



# **Notice annuelle 2019**

**30 mars 2020**

## TABLE DES MATIÈRES

NOTES EXPLICATIVES .....	- 1 -
STRUCTURE DE L'ENTREPRISE .....	- 3 -
LIENS INTERSOCIÉTÉS.....	- 3 -
LES ACTIVITÉS .....	- 4 -
STRATÉGIE .....	- 5 -
TRANSPORTEURS SOUS CONTRAT .....	- 6 -
ROUTES ET HORAIRES.....	- 6 -
VACANCES AIR CANADA ET AIR CANADA ROUGE .....	- 8 -
ACQUISITIONS IMPORTANTES .....	- 9 -
STAR ALLIANCE <sup>MD</sup> .....	- 9 -
PARTAGES DE CODES ET COENTREPRISES .....	- 10 -
SERVICES DE FRET .....	- 11 -
OBJECTIFS D'AIR CANADA EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT .....	- 11 -
APERÇU FINANCIER .....	- 13 -
OPÉRATIONS DE FINANCEMENT IMPORTANTES .....	- 14 -
NOTATION.....	- 15 -
ENTENTES À L'ÉGARD DES RÉGIMES DE RETRAITE.....	- 22 -
PARC AÉRIEN .....	- 22 -
MAIN-D'ŒUVRE ET ENTENTES AVEC LES SYNDICATS.....	- 22 -
INSTALLATIONS.....	- 25 -
MARQUES DE COMMERCE .....	- 26 -
RÉGLEMENTATION .....	- 26 -
APERÇU DU SECTEUR ET DE L'ENVIRONNEMENT CONCURRENTIEL .....	- 34 -
FACTEURS DE RISQUE .....	- 40 -
MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES.....	- 40 -
AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES ....	- 41 -
RELEVÉ DES DIVIDENDES VERSÉS .....	- 41 -
DESCRIPTION DE LA STRUCTURE DU CAPITAL-ACTIONS .....	- 42 -
ADMINISTRATEURS ET HAUTS DIRIGEANTS .....	- 49 -
COMITÉ D'AUDIT, DES FINANCES ET DU RISQUE .....	- 52 -
MEMBRES DE LA DIRECTION ET AUTRES PERSONNES INTÉRESSÉS DANS DES OPÉRATIONS IMPORTANTES.....	- 55 -
ACTIONS EN JUSTICE .....	- 55 -
CONTRATS IMPORTANTS.....	- 55 -
EXPERTS.....	- 56 -
RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES .....	- 56 -
GLOSSAIRE .....	- 57 -
ANNEXE A RÈGLES DU COMITÉ .....	- 62 -
D'AUDIT, DES FINANCES ET DU RISQUE.....	- 62 -
1. OBJECTIFS GÉNÉRAUX .....	- 62 -
2. COMPOSITION ET QUALIFICATIONS PROFESSIONNELLES DES	

<b>MEMBRES DU COMITÉ .....</b>	<b>- 62 -</b>
<b>3. RÉUNIONS ET PROCÉDURES.....</b>	<b>- 63 -</b>
<b>4. RESPONSABILITÉS ET FONCTIONS DU COMITÉ.....</b>	<b>- 64 -</b>
<b>5. AUTRES RESPONSABILITÉS ET OBLIGATIONS.....</b>	<b>- 68 -</b>

## NOTES EXPLICATIVES

**Réponse à la COVID-19** - Air Canada, tout comme le reste de l'industrie mondiale du transport aérien, est aux prises avec une chute considérable du trafic et une baisse correspondante de ses revenus en raison de la pandémie de coronavirus (COVID-19) et des restrictions aux voyages imposées dans de nombreux pays, dont le Canada et les États-Unis. Air Canada a pris des mesures en réponse à la pandémie. Elle a entre autres largement réduit la capacité, entrepris de réduire ses coûts et de reporter ses dépenses en capital, chercher à réunir des liquidités supplémentaires au moyen d'accords de financement et suspendu son offre publique de rachat d'actions dans le cours normal des activités. Le plein impact et la durée de la pandémie demeurent inconnus. Air Canada pourrait prendre des mesures supplémentaires, notamment en réponse à l'évolution de la situation. Sauf indication contraire, les renseignements qui figurent dans la présente notice annuelle sont arrêtés au 31 décembre 2019 et ont été fournis avant la prise des mesures en réponse à la pandémie de COVID-19.

**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 déclarations prospectives ».

**Mise en garde relative aux déclarations prospectives** - Les communications d'Air Canada au public peuvent contenir des déclarations prospectives au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. La présente notice annuelle contient de telles déclarations prospectives et les autres documents déposés auprès des autorités en valeurs mobilières peuvent également en contenir. Les déclarations prospectives peuvent être fondées sur la prévision de résultats futurs et l'estimation de montants qui ne peuvent pas encore être déterminés. Il peut s'agir d'observations concernant entre autres les prévisions,

les stratégies, les attentes, les activités planifiées ou les actions à venir. Ces déclarations prospectives se reconnaissent à l'emploi de termes tels que « 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 déclarations prospectives partent d'hypothèses, dont celles décrites dans le présent rapport, elles sont soumises à de grands risques et incertitudes. Il ne faut pas prêter foi aux déclarations prospectives en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise le secteur. Les résultats réels peuvent donc différer sensiblement des résultats évoqués par les déclarations prospectives du fait de divers facteurs, notamment la capacité d'Air Canada de dégager ou de maintenir une rentabilité nette, la conjoncture économique et le contexte géopolitique, le calendrier et les modalités de remise en service des appareils 737 MAX de Boeing de son parc aérien (notamment l'intégration des appareils commandés et la gestion du parc aérien d'Air Canada et de ses activités jusqu'à la remise en service ou l'intégration des appareils), les pandémies comme la COVID-19 et leur impact sur la situation économique et la demande pour les voyages, l'état du secteur et du marché et le contexte influant sur la demande, la concurrence, les cours de l'énergie, sa dépendance à l'égard des technologies, sa capacité de mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes et d'autres initiatives importantes (notamment sa faculté de réduire les charges d'exploitation), les risques liés à la cybersécurité, les conflits armés, les attentats terroristes, sa dépendance envers les fournisseurs clés, les pertes par sinistre, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, sa capacité de lancer et d'exploiter avec succès son nouveau programme de fidélisation, les changements climatiques et les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs d'origine humaine), les interruptions de service, sa dépendance 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 envers les partenaires Star Alliance et les coentreprises, les limites imposées par les clauses restrictives, sa capacité de rembourser ses dettes et de conserver la liquidité, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les taux de change, les régimes de retraite, sa capacité de recruter et de conserver du personnel qualifié, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le dossier d'information publique d'Air Canada qui peut être consulté à l'adresse [www.sedar.com](http://www.sedar.com), notamment à la rubrique 20, « Facteurs de risque », du rapport de gestion 2019 d'Air Canada. Par ailleurs, l'acquisition de Transat A.T. Inc. est assujettie à l'approbation des organismes de réglementation et à la satisfaction de certaines conditions usuelles, et rien ne garantit que l'acquisition sera réalisée, ou qu'elle le sera conformément aux modalités décrites dans le rapport de gestion 2019 d'Air Canada. Les déclarations prospectives contenues ou intégrées 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 elles sont censées avoir été formulées) et elles 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<sup>er</sup> janvier 2001, pour créer une nouvelle société appelée Air Canada. En 2006, ACE et Air Canada ont 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 « premier appel public à l'épargne »).

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 le site Web d'Air Canada (ou sur tout autre site Web mentionné dans la présente notice annuelle) n'est intégrée par renvoi à la présente notice annuelle, 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 2019 et dans le rapport de gestion 2019, que l'on peut consulter, comme la présente notice annuelle, sur les sites Web de SEDAR (**www.sedar.com**) ou d'Air Canada (**aircanada.com**).

## LIENS INTERSOCIÉTÉS

Au 31 décembre 2019, 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 émises et en circulation de certaines filiales. 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<sup>MD</sup> (« Vacances Air Canada »), 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 0,00001 %. Air Canada détient une participation de 100 % dans Commandité

Touram inc. De même, 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<sup>MD</sup> (« 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. Depuis le 10 janvier 2019, Air Canada détient directement toutes les actions émises et en circulation d'Aéroplan Inc. (auparavant Aimia Canada Inc.) (« Aéroplan »).

## LES ACTIVITÉS

### Aperçu

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.

En 2019, conjointement avec Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz »), Sky Regional Airlines Inc. (« Sky Regional ») et d'autres transporteurs régionaux exploitant des vols pour son compte (les « transporteurs sous contrat ») et en vertu de contrats d'achat de capacité (les « CAC »), Air Canada a assuré quotidiennement en moyenne 1 531 vols réguliers directs pour 217 destinations sur les six continents, soit 62 destinations canadiennes, 56 destinations aux États-Unis et un total de 99 villes d'Europe, d'Afrique, du Moyen-Orient, d'Asie, d'Océanie, des Antilles, du Mexique et d'Amérique du Sud. En 2019, Air Canada a transporté le nombre record de 51,5 millions de passagers.

Au 31 décembre 2019, le parc aérien principal d'Air Canada comprenait 188 appareils, dont 94 moyens-porteurs de Boeing et d'Airbus (notamment 24 appareils 737 MAX de Boeing interdits de vol depuis mars 2019 - se reporter à la rubrique 9, « Parc aérien » du rapport de gestion 2019 d'Air Canada pour un complément d'information, intégrée par renvoi à la présente notice annuelle), 80 gros-porteurs de Boeing et d'Airbus et 14 appareils de transport régional à réaction 190 d'Embraer. Au 31 décembre 2019, Air Canada Rouge exploitait un parc aérien composé de 64 appareils, dont 22 appareils Airbus A319, 14 appareils Airbus A321, trois appareils Airbus A320 et 25 appareils Boeing 767-300ER.

Air Canada donne plus d'envergure à son réseau intérieur et transfrontalier au moyen de CAC conclus avec des transporteurs sous contrat. Ces transporteurs sous contrat, exploités pour le compte d'Air Canada, font partie intégrante de la stratégie en matière de réseau international de la compagnie aérienne, car ils procurent un précieux trafic d'apport au réseau d'Air Canada et d'Air Canada Rouge. Au 31 décembre 2019, le parc aérien d'Air Canada Express comprenait 48 avions de transport régional à réaction de Bombardier, 73 appareils à turbopropulseurs Dash-8 de Bombardier et 25 appareils 175 d'Embraer, pour un total de 146 appareils. Au 31 décembre 2019, un total de cinq appareils 1900 à 18 places de Beech étaient également exploités par des transporteurs régionaux pour le compte d'Air Canada.

Air Canada est un membre fondateur du réseau Star Alliance<sup>MD</sup>. Grâce à ce réseau de 26 compagnies aériennes, en 2019, Air Canada a proposé à sa clientèle plus de 1 300 destinations dans 195 pays, ainsi que la réciprocité des programmes de fidélisation, outre l'accès aux salons et autres installations dans les aéroports.

Air Canada fidélise sa clientèle grâce à son programme Aéroplan<sup>MD</sup>. Les membres Aéroplan peuvent accumuler des milles Aéroplan chez plus de 100 partenaires, pour ensuite les

échanger soit contre des billets-primés d’Air Canada et d’une trentaine d’autres transporteurs partenaires, soit contre une vaste gamme d’autres primes. Air Canada Altitude offre aux membres Aéroplan admissibles une gamme d’avantages et de privilèges de voyage en fonction de leurs déplacements, notamment l’enregistrement prioritaire, une franchise de bagages enregistrés supplémentaire et des surclassements en Classe affaires.

