de la pandémie de COVID-19, notamment la croissance et l’utilisation continue de la vidéoconférence et d’autres technologies de télétravail, ainsi que la volonté des entreprises et des consommateurs d’adopter des comportements plus respectueux de l’environnement. La Société suit de très près la situation et prendra les mesures qui s’imposent en fonction de l’évolution de la pandémie de COVID-19. Ces mesures dépendront de divers facteurs, parmi lesquels l’évolution de l’épidémie, notamment ses variants, la disponibilité et l’efficacité de tests de dépistage rapides, de vaccins et de traitements contre le virus, les mesures prises par les gouvernements, notamment les mesures sanitaires et autres restrictions, et la réaction des passagers, les difficultés posées par le redémarrage d’une industrie dont les nombreuses parties prenantes doivent agir de façon coordonnée, ainsi que le moment et l’étendue de la reprise visant les voyages internationaux et les voyages d’affaires, qui sont des segments de marché cruciaux pour Air Canada, aucun de ces facteurs ne pouvant être prédit avec certitude.

Les autres facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats diffèrent sensiblement de ceux indiqués dans les énoncés prospectifs comprennent la conjoncture économique et le contexte géopolitique, la capacité d’Air Canada de dégager ou de maintenir une rentabilité nette, l’état du secteur et du marché et le contexte influant sur la demande, la capacité d’Air Canada de rembourser ses dettes et de conserver ou d’accroître la liquidité, la concurrence, la dépendance d’Air Canada à l’égard des technologies, les risques liés à la cybersécurité, les cours de l’énergie, la capacité d’Air Canada de mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes et d’autres initiatives importantes (notamment sa faculté de gérer les charges d’exploitation), les autres épidémies, les attentats terroristes, les conflits armés, la dépendance d’Air Canada envers les fournisseurs clés, sa capacité d’exploiter avec succès son programme de fidélisation, les interruptions de service, la capacité d’Air Canada de recruter et de conserver du personnel qualifié, la disponibilité de sa main-d’œuvre, les pertes par sinistre, l’évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, les changements climatiques et les facteurs liés à l’environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs d’origine humaine), la dépendance d’Air Canada envers les transporteurs régionaux et autres, sa capacité de préserver et de faire croître sa marque, les relations de travail et les coûts connexes, sa dépendance à l’égard des partenaires Star Alliance^{MD} et des coentreprises, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les taux de change, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les questions d’assurance et les coûts qui y sont associés, les régimes de retraite, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le dossier d’information publique d’Air Canada qui peut être consulté sur [sedar.com](https://www.sedar.com), et notamment

ceux indiqués à la rubrique 18, « Facteurs de risque », du rapport de gestion 2021 d’Air Canada, rubrique qui est intégrée par renvoi à la présente notice annuelle. Les énoncés prospectifs contenus ou intégrés par renvoi dans la présente notice annuelle représentent les attentes d’Air Canada en date de la présente notice annuelle (ou à la date à laquelle ils sont censés avoir été formulés) et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n’a ni l’intention ni l’obligation d’actualiser ou de réviser ces déclarations à la lumière de nouveaux éléments d’information ou d’événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

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

STRUCTURE DE L’ENTREPRISE

Nom, adresse et constitution

Air Canada a été prorogée en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* (la « LCSA ») le 25 août 1988. Air Canada a acheté Lignes aériennes Canadien International Ltée (« Canadien International ») le 6 juillet 2000 et a fusionné avec elle le 1^{er} janvier 2001, pour créer une nouvelle société appelée Air Canada. En 2006, Air Canada a placé dans le public, par voie d’un premier appel public à l’épargne et d’un reclassement, des actions à droit de vote variable de catégorie A d’Air Canada (les « actions à droit de vote variable ») et des actions à droit de vote de catégorie B d’Air Canada (les « actions à droit de vote », désignées, conjointement avec les actions à droit de vote variable, les « actions »).

Le 3 novembre 2014, les actions à droit de vote et les actions à droit de vote variable d’Air Canada ont été inscrites à la cote de la Bourse de Toronto sous un seul symbole, « AC ». Le 29 juillet 2016, les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote d’Air Canada ont été inscrites à la cote de l’OTCQX International Premier aux États-Unis sous un seul symbole, « ACDVF ».

Le siège social d’Air Canada est situé au 7373, boulevard Côte-Vertu Ouest, Saint-Laurent (Québec) H4S 1Z3. L’adresse du site Web d’Air Canada est **aircanada.com**. Aucune information figurant sur les sites Web d’Air Canada ou accessible grâce à ceux-ci (ou sur tout autre site Web mentionné dans la présente notice annuelle) ni aucun autre document mentionné dans la présente notice annuelle n’est intégré à la présente notice annuelle ni n’en fait partie, à moins d’une indication expresse à l’effet contraire.

Des renseignements supplémentaires figurent dans les états financiers consolidés d’Air Canada pour l’exercice clos le 31 décembre 2021 et dans le rapport de gestion 2021, que l’on peut consulter, comme la présente notice annuelle, sur les sites Web de SEDAR ([sedar.com](https://www.sedar.com)) ou d’Air Canada (aircanada.com).

LIENS INTERSOCIÉTÉS

Au 31 décembre 2021, Air Canada n’avait aucune filiale qui représentait 10 % ou plus de son actif consolidé, qui lui apportait 10 % ou plus de ses ventes et produits d’exploitation consolidés, ou qui, regroupée avec d’autres, représentait 20 % ou plus de son actif total consolidé et du total consolidé de ses ventes et produits d’exploitation.

Air Canada détient directement et/ou indirectement toutes les actions et/ou parts émises et en circulation de certaines filiales, notamment les suivantes :

- **Vacances Air Canada** : Air Canada détient, directement et indirectement, toutes les parts de commanditaire émises et en circulation de Société en commandite Touram, qui exerce ses activités sous la dénomination Vacances Air Canada^{MD} (« Vacances Air Canada ») et qui est constituée sous le régime des lois du Québec. Commandité Touram inc., constituée sous le régime des lois du Canada, est le commandité de Société en commandite Touram dans laquelle elle détient une participation de 0,000004 %. Air Canada détient une participation de 100 % dans Commandité Touram inc.
- **Air Canada Rouge** : Air Canada détient, directement et indirectement, toutes les parts de commanditaire d’Air Canada Rouge S.E.C., qui exerce ses activités sous la dénomination Air Canada rouge^{MD} (« Air Canada Rouge »), société en commandite constituée sous le régime des lois du Québec. Commandité Air Canada Rouge Inc., société constituée sous le régime des lois du Canada, est le commandité d’Air Canada Rouge dans laquelle elle détient une participation de 0,0001 %. Air Canada détient une participation de 100 % dans Commandité Air Canada Rouge Inc.
- **Aéroplan** : Depuis le 10 janvier 2019, Air Canada détient directement toutes les actions émises et en circulation d’Aéroplan Inc. (« Aéroplan »), société constituée sous le régime des lois du Canada.

APERÇU DES ACTIVITÉS

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

Air Canada donne plus d’envergure à son réseau intérieur et transfrontalier au moyen de vols exploités pour son compte sous la bannière Air Canada Express. Le 1^{er} mars 2021, Air Canada a annoncé la conclusion d’une entente visant à modifier son contrat d’achat de capacité (« CAC de Jazz ») avec Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz ») et à regrouper tous ses vols régionaux avec Jazz. Voir la rubrique « Transporteurs sous contrat » de la présente notice annuelle pour de plus amples renseignements.

En 2021, comme la pandémie de COVID-19 a continué d’avoir une incidence sur la demande à l’égard du transport aérien, Air Canada et ses partenaires régionaux ont assuré en moyenne 448 vols quotidiens réguliers directs vers 154 destinations, en baisse par rapport à

une moyenne de 544 vols quotidiens directs vers 192 destinations en 2020 (bien que les vols vers plusieurs destinations aient été suspendus ou interrompus), comparativement à 2019 où Air Canada et ses partenaires régionaux avaient assuré une moyenne de 1 531 vols quotidiens réguliers directs vers 217 destinations.

La Société continue d'ajuster de manière dynamique la capacité et de prendre d'autres mesures pour tenir compte de la demande, notamment en fonction des répercussions de la pandémie de COVID-19. En 2021, la capacité réseau exprimée en SMO a connu une baisse d'environ 11 % par rapport à 2020 (ou une baisse de 70 % par rapport à 2019).

En 2021, Air Canada a poursuivi le renouvellement de son parc aérien en exploitation en retirant des aéronaves et en y ajoutant 12 appareils A220-300 d'Airbus et 7 appareils 737 MAX 8 de Boeing. Au 31 décembre 2021, le parc aérien principal en exploitation d'Air Canada comptait 175 appareils, soit 97 appareils monocouloirs de Boeing et d'Airbus et 78 gros-porteurs de Boeing et d'Airbus, notamment son premier appareil 767 de Boeing exploité comme avion-cargo, mis en service vers la fin de 2021. Air Canada Rouge exploitait un parc aérien comptant 39 appareils monocouloirs d'Airbus. Au 31 décembre 2021, le parc aérien d'Air Canada Express comptait 50 biréacteurs de transport régional de Mitsubishi, 48 appareils à turbopropulseurs Dash-8 de De Havilland et 25 appareils E175 d'Embraer pour un total de 123 appareils. En comparaison, au 31 décembre 2020, le parc aérien principal en exploitation d'Air Canada comptait 169 appareils, soit 91 appareils monocouloirs de Boeing et d'Airbus et 78 gros-porteurs de Boeing et d'Airbus, alors qu'Air Canada Rouge exploitait un parc aérien composé de 39 appareils monocouloirs d'Airbus. Au 31 décembre 2020, le parc aérien d'Air Canada Express était composé de 49 biréacteurs de transport régional de Mitsubishi, de 62 appareils à turbopropulseurs Dash-8 de De Havilland et de 25 biréacteurs E175 d'Embraer, pour un total de 136 appareils. La rubrique 8, « Parc aérien », du rapport de gestion 2021 d'Air Canada, qui est intégrée par renvoi à la notice annuelle, contient plus de renseignements sur le parc aérien d'Air Canada.

Air Canada est un membre fondateur du réseau Star Alliance^{MD}. Grâce à ce réseau de 26 sociétés aériennes, Air Canada peut proposer à sa clientèle l'accès à un vaste réseau mondial, ainsi que la réciprocité des programmes de fidélisation, outre l'accès aux salons et aux autres installations communes dans les aéroports.

Le programme Aéroplan d'Air Canada est le principal programme de fidélisation du Canada en matière de voyages. L'adhésion permet d'accumuler des points Aéroplan pour des voyages par Air Canada et certains partenaires et pour l'achat de produits et services auprès de partenaires et fournisseurs participants. Les membres peuvent échanger leurs points contre un vaste éventail de voyages, marchandises, cartes-cadeaux et autres récompenses offertes directement par les partenaires participants ou par l'entremise de fournisseurs d'Aéroplan. Le statut Aéroplan Élite reconnaît la fidélité des grands voyageurs d'Air Canada ainsi que des membres les plus actifs d'Aéroplan en leur offrant une gamme de services prioritaires associés aux voyages et d'autres privilèges réservés aux membres.

Air Canada Cargo, une division d'Air Canada, est un fournisseur de services de fret aérien d'envergure mondiale, qui assure des services de transport de fret par l'entremise de vols de passagers et de vols tout-cargo, notamment grâce à un avion-cargo. Air Canada Cargo utilise l'espace de chargement de fret que procurent les gros-porteurs du parc principal d'Air Canada, certains appareils 777 de Boeing et A330 d'Airbus qui ont été temporairement convertis et qui sont dotés d'un espace de chargement de fret accru grâce au retrait de sièges de la cabine passagers ainsi qu'un appareil 767 de Boeing exploité comme avion-cargo. Au 31 décembre 2021, Air Canada Cargo exploitait un appareil 767 de Boeing comme avion-cargo. Air Canada prévoit que l'ensemble des appareils 777 de Boeing et A330 d'Airbus

qui ont été temporairement convertis seront reconfigurés pour accueillir des passagers et que trois autres appareils 767 de Boeing seront mis en service comme avions-cargos d'ici la fin de 2022.

L'un des principaux voyagistes au Canada, Vacances Air Canada élabore, commercialise et distribue des forfaits vacances. Vacances Air Canada exerce ses activités dans le secteur des voyages d'agrément à l'étranger (Antilles, Mexique, États-Unis, Europe, Amérique centrale et Amérique du Sud, Pacifique Sud, Australie et Asie), et le secteur intérieur des voyages d'agrément vers des destinations canadiennes et offre en outre des forfaits croisières en Amérique du Nord, en Europe et dans les Antilles. Air Canada Rouge est le transporteur loisirs de la Société.

STRATÉGIE

Au cours de la dernière décennie, Air Canada a ambitionné de devenir un champion mondial à long terme, s'efforçant i) de tirer parti d'occasions rentables d'expansion internationale et d'attributs concurrentiels, ii) d'établir et de mettre en œuvre des initiatives axées sur la maîtrise des coûts et la croissance du chiffre d'affaires, iii) d'entretenir le lien de confiance avec la clientèle en améliorant constamment l'expérience voyage et en offrant toujours un excellent service aux clients et iv) de favoriser l'évolution positive de la culture d'entreprise.

Air Canada entend miser sur la solide assise qu'elle a bâtie au cours des dernières années afin d'amorcer une reprise et une reconstruction qui la mèneront à réaliser cette ambition de devenir un champion mondial, tout en tirant parti d'occasions inédites et en poursuivant son engagement inébranlable envers la sécurité, l'excellence du service et l'expérience client.

Aujourd'hui, Air Canada refaçonne ses activités afin de mieux se préparer pour l'avenir. Dans le cadre de ces efforts, elle a lancé « Toujours plus haut », son impératif commercial nouvellement défini visant à rehausser toutes les facettes de ses activités. Avec ce chapitre qui s'ouvre, Air Canada entend :

- financer son avenir en demeurant vigilante quant aux coûts, en saisissant les occasions qui se présentent et en faisant les bons investissements stratégiques;
- atteindre de nouvelles frontières, en misant sur ses atouts concurrentiels pour faire croître l'entreprise par l'élargissement de sa portée internationale et l'exploration de nouvelles possibilités;
- accroître sa clientèle et soutenir la création d'expériences clients marquantes et de connexions humaines en tirant parti des innovations en matière de technologie, de fidélisation et de produits;
- favoriser un milieu de travail collaboratif qui respecte la diversité culturelle et linguistique, tout en apportant une contribution significative à la société.

Dans la poursuite de cet objectif, en 2022, Air Canada entend tirer parti de ses nombreux avantages concurrentiels, dont les suivants :

- un personnel talentueux et une culture d'entreprise primée;
- une marque dynamique de vaste notoriété;

- un parc aérien rationalisé, moderne, écoénergétique et polyvalent, offrant des configurations d'appareils de pointe;
- un réseau mondial, bien positionné pour satisfaire à la demande de divers segments de clientèle, lequel est rehaussé par l'affiliation de la Société au réseau Star Alliance^{MD} et la conclusion de nombreux accords commerciaux;
- une expérience client rehaussée par des produits et services concurrentiels, notamment le programme Aéroplan complètement transformé;
- Air Canada Rouge, transporteur loisirs à faibles coûts;
- une offre de transport de fret élargie;
- de nouvelles technologies d'avant-garde et d'autres améliorations technologiques;
- son engagement pour la durabilité.

La rubrique 4, « Faits saillants de 2021 » et la rubrique 5, « Stratégie », du rapport de gestion 2021 d'Air Canada, qui sont intégrées par renvoi à la notice annuelle, contiennent plus de renseignements sur les faits nouveaux en 2021 et la stratégie d'Air Canada.

ROUTES ET HORAIRE

Air Canada entend miser sur les solides assises qu'elle a bâties au cours des dernières années afin d'amorcer une reprise qui la mènera à réaliser son ambition de devenir un champion mondial. Il s'agira de reconstruire un solide réseau mondial en focalisant sur les vols entre plaques tournantes afin d'assurer une liaison sans rupture avec les partenaires d'Air Canada, d'offrir un service clientèle homogène et irréprochable en plus de diversifier les sources de ses revenus, notamment par l'intermédiaire d'Aéroplan et d'Air Canada Cargo.

Même si la demande s'est considérablement améliorée, surtout au troisième trimestre de 2021, principalement grâce à des améliorations sur le marché intérieur ainsi qu'aux voyages d'agrément et des visites de parents et amis (« VPA »), l'émergence du variant Omicron de la COVID-19 a ralenti le rythme de la reprise vers la fin de 2021. Malgré tout, Air Canada croit que la reprise s'accéléra et elle continue d'ajuster dynamiquement la capacité au besoin. Les plaques tournantes d'Air Canada à Toronto, à Vancouver et à Montréal se complètent aussi bien sur le plan de la géographie que de la démographie. Bénéficiant d'une situation leur permettant d'accueillir les flux de trafic mondiaux, elles tirent de plus parti d'une population locale formant un bassin multiculturel dynamique, ce qui procure à Air Canada de nombreuses possibilités à l'échelle du réseau international.

Air Canada dispose d'un parc aérien moderne et efficace, incluant entre autres les appareils 787 de Boeing, qui sont assortis d'une capacité intermédiaire à moindres coûts d'exploitation et d'une bonne flexibilité d'exploitation au chapitre de la distance franchissable. Air Canada a exercé des options d'achat visant trois appareils 787-9 de Boeing. Les gros-porteurs d'Air Canada sont pourvus de la densité de sièges la meilleure pour cette catégorie d'appareils, facteur qui comprime les CESMO tout en réduisant la dépendance à l'égard de la Classe affaires à haut rapport durant la reprise.

En raison de l'augmentation marquée de la demande à l'égard de l'espace de chargement de fret, Air Canada a assuré des vols tout-cargo au moyen d'avions de passagers ainsi que d'appareils 777 de Boeing et A330 d'Airbus convertis temporairement grâce au retrait de

sièges de la cabine passagers pour augmenter l'espace disponible pour le fret. Air Canada entend retirer progressivement ces appareils convertis d'ici la fin de 2022 et de les reconfigurer en avions de passagers. Elle a également intégré à son parc aérien son premier appareil 767 de Boeing à titre d'avion-cargo au quatrième trimestre de 2021 et elle compte en ajouter trois autres d'ici la fin de 2022.

De plus, la Société continue de renouveler et d'améliorer son parc d'appareils à fuselage étroit :

- **Appareils A220 d'Airbus :** Au 31 décembre 2021, Air Canada avait pris livraison de 27 appareils A220-300 d'Airbus et elle compte prendre livraison de six appareils supplémentaires, ce qui portera le total à 33 appareils A220-300 d'Airbus d'ici la fin de 2022. L'A220 d'Airbus remplace les E190 d'Embraer, qui ont été retirés, et est plus économique, notamment en carburant, et dispose d'une distance franchissable supérieure. Il offre des possibilités de déploiement plus souple qui permettront à Air Canada de pénétrer des marchés qui conviennent moins à ses plus gros appareils, soit le 737 MAX 8 de Boeing ou l'A321 d'Airbus. Air Canada a décidé de procéder à l'achat de douze appareils A220-300 d'Airbus supplémentaires qui seront livrés à compter de 2024. Ces douze avions constituent les douze appareils qu'Air Canada avait décidé auparavant de ne plus acheter aux termes d'une modification au contrat d'achat conclu avec Airbus en novembre 2020.
- **Appareils 737 MAX 8 de Boeing :** Au 31 décembre 2021, le parc d'Air Canada comptait 31 appareils 737 MAX 8 de Boeing. Air Canada s'est entendu avec Boeing en vue de devancer la livraison de sept appareils 737 MAX 8 de Boeing en 2021. Les neuf appareils 737 MAX 8 de Boeing restants devraient être livrés à la fin du deuxième trimestre de 2022, ce qui portera à 40 le total d'appareils 737 MAX 8 de Boeing au sein de la flotte de monocouloirs. Le 737 MAX 8 de Boeing dispose d'une distance franchissable supérieure et est plus efficace en matière de maintenance et de carburant par rapport au parc vieillissant d'appareils à fuselage étroit d'Airbus qu'il remplace au sein du parc principal.

En raison des répercussions de la pandémie de COVID-19, notamment des restrictions de déplacements et des autres mesures connexes, Air Canada a réduit la capacité exprimée en SMO de 70 % en 2021 comparativement à 2019 et a réduit sa capacité d'environ 11 % en 2021 comparativement à 2020. La Société continue d'ajuster de manière dynamique la capacité et de prendre d'autres mesures adaptées à la demande, compte tenu notamment des alertes sanitaires, des restrictions de déplacements, des exigences de quarantaine, des fermetures de frontières ainsi que de la conjoncture de marché. Pour obtenir plus de renseignements, voir la rubrique 5, « Stratégie », du rapport de gestion 2021 d'Air Canada, qui est intégrée par renvoi à la présente notice annuelle.

Services intérieurs

Avant la pandémie de COVID-19, les lignes canadiennes les plus importantes au chapitre des produits d'exploitation étaient les lignes transcontinentales qui relient Toronto, Montréal et Ottawa aux principales villes de l'ouest du Canada, soit Vancouver, Calgary, Edmonton et Winnipeg.

En 2019, Air Canada et ses transporteurs sous contrat ont exploité un grand nombre de court-courriers, notamment les liaisons Rapidair^{MD} (reliant Toronto, Montréal et Ottawa). Air

Canada et ses transporteurs sous contrat ont également offert des vols à bonne fréquence entre les principaux centres métropolitains de l'Ouest du Canada et ont exploité de nombreux vols entre Calgary, Edmonton et Vancouver. Outre les vols transcontinentaux et régionaux, Air Canada et ses transporteurs sous contrat ont exploité un grand nombre de lignes entre le Centre du Canada, les Prairies et les provinces de l'Atlantique.

Depuis la réduction drastique de ses activités au pays au début de la pandémie de COVID-19, Air Canada a commencé à rétablir son vaste réseau offrant des services réguliers sur 98 liaisons et 51 escales à la fin de 2021, plus que tout autre transporteur canadien. Le marché intérieur a fait preuve d'une plus grande résilience que les autres marchés, étant donné qu'il a été moins touché par les restrictions de déplacements et d'autres obstacles.

Air Canada prévoit poursuivre la reconstruction de son réseau intérieur en 2022, en mettant l'accent sur les passagers en correspondance qui passent par ses plaques tournantes mondiales de Toronto, Vancouver et Montréal, et en tirant parti de sa plaque tournante intérieure en pleine croissance à Calgary.

Services transfrontaliers

Avant la pandémie de COVID-19, Air Canada offrait le plus grand nombre de destinations et de vols sans escale du Canada vers les États-Unis, et ses transporteurs sous contrat transportaient plus de passagers entre le Canada et les États-Unis que toute autre société aérienne. Le réseau d'Air Canada était par ailleurs amplifié au moyen de nombreuses correspondances et de vols à code partagé offerts en collaboration avec United Airlines Inc. (« United Airlines »), son partenaire Star Alliance^{MD}.

À partir du moment où la frontière canado-américaine a rouvert au troisième trimestre de 2021, Air Canada a rapidement augmenté sa capacité transfrontalière et repris ses activités à partir d'escales primaires et secondaires. La reconstruction du réseau transfrontalier a été aidée par une forte demande refoulée et le recours à la stratégie de la société aérienne en matière de connectivité mondiale (la « sixième liberté ») au départ des États-Unis. Air Canada a rapidement repris ses services, faisant passer le nombre d'escales américaines desservies de 14 au 2^e trimestre de 2021 à 38 au 4^e trimestre de 2021. En 2022, Air Canada prévoit poursuivre la reconstruction de son réseau transfrontalier et tirer parti de sa stratégie fondée sur la sixième liberté en renforçant encore plus ses relations avec United Airlines et en rétablissant l'étendue du réseau historique grâce à la reprise du service vers des escales secondaires dont les activités sont toujours suspendues. De nouvelles destinations sont également à l'étude.

Services internationaux

Avant la pandémie de COVID-19, Air Canada fournissait en 2019 un service régulier direct vers 99 destinations internationales et était le plus grand fournisseur de services passagers réguliers sur le marché international au départ et à destination du Canada.

À la suite de la réduction drastique et abrupte de ses activités internationales en raison de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de déplacements, Air Canada a graduellement restauré une partie de son réseau international. À la suite des assouplissements des restrictions de déplacements survenus en juillet, août et septembre 2021, la demande de voyages internationaux a fortement rebondi, ce qui a permis la reprise de 25 liaisons internationales supplémentaires au 3^e trimestre de 2021. En 2021, Air Canada a fait un pas important dans la reconstruction de son réseau mondial en offrant des services réguliers directs vers 63 destinations internationales.

La reconstruction réussie du réseau international d’Air Canada tirera parti de la forte demande sur les marchés des voyages d’agrément, des VPA et des meilleurs rendements de fret prévus sur les vols réguliers de passagers.

À mesure que les effets de la pandémie de COVID-19 diminueront, Air Canada continuera également de reconstruire son réseau international en tirant parti de ses relations avec ses partenaires pour renforcer ses services et offrir une connectivité optimale grâce à ses plaques tournantes. Air Canada continue de participer à une coentreprise transatlantique appelée A++ avec United Airlines et Deutsche Lufthansa AG (« Lufthansa ») afin de coordonner la tarification, les horaires et les ventes (dans le cadre de la coentreprise) pour être en mesure de mieux servir sa clientèle en lui proposant un plus grand nombre d’options de voyage et des services plus efficaces sur les routes qui relient l’Amérique du Nord et l’Amérique centrale, de même que l’Afrique, l’Inde, l’Europe et le Moyen-Orient. La Société continuera également à renforcer sa coentreprise avec Air China et à tirer parti de ses autres relations sur le marché Asie-Pacifique.

VACANCES AIR CANADA ET AIR CANADA ROUGE

Avant la pandémie de COVID-19, Air Canada suivait une stratégie exhaustive en vue d’améliorer sa position concurrentielle et sa rentabilité sur le marché des voyages d’agrément. Cette stratégie visait à tirer parti des forces d’Air Canada, d’Air Canada Rouge, son transporteur spécialisé dans le voyage d’agrément, et de Vacances Air Canada. À mesure que les effets de la pandémie de COVID-19 diminueront, Air Canada s’attend à ce que les marchés des voyages d’agrément et des VPA soient les principaux vecteurs de la reprise.