Air Canada suit une stratégie exhaustive en vue d’améliorer la rentabilité et la position concurrentielle sur le marché des voyages d’agrément. Cette stratégie vise à tirer parti des forces d’Air Canada, d’Air Canada Rouge, transporteur loisirs à faibles coûts de la Société, et de Vacances Air Canada. Grâce à Air Canada Rouge, Air Canada exploite les possibilités que recèlent les nouveaux marchés internationaux des voyages d’agrément du fait de la structure de coûts plus concurrentielle d’Air Canada Rouge. 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. Elle offre en outre des forfaits croisières en Amérique du Nord, en Europe et dans les Antilles.

Air Canada Cargo, division d’Air Canada, est le plus important fournisseur de services de fret aérien du Canada en fonction de la capacité d’emport de fret. En 2019, Air Canada Cargo a assuré des services de transport de fret directs sur plus de 150 destinations au Canada, aux États-Unis et d’autres pays et dispose de représentants commerciaux dans plus de 50 pays. Les services de transport de fret aérien sont assurés sur l’ensemble du réseau d’Air Canada.

## **STRATÉGIE**

Air Canada a pour principal objectif d’être un champion mondial qui affiche une rentabilité durable. Pour atteindre cet objectif, Air Canada entend améliorer sans cesse l’expérience client et la mobilisation des effectifs, en plus de créer de la valeur pour les actionnaires. Air Canada s’emploie à atteindre cet objectif en se concentrant sur les quatre priorités fondamentales suivantes :

- définir et mettre en œuvre des initiatives de compression des coûts et d’accroissement du chiffre d’affaires;
- explorer des occasions rentables d’expansion internationale et tirer parti de ses caractéristiques concurrentielles afin d’élargir les marges, en grande partie au moyen de l’accroissement du trafic de correspondance par le truchement de ses villes-portes internationales stratégiques que sont Toronto, Vancouver et Montréal, tout en poursuivant sa croissance et en livrant concurrence efficacement sur les marchés des voyages d’affaires et d’agrément à destination et au départ du Canada;
- renforcer le lien de confiance avec la clientèle en améliorant constamment l’expérience voyage et en offrant en tout temps un service de qualité supérieure aux clients;
- soutenir l’évolution positive de la culture d’entreprise, notamment en investissant de façon significative dans la formation et d’autres outils qui permettent d’offrir un service à la clientèle exceptionnel et qui favorisent la collaboration accrue afin de permettre à Air Canada et à ses employés d’encore mieux travailler de concert dans un cadre humain et enrichissant.

De plus amples renseignements sur la stratégie d’Air Canada et ses réalisations de 2019 sont donnés à la rubrique 4, « Stratégie » du rapport de gestion 2019 d’Air Canada, rubrique qui est intégrée par renvoi à la présente notice annuelle.



## **TRANSPORTEURS SOUS CONTRAT**

Comme il est décrit à la rubrique « Les activités » de la présente notice annuelle, Air Canada donne plus d'envergure à son réseau intérieur et transfrontalier au moyen de contrats d'achat de capacité conclus avec des transporteurs régionaux, notamment Jazz, Sky Regional, Air Georgian et EVAS, qui exploitent des vols pour le compte d'Air Canada. Ces transporteurs régionaux font partie intégrante de la stratégie en matière de réseau à l'échelle internationale de la Société, car ils procurent un précieux trafic d'apport au réseau d'Air Canada et à celui d'Air Canada Rouge.

En février 2019, Air Canada a conclu une entente visant à modifier et à proroger son contrat d'achat de capacité avec Jazz (le « CAC de Jazz ») et à investir dans le capital de Chorus Aviation Inc. (« Chorus »), la société mère de Jazz. Les modifications au CAC de Jazz, qui sont entrées en vigueur avec effet rétroactif le 1<sup>er</sup> janvier 2019 et prévoient une prolongation de dix ans de la durée du CAC de Jazz, du 1<sup>er</sup> janvier 2026 au 31 décembre 2035, favoriseront la solidité et la compétitivité de la marque Air Canada Express en plus de solidifier son réseau régional d'un océan à l'autre, tout en permettant à Air Canada de réaliser d'importantes économies au titre du CAC et en optimisant la souplesse du réseau et du parc aérien en regard de l'ancien CAC de Jazz.

Parallèlement aux modifications apportées au CAC de Jazz, Air Canada a réalisé un placement en titres de capitaux propres de 97,26 M\$ visant Chorus, souscrivant 15 561 600 actions à droit de vote de catégorie B du capital de Chorus, ce qui représente, au moment de l'émission, environ 9,99 % des actions à droit de vote variable de catégorie A et des actions à droit de vote de catégorie B de Chorus émises et en circulation sur une base combinée. Les actions de Chorus ont été émises à Air Canada au prix de 6,25 \$ l'action, ce qui représente une prime d'émission de 5 % sur leur cours moyen pondéré en fonction du volume sur cinq jours à la clôture des marchés le 10 janvier 2019. Parallèlement à la clôture du placement en titres de capitaux propres, Air Canada et Chorus ont conclu une convention concernant les droits des investisseurs, prévoyant entre autres qu'Air Canada conservera les actions du placement pendant au moins 60 mois, sous réserve de certaines exceptions limitées, et pourra nommer un membre du conseil d'administration de Chorus.

En 2019, Sky Regional a exploité 25 appareils Embraer 175 pour Air Canada aux termes d'un CAC. Les appareils Embraer 175 ont surtout été exploités sur des lignes régionales court-courrier au départ de Toronto et de Montréal vers des destinations du nord-est des États-Unis. EVAS a également exploité des appareils Beech 1900 sur des lignes reliant principalement les Maritimes.

## **ROUTES ET HORAIRES**

Comme il a été mentionné plus haut, Air Canada a pris des mesures en réponse à la pandémie de COVID-19, notamment en réduisant de façon importante la capacité. Le plein impact et la durée de la pandémie demeurent inconnus et Air Canada pourrait prendre des mesures supplémentaires, notamment en ajustant la capacité en réponse à l'évolution de la situation. Les renseignements indiqués ci-après décrivent les routes et horaires d'Air Canada avant la mise en place des mesures en réponse à la pandémie de COVID-19.

Les plaques tournantes d'Air Canada sont situées à Toronto, Vancouver et Montréal. Elles procurent toutes un large accès aux marchés intérieurs, transfrontaliers et internationaux. L'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto (l'« aéroport Pearson de Toronto ») est la principale plaque tournante du Canada, ce qui en fait un important point de départ et de

destination en Amérique du Nord. En 2019, Air Canada et ses transporteurs sous contrat ont effectué en moyenne :

- 333 départs quotidiens à partir de Toronto;
- 162 départs quotidiens à partir de Montréal;
- 162 départs quotidiens à partir de Vancouver.

### Services intérieurs

En 2019, Air Canada et ses transporteurs sous contrat ont offert le réseau le plus étendu et la plus vaste gamme de produits au Canada, avec des vols passagers réguliers directs sur 62 destinations canadiennes. Les lignes canadiennes les plus importantes au chapitre des produits d'exploitation 2019 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, conjointement, Air Canada et ses transporteurs sous contrat ont exploité un grand nombre de court-courriers, notamment les liaisons Rapidair<sup>MD</sup> (reliant Toronto, Montréal et Ottawa). Air Canada et ses transporteurs sous contrat ont également offert en 2019 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, en 2019, 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. En 2019, Air Canada Rouge a aussi exploité des vols vers des destinations intérieures choisies comme Toronto-Abbotsford et Calgary-Halifax.

### Services transfrontaliers

Offrant le plus grand nombre de destinations et de vols sans escale du Canada vers les États-Unis, en 2019, Air Canada et ses transporteurs sous contrat ont transporté plus de passagers entre le Canada et les États-Unis que toute autre compagnie aérienne. Air Canada et ses transporteurs sous contrat desservaient directement 56 villes américaines en 2019. Le réseau d'Air Canada est par ailleurs amplifié au moyen de nombreuses correspondances et de vols avec code partagé offerts en collaboration avec United Airlines Inc. (« United Airlines »), son partenaire Star Alliance<sup>MD</sup>.

### Services internationaux

Air Canada est bien positionnée à titre de compagnie aérienne internationale régulière la plus importante au Canada. En 2019, elle assurait des vols directs réguliers sur 99 destinations en Europe, en Afrique, au Moyen-Orient, en Asie, en Océanie, au Mexique, aux Antilles, en Amérique centrale et en Amérique du Sud.

En 2019, Air Canada a offert des services transatlantiques vers le Royaume-Uni, l'Allemagne, la France, la Suisse, l'Islande, Israël, l'Irlande, l'Italie, l'Espagne, la Belgique, le Danemark, les Pays-Bas, la Grèce, le Portugal, la Hongrie, la Pologne, la République tchèque, la Croatie, l'Autriche, les Émirats arabes unis, l'Inde, le Maroc et l'Algérie. Air Canada participe à une coentreprise transatlantique appelée A++ avec United Airlines et Deutsche Lufthansa AG (« Lufthansa »). En coordonnant la tarification, les horaires et les ventes (dans le cadre de la coentreprise), Air Canada est en mesure de mieux servir sa clientèle en lui proposant un plus grand nombre d'options de voyage et des services plus variés et 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.

En 2019, Air Canada a également offert des services transpacifiques à partir de Vancouver, Calgary, Toronto et Montréal. Air Canada a offert des vols sans escale sur le Japon (Vancouver et Calgary vers Tokyo-Narita, Toronto vers Tokyo-Haneda et Montréal vers Tokyo-Narita), la Chine (Vancouver et Toronto vers Beijing, Shanghai et Hong Kong et Montréal vers Shanghai), la Corée (Vancouver et Toronto vers Séoul), l'Australie (de Vancouver vers Sydney et Brisbane), la Nouvelle-Zélande (Auckland) et Vancouver vers Tapei.

En 2019, Air Canada a offert des vols à destination de sept villes en Amérique du Sud au départ de Toronto (São Paulo, Buenos Aires, Santiago, Bogotá, Carthagène, Lima et Quito) et à destination de Lima, de São Paulo et de Bogotá au départ de Montréal.

Air Canada a également assuré des vols vers 11 destinations au Mexique et en Amérique centrale et vers 30 destinations dans les Antilles en 2019. Air Canada a également assuré des vols de Toronto à San Jose et Liberia (Costa Rica) et aussi la ville de Panama, faisant d'Air Canada le seul transporteur réseau canadien à assurer des vols entre le Canada et le Panama.

En 2019, Air Canada a commencé à exploiter un service sans escale de Toronto à destination de Vienne et Quito, de Montréal à destination de Bordeaux et São Paulo, de même que des vols entre Vancouver et Auckland.

### **VACANCES AIR CANADA ET AIR CANADA ROUGE**

Air Canada suit une stratégie exhaustive en vue d'améliorer la rentabilité et la position concurrentielle sur le marché des voyages d'agrément. Cette stratégie vise à tirer parti des forces d'Air Canada, d'Air Canada Rouge (son transporteur à faibles coûts) et de Vacances Air Canada.

Vacances Air Canada est un voyageur canadien basé à Montréal et à Toronto. 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 offre également des forfaits croisières en Amérique du Nord, en Europe et dans les Antilles. Vacances Air Canada offre ses produits par le moyen de son site Web (**[www.vacancesaircanada.com](http://www.vacancesaircanada.com)**) et d'un réseau indépendant d'agences de voyages partout au Canada.

Grâce à Air Canada Rouge, Air Canada exploite les débouchés du marché des voyages d'agrément rendus attrayants par la structure de coûts plus concurrentielle d'Air Canada Rouge. Depuis le vol inaugural du transporteur à moindre coût en juillet 2013, ses appareils ont été affectés à un nombre croissant de destinations des Antilles, ainsi qu'à des destinations loisirs choisies aux États-Unis et au Canada, outre les marchés des voyages d'agrément internationaux caractérisés par une demande très élastique qui réagissent bien à une capacité sans escale assortie de tarifs moindres. Air Canada Rouge offre des tarifs concurrentiels tout en tirant parti des forces d'Air Canada, comme sa marque, son programme de fidélisation, son réseau étendu d'options de correspondance rehaussées et son expertise opérationnelle.

Air Canada Rouge est exploitée selon une structure de coûts à long terme analogue à celle de ses concurrents sur le marché des voyages d'agrément, qui lui permet de comprimer ses charges d'exploitation par sièges-milles offerts (« CESMO ») sur les lignes d'agrément grâce à la densité de sièges accrue, aux taux de rémunération réduits, aux normes du travail plus efficaces et à la diminution des coûts indirects. Ces facteurs se traduisent par de nouvelles occasions de croissance profitable sur les marchés internationaux du voyage d'agrément.

## ACQUISITIONS IMPORTANTES

### Aéroplan

Le 10 janvier 2019, Air Canada a acheté Aéroplan Inc. à Aimia Inc. (« Aimia ») (anciennement Aimia Canada Inc.), propriétaire et exploitant du programme de fidélisation Aéroplan. Le prix d'achat global se ventilait comme suit : 450 M\$ en trésorerie, plus 67 M\$ en trésorerie au titre des ajustements de clôture (contrepartie totale de 517 M\$). L'acquisition comprenait aussi la prise en charge du passif en milles 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. 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 milles Aéroplan.

Conformément à son engagement de continuer à investir dans son programme de fidélisation, Aéroplan prévoit lancer son programme Aéroplan rehaussé au troisième trimestre de 2020. Le nouveau programme permettra de renforcer les relations avec sa clientèle, d'offrir aux participants un programme de récompenses plus souple assorti d'une valeur supérieure et une expérience client plus homogène sur toute la ligne. Le nouveau programme offrira un vaste assortiment d'occasions de cumul et d'échange de milles, un service plus personnalisé ainsi qu'une expérience numérique améliorée aux membres Aéroplan.

Convention d'arrangement définitive visant l'acquisition de Transat A.T Inc.

Le 23 août 2019, Air Canada et Transat A.T. Inc. ont annoncé que près de 95 % des actionnaires de Transat avaient approuvé la convention d'arrangement visant l'acquisition par Air Canada de toutes les actions émises et en circulation de Transat au prix de 18 \$ l'action. La valeur de la transaction réglée entièrement en trésorerie représente environ 720 M\$. L'acquisition de Transat demeure assujettie à l'approbation des organismes de réglementation, ainsi qu'aux autres conditions de clôture habituelles dans ce genre de transaction. Si ces approbations sont obtenues et que les conditions sont respectées, la transaction devrait être conclue à la mi-2020.

## STAR ALLIANCE<sup>MD</sup>

Air Canada est un membre fondateur du réseau Star Alliance<sup>MD</sup>, la plus vaste alliance aérienne du globe. En 2019, de concert avec des compagnies aériennes internationales, Air Canada a exploité en partenariat un réseau mondial d'envergure.

Depuis sa création en 1997, le réseau Star Alliance<sup>MD</sup> s'est étendu et comprend 26 compagnies aériennes. Grâce au réseau Star Alliance<sup>MD</sup>, en 2019, Air Canada a proposé à sa clientèle des vols vers plus de 1 300 destinations dans 195 pays, ainsi qu'un accès réciproque aux programmes de fidélisation des voyageurs, aux salons aéroportuaires et aux autres installations aéroportuaires, y compris l'accès aux installations communes. Le

réseau Star Alliance<sup>MD</sup> est une alliance qui 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. Des compagnies aériennes membres ont mis en œuvre diverses initiatives, comme le partage des installations, et s'efforcent de tirer parti de synergies potentielles dans d'autres domaines. Air Canada offre des services à codes partagés en collaboration avec tous les membres de Star Alliance<sup>MD</sup>, exception faite d'Adria Airways, de Copa Airlines et de Shenzhen Airlines.

## **PARTAGES DE CODES ET COENTREPRISES**

La conclusion d'alliances commerciales avec des transporteurs internationaux de premier plan est un autre élément primordial de la stratégie commerciale d'Air Canada, qui a procuré à la Société une façon efficace de tirer parti des services offerts sur son réseau et d'en favoriser l'expansion en 2019. Air Canada a étendu sa portée mondiale au moyen de son affiliation au réseau Star Alliance et de son entente de coentreprise transatlantique A++ assortie d'une structure de partage des revenus avec United Airlines et Deutsche Lufthansa AG que les parties visent à améliorer afin d'en accroître la compétitivité, de créer des efficiences opérationnelles et de rehausser l'expérience client. En 2019, Air Canada a également poursuivi cet objectif au moyen de sa coentreprise assortie d'une structure de partage des revenus avec Air China sur les lignes entre le Canada et la Chine. En coordonnant tarification, horaires et ventes (dans le cadre de ces ententes, approuvées par les autorités responsables de la concurrence), Air Canada a été en mesure de mieux servir sa clientèle en 2019 en lui proposant un plus grand nombre d'options de voyages tout en réduisant le temps de vol.

En 2019, la Société a également pu accroître sa masse critique et étendre son réseau par l'entremise de nombreuses ententes d'exploitation à code multiple et d'ententes intertransporteurs. Air Canada compte 32 partenaires d'exploitation à code multiple, dont 23 sont des membres Star Alliance et neuf ne le sont pas.

Air Canada continue d'évaluer de nouveaux partenariats stratégiques à même d'appuyer son plan d'entreprise et sa stratégie d'expansion internationale. À cet égard, en 2019, Air Canada a entrepris les actions suivantes :

- Expansion de son entente d'exploitation à code multiple avec Air New Zealand visant à mieux soutenir les vols d'Air Canada vers l'Australie;
- Optimisation et amélioration de l'offre de vols à code multiple avec Lufthansa Group et SAS grâce à la mise à jour d'ententes sur ce type d'exploitation.
- Ajout du code de United Airlines et de Lufthansa Group aux nouveaux services Montréal-Bordeaux et Toronto-Vienne;
- Mise en œuvre des principaux éléments de l'entente de coentreprise entre Air Canada et Air China;
- Mise en place de six nouveaux lieux à l'entente d'exploitation à code multiple avec Air China en vue de maximiser les vols entre le Canada et la Chine;
- Obtention d'engagements afin d'accroître les ententes d'exploitation à code multiple avec GOL et Avianca au soutien des nouvelles lignes d'Air Canada reliant Montréal à São Paulo et à Bogotá ainsi que Toronto à Quito.

## SERVICES DE FRET

Air Canada Cargo, division d'Air Canada, a offert en 2019 des services de fret directs sur plus de 150 destinations canadiennes, transfrontalières et internationales et a disposé de représentants commerciaux dans plus de 50 pays. Les services de transport de fret aérien ont été fournis dans l'ensemble du réseau d'Air Canada.

En 2019, Air Canada Cargo était 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.

## OBJECTIFS D'AIR CANADA EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT

Air Canada est consciente de l'impact de ses activités 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 choisi d'améliorer son système actuel de gestion de l'environnement (SGE) en obtenant la certification environnementale IEnvA (*IATA Environmental Assessment*) (« IenvA »).

La certification du système IEnvA se déroule en deux étapes. Elle est spécifique aux transporteurs aériens et équivalente à la nouvelle norme ISO 14001 : SGE 2015. En 2018, Air Canada a réussi la première des deux étapes de la certification IEnvA et est devenue un transporteur aérien enregistré IEnvA de niveau 1. La Société se prépare actuellement aux évaluations de la deuxième étape du processus de certification. Lorsqu'elle aura réussi cette étape, Air Canada prévoit être le premier transporteur aérien en Amérique du Nord à détenir cette certification.

Air Canada fait preuve de leadership environnemental en maintenant un SGE qui respecte les principes suivants :

- Respecter les obligations environnementales et les autres engagements environnementaux supplémentaires applicables;
- Réduire ou prévenir la pollution et protéger l'environnement naturel des conséquences de ses activités au moyen d'un plan d'action climatique et d'une stratégie de réduction des déchets;
- Améliorer continuellement sa performance environnementale en mettant en œuvre le système IEnvA, qui permet de mieux cerner, prioriser et gérer ses risques environnementaux;
- Prendre en compte la durabilité de l'environnement dans les décisions d'affaires, les stratégies commerciales et les objectifs de rendement;

- Tenir la direction d'Air Canada responsable d'assurer un leadership fort dans les questions environnementales, de l'atteinte des objectifs spécifiques qu'Air Canada a fixés et d'offrir la formation et les ressources nécessaires;
- Communiquer ouvertement avec ses employés et les autres parties prenantes dans le but de résoudre les problèmes, de promouvoir la collaboration et de faciliter la compréhension mutuelle des questions environnementales.

Air Canada explore divers moyens visant à poursuivre l'optimisation de sa consommation d'énergie et à diminuer ses émissions de carbone afin d'atteindre les cibles de plafonnement de la croissance des émissions de l'aviation internationale au niveau de 2020 et de réduction des émissions de 50 % d'ici 2050 par rapport à 2005. Les initiatives d'Air Canada pour y parvenir sont les suivantes :

- L'intégration des appareils A220 d'Airbus permettra de réduire jusqu'à 20 % les émissions de CO<sub>2</sub> par siège en regard d'autres appareils monocouloirs de leur catégorie. En outre, les émissions d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) des A220 d'Airbus se situent de 15 % à 50 % en dessous de la norme CAEP/6, ce qui réduit sensiblement l'impact sur la qualité de l'air près des aéroports où ils seront exploités.
- Air Canada est signataire, par l'intermédiaire du Conseil national des lignes aériennes du Canada, du Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation. Ce plan d'action, 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. Les cibles collectives de ce plan d'action sont conformes aux cibles plus étendues de l'industrie du transport aérien. Pour de plus amples renseignements, voir la rubrique « Émissions de dioxyde de carbone » de la présente notice annuelle.
- Air Canada participe activement à la promotion et au développement d'un carburéacteur durable depuis sept ans. Elle collabore entièrement avec le gouvernement aux démarches politiques nécessaires au soutien de la chaîne d'approvisionnement en biocarburant au Canada. Outre les initiatives spécifiques, comme la participation au défi « Visez haut! » de Ressources naturelles Canada et au projet de recherche sur les émissions et les traînées de condensation des carburants de remplacement de l'aviation civile, Air Canada a exploité huit vols alimentés au biocarburant depuis 2012.
- Air Canada travaille également à réduire les émissions émanant de ses activités au sol et, à ce jour, elle a procédé à l'électrification de plus de 33 % de son matériel au sol.