Vacances Air Canada est un voyageur canadien basé à Montréal et à Toronto qui offre ses produits par le moyen de son site Web (**www.vacancesaircanada.com**) et d’un réseau indépendant d’agences de voyages partout au Canada. Les activités de Vacances Air Canada ont aussi été affectées par la pandémie de COVID-19, y compris les restrictions de déplacements et les mesures imposées par les gouvernements et la suspension de tous les vols à destination du Mexique et des Antilles entre le 1^{er} février et le 26 juin 2021. Vacances Air Canada exerce ses activités dans le secteur des voyages d’agrément à l’étranger (Antilles, Mexique, États-Unis, Europe, Amérique centrale et Amérique du Sud, Pacifique-Sud et Asie) et vers des destinations canadiennes en organisant, en vendant et en distribuant des forfaits vacances. Vacances Air Canada offrait également des forfaits croisières en Amérique du Nord, en Europe et dans les Antilles.

Au cours des dernières années, les appareils d’Air Canada Rouge ont été affectés à des destinations d’agrément dans les Antilles, aux États-Unis et au Canada, ainsi qu’à des marchés des voyages d’agrément internationaux. Air Canada Rouge tire parti des forces d’Air Canada, notamment son vaste réseau assorti d’options de correspondance rehaussées, son excellence opérationnelle et son programme de fidélisation. Air Canada Rouge entend maintenir une structure de coûts analogue à celle de ses concurrents du marché d’agrément, en abaissant efficacement les CESMO sur les lignes loisirs par une densité supérieure des sièges, une amélioration du rendement de la main-d’œuvre, des normes de travail plus efficaces et des coûts indirects moindres. Air Canada Rouge permet de plus à Air Canada de livrer une concurrence efficace aux transporteurs à faibles coûts ainsi qu’aux transporteurs à très faibles coûts. En 2022, le parc aérien d’Air Canada Rouge se composera uniquement d’appareils à fuselage étroit et Air Canada Rouge exploitera principalement des lignes court-courrier et moyen-courrier vers des destinations d’agrément dans les Antilles, aux États-Unis et au Canada. À mesure que la pandémie de COVID-19 s’estompera, Air Canada continuera de reconstruire son réseau transatlantique, axé sur les marchés des vols entre plaques tournantes et les destinations d’agrément européennes, au moyen d’appareils de son parc principal, appuyé par son partenariat commercial avec Lufthansa.

AÉROPLAN

Le 10 janvier 2019, Air Canada a acheté Aéroplan Inc. à Aimia Inc., l'ancien propriétaire et exploitant du programme de fidélisation Aéroplan. Le prix d'achat global s'élevait à 517 M\$ et comprenait aussi la prise en charge du passif en points Aéroplan.

Parallèlement à la clôture de l'acquisition d'Aéroplan, Air Canada, Aéroplan, La Banque Toronto-Dominion (« Banque TD »), la Banque Canadienne Impériale de Commerce (« CIBC ») et Corporation Visa Canada (« Visa ») ont parachevé différentes ententes commerciales entourant et favorisant l'acquisition, notamment un programme de fidélisation par cartes de crédit et une entente de réseau en vue d'une participation future dans le programme Aéroplan. De même, au premier trimestre de 2019, Air Canada, Aéroplan et Banque Amex du Canada (« AMEX ») ont conclu des ententes permettant à AMEX de continuer à participer au programme Aéroplan. Dans le cadre de ces ententes commerciales, Air Canada a reçu des paiements de Banque TD, de CIBC, de Visa et d'AMEX totalisant 1 212 M\$. En outre, Banque TD et CIBC ont remis au total 400 M\$ à Air Canada en versements anticipés s'appliquant aux paiements mensuels futurs des points Aéroplan.

Avant la relance du programme, en réponse à la pandémie de COVID-19, Air Canada a annoncé des mesures d'incitation et d'accommodement spéciales pour les membres d'Aéroplan, notamment la suspension temporaire de l'expiration des points Aéroplan, la prolongation du statut Aéroplan Élite pour une année supplémentaire, de 2020 jusqu'à la fin de 2022, l'exemption de certains frais de modification ou d'annulation pour les primes aériennes Aéroplan, ainsi que le lancement de promotions spéciales permettant aux membres d'accéder au statut Élite et d'accumuler des points dans le confort de leur foyer.

Peu après le lancement du nouveau programme vers la fin de 2020, JPMorgan Chase & Co. (« Chase ») et Air Canada ont annoncé la conclusion d'un partenariat stratégique qui ferait de Chase l'émetteur exclusif de la carte de crédit Aéroplan d'Air Canada aux États-Unis. Cet accord pluriannuel vise à fournir aux clients américains un accès rehaussé aux avantages et à la flexibilité uniques du programme Aéroplan. Le lancement de la nouvelle carte de crédit Aéroplan de Chase a eu lieu en décembre 2021.

Conformément à son engagement de continuer à investir dans son programme de fidélisation, Air Canada a lancé un programme Aéroplan transformé en novembre 2020. Aéroplan offre désormais un vaste assortiment de nouvelles fonctionnalités, dont certaines sont les premières sur le marché.

- **Valeur accrue des primes aériennes :** Aéroplan offre des primes aériennes pour des centaines de destinations dans le monde entier sur Air Canada et près de 40 sociétés aériennes partenaires. Les membres peuvent échanger des points Aéroplan pour acheter un siège d'Air Canada disponible à la vente, sans aucun supplément en argent. En combinant points et argent, les membres ont également la possibilité d'économiser leurs points Aéroplan et de payer une partie de leur prime aérienne en espèces.
- **Plus d'options pour plus de membres :** Aéroplan offre des fonctionnalités supplémentaires comme le partage familial, permettant aux membres de regrouper leurs points Aéroplan avec ceux d'autres membres de leur foyer pour pouvoir les échanger plus rapidement contre des voyages. De plus, les membres peuvent gagner des points Aéroplan avec chaque vol d'Air Canada réservé en espèces sur le site Web ou l'application d'Air Canada, même désormais les vols en classe économique de base. Les membres ont également accès à une gamme étendue de récompenses voyages et marchandises.

- **Statut Aéroplan Élite amélioré :** Air Canada Altitude est devenu Statut Aéroplan Élite. Les améliorations incluent les Primes priorité, qui donnent droit à une réduction de 50 % sur le tarif en points d'une prime aérienne admissibles auprès d'Air Canada et de ses partenaires aériens. De plus, en utilisant la passe-statut, les membres admissibles de Statut Aéroplan Élite peuvent partager leurs avantages, comme l'embarquement prioritaire et l'accès aux salons, avec leurs amis et les membres de leur famille, même s'ils ne voyagent pas ensemble.
- **Nouvelles cartes de crédit Aéroplan :** Les cartes de crédit Aéroplan comarquées redessinées offrent d'importants avantages pour les voyageurs d'Air Canada, comme le premier bagage enregistré gratuit et, pour certaines cartes, l'accès à nos salons Feuille d'érable et à l'embarquement prioritaire. Les membres qui détiennent des cartes de crédit admissibles émises par des partenaires de carte TD, CIBC et American Express peuvent gagner des récompenses plus rapidement et avoir accès à de nouveaux avantages uniques.
- **Nouveaux partenariats avec des marques de produits de tous les jours :** Aéroplan a conclu des ententes avec un certain nombre de grandes marques afin de permettre aux membres d'accumuler et d'échanger des points Aéroplan et d'en profiter au quotidien. Ces partenariats stratégiques rendent le programme plus attrayant pour les personnes qui voyagent peu (la grande majorité des membres) et encouragent l'adhésion de nouveaux membres. Les partenariats conclus en 2021 incluaient Starbucks, Uber, Uber Eats, la LCBO et Switch Health Holdings. D'autres partenariats seront éventuellement conclus.

Forte de ce nouveau départ, en 2022, Aéroplan entend lancer de nouvelles caractéristiques du programme, tout en agrandissant son réseau de partenaires dans diverses catégories en vue d'accroître et de fidéliser son bassin de membres.

TRANSPORTEURS SOUS CONTRAT

Comme il est décrit à la rubrique « *Aperçu des activités* » de la présente notice annuelle, Air Canada donne plus d'envergure à son réseau intérieur et transfrontalier grâce à des vols régionaux exploités pour son compte sous la bannière « Air Canada Express ».

Le déclin de la demande de services de transport aérien provoqué par la pandémie de COVID-19 continue d'avoir une incidence sur la demande pour les services régionaux. Par conséquent, Air Canada sollicite beaucoup moins son réseau régional, qui s'adapte pour mieux la soutenir.

Au premier trimestre de 2019, Air Canada a modifié et prorogé le CAC de Jazz afin de prolonger sa durée jusqu'en 2035, de générer des économies de coûts et d'optimiser la souplesse du réseau et du parc aérien comparativement à l'ancien contrat. Au même moment, Air Canada a annoncé la réalisation d'un placement en titres de capitaux propres de 97,26 M\$ visant Chorus Aviation Inc. (« Chorus »), la société mère de Jazz, souscrivant des actions à droit de vote du capital de Chorus, ce qui représentait, au moment de l'émission, environ 9,99 % des actions à droit de vote émises et en circulation de Chorus sur une base combinée. Air Canada et Chorus ont conclu une convention concernant les droits des investisseurs, qui prévoit entre autres qu'Air Canada doit conserver son investissement pendant au moins 60 mois, sous réserve d'exceptions limitées, et qu'elle peut nommer un membre du conseil d'administration de Chorus.

En 2021, Air Canada a convenu de modifier à nouveau le CAC de Jazz et elle a regroupé ses vols régionaux avec Jazz. Le 1^{er} janvier 2021, Air Canada a transféré à Jazz l'exploitation de sa flotte d'appareils E175 d'Embraer, jusque-là assurée par Sky Regional, et Jazz est devenue le seul exploitant de vols sous la bannière Air Canada Express. Aux termes des révisions du CAC de Jazz et du regroupement des vols régionaux, Air Canada prévoit réduire ses coûts de 400 M\$ pendant la durée du contrat qui prend fin en 2035 (43 M\$ par année jusqu'en 2026 et 18 M\$ par année par la suite). Les modifications du CAC de Jazz entraînent de la certitude quant aux coûts et devraient donner lieu à des économies de coûts découlant du regroupement du parc aérien régional sous un seul exploitant, ce qui permet de réaliser des économies de coûts d'exploitation connexes et de réduire la rémunération globale versée pour les vols régionaux d'Air Canada. En outre, le CAC de Jazz modifié réduit les dépenses en immobilisations contractuelles et les coûts de location futurs par la restructuration du parc aérien visé par le CAC de Jazz, générant des économies de dépenses en immobilisations estimées à 193 M\$.

ACQUISITIONS IMPORTANTES

Aucune acquisition importante n'a eu lieu en 2021. Le 2 avril 2021, Air Canada a annoncé que la convention d'arrangement prévoyant l'acquisition de Transat A.T. inc. (« Transat ») avait été résiliée, contre l'acquiescement par Air Canada à Transat de frais de résiliation de 12,5 M\$ et la levée de toute obligation pour Transat d'acquiescer des frais à Air Canada dans le cas où Transat serait partie à un autre accord d'acquisition ou à une opération semblable dans l'avenir.

STAR ALLIANCE^{MD}

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

Cette alliance de sociétés aériennes réunit des réseaux aériens, l'accès aux salons, les services d'enregistrement, la billetterie et d'autres services visant à rehausser l'expérience de voyage des clients. Les sociétés aériennes membres comprennent plusieurs des principales sociétés aériennes mondiales ainsi que des transporteurs régionaux de plus petite taille qui mettent en œuvre des initiatives, notamment en vue de tirer parti des synergies découlant de l'utilisation d'installations communes. Air Canada a conclu des ententes de partage de code avec tous les membres de Star Alliance^{MD}, exception faite d'Adria Airways, de Copa Airlines et de Shenzhen Airlines.

Air Canada a continué de tirer parti des vastes réseaux et des services offerts par ses partenaires Star Alliance^{MD} tout au long de la pandémie de COVID-19, ce qui a aidé Air Canada à atténuer une partie des répercussions de la pandémie. Air Canada et ses partenaires Star Alliance^{MD} ont également continué d'offrir à la clientèle des normes d'hygiène sanitaire à de multiples points de contact tout au long du parcours client, ainsi que la réciprocité de leurs programmes de fidélisation.

ENTENTES CONJOINTES ET PARTAGES DE CODE

La conclusion d'alliances commerciales avec des transporteurs internationaux de premier plan est un autre élément primordial de la stratégie commerciale d'Air Canada. Ces arrangements procurent à la Société une façon efficace de tirer parti des services offerts sur son réseau et d'en favoriser l'expansion. Air Canada étend sa portée mondiale au moyen de son affiliation au réseau Star Alliance^{MD}, de sa coentreprise assortie d'une structure de

partage des revenus avec Air China sur des lignes reliant le Canada et la Chine et de son entente de coentreprise transatlantique A++ assortie d'une structure de partage des revenus avec United Airlines et Lufthansa Airline Group, que les parties visent à améliorer afin d'en accroître la compétitivité, de créer des efficiences opérationnelles et de rehausser l'expérience client. En coordonnant tarification, horaires et ventes (dans le cadre d'ententes approuvées par les autorités responsables de la concurrence), Air Canada est mieux en mesure de servir sa clientèle en lui proposant un plus grand nombre d'options de voyages tout en réduisant le temps de vol.

La Société a également pu accroître sa masse critique et étendre son réseau par l'entremise de nombreuses ententes d'exploitation à code partagé et d'ententes intertransporteurs. Outre ses 23 partenaires d'exploitation à code partagé qui sont membres Star Alliance^{MD}, Air Canada partage aussi des codes avec 11 sociétés aériennes qui n'en sont pas membres, soit Aer Lingus, Cathay Pacific, Central Mountain Air, Etihad Airways, Eurowings, GOL Linhas Aéreas Inteligentes, Middle East Airlines, Qatar Airways, Sri Lankan Airlines, Virgin Australia et Air Dolomiti. Sous réserve des approbations gouvernementales, Air Canada est également en train d'ajouter Vistara à son portefeuille de partenaires d'exploitation à code partagé.

Comme il s'agit d'un élément primordial de son plan de reprise, Air Canada continue d'évaluer de nouvelles occasions de créer des alliances commerciales stratégiques avec des transporteurs internationaux de premier plan.

SERVICES DE FRET

Air Canada Cargo, division d'Air Canada, est le plus important fournisseur canadien de services de fret selon la capacité de fret. Ses principaux clients sont de grands transitaires et des entreprises dont les produits doivent être transportés par avion par souci de rapidité. Elle offre des services de transport adaptés aux marchandises visées et aux échéances souhaitées pour répondre aux besoins de ses clients de manière efficace et économique.

Air Canada Cargo conçoit des applications et utilise des technologies en vue d'améliorer constamment les processus opérationnels et commerciaux et d'offrir un service de qualité à ses clients, dans un esprit de profit et d'innovation. Elle participe activement à plusieurs initiatives de l'industrie et joue un rôle de premier plan dans l'avancement de l'industrie du fret aérien.

Air Canada Cargo est présente dans plus de 50 pays. Ses plaques tournantes sont situées à Montréal, Toronto, Vancouver, Chicago, Londres et Francfort. En tant que division spécialisée du fret aérien d'Air Canada, Air Canada Cargo offre un transport aérien fiable et une connectivité à des centaines de destinations sur les cinq continents, grâce aux vols intérieurs et internationaux de passagers d'Air Canada et à des vols tout-cargo (notamment grâce à des avions-cargos) ainsi que par d'autres modes de transport, y compris par camions.

En raison de l'augmentation marquée de la demande à l'égard de l'espace de chargement de fret, Air Canada a assuré des vols tout-cargo au moyen d'avions de passagers ainsi que d'appareils 777-300ER de Boeing et A330 d'Airbus convertis temporairement. L'espace de chargement de fret des avions convertis a été accru grâce au retrait de sièges de la cabine passagers. Air Canada entend retirer progressivement les appareils convertis d'ici la fin de 2022 à mesure qu'ils sont reconfigurés en avions de passagers. En décembre 2021, elle a intégré à son parc aérien un appareil 767 de Boeing à titre d'avion-cargo et elle compte en ajouter trois autres d'ici la fin de 2022. En 2021, Air Canada Cargo a effectué plus de 10 000 vols tout-cargo.

Air Canada Cargo prévoit accroître ses activités grâce à diverses stratégies, notamment en tirant parti de la demande de transport liée à la croissance du commerce électronique, en offrant des services spécialisés de livraison en ligne en utilisant son parc aérien d'avions de passagers et d'avions-cargos. Un des principaux buts de la Société est de stimuler la valeur de bout en bout au moyen d'une technologie rehaussée, d'une tarification dynamique et d'un processus transparent sur toute la chaîne d'approvisionnement de distribution. L'expansion d'Air Canada Cargo devrait aider Air Canada à diversifier ses sources de revenus et ainsi jouer un rôle important dans sa reprise.

ENGAGEMENT ENVERS LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Aperçu

Le statut de champion mondial exige d'être une entreprise socialement responsable et de savoir arrêter les choix qui seront dans l'intérêt à long terme des actionnaires, des employés, des clients, des collectivités et des autres parties prenantes. Il s'agit notamment de soutenir les activités de recherche et l'élaboration de méthodes novatrices pour réduire l'empreinte écologique et assurer la gouvernance de l'entreprise de façon responsable, sécuritaire et éthique. Les pratiques environnementales, sociales et de gouvernance (« ESG ») sont intégrées dans les activités et les processus décisionnels d'Air Canada.

Les comités du conseil d'administration d'Air Canada ont des responsabilités dans différents domaines liés aux pratiques ESG :

- Le comité de gouvernance et de mises en candidature surveille et évalue les progrès accomplis par Air Canada dans ses efforts globaux en matière de développement durable, y compris les critères ESG, et reçoit des mises à jour trimestrielles sur les principaux objectifs de rendement, les risques et les occasions d'Air Canada, ainsi que sur les principaux faits nouveaux en matière de développement durable. Le comité facilite l'échange d'information avec les autres comités en ce qui concerne le développement durable et il examine et recommande le rapport annuel sur le développement durable de l'entreprise au conseil d'administration.
- Les risques pouvant être notables pour Air Canada sont cernés et surveillés sur une base permanente dans le cadre du programme de gestion des risques de l'entreprise d'Air Canada. Le comité d'audit, des finances et du risque conseille le conseil d'administration et s'acquitte de responsabilités en matière de surveillance des risques de l'entreprise d'Air Canada, notamment certains risques liés aux pratiques ESG. D'autres comités jouent également un rôle dans la surveillance de risques spécifiques dans le cadre de leur mandat. Le comité d'audit, des finances et du risque supervise également l'élaboration de l'information, des processus et des contrôles ESG.
- Le comité de la sécurité, de la santé, de l'environnement et de la sûreté aide le conseil d'administration à exercer ses responsabilités dans la surveillance des questions de sécurité, de santé, d'environnement et de sûreté, en particulier en ce qui concerne les stratégies, politiques, systèmes et pratiques de la Société et de ses filiales. Ce comité est responsable des questions climatiques touchant Air Canada. Il se réunit au moins tous les trimestres et assure notamment la surveillance de la gestion d'éléments clés liés au climat, comme la stratégie climatique, l'atténuation des effets du climat et la résilience au climat. Il examine et évalue également l'efficacité de la structure de gestion des risques de la Société relativement aux questions de sécurité, de santé, d'environnement (y compris les changements climatiques) et de sûreté et le respect des

obligations légales et réglementaires. En outre, le comité examine et recommande au conseil d'administration les plans quinquennaux qui sous-tendent le plan d'action climatique d'Air Canada.

- Le comité des ressources humaines et de la rémunération aide le conseil d'administration à s'acquitter de ses responsabilités en matière de ressources humaines, de rémunération et de retraite. Il s'agit notamment de la surveillance des principes et politiques de rémunération, des principaux programmes de rémunération, des plans de relève, des stratégies et pratiques de gestion des talents clés ainsi que de certaines questions relatives aux employés et aux régimes de retraite.

Les initiatives de développement durable sont surveillées et coordonnées par le Groupe de travail sur le développement durable et par le Comité directeur du développement durable. Le Groupe de travail sur le développement durable, qui est composé de cadres supérieurs experts issus de divers secteurs, est chargé de coordonner et de surveiller les initiatives de développement durable d'Air Canada. Le groupe de travail doit faire état de l'avancement de ces initiatives au Comité directeur, qui compte plusieurs dirigeants.

Les réalisations et les buts d'Air Canada à l'égard des enjeux ESG sont communiqués dans *Citoyens du monde*, son rapport de développement durable, conformément aux normes de l'organisme Global Reporting Initiative (la « GRI »). Reconnue à l'échelle internationale en tant que chef de file des normes en matière de rapports de développement durable, la GRI aide à favoriser la transparence dans les communications des entreprises portant sur la gouvernance et les questions environnementales et sociales. Afin d'assurer la transparence et l'imputabilité, dix indicateurs, notamment ceux relatifs aux émissions de gaz à effet de serre (les « GES ») visées par les champs d'application 1 et 2, sont vérifiés par un tiers indépendant, selon les normes reconnues à l'échelle internationale.

De plus, Air Canada a signé le Pacte mondial des Nations Unies, qui incite les entreprises à adopter des pratiques socialement responsables propices au développement durable, et elle s'est engagée à atteindre les objectifs de développement durable connexes. Au cœur même de l'Agenda 2030 du développement durable adopté par l'ensemble des États Membres de l'Organisation des Nations Unies en 2015, les 17 objectifs de développement durable constituent un plan directeur commun pour la paix et la prospérité à l'intention des populations et de la planète, dès maintenant et pour le futur. Air Canada soutient l'ensemble des 17 objectifs de développement durable.

Le rapport de développement durable d'Air Canada, l'index de son contenu GRI (et les graphiques connexes) et l'index des objectifs de développement durable des Nations Unies peuvent être consultés à l'adresse **www.aircanada.com/citoyensdumonde**. En 2022, Air Canada publiera son premier rapport établi selon les recommandations du Groupe de travail sur l'information financière relative aux changements climatiques (GIFCC).

Le texte qui suit présente une brève discussion sur certaines questions ESG concernant Air Canada. Air Canada fournira un aperçu des faits nouveaux en matière d'ESG dans son prochain rapport annuel 2021 et une discussion plus détaillée sur le sujet sera présentée dans le rapport de développement durable 2021 d'Air Canada, qui sera publié plus tard en 2022.

Sécurité, santé et bien-être

Au cœur de la culture d'Air Canada se trouve sa valeur centrale numéro un : priorité à la sécurité, toujours. La sécurité des clients, des employés et des membres des collectivités desservies par Air Canada a toujours la préséance.

Air Canada vise à créer un milieu de travail sain, inclusif et enrichissant dans lequel chacun se sent à l'aise, se dépasse et réalise son plein potentiel. Air Canada cherche à inspirer, à encourager et à motiver ses employés pour qu'ils soient les meilleurs dans tout ce qu'ils font. La société aérienne s'est engagée à contribuer à la croissance socio-économique et au bien-être des collectivités dans lesquelles elle exerce des activités et, avec sa chaîne de valeur et ses clients, à faire une différence positive dans la vie des personnes dans le besoin partout au Canada grâce à un soutien financier et en nature. Pour ce faire, Air Canada comprend qu'elle doit favoriser un environnement sain qui donne la priorité à la santé et au bien-être et en fait la promotion. À cette fin, elle fournit des ressources, soutient de bonnes causes et s'associe avec des organismes pour accroître son impact auprès des employés et des collectivités.

De concert avec ses employés, Air Canada s'engage à mener ses activités de façon à assurer la santé et la sécurité de ses employés, de ses clients, de ses entrepreneurs et du grand public, tout en respectant les obligations imposées par la réglementation applicable. Afin d'assurer le respect de cet engagement en matière de sécurité, Air Canada (i) soutient et favorise une formation efficace; (ii) soutient la poursuite de l'analyse des données de sécurité et du développement de l'intelligence artificielle s'y rapportant, ainsi que leur intégration continue dans son système de gestion de la sécurité (« SGS »); (iii) évalue et gère en permanence les risques de sécurité liés à l'introduction de nouveaux équipements, de nouvelles liaisons et de nouvelles initiatives ou de nouveaux projets; (iv) renforce et favorise la communication d'information sur la sécurité, protégeant les renseignements essentiels à la sécurité afin de prendre des décisions éclairées. Voir la rubrique « Réglementation » de la présente notice annuelle pour de plus amples renseignements.

À tous les niveaux de l'entreprise, et conformément au *Règlement de l'aviation canadien* (le « RAC ») et aux Normes d'audit de la sécurité de l'exploitation de l'IATA, Air Canada a mis en œuvre une politique de sécurité adaptée à la taille et à la complexité de l'organisation. La politique de sécurité constitue le fondement du système de gestion de la sécurité d'Air Canada. Des procédures sont également en place pour les visiteurs et les entrepreneurs travaillant dans les locaux d'Air Canada. Voir la rubrique « Réglementation » de la présente notice annuelle pour de plus amples renseignements.

Air Canada s'est dotée d'un programme de santé et de sécurité exhaustif pour prévenir les accidents et les blessures au travail. Le programme de prévention des risques est essentiel à ces mesures puisqu'il permet aux comités de santé et de sécurité de cerner et d'évaluer les dangers en milieu de travail et de déterminer les mesures de contrôle appropriées pour atténuer les risques. Ces comités couvrent tous les groupes d'employés chez Air Canada.

La politique d'Air Canada sur la consommation d'alcool et de drogues fait partie du programme de sécurité d'Air Canada, et une politique de prévention de la violence et du harcèlement dans le lieu de travail s'applique aussi.