Air Canada entend également réduire ses déchets grâce à un ensemble de cibles de réduction des déchets et de recyclages pour ses installations et à bord de ses aéronefs. En 2019, Air Canada a éliminé et/ou réduit près de 37 millions d'objets en plastique à bord de ses aéronefs et a notamment remplacé ses bâtonnets agitateurs en plastique par des bâtonnets agitateurs en bois dans tous ses vols. Air Canada a également installé des postes de remplissage d'eau dans certaines zones de ses installations de Toronto pour remplacer les bouteilles d'eau en plastique à usage unique offerte à son personnel de première ligne.

## APERÇU FINANCIER

Le tableau ci-après présente certains résultats financiers d'Air Canada pour les exercices 2017 à 2019.

(en millions de dollars canadiens)	2019 <sup>(1)</sup>	2018 <sup>(2)</sup>	2017 <sup>(2)</sup>
Produits passages	\$ 17 232	\$ 16 161	\$ 14 593
Produits fret	717	803	708
Autres produits	1 182	1 039	951
<b>Total des produits</b>	<b>19 131</b>	<b>18 003</b>	<b>16 252</b>
<b>Total des charges</b>	<b>17 481</b>	<b>16 507</b>	<b>14 881</b>
<b>Résultat opérationnel</b>	<b>1 650</b>	<b>1 496</b>	<b>1 371</b>
Résultats (charges) non opérationnels	125	(1 268)	(85)
<b>Bénéfice avant impôts sur le résultat</b>	<b>1 775</b>	<b>228</b>	<b>1 286</b>
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat <sup>(2)</sup>	(299)	(191)	743
<b>Bénéfice net</b>	<b>\$ 1 476</b>	<b>\$ 37 \$</b>	<b>\$ 2 029</b>

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

(2) En septembre 2019, l'IFRS Interpretations Committee a arrêté sa décision selon laquelle une entité doit comptabiliser ses obligations d'indemniser les passagers en cas de retard et d'annulation de vol en tant que contrepartie variable conformément à IFRS 15-Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients. Air Canada a adopté ce traitement comptable au quatrième trimestre avec effet rétroactif et retraitement des données de 2018. Les données de 2017 n'ont pas été retraitées par suite de ce changement de traitement comptable, faisant ainsi en sorte que certaines comparaisons entre 2017, 2018 et 2019 ne sont pas significatives. Pour de plus amples renseignements, voir la rubrique 14, « Méthodes comptables » du rapport de gestion 2019 d'Air Canada, intégrée par renvoi à la présente notice annuelle.

(3) En 2017, Air Canada a comptabilisé un recouvrement d'impôt de 743 M\$ (qui correspond à un recouvrement d'impôt différé de 759 M\$ et à une charge d'impôt exigible de 16 M\$).

Le tableau ci-après présente la proportion des produits passagers tirés des services intérieurs, transfrontaliers et internationaux d'Air Canada pour les exercices 2017 à 2019.

(en pourcentage)	2019	2018	2017
Intérieur	30 %	30 %	32 %
Transfrontalier	22 %	22 %	22 %
International	48 %	48 %	46 %
<b>Total</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

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. Les marchés national et transfrontalier ont continué 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 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 2019 et le rapport de gestion 2019 d'Air Canada, que l'on peut consulter sur les sites Web de SEDAR ([www.sedar.com](http://www.sedar.com)) ou d'Air Canada ([aircanada.com](http://aircanada.com)), contiennent de plus amples renseignements sur les résultats financiers d'Air Canada pour 2019.

## **OPÉRATIONS DE FINANCEMENT IMPORTANTES**

Air Canada a effectué les importantes opérations de financement suivantes de 2017 à la date de la présente notice annuelle :

### **En 2020 :**

- Le 20 mars 2020, Air Canada a prélevé tous les fonds sur sa facilité de crédit renouvelable de 200 M\$ canadiens (décrite plus amplement ci-après), au taux des acceptations bancaires majoré de 2 %;
- Le 13 mars 2020, Air Canada a prélevé tous les fonds sur sa facilité de crédit renouvelable de 600 M\$ américains faisant partie de sa facilité de crédit de 2016 (décrite plus amplement ci-après) au TIOL majoré de 175 points de base (sans taux TIOL minimum).

### **En 2019 :**

- Le 19 novembre 2019, Air Canada a achevé la troisième réappréciation de sa facilité de crédit de 2016 (décrite plus amplement ci-après), ce qui a réduit le taux d'intérêt de base de 25 points, pour le ramener au TIOL majoré de 175 points de base (sans taux TIOL minimum);
- Le 19 novembre 2019, Air Canada a reporté d'un an l'échéance de sa facilité de crédit renouvelable de 200 M\$ canadiens, jusqu'au 18 décembre 2022. Cette facilité demeure accessible pour trois ans.

### **En 2018 :**

- Dans le cadre du financement d'un nouvel appareil 787-9 de Boeing et de quatre nouveaux appareils 737 MAX-8 de Boeing, livrés en 2018, Air Canada a conclu une convention définitive le 8 mars 2018 relativement au placement privé de deux tranches de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel d'une valeur nominale globale d'environ 301 M\$. Le taux d'intérêt moyen pondéré des certificats de fiducie est de 3,76 % par an et leur dernière date de distribution est prévue pour le 15 avril 2030;
- Air Canada a modifié sa facilité de crédit de 2016, afin d'augmenter sa facilité de crédit renouvelable garantie encore inutilisée, qui passe de 300 M\$ américains à 600 M\$ américains, et d'en proroger la date de disponibilité de 2021 à 2023. Dans le cadre de cette opération, le prêt à terme garanti de 800 M\$ américains (encours de 792 M\$

américains), comme il est décrit ci-après, été réduit à 600 M\$ américains après un remboursement en espèces de 192 M\$ américains;

- Air Canada a conclu une nouvelle facilité de crédit renouvelable consortiale de 200 M\$ le 18 décembre 2018. Par suite du report d'un an en 2019, la facilité est disponible pendant trois ans et garantie par certains avions désignés advenant son utilisation;
- Le 28 février 2018, Air Canada a achevé la seconde réappréciation de sa facilité de crédit de 2016 (décrite ci-après), ce qui a réduit le taux d'intérêt de 25 points de base pour le ramener au taux TIOL majoré de 200 points de base (avec un taux TIOL minimum de 75 points de base).

### **En 2017**

- Dans le cadre du financement de quatre nouveaux appareils 787-9 de Boeing et de neuf nouveaux appareils 737 MAX-8 de Boeing, livrés en 2018, Air Canada a réalisé un placement privé de trois tranches de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel d'une valeur nominale globale d'environ 719 M\$ américains. Le taux d'intérêt moyen pondéré de ces certificats de fiducie est de 3,422 % par an et leur dernière date de distribution est prévue pour le 15 janvier 2030;
- Air Canada a obtenu un financement de 439 M\$ américains et de 12 990 M¥ JPY dans le cadre de la livraison de quatre appareils 787 de Boeing. Ces financements ont été obtenus au moyen de contrats japonais de location-exploitation assortis d'options d'achat (« JOLCO »);
- Le 2 juin 2017, Air Canada a achevé la première réappréciation de sa facilité de crédit de 2016 et en a modifié le taux d'intérêt pour le réduire de 50 points de base, de sorte qu'il corresponde au TIOL majoré de 225 points de base (sous réserve d'un TIOL minimum de 75 points de base). Au moment de sa conclusion, la facilité de crédit de 2016 était composée d'un placement privé de billets garantis prioritaires et d'une facilité de crédit. Air Canada a conclu une convention d'achat avec un syndicat de premiers acheteurs relativement à un placement privé de billets garantis de premier rang à 4,75 % d'un capital global de 200 M\$ échéant en 2023 (les « billets garantis de premier rang de 2016 »), qui ont été vendus au pair. Air Canada a également obtenu le produit d'un prêt à terme de 800 M\$ américains échéant en 2023 et a conclu une nouvelle facilité de crédit renouvelable inutilisée de 300 M\$ américains échéant en 2021 (désignée, collectivement avec le prêt à terme, la « facilité de crédit de 2016 »). La facilité de crédit de 2016 était assortie d'un taux d'intérêt initial correspondant au TIOL majoré de 275 points de base (sous réserve d'un TIOL minimum de 75 points de base).

### **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 continue d'avoir accès aux marchés des capitaux d'emprunt à long terme. Un déclassement, notamment en raison de l'effet de la pandémie de COVID-19, 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** (voir la note à propos de la COVID-19 ci-après)

<b>Agence de notation</b>	<b>Note</b>	<b>Rang</b>
Moody’s	Ba1 stable (en révision à la baisse)	11 sur 21
Standard & Poor’s	BB (surveillance avec perspective négative)	12 sur 22
Fitch	BB perspective négative	12 sur 21

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

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

<b>Agence de notation</b>	<b>Note</b>	<b>Rang</b>
Moody’s	Baa3 (en révision à la baisse)	10 sur 21
Standard & Poor’s	BBB- (surveillance avec perspective négative)	10 sur 22

**(ii) Billets non garantis de premier rang**

<b>Agence de notation</b>	<b>Note</b>	<b>Rang</b>
Moody’s	Ba2 (en révision à la baisse)	12 sur 21
Standard & Poor’s	BB (surveillance avec perspective négative)	12 sur 22

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

<b>Certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, série 2013-1</b>	<b>Agence de notation</b>	<b>Note et rang attribués à la tranche A</b>	<b>Note et rang attribués à la tranche B</b>	<b>Note et rang à attribuer à la tranche C</b>

	Moody's	A3 (7 sur 21) (en révision à la baisse)	Baa2 (9 sur 21) (en révision à la baisse)	
	Standard & Poor's	A (6 sur 22) (surveillance avec perspective négative)	BBB (9 sur 22) (surveillance avec perspective négative)	
	Fitch	A (6 sur 21)	BBB+ (8 sur 21)	
<b>Certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, série 2015-1</b>	<b>Agence de notation</b>	<b>Note et rang attribués à la tranche A</b>	<b>Note et rang attribués à la tranche B</b>	
	Standard & Poor's	AA- (4 sur 22) (surveillance avec perspective négative)	A- (7 sur 22) (surveillance avec perspective négative)	
	Fitch	A (6 sur 21)	BBB+ (8 sur 21)	
<b>Certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, série 2015-2</b>	<b>Agence de notation</b>	<b>Note et rang attribués à la tranche AA</b>	<b>Note et rang attribués à la tranche A</b>	<b>Note et rang attribués à la tranche B</b>
	Moody's	Aa2 (3 sur 21) (en révision à la baisse)	A1 (5 sur 21) (en révision à la baisse)	Baa1 (8 sur 21) (en révision à la baisse)
	Standard & Poor's	AA+ (2 sur 22) (surveillance avec perspective négative)	A+ (5 sur 22) (surveillance avec perspective négative)	BBB (9 sur 22) (surveillance avec perspective négative)

<b>Certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, série 2017-1</b>	<b>Agence de notation</b>	<b>Note et rang attribués à la tranche AA</b>	<b>Note et rang attribués à la tranche A</b>	<b>Note et rang attribués à la tranche B</b>
	Moody's	Aa2 (3 sur 21) (en révision à la baisse)	A1 (5 sur 21) (en révision à la baisse)	Baa1 (8 sur 21) (en révision à la baisse)
	Fitch	AA (3 sur 21) (surveillance avec perspective négative)	A (6 sur 21) (surveillance avec perspective négative)	BBB+ (8 sur 21)

<b>Certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, série 2018-1 (\$ CA)</b>	<b>Agence de notation</b>	<b>Note et rang attribués à la tranche A</b>	<b>Note et rang attribués à la tranche B</b>	
	Standard & Poor's	A+ (5 sur 22) (surveillance avec perspective négative)	A- (7 sur 22) (surveillance avec perspective négative)	

## **COVID-19**

- 1) Standard & Poor's - Une situation de surveillance de crédit avec une perspective négative reflète la grande incertitude de l'agence de notation quant au moment où l'industrie du transport aérien se rétablira des conséquences de la COVID-19 et quant à la gravité des conséquences pour Air Canada. S&P's a déclaré qu'elle prévoit mettre fin à la surveillance du crédit lorsque seront connus les conséquences de la pandémie sur la situation financière d'Air Canada et le moment de son rétablissement.
- 2) Moody's - Moody's a placé les notes d'Air Canada et de ses certificats de fiducies intermédiaires (certificat de fiducie bonifiés portant sur du matériel) en révision avec une perspective négative.
- 3) Fitch - Fitch emploie les perspectives (ex : perspective négative) pour indiquer son avis sur la direction qu'une note prendra vraisemblablement sur une période d'un à deux ans. L'hypothèse générale de Fitch concernant la COVID-19 est que l'exercice 2020 sera très difficile, mais que les transporteurs aériens pourraient retrouver des paramètres de crédit justifiant leur notes actuelles d'ici la fin de l'exercice 2021. Il est donc approprié de donner une perspective négative pour démontrer l'incertitude de la situation et pour signaler que Fitch pourrait abaisser la note si la baisse de la demande se poursuit plus longtemps que prévue ou si la reprise est plus lente que prévue.

La surveillance de note indique qu'il y a une forte probabilité de modifier la note dans la direction indiquée. Ces directions peuvent être « positives », ce qui signifie que la note pourrait demeurer à son niveau actuel ou être haussée, « négatives », ce qui indique que la note pourrait demeurer à son niveau actuel ou être baissée, ou « évolutive » si la note peut être haussée, baissée ou confirmée. Une surveillance de note est habituellement déclenchée par un évènement, de sorte qu'elle est généralement terminée après un court laps de temps. L'évènement qui entraîne la surveillance peut être prévu ou avoir déjà eu lieu, mais dans les deux cas ses incidences exactes sur la notation demeurent inconnues.

### **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.

<b>Agence de notation</b>	<b>Note la plus élevée attribuable aux titres de créance à long terme</b>	<b>Note la plus basse attribuable aux titres de créance à long terme</b>
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 aux titres de créance à long terme**

Les notes attribuées par Moody's sont des opinions prospectives à propos du risque de crédit relatif des obligations financières émises par une société. Les notes sont attribuées aux émetteurs ou aux obligations dont l'échéance initiale est d'au moins un an. Elles reflètent à la fois la probabilité d'inexécution d'une promesse de paiement contractuelle et la perte financière qui serait subie en cas de défaut.

Dettes garanties de premier rang d'Air Canada (billets prioritaires de premier rang)	Baa3 (en révision à la baisse)	Les obligations notées Baa sont exposées à un risque de crédit modéré. Elles sont considérées comme étant de qualité moyenne et peuvent comporter des caractéristiques spéculatives. Le modificateur 3 indique que le titre se situe dans la fourchette inférieure de cette catégorie de notation.
Billets non garantis de premier rang d'Air Canada	Ba2 (en révision à la baisse)	Les obligations notées Ba sont considérées comme ayant des éléments spéculatifs et sont exposées à un risque de crédit important. Le modificateur 2 indique que le titre se situe dans la fourchette médiane de cette catégorie de notation.

### **Explication des notes attribuées par Standard & Poor's aux titres de créance à long terme**

Les notes attribuées par Standard & Poor's sont des opinions prospectives à propos de l'aptitude d'une société à honorer une obligation financière ou une catégorie d'obligations financières particulières. Ces notes tiennent compte de la probabilité de paiement, soit la capacité ou la volonté d'une société de respecter ses engagements financiers à leur échéance. Elles sont aussi fonction de certaines conditions contractuelles, comme les garanties accessoires et la cession de rang, qui pourraient avoir une incidence sur le paiement en cas de défaut.

Dettes garanties de premier rang d'Air Canada (billets prioritaires de premier rang)	BBB- (surveillance avec perspective négative)	Les obligations notées BBB démontrent des paramètres de protection adéquats. Toutefois, une évolution défavorable des conditions économiques ou de la conjoncture est plus susceptible d'affaiblir la capacité de la part du débiteur à respecter son engagement financier à l'égard de l'obligation. Le modificateur plus (+) ou moins (-) indique la position relative dans cette catégorie de notation.
Billets non garantis de premier rang d'Air Canada	BB (surveillance avec perspective négative)	Les obligations notées BB sont considérées comme ayant des caractéristiques spéculatives considérables et comme étant constamment confrontées à de grandes incertitudes ou vulnérables à une conjoncture commerciale, financière ou économique défavorable, ce qui pourrait rendre l'émetteur incapable de remplir ses engagements financiers découlant de l'obligation. Le modificateur plus (+) ou moins (-) indique la position relative dans cette catégorie de notation.

### **Explication des notes attribuées par Fitch aux certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel et au financement des appareils**

Les notes de Fitch donnent une opinion sur la capacité relative d'une société à se conformer à ses engagements financiers, portant notamment sur le versement des intérêts, le remboursement du capital et les obligations de contrepartie. Les investisseurs s'en servent comme d'une indication de la probabilité de remboursement des sommes qui leur sont dues conformément aux conditions régissant leur investissement. Les notes attribuées sont prospectives et tiennent compte de l'opinion des analystes de Fitch sur le rendement futur. Elles constituent des opinions sur la qualité relative du crédit et non des mesures prédictives d'une probabilité de défaut précise.

### **Notes attribuées par Moody's au financement structuré à long terme (certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel)**

Les notes attribuées par Moody's au financement structuré à long terme portent principalement sur les pertes de crédit prévues qu'un investisseur pourrait subir à l'échéance finale légale de ces obligations ou avant par rapport à une promesse définie. Ces notes expriment l'évaluation faite par Moody's de la probabilité d'un cas de défaut et de la gravité des pertes. En général, l'échéance initiale de ces obligations est d'au moins un an, à moins d'indication contraire. Les notes de Moody's portent uniquement sur le risque de crédit lié aux obligations; les autres risques ne sont pas considérés, mais ils pourraient avoir une incidence considérable sur le rendement revenant aux investisseurs.

### **Notes attribuées par Standard & Poor's à une émission à long terme (certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel)**

Les notes attribuées aux émissions sont fondées sur les considérations suivantes :

- la probabilité de paiement – soit la capacité et la volonté du débiteur de respecter ses engagements financiers à l'égard d'une obligation conformément à ses modalités;
- la nature et les dispositions de l'obligation;
- la protection que l'obligation procure et sa position relative en cas de faillite, de restructuration ou d'un autre arrangement en vertu des lois sur la faillite et des autres lois touchant les droits des créanciers.

Les notes attribuées à une émission constituent une évaluation du risque de défaut, mais peuvent impliquer une évaluation du rang relatif ou des chances de recouvrement en cas de défaut. Les obligations de rang inférieur ont généralement une note inférieure aux obligations de premier rang afin d'indiquer leur moindre priorité en cas de faillite, comme il est indiqué ci-dessus. (Une telle différenciation peut s'appliquer lorsqu'une entité a émis des obligations de premier rang et subordonnées, des obligations garanties et non garanties, ou des obligations d'une société en exploitation ou d'une société de portefeuille.)

Au cours des deux dernières années, toutes les agences de notation énumérées ci-dessus ont facturé à Air Canada les frais usuels pour leurs services de notation, notamment les frais de surveillance annuels et les frais d'émission attribuables aux titres nouvellement émis. L'accès aux sites Web des agences fait généralement partie des services usuels.



## **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 offre également plusieurs régimes de retraite à cotisations définies, ainsi que des régimes prévoyant d'autres prestations de retraite et avantages postérieurs à l'emploi.

En date du 1<sup>er</sup> janvier 2020, pris collectivement, les régimes de retraite agréés canadiens affichaient un excédent de solvabilité de 2,6 G\$. Le total des cotisations patronales au titre du financement des régimes de retraite à prestation déterminée devrait s'élever à 100 millions de dollars en 2020 (109 millions de dollars en 2019). Air Canada est beaucoup moins exposée à une baisse des taux d'intérêt et à une diminution de la valeur des actions sur le marché en raison de sa stratégie d'atténuation des risques liés aux régimes de retraite et, par conséquent, elle prévoit maintenir un important excédent de solvabilité des régimes de retraite agréés canadiens pour l'exercice.

Pour de plus amples renseignements sur les ententes relatives aux régimes de retraite d'Air Canada, voir les états financiers consolidés d'Air Canada pour l'exercice clos le 31 décembre 2019 et la rubrique 10.7, « Obligations de capitalisation de régime de retraite » du rapport de gestion 2019 d'Air Canada, intégrée par renvoi à la notice annuelle.

## **PARC AÉRIEN**

Une description du parc aérien d'Air Canada et des plans le concernant au 31 décembre 2019 figure à la rubrique 9, « Parc aérien » du rapport de gestion de 2019 d'Air Canada, 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 jusqu'à nouvel ordre. La Federal Aviation Administration a également émis une ordonnance d'interdiction de vol temporaire pour ce type d'appareil et Boeing a suspendu toutes les livraisons d'appareils 737 MAX aux compagnies aériennes. Par conséquent, Air Canada continue d'ajuster son plan de contingence afin de gérer la situation concernant les appareils 737 MAX de Boeing, qui a une incidence sur le parc aérien, les plans relatifs au parc aérien, les routes et les horaires d'Air Canada. Pour de plus amples renseignements, voir la rubrique 9, « Parc aérien » du rapport de gestion de 2019 d'Air Canada, intégrée par renvoi à la notice annuelle.

Air Canada a récemment modifié sa commande de 2013 donnée à Boeing pour l'achat de 61 appareils Boeing 737 MAX, réduisant sa commande initiale de 11 appareils dont la livraison était prévue pour 2023 et 2024. Ces modifications reflètent la planification à long terme et en constante évolution des besoins relatifs au parc aérien d'Air Canada, qui prévoit remplacer cette capacité. Le parc aérien d'Air Canada comprend 24 appareils 737 MAX 8 de Boeing et la Société a conclu des commandes fermes pour 26 appareils 737 MAX 8 de Boeing supplémentaires.

## **MAIN-D'ŒUVRE ET ENTENTES AVEC LES SYNDICATS**

Le tableau suivant donne la répartition de l'effectif moyen d'Air Canada exprimé en employés équivalent temps plein (« ETP »), pour les exercices 2019 et 2018, et indique les syndicats qui les représentent.