Des sondages semestriels, volontaires et confidentiels sur la culture de la sécurité sont menés pour recueillir les points de vue des employés sur le sujet. Les résultats des sondages menés en 2020 montrent que la majorité des employés se sentent à l'aise de signaler des erreurs, des préoccupations et des dangers, comprennent pourquoi des procédures opérationnelles de sécurité sont créées et se sentent soutenus dans leur capacité d'apprendre et de se faire enseigner de nouvelles procédures de sécurité.

Les employés ont accès au Programme d'aide aux employés et à leur famille (ou d'autres programmes semblables) et peuvent s'en prévaloir. Ce programme offre une aide confidentielle relativement à tout problème lié au travail, à la santé ou à la qualité de vie. Le programme de

mieux-être unique d’Air Canada, Les clés de votre plein potentiel, fournit des outils, des ressources et de la formation en matière de santé et de bien-être, de santé mentale, de santé financière et de santé au travail.

Air Canada met à jour régulièrement ses politiques et procédures en matière de santé et de sécurité à l’intention des voyageurs et des employés, que ce soit dans les aéroports, à bord des appareils ou dans d’autres environnements de travail, en vue de tenir compte des nouveaux renseignements sur la COVID-19 à mesure qu’ils sont rendus publics. Au début de la pandémie, dans le cadre de son plan d’atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise, la société aérienne a élaboré et lancé Air Canada SoinPropre+, un programme complet à l’avant-garde de l’industrie, ainsi que plusieurs autres initiatives, dont l’enregistrement des bagages SansContact pour les vols au départ des aéroports canadiens ainsi que les collaborations pour les services médicaux et les tests. Les employés ont travaillé diligemment pour assurer la priorité à la sécurité, toujours, les uns pour les autres ainsi que pour les clients tout au long de leur voyage. Afin de continuer à faire de la sécurité la priorité, de nombreuses mesures ont été prises pour protéger les employés, réduire les risques et atténuer la propagation de la COVID-19. Il s’agissait notamment d’un outil d’évaluation de l’état de santé – COVID-19 afin d’aider les employés à déterminer s’ils devaient se présenter au travail. Une politique en matière de comportements sécuritaires – COVID-19 a également été élaborée afin de réduire au minimum le risque de propagation de la COVID-19 au travail. Air Canada a également lancé un programme de dépistage par test antigénique rapide pour les employés et elle a été la première entreprise canadienne à instaurer le dépistage par test antigénique rapide à la maison pour ses employés. Air Canada a rapidement modifié ses pratiques pour permettre aux employés d’appliquer des mesures de distanciation physique en toute sécurité, a transformé ses pratiques de recrutement, de perfectionnement et de maintien en poste, a fait passer en grande partie la formation en ligne, a mis en œuvre le télétravail dans la mesure du possible et a élaboré des modèles souples de retour au travail. En 2020, une politique de télétravail a été élaborée afin d’aider les employés et les gestionnaires à s’adapter à la nouvelle réalité créée par la pandémie de COVID-19. La politique est revue annuellement ou lorsque les circonstances le justifient. Depuis le 31 octobre 2021, tous les employés doivent être adéquatement vaccinés contre la COVID-19 et la vaccination adéquate est devenue une condition d’embauche à Air Canada (sous réserve des dispenses médicales ou religieuses prévues par les lois applicables).

Bien-être des collectivités

En 2021, Air Canada a établi un partenariat avec des gouvernements provinciaux, des organismes de santé publique et d’autres partenaires de l’industrie de l’aviation afin d’accueillir des centres de vaccination à Montréal, Toronto et Vancouver qui ont la capacité de vacciner près de 300 000 membres des collectivités, ce qui a permis de soulager la pression exercée sur la santé publique.

Air Canada et la Fondation Air Canada ont également soutenu un certain nombre d’efforts humanitaires en 2021, notamment au moyen d’une collecte de fonds et de l’envoi de bénévoles spécialisés en Colombie-Britannique pour participer à des opérations de nettoyage et de rétablissement après les inondations et les événements météorologiques extrêmes dans la province et les feux de forêt en Ontario. En outre, Air Canada a offert 13 vols nolisés de secours pour fournir de l’eau potable aux collectivités du Nunavut qui ont été touchées lorsque la ville d’Iqaluit a déclaré l’état d’urgence en raison de la contamination de son eau potable par du combustible, et elle a également contribué à accueillir des réfugiés afghans au Canada.

En 2021, Air Canada et la Fondation Air Canada ont poursuivi leurs efforts de récupération alimentaire à travers le Canada, offrant plus de 180 000 kg de nourriture excédentaire provenant des cuisines en vol, ce qui représentait plus de 400 000 repas. Ces efforts ont permis d'aider plus de 88 organismes sans but lucratif dans 16 villes du Canada et d'éviter l'émission de plus de 1,2 million de kilogrammes de GES qu'auraient entraînés la production, la transformation ou la vente au détail de nouveaux aliments, selon les estimations de Second Harvest (Second Harvest est le plus grand organisme sans but lucratif de récupération alimentaire du Canada). Au total, depuis le début de ses efforts de récupération alimentaire en mars 2020, Air Canada a fait don de plus de 950 000 kg de nourriture, ce qui représente plus de 2,1 millions de repas.

Protection de la vie privée et cybersécurité

Air Canada a élaboré un cadre de cybersécurité et continue de mettre en œuvre son plan d'action en matière de protection de la vie privée afin d'améliorer sa maturité à cet égard et sa résilience en matière de cybersécurité. Par mesure de protection contre la menace croissante de cyberattaques, Air Canada investit dans différentes initiatives en matière de sécurité, notamment des technologies, des procédés, des ressources, de la formation et des plans de rétablissement du service après sinistre, et elle procède périodiquement à des essais et à des comparaisons de pratiques exemplaires. Dans le cadre de notre processus de gestion des risques posés par un tiers, nous veillons à ce que nos fournisseurs disposent de contrôles de cybersécurité efficaces qui sont conformes aux pratiques exemplaires d'Air Canada en matière de politiques et de normes de cybersécurité.

Les efforts déployés pour protéger la vie privée sont axés notamment sur l'administration des politiques, la gestion des risques d'atteinte à la vie privée au niveau des vendeurs, l'enregistrement des activités de traitement, les évaluations des incidences sur la vie privée et la gestion des droits des personnes concernées. Dans le cadre de ses efforts en matière de sécurité, Air Canada a mis en œuvre un programme d'authentification multifactorielle pour les applications destinées aux employés et aux clients. Les contrôles internes et contrôles visant les normes en matière de sécurité des données de l'industrie des cartes de paiement (les « PCI DSS ») sont évalués périodiquement.

Employés et relations de travail

Les relations solides qu'Air Canada entretient avec ses principaux syndicats forment un pilier fondamental de l'avenir durable d'Air Canada. Leur collaboration étroite et constructive à l'égard des mesures d'atténuation prises en raison des répercussions sans précédent de la pandémie du COVID-19 en est l'exemple parfait.

Le maintien en poste et le perfectionnement des employés sont la pierre angulaire d'une culture du travail saine et protègent la longévité d'une entreprise et assurent son succès futur. Air Canada est déterminée à offrir des possibilités de perfectionnement et d'avancement professionnel à ses employés. Conformément à sa politique de recrutement, les initiatives de recrutement mettent l'accent sur la détermination d'Air Canada à encourager les mutations et promotions internes. Certaines conventions collectives offrent également la possibilité d'essayer d'autres postes au sein de l'organisation, tout en protégeant l'ancienneté et les postes pendant un certain temps. Air Canada s'efforce continuellement de créer des occasions pour permettre aux talents d'évoluer et de croître. Air Canada a mis au point un modèle de mobilité des talents, tant au chapitre de la formation que de l'expérience, qui a permis à certains employés d'acquérir de nouvelles compétences et de continuer à répondre aux besoins opérationnels à l'échelle de l'organisation.

Approche quant à la diversité, à l'équité et à l'inclusion

Depuis plusieurs années, Air Canada applique une Politique de diversité pour les employés. Cette politique a été régulièrement mise à jour et améliorée afin que le personnel à chaque échelon de la Société soit représentatif de la main-d'œuvre qualifiée externe disponible pour Air Canada. Air Canada accorde une attention particulière aux femmes, aux personnes handicapées, aux Autochtones et aux personnes qui font partie de minorités visibles.

De la promotion de la diversité et de l'inclusion à la constitution d'une main-d'œuvre composée de personnes issues d'une vaste gamme de cultures, de traditions et de langues, Air Canada vise à refléter le tissu culturel du pays : l'unité dans la diversité. Air Canada a mis en place une stratégie de gestion de la diversité, qui a pour objectif d'assurer un milieu de travail inclusif et diversifié fondé sur le respect, où tous les employés ont un sentiment d'appartenance et ont l'occasion de faire valoir pleinement leurs talents.

Les éléments clés de notre approche quant à la diversité sont les suivants :

- des groupes d'employés interfonctionnels mettant l'accent sur l'identification et la promotion des initiatives de diversité et d'inclusion à l'échelle de la Société;
- dans le cadre des programmes de formation en gestion, une sensibilisation accrue à l'importance d'une main-d'œuvre diversifiée et inclusive;
- l'intégration des questions de diversité dans le processus d'embauche, d'avancement et de perfectionnement des employés, ainsi que dans la planification de la relève;
- des campagnes visant à cibler l'embauche de membres de groupes sous-représentés, notamment par du matériel promotionnel, la participation à des salons de l'emploi des peuples autochtones, des communications dans des magazines destinés aux peuples autochtones et d'autres initiatives de recrutement.

Pour Air Canada, il est essentiel que notre bassin interne de talents et nos processus de perfectionnement et de promotion soient équitables, équilibrés et diversifiés, et cela est vrai à tous les échelons de la Société, dont la direction. Étant donné que de nombreux futurs dirigeants pourraient provenir des rangs des cadres supérieurs, l'équipe chargée des talents et de la mobilisation de la Société veille à ce que la diversité se reflète dans les différents échelons de cadres supérieurs et à ce que les programmes pour les leaders émergents incluent un groupe de talents diversifiés.

À l'heure actuelle, parmi les 20 dirigeants d'Air Canada, trois personnes (15 %) sont des femmes et une personne (5 %) fait partie des minorités visibles. Aucun dirigeant d'Air Canada n'est un Autochtone ou une personne handicapée. Au 31 décembre 2021, parmi les 255 cadres supérieurs, 91 (36 %) sont des femmes, quatre (environ 2 %) sont des personnes handicapées, deux (moins de 1 %) sont des Autochtones et 39 (environ 16 %) font partie des minorités visibles. Les données sur la représentation sont tirées de l'auto-identification volontaire.

Langues officielles

Air Canada est la plus grande entreprise du secteur privé du Canada offrant des services bilingues au Canada et dans le monde entier. Air Canada est fière d'offrir des services dans les deux langues officielles du Canada, faisant preuve d'un véritable leadership parmi les grandes entreprises canadiennes dans la promotion du bilinguisme. Au fil des ans, Air Canada a mis en œuvre une série d'initiatives durables dans son plan d'action linguistique (disponible sur le site Web d'Air Canada au aircanada.com) pour maintenir la prestation des services qu'elle offre aux clients dans les deux langues officielles et pour faire la promotion d'un milieu de travail bilingue.

Parmi les principales réalisations des dernières années, Air Canada a soutenu des organismes afin qu'ils fassent la promotion de la francophonie de manière durable et qu'ils développent la culture francophone et l'industrie touristique qui s'y rattache.

À compétences égales, la priorité est toujours donnée aux candidats bilingues dans les efforts de recrutement. Air Canada investit dans la formation linguistique et offre des séances de sensibilisation pour familiariser les employés à l'offre active de services bilingues.

Durabilité environnementale

L'objectif d'Air Canada en matière d'environnement est double : réduire, c'est-à-dire réduire la consommation d'énergie dans le cadre des activités, réduire le carbone dans l'atmosphère, réduire les déchets sur terre et dans l'eau et réduire le bruit dans les collectivités; et faire plus pour s'attaquer aux questions environnementales : plus de collaboration et de participation avec les partenaires de l'industrie et plus de participation dans les collectivités où nous exerçons des activités, ainsi qu'avec nos employés et clients.

Air Canada est déterminée à gérer les répercussions environnementales de ses activités et à réduire au minimum son empreinte environnementale, tout en intégrant les enjeux environnementaux dans ses décisions d'affaires. Air Canada a élaboré une politique environnementale conforme aux exigences de l'IEnvA et de la norme ISO 14001:2015, qui présente les engagements pris par sa haute direction. La politique environnementale est le fondement du Système de gestion de l'environnement (le « SGE ») d'Air Canada, par lequel cette dernière maintient des programmes de gestion de l'environnement qui nous permettent de respecter nos obligations et de traiter de nos répercussions sur l'environnement.

Pour favoriser la réduction des déchets, de la pollution et des émissions de gaz à effet de serre et améliorer sa performance environnementale, Air Canada a remplacé son système par un système tiers certifié par l'entremise du programme de certification environnementale de l'IATA (l'« IEnvA »). La certification IEnvA du système de gestion de l'environnement se déroule en deux étapes. Elle a été conçue spécifiquement pour le secteur du transport aérien et est équivalente à la norme ISO 14001:2015 – Systèmes de management environnemental. Air Canada est fière d'être la première société aérienne d'Amérique du Nord à avoir obtenu la certification IEnvA de niveau 2, le niveau le plus élevé de conformité à l'IEnvA.

Action pour le climat

Depuis 2007, des renseignements sur l'empreinte carbone d'Air Canada, ses cibles et sa stratégie de préservation du climat sont communiqués au moyen du CDP, un système mondial de divulgation d'information qui existe depuis 20 ans et qui est utilisé pour aider les investisseurs, les entreprises, les villes, les États et les régions à gérer leurs impacts environnementaux. Le questionnaire du CDP intègre des éléments du cadre du GIFCC. Air Canada a obtenu la note de B- dans son rapport 2021 du CDP. Pour accéder à la réponse d'Air Canada au CDP, veuillez visiter le site **www.cdp.net**.

En mars 2021, Air Canada a publié son nouveau plan d'action climatique qui comprend des étapes ambitieuses pour atteindre son objectif à long terme, soit d'être carboneutre d'ici 2050. Dans l'établissement de cette voie, Air Canada a fixé des objectifs absolus de réduction nette des GES à moyen terme pour 2030 :

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

Air Canada s'est également engagée à investir, d'ici 2030, 50 millions de dollars dans les carburants d'aviation durables, ainsi que dans la réduction et l'élimination des émissions de carbone.

Air Canada s'est engagée à promouvoir la durabilité face au changement climatique pour l'ensemble de ses activités et à rendre compte de ses progrès périodiquement. L'objectif ambitieux de carboneutralité d'Air Canada sera atteint grâce à une série de plans quinquennaux.

Depuis 2019, Air Canada rend des comptes à Transports Canada au titre du régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) de l'OACI, qui s'applique à certains vols internationaux et qui vise à atteindre l'objectif de carboneutralité de l'industrie de l'aviation.

Air Canada est signataire, par l'intermédiaire du Conseil national des lignes aériennes du Canada (le « CNLA »), du Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation. Ce plan d'action multipartite, auquel participent les parties prenantes du secteur de l'aviation et le gouvernement fédéral, énonce comment les parties entendent réduire les GES provenant du transport aérien. Le Plan d'action constitue le fondement du plan d'action national que le gouvernement du Canada a soumis à l'OACI et qui présente des mesures pour réduire les émissions provenant du transport aérien international. Pour de plus amples renseignements, voir la rubrique « Émissions de dioxyde de carbone » de la présente notice annuelle.

Air Canada participe activement avec les intervenants de l'industrie à plusieurs initiatives visant à mieux comprendre la protection de l'environnement à l'échelle locale et mondiale et à mettre en œuvre des stratégies à cet égard. Air Canada est membre du conseil consultatif de l'IATA sur la durabilité et l'environnement (SEAC). De plus, elle préside le sous-comité de l'environnement du CNLA et participe à d'autres comités et groupes de travail sur l'environnement avec Airlines for America (A4A), ainsi qu'au comité de la durabilité de Star Alliance^{MD}, et elle est membre de Canadian Business for Social Responsibility (CBSR).

Par l'entremise du CNLA, Air Canada a également participé à l'établissement de la tarification du carbone dans l'aviation canadienne, dans le contexte du Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques du gouvernement du Canada.

Air Canada est un membre fondateur de l'Aviation Climate Taskforce (ACT), formée pour relever le défi posé par l'augmentation des émissions de CO₂ provenant de l'aviation commerciale, et elle est le premier transporteur canadien à en faire partie. Cette organisation à but non lucratif, composée de 10 sociétés aériennes mondiales et de Boston Consulting Group, a été créée en 2021 pour accélérer la recherche et promouvoir l'innovation relatives aux nouvelles technologies de décarbonisation, notamment par le développement de carburants d'aviation durables.

Moins de déchets

Malgré les répercussions opérationnelles et financières de la pandémie de COVID-19, Air Canada a maintenu son engagement à réduire ses déchets. En 2020, Air Canada a atteint ses objectifs de gestion des déchets, qui visaient à réduire la quantité de déchets que la Société produit et envoie à la décharge (1) en réduisant de 20 % les déchets dans les bureaux, les installations et les salons Feuille d'érable et (2) en recyclant 50 % des déchets à bord des vols intérieurs. En 2021, Air Canada a poursuivi ses efforts de réduction des déchets en s'adaptant, au besoin, aux effets de la pandémie de COVID-19. Le recyclage de l'équipement de protection individuelle, y compris les masques, ainsi que l'élimination de l'équipement de notre programme de tests rapides ont été mis en œuvre dans l'ensemble de nos activités canadiennes, conformément aux exigences provinciales applicables.

Air Canada évalue de nouveaux objectifs en tenant compte des répercussions de la pandémie de COVID-19, ce qui pourrait inclure l'élaboration de solutions pour les variations des flux de déchets à la suite de la pandémie, la réduction de l'utilisation des plastiques à usage unique à bord des avions et la collaboration entre les services d'Air Canada pour réévaluer la façon dont les déchets sont produits, éliminés et suivis dans tous les secteurs d'activité.

Contribuer à la biodiversité

Air Canada se consacre à la lutte au commerce illégal des espèces sauvages, et à la sensibilisation du public face à la question et à ses conséquences. En plus de menacer les écosystèmes, le commerce illégal des espèces sauvages peut jouer un rôle clé dans la propagation des maladies zoonotiques, si bien que la lutte contre le commerce illégal des espèces sauvages est également importante pour prévenir les pandémies d'origine zoonotique. Par l'entremise de l'entente de l'IATA dans le cadre de la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES), Air Canada soutient la mise en œuvre de la CITES à ses activités. Par conséquent, nous n'autorisons pas le transport d'espèces visées par la CITES à moins que l'expéditeur ne certifie que l'espèce est transportée conformément à un permis délivré aux termes de la CITES. Air Canada impose également un embargo sur le transport de trophées de lions, de léopards, d'éléphants, de rhinocéros et de buffles d'Inde, de nageoires de requins et de primates non humains destinés à la recherche en laboratoire et à des fins expérimentales.

En juin 2020, Air Canada a signé la Déclaration du palais de Buckingham, une entente historique comportant 11 engagements destinés à rendre le transport moins vulnérable et à mettre fin au commerce illégal d'espèces sauvages. Le 30 septembre 2020, Air Canada a également obtenu la certification de l'IATA pour la prévention du commerce illégal d'espèces sauvages. Elle est la première société aérienne en Amérique à respecter cette norme de l'industrie. Créée en 2019 par l'IATA, la certification indique que la société aérienne a intégré à ses activités les 11 engagements de la Déclaration du palais de Buckingham de United for Wildlife.

En mars 2021, Air Canada a organisé un forum virtuel sur le commerce illégal des espèces sauvages dans l'industrie canadienne des transports, qui a réuni plus de 250 participants. En tant que plus grande société aérienne du pays, Air Canada avait pour objectif de sensibiliser les participants au commerce illégal des espèces sauvages au Canada et dans le monde.

Air Canada continue de chercher de nouvelles occasions de collaborer avec des partenaires et des organismes de l'industrie pour appuyer la lutte contre le commerce illégal des espèces sauvages. Parmi les collaborations plus récentes, mentionnons une campagne de

sensibilisation avec l'aéroport international d'Edmonton, qui a également signé la Déclaration du palais de Buckingham, et un webinaire de membre à membre avec l'Association des transitaires internationaux canadiens.

APERÇU FINANCIER

Comme il est indiqué à la rubrique « Stratégie » de la présente notice annuelle, les activités d'Air Canada ont été fortement touchées par la pandémie de COVID-19, ce qui a entraîné une baisse de ses résultats financiers par rapport à la période antérieure à la pandémie. Le tableau ci-après présente certains résultats financiers d'Air Canada pour les exercices 2019 à 2021.

(en millions de dollars canadiens)	2021	2020	2019
Produits passagers	4 498 \$	4 382 \$	17 232 \$
Produits fret	1 495	920	717
Autres produits	407	531	1 182
Total des produits d'exploitation	6 400	5 833	19 131
Total des charges opérationnelles	9 449	9 609	17 481
Résultat (perte) opérationnel	(3 049)	(3 776)	1 650
Résultats (charges) non opérationnels	(932)	(1 077)	125
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	(3 981)	(4 853)	1 775
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	379	206	(299)
Bénéfice net (perte)	(3 602) \$	(4 647) \$	1 476 \$

(1) Air Canada a commencé à consolider les résultats financiers d'Aéroparc le 10 janvier 2019, date à laquelle elle a fait l'acquisition d'Aéroparc.

Le tableau ci-après présente la proportion des produits passagers tirés des services intérieurs, transfrontaliers et internationaux d'Air Canada pour les exercices 2019 à 2021.

(en pourcentage)	2021	2020	2019
Intérieur	46 %	37 %	30 %
Transfrontalier	17 %	19 %	22 %
International	37 %	44 %	48 %
Total	100 %	100 %	100 %

Avant l'éclosion de la pandémie de COVID-19, Air Canada s'efforçait de stimuler le trafic issu de la sixième liberté grâce à sa plaque tournante d'envergure mondiale qu'est Toronto et à ses dynamiques villes-portes que sont Montréal et Vancouver. L'élaboration continue de la stratégie liée à la sixième liberté d'Air Canada est un élément important de son plan de reprise.

Air Canada a pour objectif d'accroître le trafic de correspondance mondial entre lignes internationales (la sixième liberté) par le truchement de ses principaux points d'accès au Canada. Avant la pandémie, les marchés national et transfrontalier continuaient de poursuivre leur progression dans le trafic de correspondance via le Canada vers des destinations internationales.

Air Canada connaît généralement une hausse de la demande au deuxième et au troisième trimestres de l'année civile, et une demande réduite au premier et au quatrième trimestres. Ces variations cycliques de la demande, compte non tenu de la pandémie, sont essentiellement la conséquence de la hausse du nombre de voyageurs d'agrément qui privilégient les mois du printemps et de l'été pour leurs déplacements. La structure de coûts d'Air Canada comporte des coûts fixes substantiels qui ne varient pas de façon notable en fonction de la demande passagers à court terme.

Les états financiers consolidés d'Air Canada pour l'exercice clos le 31 décembre 2021 et le rapport de gestion 2021 d'Air Canada, que l'on peut consulter sur les sites Web de SEDAR ([sedar.com](https://www.sedar.com)) ou d'Air Canada ([aircanada.com](https://www.aircanada.com)), contiennent de plus amples renseignements sur les résultats financiers d'Air Canada pour 2021.

OPÉRATIONS DE FINANCEMENT IMPORTANTES

Air Canada a effectué les importantes opérations de financement suivantes de 2019 à la date de la présente notice annuelle :

En 2021 :

- En janvier 2021, les preneurs fermes du placement auprès du public réalisé en décembre 2020 ont exercé leur option de surallocation visant une tranche supplémentaire de 2 587 000 actions au prix de 24 \$ l'action pour un produit brut de 62 M\$.
- En février 2021, Air Canada a prolongé d'un an, jusqu'en avril 2024, sa facilité de crédit renouvelable de 600 M\$ US qui faisait partie de sa facilité de crédit de 2016 (décrite au présent paragraphe). La facilité de crédit de 2016 était composée d'une facilité de prêt à terme B de 600 M\$ US échéant en 2023 et d'une facilité de crédit renouvelable garantie syndiquée de 600 M\$ US échéant en 2024. En août 2021, la facilité de crédit de 2016 a été remboursée dans le cadre d'une série d'opérations de financement décrites ci-après.
- En février 2021, Air Canada a prolongé d'un an, jusqu'en décembre 2023, sa facilité de crédit renouvelable de 200 M\$. En août 2021, elle a été prorogée de nouveau jusqu'en décembre 2024 et remboursée en août 2021. Au 31 décembre 2021, aucune somme n'avait été prélevée sur cette facilité.
- Le 12 avril 2021, Air Canada a conclu avec le gouvernement du Canada (par l'intermédiaire de la Corporation de financement d'urgence d'entreprises du Canada) une série de financements par emprunt et par titres de capitaux propres qui lui ont permis d'accéder à des liquidités maximales de 5,879 milliards de dollars dans le cadre du Crédit d'urgence pour les grands employeurs (le « CUGE »). En novembre 2021, Air Canada s'est retirée de tout autre soutien financier du gouvernement du Canada et n'a eu recours qu'à la facilité destinée uniquement au versement de remboursements aux clients de billets non remboursables. Aucune somme n'a été prélevée sur les facilités de crédit garanties et non garanties qui totalisaient 3,975 milliards de dollars et, aux termes de son accord avec le gouvernement, Air Canada avait le droit de mettre fin à ces facilités à tout moment sans pénalité, et elle s'est prévaluée de ce droit. En contrepartie de ces facilités de crédit consenties par le gouvernement du Canada, Air Canada a émis 14 576 564 bons de souscription pouvant à l'origine être exercés contre un nombre équivalent d'actions d'Air Canada au prix d'exercice de 27,2698 \$ l'action au cours d'une période de 10 ans. Les droits à la moitié des bons de souscription ont été acquis au moment de la mise en place des facilités de crédit et les droits à l'autre

moitié auraient été acquis proportionnellement aux montants qu’Air Canada aurait prélevés sur les facilités de crédit non garanties susmentionnées. À la résiliation des facilités de crédit d’exploitation, les bons de souscription dont les droits n’étaient pas encore acquis ont été annulés. Les bons de souscription étaient assujettis à un droit de rachat non récurrent en faveur d’Air Canada lui permettant de racheter aux fins d’annulation tous les bons de souscription en circulation à un prix par bon de souscription égal à leur juste valeur de marché. Air Canada a exercé son droit de rachat sur les bons de souscription dont les droits étaient acquis et les a rachetés et annulés en janvier 2022 en contrepartie d’environ 82 millions de dollars, ce qui équivaut à la valeur comptable des bons de souscription dont les droits étaient acquis au 31 décembre 2021. Pour un complément d’information sur ces accords, se reporter à la rubrique « Faits saillants de 2021 » du rapport de gestion de 2021 d’Air Canada.