<b>Groupe d'employés</b>	<b>Syndicat<sup>(1)</sup></b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>
Direction et soutien administratif	s.o. <sup>(2)</sup>	5 553	4 670
Pilotes	APAC	3 733	3 406
Agents de bord	SCFP	8 497	7 975
Agents-Ventes, service clientèle et régulation des vols	Unifor/IBT/ SCFP	5 461	4 694
Services techniques, aire de trafic et fret	AIMTA	9 166	8 673
Employés syndiqués du Royaume-Uni	UNITE	180	180
Autres employés syndiqués	Divers	313	297
<b>Total</b>		<b>32 903</b>	<b>29 895</b>

(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 et Unite the union.

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

La plupart des employés d'Air Canada sont syndiqués. 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, Air Canada et l'APAC ont ratifié les modifications à la convention collective de longue durée en vigueur;
- 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 mars 2020, Air Canada et Unifor, qui représente les agents - Ventes et Service clientèle de la compagnie aérienne, ont ratifié une 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'Aéroplan;

- 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 dix 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 2019 :

<b>Principaux immeubles</b>	<b>Description</b>	<b>Superficie</b>	<b>Nature du droit</b>
Montréal – Immeuble d'Air Canada, siège social	Siège social et installations de formation	272 000	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué
Montréal – Centre de maintenance de l'aéroport Trudeau	Bureaux, centre informatique, hangars, ateliers et installations de formation	1 326 664	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué
Montréal – Centre-ville	Bureaux	237 557	En location
Montréal – Centre-ville	Bureaux	142 542	En location
Toronto – Aéroport Pearson – Aérogare	Comptoirs, bureaux, installations pour les passagers et la manutention des bagages	180 000	En location
Toronto – Centre de maintenance de l'Aéroport Pearson	Bureaux, hangars, ateliers et simulateurs	1 104 919	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué
Toronto – Aéroport Pearson	Bureaux, ateliers, installations de formation et d'entreposage d'équipement	258 757	En location
Toronto – Installations de fret et de maintenance	Bureaux, installations de fret et de maintenance de l'équipement	426 000	En location
Brampton (Ontario) - Centre d'exploitation de système	Centre d'exploitation de système	74 000	Propriétaire des installations et du terrain
Vancouver – Centre des activités techniques	Bureaux, hangars, ateliers et simulateurs	1 087 985	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué

<b>Principaux immeubles</b>	<b>Description</b>	<b>Superficie</b>	<b>Nature du droit</b>
Vancouver – Hangar sud	Bureaux, hangars, ateliers et magasins	131 626	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué
Aéroport international de Calgary	Hangar, commissariat, équipement d’assistance en escale et entrepôt	267 891	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
Centre de maintenance de l’aéroport de Winnipeg	Bureaux, hangars de maintenance d’appareil et ateliers	278 891	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué

Air Canada occupe d’autres bureaux, aérogares, installations de maintenance ou de fret aux termes de contrats de location à long terme à Toronto, Montréal, Vancouver, Calgary et Londres. Une partie des hangars et des installations de maintenance des appareils de Vancouver, Calgary, Winnipeg, Montréal et Toronto est louée par Air Canada et sous-louée ou concédée sous licence 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<sup>MD</sup>, Air Canada Jetz<sup>MD</sup>, Air Canada Jazz<sup>MD</sup>, Jazz<sup>MD</sup>, Air Canada Vacations<sup>MD</sup>, Vacances Air Canada<sup>MD</sup>, Executive First<sup>MD</sup>, Executive Class<sup>MD</sup>, AC Priority<sup>MC</sup>, Rapidair<sup>MD</sup>, Maple Leaf<sup>MC</sup>, Feuille d’Érable<sup>MC</sup>, Maple Leaf Lounge<sup>MC</sup>, Air Canada Elite<sup>MD</sup>, Air Canada Super Elite<sup>MD</sup>, Air Canada Rouge<sup>MD</sup>, Altitude<sup>MD</sup>, Altitude Prestige<sup>MD</sup>, Altitude Elite<sup>MD</sup>, Altitude Super Elite<sup>MD</sup> et d’autres dessins-marques comme la cocarde d’Air Canada. 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, Air Canada Jazz<sup>MD</sup>, Jazz<sup>MD</sup>, Air Canada<sup>MD</sup>, Air Canada Design<sup>MD</sup> et Air Canada & Design<sup>MD</sup>, Aéroplan 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**

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 handicapées. 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.

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* 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 permise de propriété étrangère dans les compagnies 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. En 2019, le tribunal et les actionnaires d'Air Canada ont approuvé un plan d'arrangement présenté en vertu de l'article 192 de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* (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 par la *Loi sur les transports au Canada*. Les statuts modifiés d'Air Canada 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 intitulée « Description de la structure du capital-actions » de la présente notice annuelle.

En 2019, le règlement sur la protection des passagers aériens a été adopté en application de la Loi sur les transports au Canada et 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 oblige le transporteur à attribuer un siège aux jeunes enfants près d'un parent, d'un gardien ou d'un tuteur. Le ministre des Transports est également autorisé à ordonner à l'Office des transports du Canada de promulguer un règlement concernant toute autre obligation d'un transporteur envers les passagers. En réponse à la pandémie de COVID-19, le 13 mars 2020, l'Office des transports du Canada a temporairement autorisé les transporteurs à déroger à certaines obligations relatives au traitement, à l'indemnisation pour les inconvénients et à l'offre d'autres dispositions de voyage et a annoncé que ces dérogations temporaires seraient en vigueur jusqu'au 12 avril 2020. Air Canada ne peut pas prédire si ces dérogations seront maintenues, prolongées ou modifiées.

De plus, la *Loi canadienne sur l'accessibilité* est entrée en vigueur le 11 juillet 2019. Les règlements d'application de cette loi sont censés imposer de nouvelles obligations d'accessibilité aux salariés et aux passagers handicapés des sociétés sous réglementation fédérale. Air Canada ne peut pas émettre de pronostics sur la teneur ou la date d'entrée en vigueur de ces règlements.

Le 25 juin 2019, le projet de *Règlement sur les transports accessibles pour les personnes handicapées* de l'Office des transports du Canada a été inscrit (le « Règlement sur le transport accessible ») dans le but de créer un seul ensemble exhaustif de règlements sur les transports accessibles au Canada. Une fois adopté, ce règlement fera partie de la vaste initiative de modernisation de la réglementation de l'Office des transports du Canada et viendra compléter les mesures proposées dans la Loi canadienne sur l'accessibilité. Le Règlement sur le transport accessible entrera en vigueur par étapes. La première étape entrera en vigueur le 25 juin 2020. Elle s'appliquera aux grands transporteurs qui desservent le Canada, comme Air Canada et certaines exigences s'appliqueront uniquement à l'égard des appareils ayant au moins 30 sièges passagers exploités par de grands transporteurs canadiens.

### **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<sup>MD</sup>. En outre, les codes de certains de ces membres figurent sur certains vols transfrontaliers exploités par des transporteurs sous contrat pour le compte d'Air Canada 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.

### **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, mais 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 autant des émissions de dioxyde de carbone (parfois appelé « gaz à effet de serre ») produites par l'industrie du transport aérien. Certaines autorités législatives envisagent de légiférer à ce sujet ou l'ont déjà fait. Les mesures législatives comprennent des mécanismes basés sur le marché, comme les taxes sur les émissions de carbone et les systèmes d'échange d'émissions, conçus pour réduire les émissions totales de dioxyde de carbone. Dans le cas de systèmes d'échange d'émissions, la réduction des émissions par toutes les industries visées est réalisée grâce à l'attribution de quotas d'émission à ces industries. Les exploitants individuels dans ces industries se voient en général attribuer gratuitement un certain nombre de quotas d'émission et peuvent en acheter d'autres aux entreprises à qui des quotas ont été consentis. Dans certaines circonstances, ils peuvent aussi acheter ou vendre des quotas à des exploitants dans d'autres industries et obtenir des crédits d'émission en investissant dans des projets certifiés de réduction du dioxyde de carbone ou en prenant certaines mesures anticipées pour réduire leur empreinte carbonique.



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.

#### 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 base de 2020 devra être compensée par les émetteurs (les compagnies aériennes) par l'acquisition et la remise de crédits compensatoires ou par l'utilisation de biocarburants durables. Le 28 novembre 2018, Transport Canada a publié les modifications définitives du *Règlement de l'aviation canadien* (le « RAC ») qui tiennent compte de la mise en application du CORSIA. Air Canada, Air Canada Rouge et les transporteurs régionaux d'Air Canada ont présenté à Transport Canada leurs plans de surveillance des émissions conformément au RAC modifié. Les obligations de compensation de carbone prévues par le RAC modifié devraient entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2021.

En raison du CORSIA, le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne ont continué d'exempter du système d'échange de droits d'émissions de l'Union européenne les vols reliant l'Europe et les pays tiers.

## 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<sup>er</sup> avril 2019, le gouvernement du Canada a fixé le prix minimal du CO<sub>2</sub> 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).

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 le moyen de viser les émissions produites lors de ces vols. Dans l'intervalle, le prix de référence ne s'applique qu'au carburéacteur utilisé dans les vols à l'intérieur d'une province qui n'a pas instauré un régime de tarification du carbone (la Saskatchewan, le Manitoba, l'Ontario et le Nouveau-Brunswick le 1<sup>er</sup> avril 2019). 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. Les procédures judiciaires intentées par la Saskatchewan, l'Ontario et l'Alberta contestant la constitutionnalité de la *Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre* sont toujours en instance. Air Canada ne peut pas émettre de pronostic sur le résultat de ces contestations judiciaires.

## **Loi sur les langues officielles**

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 oblige aussi Air Canada à voir à ce que tous les clients de ses filiales 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 gouvernement fédéral a annoncé son intention de moderniser la LLO. Air Canada ne peut pas émettre de pronostic sur la teneur ou sur la date de ces possibles modifications.

## **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 et de la Protection civile 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* (la « Loi concernant des questions de sécurité nationale ») a reçu la sanction royale. La Loi concernant des questions de sécurité nationale 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 et de la Protection civile 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 »). Air Canada ne peut pas émettre de pronostic sur le moment de l'entrée en vigueur de la seconde phase de modifications de la *Loi sur la sûreté des déplacements aériens* et de son règlement.

## **Sûreté**

Afin d'améliorer la sécurité des compagnies aériennes canadiennes et de responsabiliser davantage le secteur de l'aviation, le Règlement de l'aviation canadien oblige les compagnies 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 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 des SGS d'Air Canada au nom du dirigeant responsable. Le directeur, Sécurité, sûreté et Affaires réglementaires, Air Canada Rouge est la personne chargée de la gestion et de la surveillance quotidienne des SGS d'Air Canada Rouge.

En novembre 2019, Air Canada a réussi une inspection du processus multidisciplinaire avec Transports Canada. Air Canada démontre ainsi son engagement à appliquer rigoureusement les principes du programme sur les SGS et à respecter intégralement tous les aspects d'un programme sur les SGS effectif. De plus, en tant que membre fondateur du réseau Star Alliance<sup>MD</sup>, Air Canada veille à ce que les membres de Star Alliance<sup>MD</sup>, elle comprise, suivent les pratiques exemplaires de l'industrie et les normes de sécurité les plus pointues. 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<sup>MD</sup> en matière de normes et de sûreté internationale 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 compagnie 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 doit réussir un audit biennal pour rester membre du réseau Star Alliance. En novembre 2019, Air Canada et Air Canada Rouge ont procédé en parallèle aux audits de l'IOSA. Les deux compagnies aériennes ont réussi cet audit, qui impose à chacune le respect de plus de 900 normes selon une méthodologie structurée, prévoyant des listes de vérification normalisées. Les résultats ont été les suivants : trois constatations et sept observations dans le cas d'Air Canada, deux constatations et huit observations dans le cas d'Air Canada Rouge.