- Le 15 avril 2021, Air Canada a remboursé une tranche de 400 millions de dollars américains sur les billets (non garantis) de premier rang à 7,750 % arrivés à échéance.
- Le 11 août 2021, Air Canada a procédé à la clôture de son placement privé de 2,0 milliards de dollars de billets garantis de premier rang à 4,625 % échéant en 2029 (les « billets en dollars canadiens ») et de 1,2 milliard de dollars américains de billets garantis de premier rang à 3,875 % échéant en 2026 (les « billets en dollars américains » et, avec les billets en dollars canadiens, les « billets »). Air Canada a également procédé à la clôture de sa nouvelle facilité de crédit garantie de premier rang de 2,9 milliards de dollars américains composée d’un nouveau prêt à terme B de 2,3 milliards de dollars américains échéant en 2028 (le « prêt à terme ») et d’une nouvelle facilité de crédit renouvelable inutilisée de 600 millions de dollars américains échéant maintenant en août 2025 (la « facilité renouvelable » et, avec le prêt à terme, les « facilités de crédit garanties de premier rang »). Air Canada a tiré un produit brut totalisant environ 7,1 milliards de dollars de la vente des billets et des facilités de crédit garanties de premier rang. Air Canada a affecté le produit tiré de la vente des billets en dollars canadiens ainsi que le produit du prêt à terme aux fins suivantes : (i) le règlement de la totalité du capital de 200 millions de dollars dû au titre de ses billets garantis de premier rang à 4,75 % échéant en 2023 et le remboursement de la totalité du capital de 840 millions de dollars dû au titre de ses billets de deuxième rang à 9,00 % échéant en 2024, (ii) le remboursement de la totalité de la dette de 1 178 millions de dollars américains de la Société aux termes de la facilité de crédit de 2016, et (iii) le règlement des commissions et frais d’opération applicables. Le solde du produit est conservé pour financer le fonds de roulement et les autres besoins généraux de l’entreprise. Aucune somme n’avait été prélevée sur la facilité renouvelable au 31 décembre 2021 et tout emprunt futur aux termes de celle-ci est également destiné à financer le fonds de roulement et les autres besoins généraux de l’entreprise.
- En 2021, Air Canada a obtenu des engagements de financement liés à la livraison de 15 appareils A220-300 d’Airbus, qui devraient avoir été entièrement utilisés en 2022, et a refinancé les certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel de catégorie B, série 2013-1.

En 2020 :

- En mars 2020, Air Canada a prélevé des fonds sur sa facilité de crédit renouvelable de 600 M\$ US qui faisait partie de sa facilité de crédit de 2016 et sur sa facilité de crédit

renouvelable de 200 M\$, pour un produit net total de 1 027 M\$. La facilité de crédit renouvelable de 200 M\$ était garantie par certains avions désignés et moteurs de rechange. Ces deux facilités ont été remboursées en août 2021 dans le cadre de la série d'opérations de financement décrite ci-dessus.

- En juin 2020, Air Canada a conclu un placement public par voie de prise ferme visant 35 420 000 actions à droit de vote variable de catégorie A et/ou actions à droit de vote de catégorie B d'Air Canada au prix d'offre de 16,25 \$ l'action, pour un produit brut total de 576 M\$, ainsi qu'un placement privé simultané de billets non garantis de premier rang convertibles échéant en 2025 pour un produit brut total de 748 M\$ US (1 011 M\$).
- En juin 2020, Air Canada a réalisé un placement privé d'un capital total de 840 M\$ de billets garantis de deuxième rang à 9,00 % échéant en 2024, qui ont été vendus à 98 % de leur valeur nominale. Ces billets ont été acquittés en août 2021.
- En juin 2020, Air Canada a réalisé un placement privé d'une tranche de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel de catégorie C d'une valeur nominale globale combinée d'environ 316 M\$ US (426 M\$), qui ont été vendus à 95,002 % de la valeur nominale.
- En septembre 2020, Air Canada a conclu un placement privé de deux tranches de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, dont le produit a servi à acheter des billets garantis par nantissement du matériel émis par Air Canada et garantis par trois appareils 787-9 de Boeing, trois appareils 777-300ER de Boeing, un appareil 777-200LR de Boeing et neuf appareils A321-200 d'Airbus. Les deux tranches de certificats ont une valeur nominale globale combinée de 553 M\$ US (740 M\$) et un taux d'intérêt moyen pondéré de 5,73 %. Air Canada a utilisé le produit de ce financement ainsi que des liquidités disponibles pour rembourser intégralement un prêt à terme de 600 M\$ US (803 M\$) à échéance de 364 jours initialement mis en place en avril 2020.
- En septembre 2020, Air Canada a conclu une facilité garantie engagée d'un montant total de 788 M\$ pour financer l'achat de ses 18 premiers appareils A220 d'Airbus. Comme les appareils étaient financés aux termes de cette facilité, un accord de financement relais de 788 M\$ mis en place en avril 2020 a été remboursé simultanément. Au 31 décembre 2021, les 18 appareils A220 d'Airbus étaient financés en vertu de cette facilité et le montant correspondant de l'accord de financement relais avait été remboursé.
- En octobre 2020, Air Canada a réalisé des opérations de cession-bail visant neuf appareils 737 MAX 8 de Boeing pour un produit total de 365 M\$ US (485 M\$). Les neuf appareils ont été livrés à Air Canada au cours des trois dernières années.
- En décembre 2020, Air Canada a réalisé un placement public par voie de prise ferme visant 35 420 000 actions à droit de vote variable de catégorie A et/ou actions à droit de vote de catégorie B au prix de 24 \$ l'action pour un produit brut total de 850 M\$.

En 2019 :

- En novembre 2019, Air Canada a achevé la troisième réappréciation de sa facilité de crédit de 2016, ce qui a réduit le taux d'intérêt de 25 points de base, pour le ramener au TIOL majoré de 175 points de base (sans taux TIOL minimum). La facilité de crédit de 2016 a été remboursée en août 2021.
- En novembre 2019, Air Canada a reporté d'un an, jusqu'au 18 décembre 2022, l'échéance de sa facilité de crédit renouvelable de 200 M\$.

NOTATION

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

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

Les agences de notation suivantes ont attribué une note au crédit d'Air Canada, à ses titres de créance à long terme et à ses certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel (instruments de financement des appareils à long terme) :

- Moody's Investors Service, Inc. (« Moody's »);
- Standard & Poor's Rating Services (« Standard & Poor's »);
- Fitch Ratings, Inc. (« Fitch »).

Notes attribuées au crédit d'Air Canada

Agence de notation	Note	Rang
Moody's	Ba3 négatif	13 sur 21
Standard & Poor's	B+ négatif	14 sur 22
Fitch	B+ stable	14 sur 21

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

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

Agence de notation	Note	Rang
Moody's	Ba2	12 sur 21
Standard & Poor's	BB-	13 sur 22
Fitch	BB	12 sur 21

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

Certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, série 2013-1		
Agence de notation	Note (rang) attribuée à la tranche A	Note (rang) attribuée à la tranche B
Moody's	Baa3 (10 sur 21)	Ba3 (13 sur 21)
Standard & Poor's	BB+ (11 sur 22)	BB- (13 sur 22)
Fitch	BBB (9 sur 21)	BBB- (10 sur 21)

Certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, série 2015-1		
Agence de notation	Note (rang) attribuée à la tranche A	Note (rang) attribuée à la tranche B
Standard & Poor's	A (6 sur 22)	BBB- (10 sur 22)
Fitch	A (6 sur 21)	BBB (9 sur 21)

Certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, série 2015-2			
Agence de notation	Note (rang) attribuée à la tranche AA	Note (rang) attribuée à la tranche A	Note (rang) attribuée à la tranche B
Moody's	A3 (7 sur 21)	Baa2 (9 sur 21)	Ba1 (11 sur 21)
Standard & Poor's	A+ (5 sur 22)	BBB+ (8 sur 22)	BB (12 sur 22)

Certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, série 2017-1			
Agence de notation	Note et rang attribués à la tranche AA	Note et rang attribués à la tranche A	Note et rang attribués à la tranche B
Moody's	A3 (7 sur 21)	Baa2 (9 sur 21)	Ba1 (11 sur 21)
Fitch	AA- (4 sur 21)	A (6 sur 21)	BBB (9 sur 21)

Certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, série 2018-1 (\$ CA)		
Agence de notation	Note et rang attribués à la tranche A	Note et rang attribués à la tranche B
Standard & Poor's	A+ (5 sur 22)	BBB+ (8 sur 22)

Certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, série 2020-1	
Agence de notation	Note et rang attribués à la tranche C
Moody's	Ba3 (10 sur 22)
Standard & Poor's	B+ (14 sur 22)

Certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, série 2020-2		
Agence de notation	Note et rang attribués à la tranche A	Note et rang attribués à la tranche B
Standard & Poor's	A (6 sur 22)	BBB- (10 sur 22)
Fitch	A- (7 sur 22)	BBB- (10 sur 22)

Note générale attribuée aux titres de créance à long terme :

Le tableau suivant indique la fourchette de notes que chacune des agences peut attribuer aux titres de créance à long terme.

Agence de notation	Note la plus élevée attribuable aux titres de créance à long terme	Note la plus basse attribuable aux titres de créance à long terme
Moody's	Aaa	C
Standard & Poor's	AAA	D
Fitch	AAA	C

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

Explication des notes attribuées par Moody's

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

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

Explication des notes attribuées par Standard & Poor's

Note	Explication
------	-------------

AAA	Une obligation notée « AAA » a obtenu la note la plus élevée attribuée par S&P Global Ratings. La capacité du débiteur de respecter ses engagements financiers découlant de l'obligation est extrêmement élevée.
AA	Une obligation notée « AA » ne diffère que légèrement des obligations ayant obtenu la note la plus élevée. La capacité du débiteur de respecter ses engagements financiers découlant de l'obligation est très élevée.
A	Une obligation notée « A » est un peu plus vulnérable aux effets défavorables de l'évolution de la situation ou de la conjoncture économique que les obligations de catégories de notes supérieures. Toutefois, la capacité du débiteur de respecter ses engagements financiers découlant de l'obligation demeure élevée.
BBB	Une obligation notée « BBB » présente des paramètres de protection adéquats. Toutefois, une conjoncture économique défavorable ou l'évolution de la situation est plus susceptible d'affaiblir la capacité du débiteur à respecter ses engagements financiers découlant de l'obligation.
BB, B, CCC, CC et C	Les obligations notées « BB », « B », « CCC », « CC » et « C » sont considérées comme présentant des caractéristiques spéculatives significatives. La note « BB » indique le degré le moins élevé de spéculation et la note « C », le degré le plus élevé. Même si ces obligations offrent vraisemblablement une certaine qualité et un certain degré de protection, ces caractéristiques risquent d'être supplantées par de grandes incertitudes ou une exposition considérable aux conditions défavorables.
BB	Une obligation notée « BB » est moins vulnérable au risque de défaut de paiement que d'autres émissions de nature spéculative. Elle est cependant toujours soumise à des incertitudes ou à une exposition à une conjoncture commerciale, financière ou économique défavorable qui pourrait faire en sorte que le débiteur ne soit pas en mesure de respecter ses engagements financiers découlant de l'obligation.
B	Une obligation notée « B » est plus vulnérable au risque de défaut de paiement qu'une obligation notée « BB », mais le débiteur est apte à respecter ses engagements financiers dans l'immédiat. Une conjoncture commerciale, financière ou économique défavorable réduira sans doute la capacité ou la volonté du débiteur de respecter ses engagements financiers découlant de l'obligation.
CCC	Une obligation notée « CCC » est vulnérable au risque de défaut de paiement dans l'immédiat et le respect par le débiteur de ses engagements financiers est tributaire d'une conjoncture commerciale, financière et économique favorable. En cas de conjoncture commerciale, financière ou économique défavorable, le débiteur n'aura vraisemblablement pas la capacité de respecter ses engagements financiers découlant de l'obligation.
CC	Une obligation notée « CC » est très vulnérable au risque de défaut de paiement dans l'immédiat. La note « CC » est utilisée lorsqu'aucun défaut de paiement n'a encore eu lieu, mais que S&P Global Ratings juge que le défaut de paiement est une quasi-certitude, sans égard au moment où on prévoit qu'il surviendra.
C	Une obligation notée « C » est très vulnérable au risque de défaut de paiement dans l'immédiat, et elle devrait avoir un rang relatif moins élevé ou offrir des chances de recouvrement final plus faibles que les obligations ayant obtenu des notes plus élevées.
D	Une obligation notée « D » fait l'objet d'un défaut ou un engagement théorique qui s'y rapporte fait l'objet d'une violation. Pour les instruments de capital non hybrides, la catégorie de notation « D » est utilisée lorsque les paiements se rapportant à l'obligation ne sont pas effectués à la date d'échéance, à moins que S&P Global Ratings ne croie que ces paiements seront effectués dans les cinq jours ouvrables suivants, en l'absence d'un délai de grâce précisé, ou avant la fin du délai de grâce précisé ou dans les trente jours civils suivants, selon la première de ces éventualités à survenir. La note « D » est également utilisée si le débiteur dépose son bilan ou prend une mesure analogue et lorsque le défaut d'exécution d'une obligation est une quasi-certitude, par exemple en raison de dispositions de suspension automatique. La note d'une obligation est abaissée à « D » si elle fait l'objet d'une restructuration de créance en difficulté.

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

Explication des notes attribuées par Fitch

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

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

ENTENTES À L'ÉGARD DES RÉGIMES DE RETRAITE

Air Canada propose à ses employés plusieurs régimes de retraite à prestations définies, notamment des régimes de retraite agréés canadiens, des régimes complémentaires de retraite et des régimes de retraite pour les employés à l'étranger. Air Canada promeut également plusieurs régimes de retraite à cotisations définies et participe à certains régimes

de retraite interentreprises. En outre, Air Canada offre des régimes prévoyant d'autres prestations de retraite et avantages postérieurs à l'emploi.

Selon un calcul provisoire, en date du 1^{er} janvier 2022, pris collectivement, les régimes de retraite agréés canadiens affichaient un excédent de solvabilité estimatif de 4,7 G\$. Les évaluations définitives seront effectuées au premier semestre de 2022. Comme il est permis par les lois mais sous réserve des règles applicables aux régimes, l'excédent sur la position de solvabilité de 105 % peut servir à réduire les cotisations relatives aux services rendus au cours de l'exercice considéré pour la composante cotisations définies ou à capitaliser la cotisation de l'employeur pour la composante cotisations définies du même régime de retraite.

Le total des cotisations de l'employeur au titre de la capitalisation des régimes de retraite à prestations déterminées (compte tenu des régimes pour les employés à l'étranger et des régimes complémentaires) s'établissait à 91 M\$ pour 2021 et devrait se chiffrer à 90 M\$ pour 2022.

Compte tenu de l'excédent des éléments à prestations déterminées qui a servi à financer la cotisation de l'employeur à un élément à cotisations déterminées du même régime de retraite, le total des cotisations de l'employeur aux régimes à cotisations déterminées et aux régimes interentreprises s'est élevé à 23 M\$ en 2021. De même, compte tenu de l'excédent disponible des éléments à prestations déterminées qui peut être utilisé pour financer la cotisation de l'employeur à un élément à cotisations déterminées du même régime de retraite, le total des cotisations de l'employeur aux régimes à cotisations déterminées et aux régimes interentreprises devrait s'élever à 36 millions de dollars en 2022.

En date du 31 décembre 2021, environ 75 % des actifs des régimes de retraite d'Air Canada étaient investis dans des instruments de placement à revenu fixe afin d'atténuer une tranche substantielle du risque lié au taux d'intérêt (taux d'actualisation). Air Canada cherche à maintenir un pourcentage élevé de produits de placement à revenu fixe à long terme afin de couvrir les passifs des régimes de retraite.

En juillet 2009, le gouvernement du Canada a approuvé un allègement des obligations de capitalisation des régimes de retraite en vertu du *Règlement de 2009 sur la capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada* (le « règlement de 2009 »), qui a depuis été abrogé. Le règlement de 2009 a été pris dans la foulée des accords sur la capitalisation des régimes de retraite (les « protocoles sur les retraites ») conclus avec les employés syndiqués d'Air Canada au Canada et d'un processus de consultation des retraités et des employés non syndiqués. Conformément à ces accords, le 26 octobre 2009, Air Canada a émis en faveur d'une fiducie (la « fiducie ») 17 647 059 actions à droit de vote de catégorie B. La fiducie prévoit que le produit net de la vente de ces actions par la fiducie sera versé aux régimes de retraite. Tant que la fiducie détiendra au moins 2 % des actions émises et en circulation d'Air Canada, le fiduciaire a le droit de désigner un candidat au conseil d'administration (qui ne sera pas membre ou dirigeant d'un syndicat canadien d'Air Canada), sous réserve du respect des pratiques de gouvernance concernant la sélection et la confirmation des candidats aux postes d'administrateurs d'Air Canada. À la fin de 2021, les syndicats canadiens d'Air Canada ont signé une lettre d'intention afin de permettre certaines autres affectations du produit de la vente des actions de la fiducie. Si toutes les conditions sont réunies pour réaliser les opérations envisagées par la lettre d'intention, les actions en fiducie seront progressivement vendues sur une période d'au plus 15 ans et le produit net tiré des ventes sera affecté au versement de sommes forfaitaires aux retraités canadiens et au financement de programmes de départ volontaire pour les employés syndiqués ayant de l'ancienneté et les employés qui ne sont pas des dirigeants. En outre, le droit du fiduciaire de désigner un candidat au conseil d'administration d'Air Canada demeurera en vigueur jusqu'à la première des dates suivantes,

soit (i) le 1^{er} janvier 2030 ou (ii) la date à laquelle les actions d’Air Canada détenues par la fiducie représentent 2 % ou moins des actions émises et en circulation d’Air Canada.

PARC AÉRIEN

Une description du parc aérien d’Air Canada et des plans le concernant au 31 décembre 2021 figure à la rubrique 8, « Parc aérien », du rapport de gestion 2021 d’Air Canada, rubrique qui est intégrée par renvoi à la notice annuelle.

Le 13 mars 2019, Transport Canada a publié un avis de sécurité concernant la fermeture de l’espace aérien canadien aux appareils 737 MAX de Boeing. À la suite de la consigne de navigabilité, publiée par Transports Canada, qui a mené au retrait de l’avis de sécurité le 20 janvier 2021 et de la levée de l’interdiction de vol dans les autres territoires, et de l’évaluation indépendante des appareils par la Société ainsi que celle des procédures d’exploitation connexes par ses experts en sécurité et opérations de vol, Air Canada a remis les appareils 737 MAX 8 de Boeing en service commercial le 1^{er} février 2021.

En raison de la pandémie de COVID-19, Air Canada a procédé au retrait permanent de certains appareils plus anciens de son parc d’avions de passagers, soit certains 767 de Boeing et des appareils de la famille des A320 d’Airbus et tous ses biréacteurs régionaux E190 d’Embraer. Cette mesure a réduit la structure de coûts de la Société, simplifié son parc aérien global et diminué son empreinte carbone.

En janvier 2022, Air Canada a décidé de procéder à l’achat de dix appareils A220 d’Airbus supplémentaires qui s’ajoutent aux deux déjà achetés en 2021. Ces douze appareils sont ceux qu’Air Canada avait précédemment décidé de ne plus acheter en vertu d’une modification du contrat d’achat conclu avec Airbus en novembre 2020. La livraison de la moitié des appareils devrait avoir lieu en 2024 et celle de l’autre moitié en 2025. En octobre 2021, Air Canada a conclu un accord avec Boeing visant à devancer la livraison de quatre appareils 737 MAX 8 de Boeing au quatrième trimestre de 2021, pour un total de sept livraisons en 2021. Les neuf appareils 737 MAX 8 de Boeing restants devraient être livrés à la fin du deuxième trimestre de 2022, ce qui portera à 40 le total d’appareils 737 MAX 8 de Boeing au sein de la flotte de monocouloirs.

En 2021, Air Canada a annoncé avoir exercé des options visant l’achat de trois appareils 787-9 de Boeing dont la livraison est prévue en 2022 et en 2023. Air Canada ne détient aucune autre option d’achat visant des appareils 787 de Boeing.

MAIN-D’ŒUVRE ET ENTENTES AVEC LES SYNDICATS

En 2020, en raison de la pandémie de COVID-19, Air Canada a réduit son effectif, ce qui a fait baisser considérablement le nombre d’employés équivalent temps plein (« ETP »), comme il est indiqué ci-après. La réduction d’effectif a pris la forme de mises à pied, de cessations d’emploi, de départs volontaires, de retraites anticipées et de congés spéciaux. En janvier 2021, Air Canada a annoncé d’autres compressions d’effectif visant environ 1 700 employés.

Au 31 décembre 2021, Air Canada avait rappelé plus de 10 000 employés qui étaient en mise à pied technique depuis 2020 en raison de l’incidence de la pandémie de COVID-19.

Le tableau suivant donne la répartition de l'effectif moyen d'Air Canada exprimé en ETP, pour les exercices 2019 à 2021, et indique les syndicats qui les représentent.

Groupe d'employés	Syndicat ⁽¹⁾	2021	2020	2019
Direction et soutien administratif	s.o. ⁽²⁾	4 224	4 518	5 553
Pilotes	APAC	3 076	3 490	3 733
Agents de bord	SCFP	3 594	3 948	8 497
Agents-Ventes, service clientèle et régulation des vols	Unifor/IBT/CALDA	3 115	3 345	5 461
Services techniques, aire de trafic et fret	AIMTA	5 416	5 425	9 166
Employés syndiqués du Royaume-Uni	UNITE	115	122	180
Autres employés syndiqués	Divers	229	265	313
Total		19 769	21 113	32 903

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

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

La plupart des employés d'Air Canada sont syndiqués. Au cours des dernières années, Air Canada a conclu les conventions collectives suivantes :

- APAC (pilotes) – En 2014, Air Canada et l'APAC, qui représente les pilotes, ont ratifié une nouvelle convention collective d'une durée de 10 ans prenant fin le 29 septembre 2024, sous réserve de certaines clauses de renégociation et mesures de référence applicables au cours de cette période. En 2017 et en 2021, Air Canada et l'APAC ont ratifié les modifications à la convention collective de longue durée en vigueur. La version modifiée de la convention fournit davantage de possibilités commerciales ainsi qu'une flexibilité opérationnelle accrue.
- AIMTA (employés de l'appui technique et de l'entretien, du soutien opérationnel et bagagistes) – En 2016, Air Canada et l'AIMTA, qui représente les employés de l'appui technique et de l'entretien, du soutien opérationnel et les bagagistes, ont conclu une nouvelle convention collective d'une durée de 10 ans prenant fin le 31 mars 2026, sous réserve de certaines clauses de renégociation applicables au cours de cette période.
- CALDA (ordonnanceurs) – En 2016, Air Canada et la CALDA, qui représente les ordonnanceurs de vols, ont conclu une nouvelle convention collective d'une durée de 12 ans prenant fin le 29 février 2028, sous réserve de certaines clauses de renégociation applicables au cours de cette période.
- SCFP (agents de bord) – En 2015, Air Canada et le SCFP, qui représente les agents de bord, ont conclu une nouvelle convention collective d'une durée de 10 ans prenant fin le 31 mars 2025, sous réserve de certaines clauses de renégociation applicables au cours de cette période.

- Unifor (agents – Ventes et Service clientèle) – En 2020, Air Canada et Unifor, qui représente les agents – Ventes et Service clientèle de la société aérienne, ont conclu une nouvelle convention collective d’une durée de six ans prenant fin le 26 février 2026. En 2019, Air Canada a conclu une convention collective avec Unifor, qui représente les agents du service à la clientèle d’Aéropian.
- International Brotherhood of Teamsters (IBT) – En 2019, Air Canada et IBT, qui représente les employés des aéroports, de fret et de centres d’appels aux É.-U. ont conclu une nouvelle convention collective d’une durée de dix ans prenant fin le 30 juin 2029.
- UNITE – En 2016, Air Canada et UNITE, qui représente les employés du R.-U., ont conclu une nouvelle convention collective d’une durée de 10 ans prenant fin le 31 décembre 2026.