## **Confidentialité et lutte contre les pourriels**

Comme il est indiqué à la rubrique 20, « Facteurs de risque » de son rapport de gestion de 2019, Air Canada est assujettie à la législation canadienne et à une législation étrangère de plus en plus complexe et volumineuse sur la protection des renseignements personnels, applicables à la collecte, à l'utilisation, au traitement, à la communication et à la protection des données sur les passagers et les employés. 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, l'utilisation et la communication des renseignements personnels, y compris les renseignements personnels des employés travaillant pour des employeurs sous

réglementation fédérale. Sous réserve de certaines exceptions, la LPRPDE s'applique également à la collecte et à la communication des renseignements personnels d'une province à l'autre ou entre le Canada et un autre pays et à l'intérieur des provinces en l'absence d'une législation sur la protection des renseignements personnels substantiellement semblable applicable au secteur privé. Le 1<sup>er</sup> novembre 2018, de nouvelles dispositions à la LPRPDE sont entrées en vigueur et obligent la transmission d'un avis aux personnes visées ainsi qu'aux autorités pertinentes en cas d'atteinte à la sécurité des données, ainsi que la conservation d'un registre consignait toutes les atteintes à la sécurité des renseignements personnels.

En tant que transporteur aérien international, Air Canada est également 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.

Air Canada est assujettie à la loi fédérale canadienne connue sous le nom de « Loi canadienne antipourriel » ou « 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. Air Canada ne peut pas émettre de pronostic sur le moment de l'entrée en vigueur du droit privé d'action prévu par la LCAP.

## **Cybersécurité**

Comme il est décrit à la rubrique 20, « Facteurs de risque », du rapport de gestion de 2019 d'Air Canada, Air Canada s'expose à des risques de cybersécurité. Le contexte mondial des cybermenaces est fort mouvementé et en constante évolution. Le consensus est que les cyberattaques croissent en nombre et en complexité et que cette tendance se poursuivra. La protection des infrastructures, applications et banques d'information (systèmes) d'Air Canada est essentielle à l'exploitation sûre et continue de l'entreprise d'Air Canada. Par mesure de protection contre la menace croissante de cyberattaques, Air Canada investit dans des différentes initiatives en matière de sécurité, notamment des technologies, des procédés, des ressources, la formation et des plans de rétablissement du service après sinistre, et elle procède constamment à des essais et à des comparaisons de pratiques exemplaires.

## **APERÇU DU SECTEUR ET DE L'ENVIRONNEMENT CONCURRENTIEL**

### **Généralités**

Une des branches du secteur du transport aérien se compose de grands transporteurs réseau qui 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. Le secteur comprend également des transporteurs voyageurs, à faibles coûts et à très faibles coûts qui 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 trois grandes plaques tournantes : Toronto, Montréal et Vancouver.

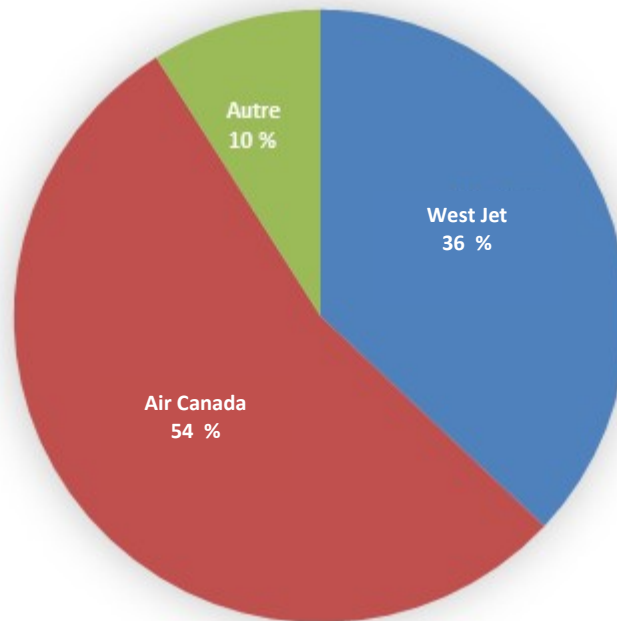
Air Canada est le plus grand fournisseur de services passagers réguliers sur le marché canadien. Selon les renseignements fournis par l'Official Airline Guide (l'« OAG »), entre le 1<sup>er</sup> janvier 2019 et le 31 décembre 2019, Air Canada, conjointement avec ses transporteurs sous contrat, se classait au premier rang du secteur du transport aérien canadien au titre de la capacité régulière intérieure avec une part de marché estimée à environ 54 %, selon les SMO. Air Canada est la plus importante compagnie aérienne intérieure du Canada. Jazz est le premier transporteur aérien régional et exploite des services régionaux pour Air Canada aux termes du CAC de Jazz. Air Canada, conjointement avec ses transporteurs sous contrat, transporte plus de passagers, dessert plus de destinations sans escale et offre plus de vols sur le marché intérieur que toute autre compagnie aérienne.

La concurrence sur le marché intérieur est principalement le fait de WestJet. Au 31 décembre 2019, Air Canada et ses transporteurs sous contrat desservaient 62 destinations intérieures au Canada, tandis que WestJet desservait 42 destinations intérieures.

Les autres compagnies aériennes concurrentes d'Air Canada sur le marché intérieur comprennent Air Creebec, Canadian North, Central Mountain Air, First Air, Flair Airline, Pacific Coastal Airlines, Pascan Aviation, Porter Airlines Inc., Provincial Airlines et, dans une moindre mesure, Air North, Air Inuit et Bearskin Airlines. WestJet a lancé Swoop, filiale en propriété exclusive, qu'elle considère comme un transporteur à très faibles coûts. Swoop a lancé à la mi-2018 des vols entre Abbotsford et Edmonton, Abbotsford et Hamilton, Hamilton et Halifax, Hamilton et Edmonton, et Hamilton et Winnipeg.

Le graphique suivant illustre la part estimative de la capacité régulière intérieure totale fournie par Air Canada et ses transporteurs sous contrat, selon les sièges-milles offerts (« SMO ») pour l'exercice 2019.

## Part estimative de la capacité régulière intérieure totale



(1) Source : Données de l'OAG, d'après les SMO offerts entre le 1<sup>er</sup> janvier 2019 et le 31 décembre 2019. La part estimative de la capacité régulière intérieure totale d'Air Canada comprend celle de ses transporteurs sous contrat. La part estimative de la capacité régulière intérieure totale des autres transporteurs comprend également celle des transporteurs régionaux membres de leur groupe ou sous contrat, le cas échéant.

### Marché transfrontalier américain

En 2019, on comptait en moyenne 1 081 vols transfrontaliers réguliers par jour entre le Canada et les États-Unis, tous transporteurs aériens confondus. L'aéroport Pearson de Toronto, la plus grande plaque tournante d'Air Canada, est l'aéroport international offrant le plus de vols au monde vers les États-Unis.

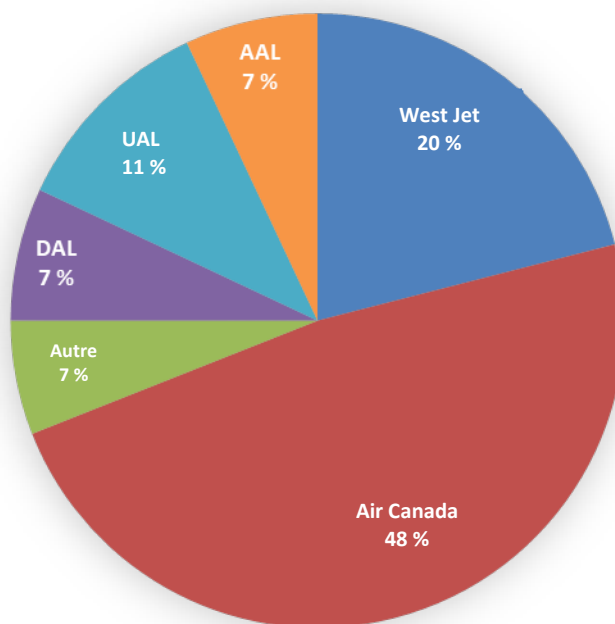
Air Canada est le plus grand fournisseur de services passagers réguliers sur le marché transfrontalier. D'après les renseignements fournis par l'OAG, entre le 1<sup>er</sup> janvier 2019 et le 31 décembre 2019, Air Canada, conjointement avec ses transporteurs sous contrat, a fourni une plus grande capacité régulière transfrontalière que tout autre transporteur aérien, avec une part de marché estimée à environ 48 %, selon les SMO.

Air Canada, conjointement avec ses transporteurs sous contrat, transporte plus de passagers, dessert plus de destinations sans escale et offre plus de vols sur le marché transfrontalier que toute autre compagnie aérienne. 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. Parmi ceux qui offrent des services transfrontaliers, signalons Alaska Airlines, American Airlines, United Airlines et Delta Airlines. En 2018, Air Canada et ses transporteurs sous contrat desservaient 58 destinations aux États-Unis à partir du Canada, alors que des transporteurs américains desservaient 23 destinations aux États-Unis à partir du Canada et que WestJet desservait 28 destinations américaines.

Les transporteurs canadiens à faibles coûts assurent aussi des vols transfrontaliers et pourraient augmenter leurs activités transfrontalières à l'avenir.

Le graphique suivant illustre la part estimative de la capacité régulière transfrontalière totale fournie par Air Canada et ses transporteurs sous contrat, selon les SMO pour l'exercice 2018.

### Part estimative de la capacité régulière transfrontalière totale



(1) Source : Données de l'OAG, d'après les SMO entre le 1<sup>er</sup> janvier 2019 et le 31 décembre 2019. La part estimative de la capacité régulière transfrontalière totale d'Air Canada comprend celle de ses transporteurs sous contrat. La part estimative de la capacité régulière transfrontalière totale des autres transporteurs indiqués comprend également celle des transporteurs régionaux membres de leur groupe ou sous contrat, le cas échéant.

(2) AAL = American Airlines; DAL = Delta Air Lines; UAL = United Airlines

### Marché international

Air Canada dessert le marché international principalement à partir de trois aéroports positionnés stratégiquement, décrits plus en détail ci-après :

- L'aéroport Pearson de Toronto, le plus grand aéroport du Canada, est situé dans la métropole du Canada et offre des vols réguliers sans escale vers de nombreuses villes d'Europe, d'Amérique centrale et d'Amérique du Sud, des Antilles, du Mexique, du Moyen-Orient, d'Asie et d'Afrique. L'aéroport Pearson de Toronto offre en moyenne environ 570 départs quotidiens, dont 19 % vers des destinations étrangères autres que les États-Unis, toutes compagnies aériennes confondues;
- L'aéroport Trudeau de Montréal est situé dans la deuxième ville du Canada et offre des vols réguliers sans escales vers des destinations en Europe, en Amérique centrale et en Amérique du Sud, dans les Antilles, au Mexique, au Moyen-Orient, en Asie et en Afrique. L'aéroport Trudeau de Montréal offre en moyenne environ 275 départs quotidiens,



dont 19 % vers des destinations étrangères autres que les États-Unis, toutes compagnies aériennes confondues;

- L'aéroport international de Vancouver, situé dans la troisième ville du Canada, est positionné stratégiquement sur la côte ouest du Canada. Il sert de porte d'entrée pour plusieurs destinations en Asie et offre des vols vers des destinations choisies en Europe. L'aéroport international de Vancouver offre en moyenne environ 339 départs quotidiens, dont 12 % vers des destinations étrangères autres que les États-Unis, toutes compagnies aériennes confondues.