INSTALLATIONS

Air Canada est propriétaire d’installations ou en loue dans des aéroports importants et dans certaines villes. Ces installations comprennent des bureaux, des hangars, des installations de maintenance et des installations d’assistance en escale. Le tableau suivant décrit les principaux immeubles dont Air Canada était propriétaire ou qu’elle louait en date du 31 décembre 2021 :

Principaux immeubles	Description	Superficie	Nature du droit
Montréal – Immeuble d’Air Canada, siège social	Siège social et installations de formation	257 820	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué
Aéroport Trudeau de Montréal – Centre de maintenance	Bureaux, centre informatique, maintenance des appareils, hangars, ateliers et installations de formation	1 102 284	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué
Montréal – Centre-ville	Bureaux (y compris des bureaux loués pour VAC et TCC)	183 625	En location
Aéroport Pearson de Toronto – Aérogare	Comptoirs, bureaux, salons, installations pour les passagers et la manutention des bagages	191 216	En location
Aéroport Pearson de Toronto – Centre de maintenance	Bureaux, hangars, ateliers et immeuble des simulateurs de vol	843 563	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué
Aéroport Pearson de Toronto	Bureaux, ateliers, installations de formation et d’entreposage d’équipement	279 565	En location

Principaux immeubles	Description	Superficie	Nature du droit
Toronto – Installations de fret et de maintenance	Bureaux, installations de fret et de maintenance de l'équipement	472 247	En location
Brampton (Ontario) – Centre d'exploitation de système	Centre d'exploitation de système	79 646	Propriétaire des installations et du terrain
Toronto – Centre-ville	Bureaux	77 921	En location
Vancouver – Centre des activités techniques	Bureaux, hangars, ateliers et services techniques	1 087 985	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué
Vancouver – Hangar sud	Bureaux, hangars, ateliers, magasins	131 626	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué
Aéroport international de Calgary	Hangar, commissariat, équipement d'assistance en escale et entrepôt	216 089	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué
Winnipeg – Immeuble d'Air Canada	Bureaux et centre informatique	394 650	Propriétaire des installations et du terrain
Aéroport de Winnipeg – Centre de maintenance	Bureaux, hangars de maintenance d'appareil et ateliers	271 466	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué

Air Canada occupe d'autres bureaux, aérogares, ou installations de maintenance ou de fret aux termes de contrats de location à long terme aux aéroports de Toronto, Montréal, Vancouver, Calgary et Londres. Une partie des hangars et des installations de maintenance des appareils de Calgary, Montréal et Toronto est louée ou sous-louée par Air Canada à Jazz et à d'autres tiers.

MARQUES DE COMMERCE

Air Canada estime que son image de marque et ses marques de commerce sont précieuses et importantes pour sa position concurrentielle. Air Canada est le nom commercial et la marque de commerce d'Air Canada. Les autres marques de commerce d'Air Canada comprennent Air Canada Express^{MD}, le logo Air Canada Jetz^{MD}, Air Canada Jazz^{MD}, Jazz^{MD}, Air Canada Vacations^{MD}, Vacances Air Canada^{MD}, Skyriders^{MD}, Aéroneutes^{MD}, Air Canada Maple Leaf logo^{MD}, le logo Feuille d'érable d'Air Canada^{MD}, Maple Leaf Lounge^{MC}, Salon Feuille d'érable^{MC}, Air Canada Rouge^{MD}, Rivo^{MC} et d'autres dessins-marques. Les marques de commerce d'Aéroparc comprennent Aéroparc^{MD}, Aéronote^{MD}, Aéro Platine^{MD}, Aéro Or^{MD}, Prédicteur de points^{MC} et Aéroparc Elite^{MC}. Air Canada a consenti à Jazz une licence d'utilisation de certaines marques de commerce au Canada et aux États-Unis, notamment Air Canada Express^{MD}, Rapidair^{MD}, Air Canada Jazz^{MD}, Jazz^{MD}, Air Canada^{MD} et le logo Air Canada^{MD}, en association avec la prestation de services aériens réguliers dans des régions du Canada et de part et d'autre de la frontière canado-américaine au nom d'Air Canada.

Air Canada cherche à protéger ses renseignements commerciaux exclusifs et sensibles ainsi que ses droits de propriété intellectuelle par différents moyens, notamment, selon le cas, par des enregistrements, des dispositions sur la confidentialité et d'autres dispositions contractuelles, politiques, restrictions et contrôles d'accès.

RÉGLEMENTATION

Le secteur de l'aviation commerciale est assujéti à un cadre juridique, réglementaire et administratif exhaustif, notamment en ce qui concerne les impôts et taxes, les redevances et activités aéroportuaires, les droits de route, les créneaux d'aéroports, la sûreté, les droits des passagers et consommateurs, la santé et la sûreté publiques (notamment en raison de la pandémie de COVID-19), l'accessibilité du transport, les règlements visant les équipages et autres règlements en matière de travail, la protection des renseignements personnels, la sécurité des données, la publicité et le marketing, les licences, la concurrence, les régimes de retraite, l'environnement (dont les niveaux sonores et les émissions de carbone), les douanes, l'immigration, le contrôle des changes et, dans une certaine mesure, la tarification. Vous trouverez ci-après un exposé de lois et règlements nationaux et internationaux touchant Air Canada ainsi que de certains projets de loi et de règlement qui pourraient, à l'avenir, affecter Air Canada. Air Canada ne peut pas prédire quand ces lois et règlements entreront en vigueur (dans leur forme proposée ou modifiée), le cas échéant.

Canada

Introduction

Au Canada, tout le transport aérien commercial, y compris les politiques, les normes de maintenance et d'exploitation, la sécurité, les infrastructures au sol et les installations de navigation, relève exclusivement de la compétence du gouvernement du Canada et tombe sous la responsabilité du ministre des Transports et, dans une certaine mesure, du ministre de l'Emploi, du Développement de la main-d'œuvre et de l'Inclusion des personnes en situation de handicap. L'Office des transports du Canada, organisme administratif qui relève de l'État canadien, agit comme tribunal quasi judiciaire chargé de régler certains différends soulevés par des consommateurs ou des entreprises dans le domaine du transport et comme organisme de régulation du transport aérien, habilité à délivrer des autorisations, des licences et des permis. NAV Canada, entreprise privée sans capital-actions, assure les services de navigation aérienne au Canada. Tous les grands aéroports du Canada sont gérés par des administrations aéroportuaires canadiennes sans but lucratif.

Loi sur la modernisation des transports

Le 23 mai 2018, la *Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois* (la « Loi sur la modernisation des transports ») a obtenu la sanction royale. Entre autres, la Loi sur la modernisation des transports a modifié la *Loi sur les transports au Canada* (la « LTC ») afin que l'Office des transports du Canada soit tenu d'établir un régime de droits des passagers aériens et a créé un nouveau processus pour l'autorisation des coentreprises internationales du secteur du transport aérien, processus qui tient compte des effets concurrentiels et de considérations d'intérêt public plus étendues. La nouvelle procédure d'examen des coentreprises est entrée en vigueur en 2019. La Loi sur la modernisation des transports a aussi élevé la limite de propriété étrangère dans les sociétés aériennes canadiennes pour le faire passer de 25 % à 49 %, pourvu qu'aucun non-Canadien ne détienne plus de 25 % des intérêts avec droit de vote et que les fournisseurs non canadiens de services aériens ne détiennent pas un total de plus de 25 % des intérêts avec

droit de vote d'un transporteur aérien canadien. À l'assemblée annuelle et extraordinaire des actionnaires de 2019 d'Air Canada, les actionnaires ont approuvé un plan d'arrangement présenté en vertu de l'article 192 de la LCSA visant à modifier les statuts constitutifs d'Air Canada de manière à harmoniser les restrictions applicables à la propriété et aux droits de vote de non-Canadiens avec celles prévues dans la définition de « Canadien » de la LTC. La Cour supérieure du Québec a par la suite approuvé par une ordonnance définitive ce plan d'arrangement, et les statuts modifiés d'Air Canada ont été déposés et sont entrés en vigueur le 8 mai 2019. Des renseignements supplémentaires sur les actions et les limites de propriété d'Air Canada figurent à la rubrique « Description de la structure du capital-actions » de la présente notice annuelle.

Règlement sur la protection des passagers aériens

Le *Règlement sur la protection des passagers aériens* est entré en vigueur en deux étapes, soit le 15 juin 2019 et le 15 décembre 2019. Ce règlement régit les vols nationaux et les vols internationaux au départ et à destination du Canada, y compris les vols de correspondance, et énonce les obligations du transporteur en cas de vol retardé, d'annulation de vol et de refus d'embarquement. Il précise par ailleurs les normes minimales de traitement, d'indemnisation et d'aide à fournir pour permettre le déplacement prévu. Le règlement prescrit des indemnités minimales pour bagages perdus ou endommagés, les obligations en cas de retard de plus de trois heures lorsque l'appareil se trouve sur l'aire de trafic et l'obligation pour le transporteur d'attribuer un siège aux jeunes enfants près d'un parent, d'un gardien ou d'un tuteur. À l'heure actuelle, le règlement n'oblige pas les transporteurs à rembourser les passagers en cas de perturbations indépendantes de leur volonté. En décembre 2020, le ministre des Transports a adopté un décret enjoignant à l'Office des transports du Canada à élaborer un nouveau règlement qui s'appliquera aux vols qui sont annulés pour des raisons indépendantes de la volonté d'un transporteur aérien, comme une pandémie, lorsqu'il n'est pas possible pour le transporteur aérien d'effectuer l'itinéraire prévu du passager dans un délai raisonnable. Le projet de règlement a été publié dans la partie 1 de la Gazette du Canada le 3 juillet 2021 et la période de consultation s'est terminée le 1^{er} octobre 2021. À l'heure actuelle, le règlement définitif n'a pas encore été publié. Dans le cadre de l'entente de financement qu'elle a conclue avec le gouvernement du Canada en vue d'aider au remboursement des billets non remboursables, Air Canada a convenu de rembourser les billets non remboursables des clients pour les annulations qui ont eu lieu du début de la pandémie jusqu'au 13 avril 2021, à certaines conditions, ainsi que les billets achetés après le 13 avril 2021 pour des perturbations indépendantes de sa volonté.

Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées

Aux termes du *Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées* de l'Office des transports du Canada (le « Règlement sur les transports accessibles »), les sociétés aériennes comme Air Canada doivent notamment (i) fournir des aéronefs accessibles en se conformant à des exigences particulières, (ii) répondre aux besoins de communication des voyageurs handicapés et (iii) fournir des services accessibles. Le but de ce règlement est de créer un seul ensemble exhaustif de règlements sur les transports accessibles au Canada. La plupart des quelque 200 dispositions du Règlement sur les transports accessibles sont maintenant en vigueur. Certaines dispositions plus complexes (comme les exigences relatives aux bornes libre-service dans les aéroports) devraient être mises en œuvre en 2022.

Services transfrontaliers américains

Les services transfrontaliers entre le Canada et les États-Unis sont exploités conformément à l'accord Ciel ouvert conclu par le Canada et les États-Unis, qui est entré en

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

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

Services internationaux

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

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

La politique sur le transport aérien international de Transports Canada intitulée « Ciel bleu » prévoit une approche plus ouverte aux négociations bilatérales sur le transport aérien. Selon cette politique, lorsque c'est à l'avantage du Canada, Transports Canada cherchera activement à négocier des accords de transport aérien régulier international plus ouverts, de façon à optimiser les chances d'ajouter des services passagers et cargo selon les conditions du marché. En 2008, le Canada a conclu des négociations avec l'Union européenne portant sur un accord global en matière de transport aérien. Cet accord prévoit, notamment, des services aériens directs sans restriction entre le Canada et les États membres de l'Union européenne, une souplesse en matière de prix, plus de souplesse en matière d'exploitation de vols à codes multiples et l'amélioration de la flexibilité des services de fret. Depuis le 18 décembre 2009, il est possible de se prévaloir provisoirement de ces droits et d'autres droits prévus dans l'accord de transport aérien. Le 16 mai 2019, l'*Accord sur le transport aérien entre le Canada et la Communauté européenne et ses États membres* est entré en vigueur. Le 31 décembre 2020, en lien avec le retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne,

le Canada et le Royaume-Uni ont mis en œuvre une entente bilatérale sur le transport aérien qui garantit la poursuite de la prestation des services aériens.

Services d'affrètement

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

La politique régissant les services aériens internationaux de transport de passagers par affrètement ne contient pas de restrictions concernant les réservations anticipées, les exigences de séjour minimal ou l'interdiction d'effectuer des voyages aller simple seulement. Toutefois, elle exige toujours l'affrètement de toutes les places à bord d'un appareil et interdit la vente directe au public par les transporteurs.

Émissions de dioxyde de carbone

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

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

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

En 2012, le gouvernement du Canada et l'industrie canadienne de l'aviation, par l'intermédiaire de ses associations représentatives du secteur de l'aviation, ont collectivement élaboré et adopté le Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation. Il s'agit d'un plan d'action volontaire qui fixe l'objectif ambitieux d'améliorer l'efficacité énergétique au taux annuel moyen d'au moins 2 % jusqu'en 2020 par rapport au niveau de base de 2005 (le « Plan d'action volontaire »). Le Plan d'action volontaire constitue le fondement de la réponse du gouvernement du Canada à la résolution adoptée par l'assemblée A37-19 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (« OACI »), qui encourage les États membres à présenter un plan d'action national énonçant les mesures que chaque État prend ou a l'intention de prendre pour réduire les émissions provenant du transport aérien. Il vise également l'objectif ambitieux d'atteindre la croissance neutre en carbone à partir de 2020 et la réduction des émissions absolues de gaz à effet de serre de 50 % par rapport aux niveaux de 2005 d'ici 2050 dans l'aviation internationale.

En 2015, toutes les parties au Plan d'action volontaire ont procédé à l'examen triennal du plan et ont convenu d'adopter une cible mondiale de l'amélioration de l'efficacité énergétique de 1,5 % par année entre 2008 et de 2020, ce qui semblait être un objectif plus réaliste pour le secteur canadien. Les mesures clés de l'industrie en vue d'atteindre cet objectif sont l'amélioration technologique par le renouvellement et la modernisation du parc aérien, et l'utilisation de carburants pour l'aviation respectant les critères de développement durable,

une plus grande efficacité des opérations aériennes et l'amélioration de l'infrastructure, notamment par l'amélioration de l'efficacité de la gestion du trafic aérien. Entre 2008 et 2018, le secteur de l'aviation canadien a atteint un taux d'amélioration annuel moyen de 2 %, ce qui a dépassé l'objectif du Plan d'action volontaire de 1,5 %. En raison des répercussions de la pandémie de COVID-19, les rapports du Plan d'action volontaire de 2019 et de 2020 devant être publiés par Transports Canada ont été retardés. Étant donné que le Plan d'action volontaire devait se terminer avant la fin de 2020, Transports Canada et les membres de l'industrie ayant signé le Plan d'action volontaire ont convenu de le prolonger jusqu'en 2021. Un nouveau Plan d'action canadien devrait être élaboré et approuvé par les parties en 2022.

En adhérant à la Déclaration d'ambition climatique de l'aviation internationale, formulée en novembre 2021 à la 26^e Conférence des Parties sur les changements climatiques des Nations Unies (COP26), le Canada s'est engagé à élaborer des plans d'action nationaux actualisés détaillant les mesures nationales ambitieuses et concrètes visant à réduire les émissions de l'aviation et à soumettre ces plans à l'OACI avant sa 41^e assemblée, qui doit avoir lieu de la fin septembre au début octobre 2022. Les pays signataires devraient également appuyer les appels en faveur d'un accord sur un objectif ambitieux à long terme lors de la 41^e assemblée de l'OACI en 2022, d'un soutien continu et d'un renforcement du CORSIA (voir ci-après) ainsi que d'un déploiement accru de carburants d'aviation durables.

Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (« CORSIA »)

Le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation* ou « CORSIA ») que l'Organisation de l'aviation civile internationale a adopté en 2016 vise les émissions des vols internationaux. En vertu du CORSIA, toute croissance des émissions au-delà du niveau de l'année de référence applicable devra être compensée par les émetteurs (les sociétés aériennes) par l'acquisition et la remise de crédits compensatoires ou par l'utilisation de biocarburants durables. Transport Canada tient compte de la mise en application du CORSIA dans ses modifications du *Règlement de l'aviation canadien* (le « RAC »). Par ailleurs, les obligations de compensation de carbone découlant du RAC modifié sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2021.

L'année de référence devait initialement être fondée sur les émissions de 2019 et de 2020, mais, en raison des effets de la pandémie de COVID-19, l'année de référence sera plutôt 2019 pour la première période de conformité (2021-2023). Par conséquent, les sociétés aériennes commenceront probablement à contracter des obligations en vertu du CORSIA une fois que l'industrie de l'aviation, dans son ensemble, atteindra et dépassera les niveaux de ses émissions de carbone de 2019.

En raison du CORSIA, le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne ont continué d'exempter du système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne les vols reliant l'Europe et les pays tiers. Toutefois, en 2021, la Commission européenne a publié le paquet « Ajustement à l'objectif 55 », qui regroupe des modifications réglementaires et de nouveaux projets de règlement pour la réalisation du Pacte vert pour l'Europe. En ce qui concerne les modifications du système d'échange de quotas d'émission de l'UE, les sociétés aériennes de pays non membres de l'Union européenne qui effectuent des liaisons à l'intérieur de celle-ci seraient soumises au système d'échange de quotas d'émission de l'UE et au CORSIA, tandis que les sociétés aériennes de pays membres de l'Union européenne ne seraient soumises qu'au système d'échange de quotas d'émission de l'UE. En outre, la Commission européenne propose de réintroduire le système d'échange de quotas d'émission de l'UE à partir de 2027 pour les vols internationaux entre l'Europe et d'autres pays qui

n'auraient pas appliqué volontairement le CORSIA ou pour tous les pays tiers si l'OACI décide d'exclure les émissions de 2020 du niveau de référence du CORSIA pour la troisième phase (2027-2035).

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

En 2016, le gouvernement du Canada a proposé l'institution d'une tarification du carbone dans toutes les provinces et tous les territoires du Canada. La *Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre* (projet de loi C-74) a reçu la sanction royale le 21 juin 2018 et s'applique aux émissions produites par les vols intraprovinciaux. En vertu de cette loi, à compter du 1^{er} avril 2019, le gouvernement du Canada a fixé le prix minimal du CO₂ à 20 \$ la tonne pour 2019, prix qui augmentera de 10 \$ par année pour atteindre 50 \$ la tonne en 2022 (le « prix de référence »), applicable à tous les combustibles fossiles (notamment le carburéacteur et les autres carburants utilisés dans les opérations au sol et dans l'équipement fixe de combustion).

En décembre 2020, dans le cadre de la publication du plan *Un environnement sain et une économie saine*, le gouvernement du Canada a annoncé une augmentation graduelle de la taxe fédérale sur les émissions de carbone des carburants de 15 \$ la tonne par année de 2022 à 2030, de sorte qu'elle atteigne 170 \$ la tonne en 2030.

Le gouvernement du Canada reconnaît le besoin d'une approche nationale qui couvre les vols entre les provinces et territoires et a fait savoir qu'il lancerait des pourparlers avec les gouvernements provinciaux et territoriaux et les parties prenantes pour déterminer la façon de traiter les émissions produites lors de ces vols. Dans l'intervalle, le prix de référence ne s'appliquera qu'au carburéacteur utilisé dans les vols à l'intérieur d'une province qui n'a pas instauré un régime de tarification du carbone. Le gouvernement du Canada a indiqué qu'il ne cherchera pas à appliquer le prix de référence dans les provinces qui ont mis en œuvre un tel régime.

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

Le 18 décembre 2020, le gouvernement du Canada a publié le projet de *Règlement sur les combustibles propres*, officiellement appelé la *Norme sur les combustibles propres*, pour la catégorie des combustibles liquides. Le règlement définitif devrait être rendu public au printemps de 2022 et devrait entrer en vigueur le 1^{er} décembre 2022. Le projet de règlement exigerait que les principaux fournisseurs de combustibles fossiles liquides (c.-à-d. les producteurs et les importateurs) réduisent l'intensité en carbone des combustibles fossiles liquides qu'ils produisent et importent au Canada de 2,4 gCO₂e/MJ en 2022 par rapport aux niveaux de référence de l'intensité en carbone de 2016, pour la faire passer à 12 gCO₂e/MJ en 2030. Le projet de règlement établirait également un marché des crédits permettant de satisfaire à l'exigence de réduction annuelle de l'intensité en carbone au moyen de mesures spécifiques de création de crédits.

Selon le projet de règlement, le carburéacteur classique n'est pas requis pour atteindre un objectif d'intensité en carbone. Dans la catégorie 2, le carburant aviation durable est indiqué comme étant autorisé à créer des crédits de conformité. Le carburéacteur devait être pris en compte pendant la phase II (phases solides et gazeuses); toutefois, le gouvernement du Canada a indiqué qu'il ne chercherait plus à inclure les combustibles solides et gazeux dans la Norme sur les combustibles propres.

En 2021, le gouvernement de la Colombie-Britannique a publié un calendrier de modifications à la norme sur le carburant à faible teneur en carbone dans le cadre de son plan

intitulé *CleanBC: Roadmap to 2030*, qui prévoit notamment l'augmentation de l'objectif de réduction de l'intensité en carbone pour le faire passer de 20 % à 30 % d'ici 2030, le doublement de l'objectif de production de biocarburants de la Colombie-Britannique pour le porter à 1,3 milliard de litres par année et l'inclusion des carburants d'aviation d'ici 2023. La documentation initiale indique que la norme sur le carburant à faible teneur en carbone s'appliquerait au carburéacteur quel que soit l'endroit où il est utilisé.

Loi sur les langues officielles (Canada)

En vertu de la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* (la « LPPCAC »), Air Canada est assujettie à la *Loi sur les langues officielles* (Canada) (la « LLO »). La LLO contient de nombreuses dispositions applicables à Air Canada; ainsi, les voyageurs doivent pouvoir communiquer avec l'entreprise et obtenir des services en français ou en anglais (y compris lorsqu'un tiers exécute ces services pour Air Canada) si la demande pour ces services dans cette langue le justifie. Cette loi permet en outre aux salariés d'Air Canada de travailler dans l'une ou l'autre des langues officielles lorsque le règlement l'exige. La LPPCAC prévoit aussi l'obligation de faire en sorte que les clients des filiales d'Air Canada puissent communiquer avec la filiale à propos des services aériens et des services connexes, et obtenir ces services, dans l'une ou l'autre langue officielle lorsque le nombre de clients le justifie.

Le 15 juin 2021, la ministre du Développement économique et des Langues officielles de l'époque, appuyée par le président du Conseil du Trésor et le ministre de la Justice et procureur général du Canada, a présenté le projet de loi C-32, la *Loi visant l'égalité réelle du français et de l'anglais et le renforcement de la Loi sur les langues officielles*. Le projet de loi C-32 propose notamment d'accorder des pouvoirs accrus au commissaire aux langues officielles et d'introduire de nouvelles obligations pour les entreprises de compétence fédérale. En août 2021, des élections fédérales ont été déclenchées et le Parlement a été dissous. À la suite des élections et de la nomination du cabinet, le gouvernement a indiqué que ce projet de loi était prioritaire, et il devrait être présenté de nouveau.

Loi antiterroriste

La *Loi édictant la Loi sur la communication d'information ayant trait à la sécurité du Canada et la Loi sur la sûreté des déplacements aériens, modifiant le Code criminel, la Loi sur le Service canadien du renseignement de sécurité et la Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés et apportant des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois* (la « Loi antiterroriste ») a obtenu la sanction royale le 18 juin 2015. La Loi antiterroriste établit un cadre législatif en vue d'identifier et de contrer les personnes soupçonnées de menacer la sûreté des transports ou de se déplacer en aéronef dans le but de commettre une infraction de terrorisme. La Loi antiterroriste autorise le ministre fédéral de la Sécurité publique à établir la liste de telles personnes et à enjoindre aux transporteurs aériens de prendre toute mesure pour prévenir la commission de tels actes. En vertu de la Loi antiterroriste, le ministre fédéral des Transports a également le pouvoir de saisir un aéronef en vue de l'inspecter et d'obliger le propriétaire à lui accorder toute l'assistance que le ministre peut valablement exiger pour lui permettre de réaliser l'inspection. Si le ministre estime qu'un propriétaire d'aéronef contrevient à la loi, il peut prendre des mesures en ce qui concerne le mouvement de l'aéronef.

Sécurité

Air Canada est déterminée à assurer la sécurité de ses activités, de ses passagers, de ses employés et de ses biens. Air Canada collabore avec les autres acteurs de l'industrie du transport aérien (autorités de réglementation, aéroports, associations de l'industrie,

fournisseurs de service et autres) à la mise en place cohérente et efficace des mesures de sécurité appropriées.

Les règlements de Transports Canada obligent les transporteurs aériens à mettre en place des systèmes de sécurité. Air Canada a mis en place un système de gestion de la sécurité approuvé, qu'elle surveille et perfectionne constamment. Ce système établit les mesures de sécurité nécessaires d'après une évaluation des menaces et des risques et selon la réglementation du gouvernement, puis s'assure de la conformité aux mesures à l'aide de vérifications et de déclarations d'incidents. Air Canada utilise son système de gestion de la sécurité dans le cadre de sa procédure de conformité aux normes d'audit de sécurité opérationnelle (IOSA) de l'IATA et elle estime qu'il a contribué à promouvoir l'amélioration constante de la sécurité de ses activités.

La sécurité et la conformité des activités mondiales d'Air Canada sont assurées par son service de sécurité, ouvert 24 heures sur 24, 7 jours sur 7.

Le 21 juin 2019, la *Loi concernant des questions de sécurité nationale* a reçu la sanction royale. Cette loi prévoit certaines modifications à la *Loi sur la sûreté des déplacements aériens* et à son règlement, que le gouvernement du Canada adoptera et mettra en place par phases. En septembre 2019, dans le cadre de la première phase des modifications, le *Règlement sur la sûreté des déplacements aériens* a été modifié afin de mieux prévoir les moyens de vérification de l'identité des passagers acceptables et de clarifier les obligations des transporteurs aériens relatives à la vérification de l'identité des passagers. Au cours de la deuxième et dernière phase, les modifications autoriseront notamment le ministre de la Sécurité publique à recueillir des renseignements personnels permettant d'attribuer aux voyageurs un identifiant unique qui aide à la vérification de l'identité avant le départ à bord d'aéronefs. Elles autoriseront également le ministre à recueillir des renseignements auprès des transporteurs aériens et des exploitants de systèmes de réservation de services aériens à propos des personnes inscrites qui sont ou seront vraisemblablement à bord d'un vol visé par règlement pour l'application « Programme de protection des passagers » (également connu sous le nom de « liste d'interdiction de vol »).

Sûreté

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

En février 2021, Air Canada a réussi une inspection du processus avec Transports Canada. L'inspection du processus avait pour but de vérifier que le SGS d'Air Canada est conforme aux exigences réglementaires et qu'Air Canada a défini, déployé et mis en œuvre les systèmes et les processus nécessaires pour assurer sa conformité continue. De plus, en tant que membre fondateur du réseau Star Alliance^{MD}, Air Canada veille à ce que les membres de Star Alliance^{MD}, elle comprise, suivent les pratiques exemplaires de l'industrie et les normes de sécurité les plus pointues. Air Canada occupe une position reconnue au sein du comité spécial

formé à l'initiative du comité de sécurité de Star Alliance qui supervise l'élaboration d'indicateurs de performance en matière de sécurité et l'analyse comparative pour tous les membres. Ce travail comprend la saisie des statistiques des sociétés aériennes, mais dépend aussi de l'utilisation des données de vol numériques des programmes de suivi des données de vol (PSDV) ainsi que de systèmes de technologie plus récents comme ADS-B. Des mesures non réglementées supplémentaires, comme la réalisation d'un audit de sécurité en service de ligne, l'établissement de programmes avancés de suivi des données de vol, la mise en place de programmes de gestion des risques liés à la fatigue et le respect des normes d'audit de sécurité opérationnelle (IOSA) de l'IATA sont des exemples importants de mesures démontrant qu'Air Canada fait partie des chefs de file en matière de sûreté internationale.

Air Canada joue un rôle de premier plan dans les initiatives de sûreté internationale et participe activement aux réunions et groupes de travail de l'IATA, de l'OACI, de l'A4A, du Conseil national des lignes aériennes du Canada, du Système d'information sur les horaires des compagnies et de la disponibilité des échanges intercompagnies (ASIAS) et aux réunions de sûreté régionale. Air Canada suit étroitement l'IATA et le réseau Star Alliance^{MD} en matière de surveillance des normes et de la sûreté internationales et elle partage son expérience et son savoir-faire, particulièrement dans le domaine de l'analyse des données de vol, afin de concevoir des outils de sûreté améliorés permettant de mieux comprendre les risques, les menaces et les dangers.

Le programme IOSA de l'IATA est un système d'évaluation internationalement reconnu et accepté des systèmes de gestion et de contrôle opérationnels d'une société aérienne. Les membres de l'IATA sont inscrits au registre de l'IOSA et ils doivent demeurer inscrits pour rester membres de l'IATA. Air Canada et Air Canada Rouge participent au processus d'audit IOSA. Air Canada doit réussir un audit biennal pour rester membre du réseau Star Alliance^{MD}.

Confidentialité et lutte contre les pourriels

Comme il est indiqué à la rubrique 18, « *Facteurs de risque* » de son rapport de gestion 2021, Air Canada est assujettie à des lois et à des règlements nationaux et étrangers de plus en plus stricts et nombreux en matière de protection des renseignements personnels et de cybersécurité.

La loi fédérale canadienne sur la protection des renseignements personnels dans le secteur privé, la *Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques* (la « LPRPDE »), régit la collecte, le stockage, l'utilisation et la communication des renseignements personnels, y compris les renseignements personnels des employés d'Air Canada. Les obligations prévues par la LPRPDE de transmettre un avis aux personnes visées ainsi qu'aux autorités pertinentes en cas d'atteinte à la sécurité des données et de conserver un registre consignant toutes les atteintes à la sécurité des renseignements personnels ont pris effet en 2018.

En 2020, le gouvernement fédéral a déposé le projet de loi C-11, *Loi de 2020 sur la mise en œuvre de la Charte du numérique*, qui propose la création de deux nouvelles lois pour remplacer la LPRPDE, soit la *Loi sur la protection de la vie privée des consommateurs* (la « LPVPC ») et la *Loi sur le Tribunal de la protection des renseignements personnels et des données*. La LPVPC prévoyait des normes de consentement améliorées et de nouveaux droits pour les personnes et exigeait une plus grande transparence dans les activités de traitement des données personnelles. Elle prévoyait également des mesures d'exécution plus strictes, l'octroi au commissaire à la protection de la vie privée du pouvoir de rendre des ordonnances, l'imposition d'amendes importantes ainsi qu'un droit privé d'action en cas de manquement. En août 2021, des élections fédérales ont été déclenchées et le Parlement a été dissous.

En tant que transporteur aérien international, Air Canada est assujettie à la législation sur la protection de la vie privée et des données édictée par d'autres autorités législatives, notamment le *Règlement général sur la protection des données* (le « RGPD ») de l'Union européenne, qui est entré en vigueur le 25 mai 2018 et qui impose des exigences en matière de protection des données et de sécurité. Ces exigences comprennent la réalisation d'études d'impact sur les transferts et la mise en œuvre de clauses contractuelles types mises à jour ou d'autres mécanismes de transfert approuvés à l'égard du transfert de données personnelles vers des territoires dont les lois sur la protection de la vie privée ne sont pas jugées suffisantes. D'autres régimes de protection de la vie privée sont également entrés en vigueur ou sont actuellement envisagés dans d'autres territoires.

Air Canada est également assujettie à la loi fédérale canadienne connue sous le nom de « Loi canadienne antipourriel » (la « LCAP »), qui régit les conditions auxquelles les messages électroniques commerciaux peuvent être envoyés. Cette loi interdit également l'installation de programmes sur l'ordinateur d'un tiers sans consentement. Un droit privé d'action pour les particuliers et les organisations qui prétendent avoir été victimes d'une contravention à la LCAP devait entrer en vigueur en juillet 2017, mais a été suspendu en attendant l'issue de l'examen parlementaire prévu au troisième anniversaire de l'entrée en vigueur de la loi. Bien que l'examen soit achevé, le droit privé d'action n'est pas entré en vigueur.

APERÇU DU SECTEUR ET DE L'ENVIRONNEMENT CONCURRENTIEL

Comme il est indiqué à la rubrique « *Stratégie* » de la présente notice annuelle, la pandémie de COVID-19 a eu des répercussions négatives considérables sur l'industrie du transport aérien et sur Air Canada, notamment sur ses activités. Le texte qui suit porte sur l'industrie du transport aérien et la concurrence.

Le secteur du transport aérien a toujours été caractérisé par de grands transporteurs réseau bien établis. Les transporteurs réseau bénéficient généralement de leur notoriété et ancienneté. Ils offrent généralement des vols réguliers vers les grandes villes du pays ou les villes étrangères, tout en desservant les petites villes. Ils concentrent généralement la majeure partie de leurs activités sur un nombre limité de plaques tournantes et offrent des vols vers la plupart des autres destinations de leur réseau avec escale ou correspondance via leurs plaques tournantes.

Au cours des quatre dernières décennies, les gouvernements ont graduellement diminué la réglementation économique de l'aviation commerciale, ce qui a eu pour effet de créer un environnement plus ouvert et concurrentiel pour les services aériens intérieurs, transfrontaliers et internationaux, tant à l'égard des services réguliers que des services nolisés pour vacanciers. La déréglementation a transformé le secteur du transport aérien et a favorisé la venue de transporteurs à faibles coûts et à très faibles coûts, ce qui a entraîné une évolution rapide de l'environnement concurrentiel. À cause de la relative modicité de leurs coûts unitaires, attribuable en grande partie à la faiblesse de leurs coûts de main-d'œuvre, à un modèle d'exploitation simplifié et à une gamme de produits limitée, les transporteurs à faibles coûts sont généralement en mesure d'exercer leurs activités de façon rentable tout en ayant un rendement moins élevé que les transporteurs réseau. En offrant des tarifs plus avantageux, bon nombre de ces transporteurs ont pris de l'expansion et ont réussi à s'emparer d'une part du marché des transporteurs réseau. Alors que la majorité des transporteurs à faibles coûts offrent principalement un service de ville à ville entre des villes désignées, certains appliquent une stratégie de réseaux en étoile analogue à celle des transporteurs réseau.

Marché intérieur

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

Air Canada est le plus grand transporteur aérien intérieur du Canada. Jazz est le premier transporteur aérien régional du Canada.

La concurrence sur le marché intérieur est principalement le fait de WestJet et de Swoop, qui, au cours des dernières années, se sont éloignées de leur modèle à faibles coûts et à très faibles coûts pour devenir des transporteurs réseau dotés d'une marque à faibles coûts.

Porter Airlines Inc. (« Porter ») est un transporteur aérien régional exerçant ses activités principalement à partir de l'aéroport Billy-Bishop de Toronto sur le marché du triangle de l'Est, en Ontario, ainsi qu'à destination des Maritimes au Canada. Porter a annoncé ses projets d'expansion visant le lancement de services par avions à réaction au Canada et aux États-Unis à partir de l'Est du Canada (aéroport Pearson de Toronto, Montréal et Ottawa).

Les autres sociétés aériennes concurrentes d'Air Canada sur le marché intérieur comprennent Air Creebec, Canadian North, Central Mountain Air, Transat, First Air, Flair Airline, Pacific Coastal Airlines, Pascan Aviation, Provincial Airlines et, dans une moindre mesure, Air North, Air Inuit et Bearskin Airlines. De nouveaux transporteurs aériens à très faibles coûts, comme Lynx (auparavant Enerjet) et Canada Jetlines, ont annoncé qu'ils offriront éventuellement des vols.

Marché transfrontalier américain

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

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

Les transporteurs canadiens et les transporteurs à faibles coûts, notamment Swoop, Transat, Porter et Flair Airlines, assurent aussi des vols transfrontaliers et ont augmenté leurs activités transfrontalières en 2021.

Compte tenu de l'assouplissement de certaines des restrictions de voyage et d'entrée à la frontière entre le Canada et les États-Unis mises en place en raison de la pandémie de COVID-19, Air Canada a commencé à reconstruire ses activités transfrontalières aux troisième et quatrième trimestres de 2021.

Marché international

Air Canada est le plus important fournisseur de services passagers réguliers sur le marché international au départ et à destination du Canada et a un vaste portefeuille de droits sur des routes internationales.

La concurrence sur les marchés transatlantique, transpacifique et sud-américain provient principalement de transporteurs réseau étrangers et, dans une moindre mesure, de transporteurs d'affrètement sur les routes à plus haute densité en haute saison. Après avoir interrompu toutes ses activités pour la première moitié de l'année, Transat a recommencé à offrir des services limités vers des destinations d'agrément en Europe en août 2021. WestJet a également recommencé à offrir des vols transatlantiques en mai 2021 au moyen de son nouveau parc d'appareils 787 de Boeing. Ces deux transporteurs ont annoncé avoir conclu une entente de partage des codes pour le marché transatlantique, qui devrait être mise en œuvre en 2022. De plus, les transporteurs réseau américains font aussi concurrence à la Société en transportant des passagers canadiens entre leurs plaques tournantes et les marchés internationaux.

La concurrence sur les marchés du Mexique et des Antilles provient principalement de WestJet ainsi que de transporteurs à faibles coûts et de voyagistes canadiens, comme Transat, Sunwing Airlines (« Sunwing »), Flair Airlines et Swoop.

Avant la pandémie de COVID-19, Air Canada Rouge permettait à Air Canada de rivaliser plus efficacement avec les transporteurs aériens à faibles coûts desservant les destinations d'agrément étrangères. En 2022, le parc aérien d'Air Canada Rouge se composera uniquement d'appareils à fuselage étroit et Air Canada Rouge exploitera principalement des lignes court-courrier et moyen-courrier vers des destinations d'agrément dans les Antilles, aux États-Unis et au Canada. À mesure que la pandémie de COVID-19 s'estompe, Air Canada reconstruit son réseau transatlantique, axé sur les marchés des vols entre plaques tournantes, les VPA et les destinations d'agrément européennes, au moyen d'appareils de son parc principal, appuyé par son partenariat commercial avec Lufthansa et par les transporteurs aériens du groupe Lufthansa.

Air Canada dispose d'outils, de procédés et de capacités concurrentielles efficaces qui lui permettent d'exploiter fructueusement les routes internationales qui s'ouvrent à elle. La Société a la capacité et les moyens d'accroître de manière appréciable le trafic entre lignes internationales par le truchement des points d'accès internationaux stratégiques que sont Toronto, Vancouver et Montréal.

Air Canada a la capacité et les moyens d'augmenter le pouvoir d'attraction de son réseau grâce à son appartenance au réseau Star Alliance^{MD}, à ses coentreprises à structure de partage des revenus et à de nombreux accords de partage des codes de vol et d'ententes intertransporteurs. En outre, Air Canada a accès au vaste portefeuille de droits de desserte internationale du Canada, dont le profil démographique multiethnique suscite une demande de voyages internationaux qu'elle peut satisfaire avec profit.

FACTEURS DE RISQUE

Une description des facteurs de risque liés à Air Canada et à ses activités figure à la rubrique 18, « Facteurs de risque », du rapport de gestion 2021 d'Air Canada, rubrique qui est intégrée par renvoi à la notice annuelle.

MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES

Les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote d’Air Canada sont négociées à la cote de la TSX sous un seul symbole, « AC ». Le tableau suivant donne les cours extrêmes et le volume de négociation des actions à droit de vote variable et des actions à droit de vote à la TSX, sur une base combinée, pour les mois de janvier à décembre 2021.

Actions à droit de vote variable et actions à droit de vote (AC)				
	Haut	Bas	Volume de négociation quotidien moyen	Volume mensuel total
Janvier	24,35 \$	19,37 \$	4 682 508	93 650 156
Février	26,51 \$	19,73 \$	4 592 063	87 249 196
Mars	31,00 \$	25,41 \$	4 996 803	114 926 459
Avril	28,49 \$	22,70 \$	4 059 685	85 253 379
Mai	27,86 \$	23,80 \$	3 425 728	68 514 560
Juin	29,17 \$	25,11 \$	3 332 720	73 319 834
Juillet	27,41 \$	23,02 \$	2 632 176	55 275 689
Août	25,45 \$	23,25 \$	2 240 422	47 048 861
Septembre	24,75 \$	22,30 \$	2 692 659	56 545 844
Octobre	24,85 \$	22,03 \$	2 698 174	53 963 484
Novembre	26,80 \$	20,52 \$	3 542 079	77 925 729
Décembre	22,49 \$	19,31 \$	2 947 788	61 903 548

AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES

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

RELEVÉ DES DIVIDENDES VERSÉS

Air Canada n’a ni déclaré ni versé de dividendes sur ses actions à droit de vote et ses actions à droit de vote variable au cours des exercices clos les 31 décembre 2021, 2020 et 2019.

Air Canada a actuellement pour politique de réinvestir tous ses bénéfices pour financer la croissance et le développement de ses activités, améliorer ses niveaux de liquidité, rembourser sa dette et, s’il y a lieu, racheter des actions. Certaines conventions décrites à la rubrique « Opérations de financement importantes » imposent ou imposaient des conditions ou des restrictions en ce qui concerne la capacité d’Air Canada de déclarer et de verser des dividendes. En outre, certaines autres conventions passées ou futures d’Air Canada pourraient restreindre la capacité d’Air Canada de déclarer et de verser des dividendes et/ou imposer des conditions à cet égard. Toute décision de déclarer et de verser des dividendes en espèces est assujettie aux restrictions juridiques applicables à Air Canada et au pouvoir discrétionnaire de

son conseil d'administration. Elle dépendra également de la situation financière, des résultats d'exploitation, des besoins en capital et des clauses restrictives des contrats d'Air Canada ainsi que d'autres facteurs jugés pertinents par le conseil d'administration. Voir la rubrique « Rachat d'actions » de la présente notice annuelle pour de plus amples renseignements.

DESCRIPTION DE LA STRUCTURE DU CAPITAL-ACTIONS

Le capital-actions autorisé d'Air Canada comprend un nombre illimité d'actions à droit de vote variable et d'actions à droit de vote. Au 31 décembre 2021, un total de 82 897 507 actions à droit de vote variable et de 274 944 350 actions à droit de vote étaient émises et en circulation, soit un total de 357 841 857 actions.

Le texte qui suit résume les droits, privilèges, limites et conditions dont sont assorties les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote. Il ne se veut pas exhaustif et est présenté sous réserve du texte intégral des statuts constitutifs mis à jour d'Air Canada.

Actions à droit de vote variable de catégorie A

Restrictions concernant la propriété d'actions

La LTC oblige les titulaires nationaux de licences d'exploitation d'un service intérieur, d'un service international régulier et d'un service international à la demande, comme Air Canada, à être des « Canadiens ». En 2018, le gouvernement du Canada a adopté la Loi sur la modernisation des transports modifiant, entre autres, la définition de « Canadien » figurant au paragraphe 55(1) de la LTC en vue de faire passer de 25 % à 49 % la limite de propriété étrangère dans les transporteurs aériens canadiens, pourvu qu'aucun non-Canadien ne détienne plus de 25 % des intérêts avec droit de vote et que les fournisseurs de services aériens non canadiens ne détiennent pas, au total, plus de 25 % des intérêts avec droit de vote dans le transporteur aérien canadien.

Plus particulièrement, la définition de « Canadien » figurant au paragraphe 55(1) de la LTC, dans sa version modifiée par la Loi sur la modernisation des transports, est la suivante :

- a) citoyen canadien ou résident permanent au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*;
- b) toute administration publique au Canada ou ses mandataires;
- c) personne morale ou entité, constituée ou formée au Canada sous le régime de lois fédérales ou provinciales et contrôlée de fait par des Canadiens et dont au moins 51 % des intérêts avec droit de vote sont détenus et contrôlés par des Canadiens, étant toutefois entendu :
 - (i) qu'au plus 25 % de ses intérêts avec droit de vote peuvent être détenus directement ou indirectement par un non-Canadien, individuellement ou avec des personnes du même groupe,
 - (ii) qu'au plus 25 % de ses intérêts avec droit de vote peuvent être détenus directement ou indirectement par un ou plusieurs non-Canadiens autorisés à fournir un service aérien dans tout ressort, individuellement ou avec des personnes du même groupe.

En 2019, Air Canada a fait approuver par le tribunal et ses actionnaires un plan d'arrangement présenté en vertu de l'article 192 de la LCSA visant à modifier ses statuts

constitutifs de manière à harmoniser les restrictions applicables à la propriété et aux droits de vote de non-Canadiens avec celles prévues dans la LTC. Les statuts modifiés d’Air Canada sont entrés en vigueur le 8 mai 2019.

Seules des personnes qui ne sont pas des Canadiens peuvent détenir des actions à droit de vote variable, en être propriétaires véritables et en avoir le contrôle, directement ou indirectement. Chaque action à droit de vote variable émise et en circulation est automatiquement convertie en une action à droit de vote sans autre mesure de la part de la Société ou du porteur, si une personne qui est un Canadien en devient le détenteur ou le propriétaire véritable ou en acquiert le contrôle, directement ou indirectement, autrement qu’à titre de garantie seulement.

Exercice des droits de vote

Chaque action à droit de vote variable confère une voix, sauf si, selon le cas :

- (i) le nombre d’actions à droit de vote variable détenues par un seul non-Canadien, individuellement ou avec des personnes affiliées, en pourcentage du nombre total d’actions à droit de vote émises et en circulation d’Air Canada, ou le total des voix exprimées par un seul porteur non-Canadien d’actions à droit de vote variable ou en son nom, individuellement ou avec des personnes affiliées, lors d’une assemblée est supérieur à 25 % (ou tout autre pourcentage prescrit par la loi ou un règlement du Canada et approuvé ou adopté par les administrateurs d’Air Canada) du nombre total de voix exprimées à cette assemblée;
- (ii) le nombre d’actions à droit de vote variable détenues collectivement par un ou plusieurs non-Canadiens autorisés à fournir un service aérien dans tout ressort (un « transporteur aérien non-Canadien »), individuellement ou avec des personnes affiliées, en pourcentage du nombre total d’actions à droit de vote émises et en circulation d’Air Canada, ou le total des voix exprimées par un ou plusieurs transporteurs aériens non-Canadiens porteurs d’actions à droit de vote variable ou en leur nom, individuellement ou avec des personnes affiliées, lors d’une assemblée est supérieur à 25 % (ou tout autre pourcentage prescrit par la loi ou un règlement du Canada et approuvé ou adopté par les administrateurs d’Air Canada) du nombre total de voix exprimées à cette assemblée, après l’application de la restriction relative au vote énoncée en (i) ci-dessus au besoin;
- (iii) le nombre d’actions à droit de vote variable, en pourcentage du nombre total d’actions à droit de vote émises et en circulation d’Air Canada, ou le total des voix exprimées par les porteurs d’actions à droit de vote variable ou en leur nom lors d’une assemblée est supérieur à 49 % (ou tout autre pourcentage prescrit par la loi ou un règlement du Canada et approuvé ou adopté par les administrateurs d’Air Canada) du nombre total de voix pouvant être exprimées à cette assemblée, après l’application de la restriction relative au vote énoncée en (i) et (ii) ci-dessus au besoin.

Si l’un des seuils mentionnés en (i) ou (ii) ci-dessus devait être dépassé, le droit de vote rattaché à chaque action à droit de vote variable diminuera automatiquement de manière proportionnelle et sans autre formalité de sorte que les actions à droit de vote variable détenues, le cas échéant, par un seul non-Canadien ou par tous les transporteurs aériens non-Canadiens, individuellement ou avec des personnes affiliées, ne représentent pas plus de 25 % (ou tout autre pourcentage prescrit par la loi ou un règlement du Canada et approuvé ou adopté par les administrateurs d’Air Canada) de toutes les voix rattachées aux

actions à droit de vote émises et en circulation d’Air Canada, et que le total des voix exprimées, le cas échéant, par un seul non-Canadien ou par tous les transporteurs aériens non-Canadiens ou en leur nom, individuellement ou avec des personnes affiliées, à une assemblée ne dépasse pas 25 % (ou tout autre pourcentage prescrit par la loi ou un règlement du Canada et approuvé ou adopté par les administrateurs d’Air Canada) des voix pouvant y être exprimées. Il est entendu qu’un transporteur aérien non-Canadien sera également un porteur non-Canadien pour l’application de la restriction relative au vote énoncée en (i) ci-dessus.

Si le seuil mentionné en (iii) ci-dessus devait être dépassé, le droit de vote rattaché à chaque action à droit de vote variable diminuera automatiquement de manière proportionnelle et sans autre formalité de sorte que les actions à droit de vote variable ne représentent pas plus de 49 % (ou tout autre pourcentage prescrit par la loi ou un règlement du Canada et approuvé ou adopté par les administrateurs d’Air Canada) de toutes les voix rattachées aux actions à droit de vote émises et en circulation d’Air Canada, et que le total des voix exprimées par les porteurs d’actions à droit de vote variable ou en leur nom à une assemblée ne dépasse pas 49 % (ou tout autre pourcentage prescrit par la loi ou un règlement du Canada et approuvé ou adopté par les administrateurs d’Air Canada) des voix pouvant y être exprimées.

Dividendes

Sous réserve des droits, privilèges, restrictions et conditions rattachés aux actions d’Air Canada d’une autre catégorie qui prennent rang avant les actions à droit de vote variable, les porteurs d’actions à droit de vote variable ont le droit de recevoir, au gré des administrateurs, par prélèvement sur les fonds, l’actif ou les biens d’Air Canada dûment applicables au versement de dividendes, les dividendes déclarés et payables par Air Canada sur les actions à droit de vote variable et ces dernières ont égalité de rang en ce qui a trait aux dividendes, pour chaque action, avec les actions à droit de vote, comme si elles avaient été converties. Tous les dividendes déclarés au cours d’un exercice d’Air Canada sont déclarés en montants égaux ou équivalents par action sur toutes les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote, comme si elles avaient été converties, alors en circulation, sans préférence ni distinction.

Division ou regroupement

Aucune division ni aucun regroupement des actions à droit de vote variable ou des actions à droit de vote ne peut avoir lieu, sauf si les actions de l’autre catégorie sont divisées ou regroupées simultanément, de la même manière, de façon à maintenir et à conserver les droits relatifs des porteurs d’actions de chacune de ces catégories.

Droits en cas de liquidation ou de dissolution

Sous réserve des droits, privilèges, restrictions et conditions rattachés aux actions d’Air Canada qui prennent rang avant les actions à droit de vote variable, au moment de la liquidation ou de la dissolution d’Air Canada ou de toute autre distribution de ses éléments d’actif entre ses actionnaires en vue de liquider son entreprise, les porteurs d’actions à droit de vote variable et d’actions à droit de vote ont le droit de recevoir le reliquat des biens d’Air Canada et auront le droit de participer sur un même pied, pour chaque action, à toutes les distributions de ces éléments d’actif.

Conversion

Chaque action à droit de vote variable émise et en circulation est convertie en une action à droit de vote, automatiquement et sans autre intervention de la part d’Air Canada ou du porteur, selon le cas : (i) si l’action à droit de vote variable est détenue, appartient en propriété véritable et est contrôlée, directement ou indirectement, autrement qu’à titre de garantie seulement, par un Canadien; (ii) si les dispositions de la LTC imposant des restrictions à la propriété étrangère sont abrogées et ne sont pas remplacées par d’autres dispositions semblables.

En cas d’offre d’achat visant les actions à droit de vote, qui doit, en vertu des lois sur les valeurs mobilières applicables ou des règles d’une bourse à laquelle les actions à droit de vote sont inscrites, être présentée à la totalité ou à la quasi-totalité des porteurs d’actions à droit de vote dans une province donnée du Canada à qui s’appliquent les exigences, chaque action à droit de vote variable devient convertible au gré du porteur en une action à droit de vote visée par l’offre à tout moment pendant la durée de l’offre et jusqu’au lendemain du jour prescrit par les lois sur les valeurs mobilières applicables où l’initiateur doit prendre livraison contre paiement des actions visées par l’offre. Les actions à droit de vote variable ne peuvent être converties en actions à droit de vote que pour être déposées en réponse à l’offre et l’agent des transferts est tenu de déposer les actions à droit de vote issues de la conversion pour le compte de l’actionnaire.

Si les actions à droit de vote issues de la conversion et déposées en réponse à l’offre sont retirées par l’actionnaire, si l’initiateur n’en prend pas livraison ou encore si l’offre est abandonnée ou retirée, les actions à droit de vote issues de la conversion seront reconverties automatiquement et sans autre intervention de la part d’Air Canada ou du porteur en actions à droit de vote variable.

Les actions à droit de vote variable ne peuvent être converties en actions à droit de vote, et vice versa, autrement que selon la procédure de conversion énoncée dans les statuts constitutifs mis à jour d’Air Canada.

Actions à droit de vote de catégorie B

Exercice des droits de vote

Les porteurs d’actions à droit de vote ont le droit d’être convoqués, d’assister et de voter à toutes les assemblées des actionnaires d’Air Canada (sauf si les porteurs d’une catégorie précise ont le droit de voter séparément comme catégorie comme il est prévu par la LCSA) et chaque action à droit de vote confère le droit d’exprimer une voix en personne ou par procuration à toutes les assemblées des actionnaires d’Air Canada.

Dividendes

Sous réserve des droits, privilèges, restrictions et conditions rattachés aux actions d’Air Canada d’une autre catégorie qui prennent rang avant les actions à droit de vote, les porteurs d’actions à droit de vote ont le droit de recevoir, au gré des administrateurs, par prélèvement sur les fonds, l’actif ou les biens d’Air Canada dûment applicables au versement de dividendes, les dividendes déclarés et payables par Air Canada sur les actions à droit de vote. Ces dernières ont égalité de rang en ce qui a trait aux dividendes, pour chaque action, avec les actions à droit de vote variable, comme si elles avaient été converties. Tous les dividendes déclarés au cours d’un exercice d’Air Canada seront déclarés en montants égaux ou équivalents par action sur toutes les actions à droit de vote et les actions à droit de vote

variable, comme si elles avaient été converties, alors en circulation, sans préférence ni distinction.

Division ou regroupement

Aucune division ni aucun regroupement des actions à droit de vote ou des actions à droit de vote variable ne peut avoir lieu sauf si les actions de l'autre catégorie sont divisées ou regroupées simultanément, de la même manière, de façon à maintenir et à conserver les droits relatifs des porteurs d'actions de chacune de ces catégories.

Droits en cas de liquidation ou de dissolution

Sous réserve des droits, privilèges, restrictions et conditions rattachés aux actions d'Air Canada qui prennent rang avant les actions à droit de vote, au moment de la liquidation ou de la dissolution d'Air Canada ou de toute autre distribution de ses éléments d'actif entre ses actionnaires en vue de liquider son entreprise, les porteurs d'actions à droit de vote et d'actions à droit de vote variable ont le droit de recevoir le reliquat des biens d'Air Canada et auront le droit de participer sur un même pied, pour chaque action, à toutes les distributions de ces éléments d'actif.

Conversion

Une action à droit de vote émise et en circulation est convertie en une action à droit de vote variable, automatiquement et sans autre intervention de la part d'Air Canada ou du porteur, si cette action à droit de vote est détenue, appartient en propriété véritable ou est contrôlée, directement ou indirectement, autrement qu'à titre de garantie seulement, par un non-Canadien.

En cas d'offre d'achat visant les actions à droit de vote variable, qui doit, en vertu des lois sur les valeurs mobilières applicables ou des règles d'une bourse à laquelle les actions à droit de vote variable sont inscrites, être présentée à la totalité ou à la quasi-totalité des porteurs d'actions à droit de vote variable dans une province donnée du Canada à qui s'appliquent les exigences, chaque action à droit de vote peut être convertie au gré du porteur en une action à droit de vote variable visée par l'offre à tout moment pendant la durée de l'offre et jusqu'au lendemain du jour prescrit par les lois sur les valeurs mobilières applicables où l'initiateur doit prendre livraison contre paiement des actions visées par l'offre. Les actions à droit de vote ne peuvent être converties en actions à droit de vote variable que pour être déposées en réponse à l'offre et l'agent des transferts est tenu de déposer les actions à droit de vote variable issues de la conversion pour le compte de l'actionnaire.

Si les actions à droit de vote variable issues de la conversion et déposées en réponse à l'offre sont retirées par l'actionnaire, si l'initiateur n'en prend pas livraison ou encore si l'offre est abandonnée ou retirée, les actions à droit de vote variable issues de la conversion sont reconverties automatiquement et sans autre intervention de la part d'Air Canada ou du porteur en actions à droit de vote.

Les actions à droit de vote variable ne peuvent être converties en actions à droit de vote, et vice versa, autrement que selon la procédure de conversion énoncée dans les statuts constitutifs mis à jour d'Air Canada.

Rachat d'actions

Air Canada pourrait être autorisée à racheter des actions aux fins d'annulation conformément aux lois sur les valeurs mobilières applicables, aux règles prescrites par les

bourses ou aux instructions générales applicables des organismes de réglementation. Pareil rachat constituera une « offre publique de rachat » selon les lois sur les valeurs mobilières des provinces canadiennes et s'effectuera conformément à leurs exigences. Toute future décision de racheter des actions aux fins d'annulation dépendra de la situation financière, des résultats d'exploitation, des besoins en capital, des clauses restrictives des contrats d'Air Canada ainsi que des autres facteurs jugés pertinents par le conseil d'administration d'Air Canada. Les conventions conclues relativement aux billets, au prêt à terme et à la facilité de crédit renouvelable, et certaines obligations qui demeureront en vigueur après la fin des ententes de financement conclues avec le gouvernement fédéral aux termes du CUGE, décrites à la rubrique « Opérations de financement importantes » de la présente notice annuelle, contiennent des restrictions qui touchent la capacité d'Air Canada de racheter des actions aux fins d'annulation.

En mai 2019, Air Canada a reçu l'approbation par la TSX du renouvellement de son offre publique de rachat dans le cours normal des activités pour ses actions autorisant le rachat, entre le 31 mai 2019 et le 30 mai 2020, d'au plus 24 130 551 actions, soit 10 % du flottant au 17 mai 2019 (l'« offre publique de rachat »). Le renouvellement a fait suite à la conclusion de l'offre publique de rachat dans le cours normal des activités de 2018 qui a expiré le 30 mai 2019.

En mai 2019, Air Canada a renouvelé son programme de rachat d'actions automatique (le « programme de rachat d'actions »), de sorte à pouvoir racheter des actions aux termes de l'offre publique de rachat à des moments où Air Canada ne pourrait pas normalement en racheter en raison de restrictions réglementaires ou de périodes d'interdiction d'opérations auto-imposées.

En raison de la pandémie de COVID-19, Air Canada a suspendu au début de mars 2020 les rachats d'actions en vertu de son offre publique de rachat dans le cours normal des activités (elle avait reçu l'approbation de la TSX pour le renouvellement de sa précédente offre publique de rachat dans le cours normal des activités). L'offre publique de rachat dans le cours normal des activités ainsi que le programme de rachat d'actions d'Air Canada ont expiré en mai 2020 et n'ont pas été renouvelés. En conséquence, aucune action n'a été rachetée au cours des trois derniers trimestres de 2020.

Au cours du premier trimestre de 2020, Air Canada a racheté, aux fins d'annulation, un total de 2 910 800 actions à un prix moyen de 43,76 \$ l'action pour une contrepartie totale de 127 M\$.

Régime de droits des actionnaires d'Air Canada

Le 24 mars 2017, le conseil d'administration a adopté un régime de droits des actionnaires (le « régime de droits »), qui reprend et actualise l'ancien régime de droits des actionnaires censé prendre fin le lendemain de l'assemblée annuelle des actionnaires de 2017 tenue le 5 mai 2017. Le régime de droits a été ratifié à l'assemblée annuelle des actionnaires de 2017 tenue le 5 mai 2017 afin de demeurer en vigueur jusqu'à la fermeture des bureaux à la date de l'assemblée annuelle des actionnaires d'Air Canada en 2020. La reconduction du régime de droits a été approuvée par le conseil d'administration le 4 mai 2020 et par les actionnaires le 25 juin 2020 et a pris effet le 26 juin 2020. Le régime de droits restera en vigueur jusqu'à la fermeture des bureaux à la date de l'assemblée annuelle des actionnaires de la Société qui se tiendra en 2023 et pourra être reconduit conformément à ses conditions pour une autre durée de trois ans (de 2023 à 2026), pourvu que le conseil d'administration et les actionnaires ratifient cette reconduction au plus tard à l'assemblée annuelle des actionnaires qui se tiendra en 2023.

Le conseil d'administration a adopté le régime de droits après prise en compte du cadre législatif régissant les offres publiques d'achat au Canada, dans sa version modifiée le 9 mai 2016. Comme ces modifications législatives ne s'appliquent pas aux offres publiques d'achat dispensées, le conseil d'administration a considéré que les régimes de droits sont encore utiles pour protéger les émetteurs et empêcher le traitement inégal des actionnaires. Par conséquent, le régime de droits permet entre autres :

- d'éviter les « prises de contrôle rampantes » (l'accumulation de plus de 20 % des actions à droit de vote variable et des actions à droit de vote prises dans leur ensemble) opérées au moyen d'achats auxquels ne s'appliquent pas les règles canadiennes sur les offres publiques d'achat, par exemple : (i) l'achat des actions d'un petit groupe d'actionnaires en vertu d'une entente de gré à gré, moyennant une prime sur le cours non offerte à tous les actionnaires; (ii) la prise de contrôle par accumulation lente d'actions, sans offrir d'acheter les actions de tous les actionnaires; (iii) la prise de contrôle par accumulation lente d'actions négociées à une bourse, sans payer de prime pour prise de contrôle; (iv) d'autres opérations à l'étranger qui ne sont pas formellement assujetties aux règles canadiennes sur les offres publiques d'achat et qui obligent la présentation de l'offre à tous les actionnaires;
- d'empêcher un acquéreur éventuel de conclure des conventions de dépôt avec les actionnaires existants avant le lancement de l'offre publique d'achat, à l'exception des conventions de dépôt autorisées indiquées dans le régime de droits.

Le texte du régime de droits est affiché sur SEDAR au **sedar.com**.

Régime d'intéressement à long terme d'Air Canada

Certains employés de la Société participent au régime d'intéressement à long terme d'Air Canada (le « régime d'intéressement à long terme »). Ce régime prévoit l'attribution d'options, d'unités d'action liées au rendement et d'unités d'action de négociation restreinte aux dirigeants et membres de la haute direction d'Air Canada. Le régime d'intéressement à long terme autorise l'émission de 19 381 792 actions. Au 31 décembre 2021, compte tenu des options d'achat d'actions émises et en cours, et après déduction des options d'achat d'actions qui ont été exercées, 6 868 598 actions demeuraient disponibles aux fins d'émission future aux termes du régime d'intéressement à long terme. Les unités d'action liées au rendement et les unités d'action de négociation restreinte en cours n'entraîneront pas l'émission de nouvelles actions étant donné que ces unités d'action seront généralement échangées contre des actions achetées sur le marché secondaire (et non contre des actions nouvellement émises) ou contre l'équivalent en espèces, ou les deux, au gré de la Société.

ADMINISTRATEURS ET DIRIGEANTS

Administrateurs

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

Nom et municipalité de résidence	Principale activité	Administrateur depuis
Amee Chande ⁽¹⁾⁽⁴⁾ Los Altos (Californie)	Administratrice de sociétés et consultante en stratégie	Le 25 juin 2020
Christie J.B. Clark ⁽¹⁾⁽²⁾ Toronto (Ontario)	Administrateur de sociétés	Le 27 juin 2013
Gary A. Doer ⁽³⁾⁽⁴⁾ Winnipeg (Manitoba)	Administrateur de sociétés	Le 30 avril 2018
Rob Fyfe ⁽³⁾⁽⁴⁾ Auckland, Nouvelle-Zélande	Administrateur de sociétés	Le 30 septembre 2017
Michael M. Green ⁽³⁾⁽⁴⁾ East Hampton (New York)	Chef de la direction et directeur principal, Tenex Capital Management	Le 30 mars 2009
Jean Marc Huot ⁽²⁾⁽⁴⁾ Montréal (Québec)	Associé, Stikeman Elliott S.E.N.C.R.L., s.r.l.	Le 8 mai 2009
Madeleine Paquin ⁽²⁾⁽⁴⁾ Montréal (Québec)	Présidente et chef de la direction de Logistec Coporation	Le 12 mai 2015
Michael Rousseau Saint-Lambert (Québec)	Président et chef de la direction, Air Canada	Le 15 février 2021
Vagn Sørensen ⁽²⁾⁽⁵⁾ London, Royaume-Uni	Administrateur de sociétés	Le 15 novembre 2006
Kathleen Taylor ⁽¹⁾⁽²⁾⁽³⁾ Toronto (Ontario)	Administratrice de sociétés	Le 10 mai 2016
Annette Verschuren ⁽¹⁾⁽²⁾ Toronto (Ontario)	Présidente du conseil et chef de la direction, NRStor Inc.	Le 12 novembre 2012
Michael M. Wilson ⁽¹⁾⁽³⁾⁽⁶⁾ Bragg Creek (Alberta)	Administrateur de sociétés	Le 1 ^{er} octobre 2014

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

(2) Membre du comité de gouvernance et de mises en candidature.

(3) Membre du comité des ressources humaines et de la rémunération.

(4) Membre du comité de la sécurité, de la santé et de l'environnement.

(5) M. Sørensen est devenu président du conseil d’Air Canada le 5 mai 2017.

(6) M. Wilson a également siégé au conseil d’Air Canada du 21 mai 2008 au 8 mai 2009.

À moins d’indication contraire ci-après, chaque administrateur exerce l’activité principale mentionnée ci-dessus depuis plus de cinq ans. M^{me} Chande a été directrice générale du groupe Alibaba de 2015 à 2018 et chef des affaires commerciales de Waymo en 2019. M. Fyfe a été chef de la direction d’Icebreaker de 2014 à 2017. M. Rousseau a été vice-président général et chef des Affaires financières de 2007 à 2018 ainsi que chef de la direction adjoint et chef des Affaires financières de 2019 à 2021.

Hauts dirigeants

Le conseil d’administration d’Air Canada peut nommer un ou plusieurs des hauts dirigeants d’Air Canada.

Le tableau ci-dessous indique, en date des présentes, le nom, la municipalité de résidence et le poste de chacun des hauts dirigeants d’Air Canada.

Nom et municipalité de résidence	Fonctions au sein d’Air Canada	Dirigeant depuis
Michael Rousseau Saint-Lambert (Québec)	Président et chef de la direction	Le 22 octobre 2007
Marc Barbeau Mont-Royal (Québec)	Vice-président général et chef des Affaires juridiques	Le 1 ^{er} juillet 2021
Lucie Guillemette Beaconsfield (Québec)	Vice-présidente générale et chef des Affaires commerciales	Le 6 février 2008
Amos S. Kazzaz Saint-Laurent (Québec)	Vice-président général et chef des Affaires financières	Le 3 mai 2010
Craig Landry Montréal (Québec)	Vice-président général et chef des opérations	Le 1 ^{er} août 2010
Arielle Meloul-Wechsler Montréal (Québec)	Vice-présidente générale et chef des Ressources humaines et des Affaires publiques	Le 18 septembre 2013
Mark Galardo Mont-Royal (Québec)	Premier vice-président – Planification du réseau et Gestion du chiffre d’affaires	Le 1 ^{er} janvier 2017
Mark Nasr Toronto (Ontario)	Premier vice-président – Produits, Marketing et Commerce électronique	Le 11 juillet 2017
Richard Steer Georgetown (Ontario)	Premier vice-président – Exploitation et Transporteurs Express	Le 1 ^{er} janvier 2015

Nom et municipalité de résidence	Fonctions au sein d’Air Canada	Dirigeant depuis
Murray Strom Burlington (Ontario)	Premier vice-président – Opérations aériennes	Le 6 mars 2018
Carolyn M. Hadrovic Beaconsfield (Québec)	Vice-présidente et secrétaire générale	Le 16 février 2006

Sous réserve de ce qui est précisé ci-après, chaque haut dirigeant occupe chez Air Canada un poste semblable au poste indiqué ci-dessus depuis plus de cinq ans. M. Barbeau a été associé ou dirigeant chez Stikeman Elliott S.E.N.C.R.L., s.r.l. de 1993 à 2021. M. Landry a été premier vice-président, Optimisation du chiffre d’affaires de 2017 à 2018. M. Nasr a été directeur délégué – Commerce électronique, Programmes de fidélisation et Produits accessoires de 2016 à 2017 et vice-président, Fidélité et commerce électronique de 2017 à 2021. M. Rousseau a été vice-président général et chef des Affaires financières de 2007 à 2018 ainsi que chef de la direction adjoint et chef des Affaires financières de 2019 à 2021. M. Steer a été vice-président, Maintenance et Ingénierie de 2015 à 2017. Le capitaine Murray Strom a été chef pilote des flottes d’appareils 777 et 787 de Boeing de 2016 à 2018.

Au 31 décembre 2021, les administrateurs et hauts dirigeants susmentionnés avaient collectivement la propriété ou le contrôle, directement ou indirectement, de 492 949 actions à droit de vote, soit environ 0,1793 % des actions à droit de vote en circulation, et de 19 300 actions à droit de vote variable, soit environ 0,0233 % des actions à droit de vote variable en circulation.

Interdiction d’opérations, faillite, amendes ou sanctions

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

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

législation sur la faillite ou l'insolvabilité, été poursuivi par ses créanciers, conclu un concordat ou un compromis avec eux, intenté des poursuites contre eux, pris des dispositions ou fait des démarches en vue de conclure un concordat ou un compromis avec eux, ou un séquestre, un séquestre-gérant ou un syndic de faillite a été nommé pour détenir ses biens. Michael Rousseau, président, chef de la direction et administrateur d'Air Canada, a été administrateur d'Aveos Performance aéronautique inc. du 12 mars 2010 au 27 février 2012 en raison d'un droit de nomination au conseil détenu par Air Canada aux termes d'une convention des actionnaires. Aveos Performance aéronautique inc. s'est placée sous la protection de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (Canada) le 19 mars 2012.

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

COMITÉ D'AUDIT, DES FINANCES ET DU RISQUE

Règles du comité d'audit

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

Composition du comité d'audit

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

Formation et expérience pertinentes des membres du comité d'audit

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

- (i) Christie J. B. Clark est administrateur de sociétés. M. Clark est administrateur de Les Compagnies Loblaw limitée et de Groupe SNC-Lavalin inc. ainsi que fiduciaire de la Fiducie de placement immobilier Propriétés de Choix. De 2005 à 2011, M. Clark a été chef de la direction et associé principal de PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l. M. Clark est également membre du conseil du Comité olympique canadien, de la Fondation olympique canadienne, de l'organisation À nous le podium et de la fondation de l'hôpital Sunnybrook, ainsi que membre honoraire du conseil consultatif de l'école de commerce Stephen J.R. Smith de l'Université Queen's. M. Clark a été administrateur de Hydro One Limited, d'Hydro One Inc., de Brookfield Office Properties Inc. et de la Société financière IGM Inc. Il est titulaire d'un baccalauréat en commerce de l'Université Queen's et d'une maîtrise en administration des affaires de l'Université de Toronto. Il est comptable agréé (Fellow). M. Clark a déjà été directeur national aux affaires académiques pour le

cours de l'Institut des administrateurs de sociétés intitulé « Efficacité du comité d'audit » (*Audit Committee Effectiveness*).

- (ii) Amee Chande est administratrice de sociétés et consultante en stratégie. M^{me} Chande est conseillère principale de grandes entreprises du secteur de la mobilité comme ChargePoint. En 2019, M^{me} Chande était chef des affaires commerciales de Waymo, le projet de voiture autonome de Google. Elle était chargée de définir la stratégie globale et de jeter les bases d'une solide entreprise commerciale. De 2015 à 2018, elle a été directrice générale du groupe Alibaba, où elle a été la première cadre supérieure embauchée pour diriger les activités de mondialisation. M^{me} Chande a aussi été directrice générale et chef de la direction pour des détaillants mondiaux comme Tesco, Staples et Wal-Mart en Europe et aux États-Unis. Elle a commencé sa carrière comme consultante en stratégie chez McKinsey & Company. M^{me} Chande siège au conseil consultatif de Livingbridge Private Equity et est bénévole pour l'Association mondiale des guides et des éclaireuses, où elle a récemment terminé son mandat à titre de membre du Conseil mondial. Elle a également été administratrice de Signature Aviation plc. M^{me} Chande est titulaire d'un baccalauréat en administration des affaires de l'Université Simon Fraser, d'une maîtrise ès sciences de la London School of Economics et d'une maîtrise en administration des affaires de la Harvard Business School.
- (iii) Kathleen Taylor est administratrice de sociétés. M^{me} Taylor est présidente du conseil de la Banque Royale du Canada, vice-présidente du conseil du Groupe Adecco et membre du conseil de l'Office d'investissement du régime de pensions du Canada. Elle agit à titre de présidente du conseil d'Altas Partners, une société privée d'investissement en capital de Toronto. M^{me} Taylor est également présidente sortante et membre du conseil de la fondation SickKids, membre du conseil d'administration de The Hospital for Sick Children et coprésidente de la campagne de financement du SickKids. Elle a été présidente et chef de la direction de la chaîne hôtelière Four Seasons Hotels and Resorts où, durant ses 24 années de carrière, elle a occupé nombre de postes de haute direction et a joué un rôle déterminant dans l'édification de la marque mondiale de la société et de son portefeuille international de propriétés de luxe. M^{me} Taylor est membre du Conseil national de l'Institut C.D. Howe, dont elle préside le Conseil des politiques sur le capital humain. Elle est également membre de son Groupe de travail sur l'économie numérique. Elle siège au Conseil consultatif du doyen de l'école de commerce Schulich et au Conseil consultatif international de la principale de l'Université McGill. Elle est membre de l'Ordre du Canada et elle a obtenu des doctorats honorifiques en droit de l'Université de Toronto, de l'Université McGill, de l'Université York et de l'Université Trent, ainsi qu'un doctorat honorifique en lettres de l'Université Mount Saint Vincent. M^{me} Taylor est titulaire d'une maîtrise en administration des affaires de la Schulich School of Business, d'un diplôme en droit de la Osgoode Hall Law School et d'un baccalauréat ès arts (spécialisé) de l'Université de Toronto.
- (iv) Annette Verschuren est présidente du conseil et chef de la direction de NRStor Inc. Cette société met sur pied et gère des projets de stockage d'énergie. De 1996 à 2011, M^{me} Verschuren assumait la présidence de Home Dépôt du Canada, où elle a supervisé la croissance de l'entreprise, dont le nombre de magasins au Canada est passé de 19 à 179, et elle a mené son implantation en Chine. Avant de se joindre à cette entreprise, M^{me} Verschuren a été présidente et copropriétaire de Michaels of Canada, une chaîne de magasins spécialisés en matériel d'artisanat.

Auparavant, M^{me} Verschuren a été vice-présidente – Croissance de l’entreprise d’Imasco Ltée et vice-présidente exécutive de la Corporation de développement des investissements du Canada. M^{me} Verschuren est administratrice de Canadian Natural Resources Limited et de Saputo inc., et elle est présidente des conseils de MaRS Discovery District et de Technologies du développement durable Canada (« TDCC »). De plus, elle est chancelière de l’Université du Cap-Breton et administratrice de Liberty Mutual Insurance Group et du Verschuren Centre for Sustainability in Energy and the Environment à Cape Breton, et elle soutient plusieurs organisations caritatives. Elle fait partie des membres fondateurs de la Fondation Rideau Hall. Elle coprécide l’Initiative des dirigeants IntelliProspérité, qui dresse une feuille de route en vue de construire une économie plus forte et plus propre pour le Canada. Elle est également vice-présidente du conseil de l’Ontario Energy Association. En 2011, M^{me} Verschuren a été nommée officière de l’Ordre du Canada pour son apport au commerce de détail du Canada et à la responsabilité sociale d’entreprise et, en 2019, elle a été nommée compagnon du Temple de la renommée de l’entreprise canadienne. M^{me} Verschuren est titulaire de doctorats honorifiques de dix universités, dont l’Université St. Francis Xavier, où elle a également obtenu un baccalauréat en administration des affaires.

- (v) Michael M. Wilson est administrateur de sociétés. M. Wilson est président du conseil de Celestica Inc. et de Suncor Energy Inc. M. Wilson est ancien président et chef de la direction d’Agrum Inc., poste qu’il a occupé de 2003 à son départ à la retraite en 2013, après avoir été vice-président exécutif et chef de l’exploitation. M. Wilson a acquis une grande expérience dans l’industrie pétrochimique, notamment en qualité de président de Methanex Corporation et dans diverses fonctions à responsabilités croissantes au service de Dow Chemical Company, en Amérique du Nord et en Asie. M. Wilson est titulaire d’un baccalauréat ès Sciences (génie chimique) de l’Université de Waterloo.

Politiques et procédures d’approbation préalable

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

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

Honoraires de l'auditeur

Le cabinet PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l. agit à titre d'auditeur d'Air Canada depuis le 26 avril 1990. Les honoraires payables pour les exercices clos les 31 décembre 2021 et 31 décembre 2020 à PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l. et aux membres de son groupe s'élèvent respectivement à 4 509 873 \$ et 5 111 065 \$ et sont présentés ci-après.

	2021	2020
Honoraires d'audit	2 722 500 \$	2 901 400 \$
Honoraires liés à l'audit	1 106 294	1 155 572
Honoraires pour les services de fiscalité	233 595	296 563
Autres honoraires	447 484	757 530
Total	4 509 873 \$	5 111 065 \$

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

Honoraires d'audit

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

Honoraires liés à l'audit

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

Honoraires pour les services de fiscalité

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

Autres honoraires

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

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

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

ACTIONS EN JUSTICE

Dans l’exercice de ses activités, Air Canada s’expose à des réclamations et poursuites (dont des recours collectifs), notamment en ce qui concerne ses accords contractuels ainsi que les lois et règlements actuels ou nouveaux. Une présentation des risques liés aux réclamations et aux poursuites figure sous le titre « Litiges » à la rubrique 18, « Facteurs de risque », du rapport de gestion 2021 d’Air Canada, rubrique qui est intégrée par renvoi à la notice annuelle.

CONTRATS IMPORTANTS

Le CAC de Jazz est le seul contrat important pour la Société conclu pendant l’exercice clos le 31 décembre 2021 ou avant, qui est encore en vigueur et doit être déposé auprès des autorités canadiennes en valeurs mobilières conformément à l’article 12.2 du *Règlement 51-102 sur les obligations d’information continue*.

EXPERTS

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

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Des renseignements complémentaires, concernant notamment la rémunération des administrateurs et des dirigeants, les prêts qui ont été consentis aux administrateurs et dirigeants, les principaux porteurs des titres d’Air Canada et les titres dont l’émission a été autorisée aux termes des régimes de rémunération en actions figurent dans la circulaire de sollicitation de procurations par la direction d’Air Canada relative à son assemblée annuelle des actionnaires de 2022 qui doit avoir lieu le 28 mars 2022. La circulaire est disponible sur SEDAR ([sedar.com](https://www.sedar.com)).

Des renseignements financiers supplémentaires figurent dans les états financiers consolidés pour l’exercice clos le 31 décembre 2021 et dans le rapport de gestion 2021 d’Air Canada. Les documents ci-dessus et les renseignements complémentaires au sujet d’Air Canada sont disponibles sur les sites Web d’Air Canada ([aircanada.com](https://www.aircanada.com)) et de SEDAR ([sedar.com](https://www.sedar.com)).

On peut obtenir les documents suivants en communiquant avec le service des Relations avec les actionnaires au 514 422-6644, par courriel à shareholders.actionnaires@aircanada.ca ou par la poste à l'adresse Air Canada, Immeuble Air Canada, Zip 1273, C.P. 14000, Succursale Aéroport, Dorval (Québec) H4Y 1H4 :

- (i) la présente notice annuelle accompagnée des documents qui y sont intégrés par renvoi;
- (ii) les états financiers consolidés d'Air Canada pour l'exercice clos le 31 décembre 2021, y compris le rapport de l'auditeur indépendant et les notes y afférentes, le rapport de gestion 2021 d'Air Canada et les états financiers intermédiaires déposés après les états financiers audités d'Air Canada pour son dernier exercice;
- (iii) tout autre document qui est intégré par renvoi dans le prospectus simplifié aux termes duquel les titres d'Air Canada sont en voie de placement.

GLOSSAIRE

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

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

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

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

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

« **Aéroplan** » Aéroplan Inc. (auparavant Aimia Canada Inc.), filiale en propriété exclusive d'Air Canada.

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

« **aéroport Trudeau de Montréal** » L'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal.

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

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

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

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

« **AMEX** » Amex Bank of Canada.

« **APAC** » L'Association des pilotes d'Air Canada.

« **Banque TD** » La Banque Toronto-Dominion.

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

« **Boeing** » The Boeing Company.

« **CAC de Jazz** » Le contrat d'achat de capacité, dans sa version modifiée et mise à jour, conclu par Air Canada et Jazz, daté du 1^{er} janvier 2015, dans sa version modifiée.

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

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

« **Canadien International** » Les Lignes aériennes Canadien International Ltée.

« **CAST** » Commercial Aviation Safety Team.

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

« **CES** » Le Centre d'exploitation de système.

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

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

« **CIBC** » La Banque Canadienne Impériale de Commerce.

« **CNLA** » Conseil national des lignes aériennes du Canada.

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

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

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

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

« **ETP** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Main-d'œuvre et ententes avec les syndicats » de la présente notice annuelle.

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

« **Fitch** » Fitch Ratings, Inc.

« **GES** » Gaz à effet de serre.

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

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

« **IATA** » L'Association du transport aérien international.

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

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

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

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

« **IOSA** » Les normes d'audit de sécurité

opérationnelle de l'IATA.

« **Jazz** » Jazz Aviation S.E.C.

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

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

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

« **Loi antiterroriste** » La *Loi édictant la Loi sur la communication d'information ayant trait à la sécurité du Canada et la Loi sur la sûreté des déplacements aériens, modifiant le Code criminel, la Loi sur le Service canadien du renseignement de sécurité et la Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés et apportant des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois*.

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

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

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

« **Lufthansa** » Deutsche Lufthansa AG.

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

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

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

« **OACI** » L'Organisation de l'aviation civile internationale.

« **offre publique de rachat** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Rachat d'actions » de la présente notice annuelle.

« **PCGR** » Les principes comptables généralement reconnus du Canada, définis dans le Manuel de CPA Canada – Comptabilité, qui intègre les Normes internationales d’information financière (les « IFRS ») publiées par l’International Accounting Standards Board.

« **PCR** » Amplification en chaîne par polymérase (*polymerase chain reaction*).

« **Plan d’action volontaire** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Émissions de dioxyde de carbone » de la présente notice annuelle.

« **Porter** » Porter Airlines Inc.

« **prix de référence** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Émissions de dioxyde de carbone » de la présente notice annuelle.

« **programme de rachat d’actions** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Rachat d’actions » de la présente notice annuelle.

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

« **rapport de gestion 2021 d’Air Canada** » Le rapport de gestion 2021 d’Air Canada daté du 17 février 2022.

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

« **régime d’intéressement à long terme** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Régime d’intéressement à long terme d’Air Canada » de la présente notice annuelle.

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

« **RGPD** » Le *Règlement général sur la*

protection des données.

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

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

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

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

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

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

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

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

« **Sunwing** » Sunwing Airlines.

« **Transat** » Transat A.T. Inc.

« **transporteur aérien non-Canadien** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Actions à droit de vote variable de catégorie A » de la présente notice annuelle.

« **transporteurs sous contrat** » Jazz, et avant le regroupement des vols régionaux avec Jazz, comprend Sky Regional et, avant le 31 décembre 2020, comprend Sky Regional et d’autres sociétés aériennes qui exploitent des vols au nom d’Air Canada en vertu de contrats d’achat de capacité conclus avec Air Canada.

« **TSX** » La Bourse de Toronto.

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

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

« **Vacances Air Canada** » Société en commandite Touram (qui exerce ses activités sous la dénomination Vacances Air Canada), société en commandite établie sous le régime des lois du Québec.

« **Visa** » Corporation Visa Canada.

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

« **WestJet** » WestJet Airlines Ltd.

ANNEXE A
RÈGLES DU
COMITÉ D'AUDIT, DES FINANCES ET DU RISQUE
(le « comité d'audit »)
DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
D'AIR CANADA
(la « Société »)

1. OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Les objectifs du comité d'audit sont les suivants :

- a) Aider le conseil d'administration (le « conseil ») à s'acquitter de sa responsabilité de surveiller les éléments entrant dans les processus comptables et de communication de l'information financière de la Société.
- b) Veiller à la qualité, à la crédibilité et à l'objectivité de la communication de l'information financière de la Société; s'assurer de l'efficacité des systèmes de soutien des contrôles financiers et comptables internes; contrôler la responsabilité de la direction à cet égard.
- c) Aider le conseil à contrôler l'indépendance, les compétences et la nomination de l'auditeur externe.
- d) Surveiller le bon fonctionnement des systèmes de contrôle financiers et comptables internes; suivre le travail des auditeurs interne et externe.
- e) Assurer des communications indépendantes entre le conseil, le chef de l'audit et du conseil d'entreprise et l'auditeur externe.
- f) Favoriser les discussions franches et en profondeur entre le comité d'audit, la direction et l'auditeur externe au sujet des questions importantes faisant appel à la subjectivité et ayant un effet sur la qualité des contrôles et de la communication des renseignements.
- g) Aider le conseil à s'acquitter de ses responsabilités de surveillance relatives à la gestion des risques de l'entreprise de la Société, autres que les risques dont le conseil a délégué la responsabilité au comité des ressources humaines et de la rémunération et au comité de la sécurité, de la santé et de l'environnement.

2. COMPOSITION ET QUALIFICATIONS PROFESSIONNELLES DES MEMBRES DU COMITÉ

- a) Le comité d'audit se compose d'au moins trois administrateurs, qui, de l'avis du conseil d'administration, répondent aux critères d'indépendance, d'expérience et autres prévus par les lois, règles et règlements applicables. Les membres du comité d'audit ne doivent avoir aucun lien avec la direction, la Société et les entités liées à la Société qui, de l'avis du conseil, risqueraient de compromettre leur indépendance

par rapport à la direction et à la Société. En outre, les membres du comité d'audit ne recevront de la Société, d'entités reliées à la Société, d'une partie liée à la Société ou d'une filiale de la Société aucune rémunération pour services de consultation, de conseil ou tout autre service, sauf à titre de membres du conseil, du comité d'audit ou d'autres comités du conseil. Les membres du comité d'audit posséderont les qualités, l'expérience et les compétences nécessaires à la bonne exécution de leurs fonctions au sein du comité. Plus précisément, tous les membres du comité d'audit posséderont des « compétences financières » et au moins l'un d'entre eux sera un « expert financier » au sens de la législation et de la réglementation en valeurs mobilières applicable.

- b) Les membres du comité d'audit sont nommés chaque année par le conseil et siègent à compter de leur nomination jusqu'à la prochaine assemblée générale annuelle des actionnaires, ou jusqu'à la nomination de leur successeur. À moins que le conseil ne désigne un président et un secrétaire du comité, les membres du comité d'audit peuvent désigner un président et un secrétaire du comité par un vote à la majorité des membres du comité d'audit.
- c) Le comité d'audit peut inviter les personnes qui lui sont nécessaires à assister à ses réunions et à participer aux débats sur les questions traitées par le comité d'audit. Toutefois, ces personnes invitées ne peuvent pas voter aux réunions du comité d'audit.
- d) Le conseil peut, en tout temps, démettre de ses fonctions un membre du comité d'audit, à son gré, et peut accepter la démission d'un membre du comité d'audit. Les sièges vacants sont comblés par le conseil.

3. RÉUNIONS ET PROCÉDURES

- a) Le comité d'audit tient au moins quatre réunions par année, en fonction des besoins. Ces réunions peuvent être tenues par téléphone ou par tout autre moyen permettant à tous les participants de communiquer ensemble simultanément.
- b) Le comité d'audit peut établir ses propres procédures lors des réunions, ainsi que pour leur convocation, sauf indication contraire du conseil.
- c) Le quorum aux réunions du comité d'audit est constitué par la majorité de ses membres. Les décisions et recommandations du comité d'audit sont adoptées à la majorité des membres présents à la réunion.
- d) Il est tenu une séance à huis clos dans le cadre de chaque réunion du comité d'audit.
- e) Les avis de convocation aux réunions sont transmis par lettre, par télécopieur, par courriel ou par téléphone au moins 24 heures avant l'heure prévue pour la réunion. Les avis de convocation doivent contenir la date, le lieu et l'heure de la réunion. Les membres peuvent renoncer à l'avis.
- f) Les procès-verbaux des réunions du comité d'audit rapportent précisément toutes les discussions importantes du comité et les décisions prises par lui, notamment les recommandations devant être faites au conseil par le comité d'audit, et ils sont distribués aux membres du comité d'audit ainsi qu'aux administrateurs de la Société, avec copies au président et chef de la direction.

- g) Le comité d'audit fait rapport au conseil de toutes ses délibérations à la prochaine réunion du conseil et lorsque le conseil le demande, ou lorsque le comité d'audit le juge souhaitable, à son gré.

4. RESPONSABILITÉS ET FONCTIONS DU COMITÉ

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

- a) Superviser et examiner la qualité et l'intégrité du processus de communication comptable et financière de la Société au moyen de discussions avec la direction, l'auditeur externe et le chef de l'audit et du conseil d'entreprise. Pour ce faire, le comité examinera les états financiers annuels et trimestriels et le rapport de gestion qui doivent être déposés auprès des organismes de réglementation et remis aux actionnaires, ainsi que les états financiers et autres informations financières inclus dans les prospectus, les communiqués sur les résultats et les autres documents semblables. Le comité d'audit examinera également la notice annuelle et les autres documents semblables émanant de la Société. Dans le cadre de ses examens, le comité d'audit s'acquittera des tâches suivantes :
- (i) discuter avec la direction et l'auditeur externe et étudier le rapport que l'auditeur externe lui présente sur les questions touchant la mission d'audit;
 - (ii) discuter avec l'auditeur externe de son avis quant au caractère acceptable et à la qualité des états financiers. Seront ainsi abordés, notamment, les politiques et pratiques de comptabilité clé employées par la direction pour préparer, traiter différemment et communiquer l'information financière conformément aux principes comptables généralement reconnus dont elle a tenu compte, les conséquences de ces politiques et pratiques, les modifications apportées aux politiques comptables importantes, la méthode employée pour comptabiliser des transactions inhabituelles importantes, l'effet des politiques comptables importantes dans des domaines controversés ou naissants, le degré de créativité ou de conservatisme, selon le cas, des politiques comptables adoptées par la Société, la méthode employée par la direction pour formuler des estimations comptables particulièrement importantes et le fondement des conclusions de l'auditeur externe quant au caractère raisonnable de ces estimations;
 - (iii) examiner les rajustements importants découlant d'un audit;
 - (iv) examiner les désaccords avec la direction quant à l'application des politiques comptables et à la communication des états financiers. Le comité d'audit est chargé de résoudre les désaccords entre la direction et l'auditeur externe à l'égard de l'information financière;
 - (v) examiner toutes les opérations hors bilan importantes et les autres relations avec des entités non consolidées susceptibles d'avoir un effet immédiat ou futur important sur la situation financière de la Société, notamment pour déterminer si elles doivent être communiquées ou non dans les états financiers trimestriels ou annuels;
 - (vi) examiner les suggestions d'améliorations formulées par l'auditeur externe quant au fonctionnement et aux contrôles internes de la Société;

- (vii) examiner la nature et l'ampleur des erreurs non rajustées d'un montant non négligeable;
 - (viii) vérifier le respect de divers engagements financiers;
 - (ix) étudier et choisir les politiques comptables à adopter ou à modifier.
- b) Déterminer, après étude et discussion, s'il y a lieu de recommander au conseil d'approuver les états financiers annuels, trimestriels et les rapports de gestion rattachés, ainsi que l'information financière communiquée dans une notice annuelle, un communiqué sur les résultats, un prospectus et d'autres documents semblables.
 - c) Examiner, de concert avec la direction, l'auditeur externe et les conseillers juridiques, la procédure de la Société pour avoir la certitude de sa conformité aux lois et aux règlements applicables; examiner de même les litiges, les réclamations ou les autres éventualités, notamment les cotisations fiscales, susceptibles d'avoir d'importantes répercussions sur la situation financière ou les résultats d'exploitation de la Société; étudier la communication ou l'effet de ces questions sur les résultats dans les états financiers trimestriels et annuels. Le comité d'audit doit juger que les procédures adéquates sont en place en matière d'examen de la communication publique de l'information financière extraite ou découlant des états financiers de la Société, et il doit régulièrement évaluer le caractère adéquat de ces procédures.
 - d) Se réunir avec l'auditeur externe de la Société pour examiner et approuver son plan d'audit, l'accent étant particulièrement mis sur les facteurs de risque qui pourraient entraîner une déclaration inexacte importante dans les états financiers, la portée et le calendrier de l'audit, les hypothèses qui ont été formulées et les décisions qui ont été prises lors de l'élaboration du plan et la coordination du travail entre l'auditeur externe et le service de l'audit et du conseil d'entreprise. Il incombe au comité d'audit de superviser le travail de l'auditeur externe chargé de préparer ou publier un rapport de l'auditeur ou d'exécuter d'autres services d'audit, d'examen ou d'attestation pour la Société.
 - e) Examiner et approuver l'estimation des honoraires et frais d'audit et des honoraires et frais liés à l'audit pour l'année en cours. Approuver au préalable tout supplément important sur le montant estimatif des honoraires d'audit et des honoraires liés à l'audit. Examiner et approuver les honoraires et frais d'audit et les honoraires et frais liés à l'audit pour l'année antérieure. Seul le comité d'audit a l'autorité d'établir et de payer les honoraires de l'auditeur externe. La Société s'assurera que le comité d'audit dispose des fonds nécessaires pour rémunérer l'auditeur externe.
 - f) Examiner et approuver la nature de tous les services non liés à l'audit, autorisés par la législation et la réglementation en valeurs mobilières, qui seront rendus par l'auditeur externe de la Société avant le début du travail, ou déléguer cette responsabilité à un membre du comité d'audit. À cet égard, le comité d'audit présentera un rapport trimestriel ou annuel aux actionnaires de la Société, selon le cas, portant sur les services non liés à l'audit approuvés par le comité au cours de la période en question. L'approbation préalable des services non liés à l'audit par un membre du comité d'audit à qui ce pouvoir est délégué doit être présentée au comité d'audit à la première de ses réunions qui suit cette approbation préalable.

- g) Étudier le rapport de l'auditeur externe décrivant les liens éventuels entre celui-ci et la Société et confirmant que l'auditeur externe se considère comme indépendant de la Société; discuter de ce rapport avec l'auditeur externe afin d'évaluer son objectivité et son indépendance. Le comité d'audit doit expressément demander à l'auditeur externe de confirmer qu'il est un cabinet comptable enregistré au sens des règlements sur les valeurs mobilières applicables et qu'il ne fait l'objet de quelque autre demande ou enquête d'un organisme gouvernemental ou professionnel relativement à un audit exécuté par le cabinet.
- h) Recevoir des rapports sur les discussions entre la direction et d'autres experts-comptables concernant les principes comptables à appliquer dans la préparation des états financiers trimestriels ou annuels et les cas de fraude ou d'actes illégaux dont la direction, le service de l'audit et du conseil d'entreprise ou l'auditeur externe prend connaissance. À cet égard, examiner la procédure de contrôle pertinente avec la direction pour avoir la certitude qu'il existe une protection convenable contre de tels risques.
- i) À chaque réunion trimestrielle prévue du comité d'audit, se réunir en privé avec l'auditeur externe, entre autres pour connaître toute restriction qu'on lui aurait imposée et les autres difficultés qu'il aurait rencontrées au cours de l'audit ou de l'examen, notamment quant aux instructions sur la portée de son travail, l'accès aux renseignements demandés, la collaboration fournie par la direction durant l'exécution de son travail et son évaluation du personnel et des systèmes financiers, comptables et d'audit de la Société.
- j) De concert avec la direction, évaluer, chaque année le rendement de l'auditeur externe; recommander au conseil soit de le remplacer au besoin, soit de voir à sa reconduction dans ses fonctions par les actionnaires.
- k) En ce qui a trait aux services fournis par le service de l'audit et du conseil d'entreprise, le comité d'audit :
 - (i) se réunit en privé avec le chef de l'audit et du conseil d'entreprise au moins chaque trimestre, entre autres pour comprendre les restrictions imposées au service et les autres difficultés éventuellement rencontrées au cours de l'audit, notamment quant aux instructions sur la portée du travail, l'accès aux renseignements demandés et la collaboration fournie par la direction durant l'exécution du travail;
 - (ii) examine et approuve périodiquement le mandat, la relation hiérarchique et les ressources du service de l'audit et du conseil d'entreprise pour s'assurer qu'il est indépendant de la direction et qu'il a les ressources suffisantes pour s'acquitter de son mandat;
 - (iii) examine l'objectivité, les qualifications, l'efficacité et l'expérience du personnel de l'audit et du conseil d'entreprise; il approuve la nomination, le congédiement ou le remplacement du chef de l'audit et du conseil d'entreprise;
 - (iv) examine et approuve annuellement la portée prévue du programme d'audit interne, ses objectifs, son budget et les ressources nécessaires pour atteindre ces objectifs;

- (v) à chaque réunion trimestrielle, examine les rapports du service de l'audit et du conseil d'entreprise qui décrivent les activités du service pour la période précédente, autres que les rapports qui ont été demandés directement par le comité des ressources humaines et de la rémunération ou le comité de la sécurité, de la santé et de l'environnement;
 - (vi) à chaque réunion trimestrielle, examine la relation de travail entre le service de l'audit et du conseil d'entreprise et l'auditeur externe et entre le service de l'audit et du conseil d'entreprise et la direction.
- l) Obtenir du service de l'audit et du conseil d'entreprise et de l'auditeur externe de la Société les conclusions importantes et les recommandations de contrôle interne communiquées durant la période examinée, la réponse de la direction à ces recommandations; examiner le suivi effectué par la direction et le service de l'audit et du conseil d'entreprise afin de vérifier si la direction a mis en place un système efficace de contrôle comptable interne.
 - m) Examiner les questions d'actualité importantes en matière de comptabilité et de communication de l'information financière, notamment les prises de position des autorités professionnelles et réglementaires, et évaluer leur effet sur les états financiers de la Société.
 - n) Établir les politiques et la procédure régissant le dépôt, la conservation et le traitement des plaintes reçues par la Société de la part de ses employés, actionnaires et autres parties prenantes concernant les questions comptables, l'information financière, les contrôles comptables internes et l'audit interne ou externe. Le comité d'audit doit avoir la certitude que des contrôles suffisants existent dont l'objectif est de permettre le dépôt anonyme et confidentiel des plaintes. Il informe les employés de la procédure prévue. Le comité d'audit doit avoir la certitude qu'il existe un mécanisme faisant en sorte qu'un sommaire de ces plaintes lui soit communiqué, indépendamment de leur importance.
 - o) Examiner les politiques d'approbation des dépenses de la haute direction.
 - p) Examiner le processus en vertu duquel le chef de la direction et le chef des affaires financières de la Société attestent périodiquement de la validité des informations financières; enquêter sur l'existence de toute lacune importante dans la conception ou le fonctionnement des contrôles internes qui risquerait d'avoir un effet défavorable sur la capacité de la Société à enregistrer, traiter, résumer et communiquer des informations financières; étudier toute modification importante des contrôles internes ou du contexte d'application des contrôles internes, notamment les corrections de lacunes et de faiblesses importantes.
 - q) Recevoir des rapports périodiques du comité de communication de l'information et du groupe de conformité des contrôles internes en ce qui concerne les contrôles et procédures de communication de l'information et contrôles internes à l'égard de l'information financière.
 - r) Examiner et approuver toutes les opérations avec une personne reliée au sens du *Règlement 61-101 sur les mesures de protection des porteurs minoritaires lors d'opérations particulières* de l'Autorité des marchés financiers et du *Multilateral Instrument 61-101* de la Commission des valeurs mobilières de l'Ontario, en leur version éventuellement modifiée.

- s) Au besoin, se faire conseiller par des experts, notamment des conseillers juridiques et des comptables indépendants, et mener ou faire mener des enquêtes sur des questions qui relèvent de la responsabilité du comité d'audit, selon ce qu'il juge opportun. La Société s'assurera que le comité d'audit dispose de fonds suffisants pour les activités susmentionnées.
- t) Présenter régulièrement au conseil un rapport écrit sur ses activités et ses conclusions.
- u) Examiner les présentes règles chaque année et recommander au conseil de les modifier au besoin.
- v) Évaluer annuellement l'efficacité avec laquelle il exerce ses responsabilités.
- w) Remplir toute autre fonction que lui délègue le conseil.
- x) Examiner et confirmer le choix de l'associé responsable de l'audit et de tout autre associé de l'équipe de la mission d'audit de l'auditeur externe de la Société.
- y) Examiner et approuver les politiques d'embauche de la Société en ce qui concerne les actuels et anciens associés et employés des actuels et anciens auditeurs externes de la Société.

5. AUTRES RESPONSABILITÉS ET OBLIGATIONS

a) Information publique

Quant à l'information publique, le comité d'audit doit faire ce qui suit :

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

b) Gestion des risques d'entreprise

Quant à la gestion des risques d'entreprise, le comité d'audit doit faire ce qui suit :

- (i) Surveiller le programme de gestion des risques d'entreprise et les travaux accomplis par le service d'audit et de conseil d'entreprise en exécution de ce programme. Ces travaux comprennent l'établissement du compte rendu trimestriel présenté au comité d'audit, qui se compose du tableau de bord des dirigeants, d'un aperçu des risques, du registre des risques d'entreprise sous gestion et de l'état courant des risques.
- (ii) Avoir la certitude que sont gérés efficacement les risques particuliers dont la surveillance lui a été déléguée par le conseil. Le comité d'audit, sur réception

des rapports périodiques de leur part, discute avec le service d'audit et de conseil d'entreprise et la direction de toutes les expositions aux principaux risques d'entreprise (autres que les risques dont le conseil a délégué la responsabilité au comité des ressources humaines et de la rémunération et au comité de la sécurité, de la santé et de l'environnement) et des mesures prises par la direction pour surveiller, contrôler et atténuer ces expositions. Le comité d'audit est autorisé à retenir les services d'experts et de consultants pour l'aider à remplir cette tâche. Il sera loisible au comité d'audit, dans l'exécution de cette fonction, de se pencher sur ce qu'il considère comme des risques naissants qui menacent les objectifs stratégiques, financiers et opérationnels de la Société. Le président du comité d'audit rend régulièrement des comptes au conseil quant à toutes les questions majeures découlant de la gestion de ces risques.

c) **Responsabilités éventuelles**

Le comité d'audit contrôlera les responsabilités éventuelles de la Société et de ses filiales. Il sera loisible au comité d'audit, dans l'exécution de cette fonction, de retenir les services d'experts et de consultants et d'examiner toutes les questions, de nature financière ou autre, qui pourraient éventuellement engager la responsabilité de la Société. Le comité d'audit fera des recommandations au conseil relativement à ces questions.

d) **Politiques d'autorisation**

Quant aux politiques d'autorisation, le comité d'audit doit faire ce qui suit :

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

e) **Comparaison entre le rendement et le budget**

Le comité d'audit surveille les résultats de la Société par rapport au budget d'exploitation et au budget des immobilisations annuels.

f) **Responsabilités**

Aucune disposition du présent mandat n'a pour effet de rendre le comité d'audit du conseil responsable de la conformité de la Société aux lois ou aux règlements applicables, ni n'a pour effet d'élargir la responsabilité des membres du comité ou du conseil d'administration prévue par la loi ou les règlements. Même si le comité d'audit a un mandat précis et que ses membres ont une expérience et une expertise financière, il n'est pas du ressort du comité d'audit de planifier ou d'exécuter des audits ni de se prononcer sur l'exhaustivité et l'exactitude des états financiers de la Société ou sur leur conformité avec les principes comptables généralement reconnus. Ces questions relèvent de la direction, du chef de l'audit et du conseil d'entreprise et de l'auditeur externe.

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

Approuvé par le conseil d'administration le 29 avril 2018