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. D'après les renseignements fournis par l'OAG, entre le 1<sup>er</sup> janvier 2019 et le 31 décembre 2019, Air Canada détenait une part de marché estimée à environ 41 %, selon les SMO.

Des transporteurs à faibles coûts, des exploitants de vols d'affrètement et des voyageurs canadiens, comme Transat A.T. Inc. (« Transat ») et Sunwing Airlines (« Sunwing »), desservent également le Mexique et les Antilles et certains d'entre eux ont exprimé leur intention d'augmenter ces activités à l'avenir. En 2019, WestJet, Sunwing et Transat ont assuré le service vers 34, 32 et 29 destinations, respectivement, au Mexique, en Amérique centrale, en Amérique du Sud et dans les Antilles. Transat a également desservi 26 destinations en Europe et au Moyen-Orient, tandis que WestJet a desservi cinq destinations en Europe. Westjet a fait part de son intention de s'étendre davantage à l'international et a déclaré avoir des engagements visant 10 appareils 787-9 de Boeing qui seront livrés entre le premier trimestre de 2019 et décembre 2021, avec possibilité de livraison de 10 aéronefs de plus entre 2020 et 2024. Elle a également annoncé qu'elle lancera, à l'été 2020, des vols de Calgary vers Rome.

Air Canada Rouge permet à Air Canada de rivaliser plus efficacement avec les transporteurs aériens à faibles coûts qui desservent les destinations d'agrément étrangères.

Sur les marchés transatlantique et transpacifique, Air Canada fait concurrence principalement à des transporteurs réseau étrangers et, dans une moindre mesure, à des transporteurs d'affrètement sur les routes à plus haute densité en haute saison. En outre, il existe une concurrence de la part des transporteurs réseau américains, qui transportent des passagers canadiens entre leurs plaques tournantes et les marchés internationaux.

Air Canada dispose d'outils, de procédés et de capacités concurrentielles de plus en plus efficaces qui lui permettent d'exploiter fructueusement les routes internationales qui s'ouvrent à elle. La Société est en mesure 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.

L'aéroport Pearson de Toronto présente un avantage stratégique en raison de sa proximité avec des marchés importants et très peuplés aux États-Unis et dessert un grand nombre de voyageurs d'affaires et d'agrément au départ et à destination de Toronto. En outre, les activités d'Air Canada et de ses partenaires Star Alliance sont regroupées dans une même aérogare à l'aéroport Pearson de Toronto, qui possède aussi des installations de transit qui

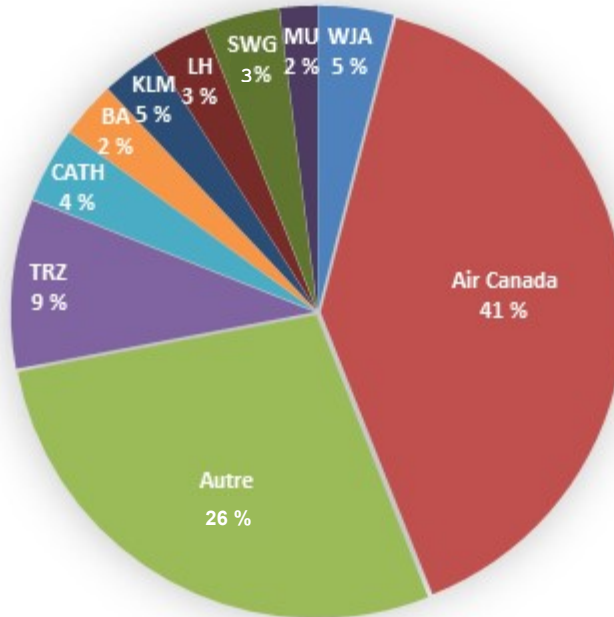
permettent aux passagers, et à leurs bagages, de traverser aisément les services de douanes et d'immigration du Canada et des États-Unis. Depuis plusieurs années, Air Canada travaille en étroite collaboration avec l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto afin que l'aéroport Pearson de Toronto devienne un aéroport de premier plan en Amérique du Nord, pour ainsi accroître sa part du trafic issu de la sixième liberté de l'air.

Air Canada est également en train de transformer sa plaque tournante à Vancouver en une ville-porte de premier plan pour les marchés de l'Asie-Pacifique et de faire de Montréal une plaque tournante transatlantique complémentaire. Étant donné les nouveaux vols lancés entre Vancouver et diverses villes nord-américaines, Air Canada s'apprête à exploiter des vols entre l'Amérique du Nord et l'Asie-Pacifique comportant la durée la plus courte, pour ainsi offrir une meilleure expérience voyage. Non seulement la plaque tournante de la Société à Montréal relie l'Amérique du Nord aux marchés clés de la France, mais elle positionne également Montréal comme une ville-porte transatlantique de premier plan. Tirant profit des améliorations apportées aux aéroports de Toronto, de Vancouver et de Montréal, la Société est en mesure d'étendre son réseau au départ des États-Unis afin d'accroître les flux de passagers en correspondance vers ses vols internationaux. À Calgary, Air Canada a relocalisé ses activités internationales et transfrontalières dans une nouvelle aérogare à la fine pointe qui offre désormais un processus de correspondance comparable à celui des autres plaques tournantes d'Air Canada.

Air Canada augmente également le pouvoir d'attraction de son réseau grâce à son appartenance au réseau Star Alliance<sup>MD</sup>, sa coentreprise transatlantique à structure de partage des revenus et grâce 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. Ces facteurs, conjugués à sa marque renommée et à ses produits et services à la pointe de l'industrie aérienne, permettent à Air Canada de miser sur son réseau et d'obtenir les marges supérieures dont sont d'ordinaire assortis les marchés internationaux.

Le graphique suivant illustre la part estimative de la capacité régulière internationale totale fournie par Air Canada et d'autres compagnies aériennes, selon les SMO pour l'exercice 2019.

### Part estimative de la capacité régulière internationale totale



(1) Source : Données de l'OAG, d'après le nombre total de SMO entre le 1<sup>er</sup> janvier 2019 et le 31 décembre 2019. La part estimative de la capacité régulière internationale totale d'Air Canada comprend celle de ses transporteurs sous contrat. La part estimative de la capacité régulière internationale totale des autres transporteurs indiqués comprend également celle des transporteurs régionaux membres de leur groupe ou sous contrat, le cas échéant.

(2) KLM = Air France KLM; LH = Lufthansa; BA = British Airways; CATH = Cathay Pacific Airways; MU = China Eastern Airlines; TRZ = Transat A.T. Inc.; WJA = WestJet Airlines; SWG = Sunwing Airlines.

### FACTEURS DE RISQUE

La description des facteurs de risque auxquels sont exposées Air Canada et ses activités figure à la rubrique 20, « Facteurs de risque », du rapport de gestion de 2019 d'Air Canada, rubrique qui est intégrée par renvoi à la présente notice annuelle.

### MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES

Le 3 novembre 2014, les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote d'Air Canada ont commencé à se négocier à la cote de la Bourse de Toronto 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 2019.

<b>Actions à droit de vote variable et actions à droit de vote (AC)</b>				
<b>2019</b>	<b>Haut</b>	<b>Bas</b>	<b>Volume de négociation quotidien moyen</b>	<b>Volume mensuel total</b>
Janvier	29,83 \$	24,75 \$	1 024 157	22 531 444
Février	35,50 \$	29,75 \$	1 482 439	28 166 347
Mars	34,35 \$	30,86 \$	1 298 057	27 259 199
Avril	34,11 \$	31,29 \$	859 411	18 047 628
Mai	41,47 \$	32,14 \$	1 495 219	32 894 809
Juin	41,44 \$	38,51 \$	808 879	16 177 586
Juillet	47,43 \$	39,45 \$	1 122 699	24 699 368
Août	45,28 \$	41,77 \$	1 660 234	34 864 907
Septembre	44,92 \$	41,40 \$	1 210 485	24 209 700
Octobre	48,09 \$	41,80 \$	1 093 259	24 051 703
Novembre	51,07 \$	46,64 \$	933 292	19 599 139
Décembre	50,83 \$	48,28 \$	788 932	15 778 631

#### **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 la Société de fiducie AST (Canada), 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 2019, 2018 et 2017.

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 des conditions 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 contenir des conditions en ce qui concerne la capacité d'Air Canada de déclarer et de verser des dividendes. Toute décision de déclarer et de verser des dividendes 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. À la date de la présente notice annuelle, Air Canada remplit les conditions qui lui sont imposées dans ses conventions pour être en mesure de déclarer et de verser des dividendes.

## 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 2019, 126 664 740 actions à droit de vote variable et 137 151 838 actions à droit de vote étaient émises et en circulation, soit un total de 263 816 578.

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 *Loi sur les transports au Canada* 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 *Loi sur les transports au Canada* 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 *Loi sur les transports au Canada*, 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 cinquante et un pour cent des intérêts avec droit de vote sont détenus et contrôlés par des Canadiens, étant toutefois entendu :
  - (i) qu'au plus vingt-cinq pour cent 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 vingt-cinq pour cent 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 *Loi sur les transports au Canada*. 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. Toute 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 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.

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 de premier rang, aux billets non garantis et à la facilité de crédit décrites à la rubrique « Opérations de financement importantes » de la présente notice annuelle et les autres conventions d'Air Canada contiennent des conditions touchant sa capacité 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 à droit de vote variable et ses actions à droit de vote (collectivement les « 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.

Le 27 octobre 2017, Air Canada a conclu un programme de rachat d'actions automatique (le « programme »), renouvelé le 30 mai 2019 en même temps que l'offre publique de rachat, avec un courtier désigné, 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. Air Canada s'impose régulièrement des périodes d'interdiction d'opérations qui commencent le quinzième jour précédant la fin de chaque trimestre et se terminent deux jours de bourse après l'annonce publique de ses résultats financiers trimestriels ou annuels. Aux termes du programme, avant d'entrer dans une période d'interdiction d'opérations, Air Canada peut, sans y être tenue, demander au courtier désigné de faire des rachats aux termes de l'offre publique de rachat conformément au programme. Le courtier désigné décide des rachats à effectuer en fonction des paramètres établis par Air Canada avant la période d'interdiction d'opérations conformément aux règles de la TSX, aux lois sur les valeurs mobilières applicables et au programme. En dehors des périodes d'interdiction d'opérations préalablement établies, Air Canada peut racheter des actions aux termes de l'offre publique de rachat à son gré, en conformité avec les règles de la TSX et les lois sur les valeurs mobilières applicables. Les actions rachetées aux termes du programme seront comptabilisées parmi les actions rachetées aux termes de l'offre publique de rachat.

En 2019, Air Canada a racheté, aux fins d'annulation, 9 082 487 actions à un prix moyen de 41,64 \$ l'action pour une contrepartie totale de 378 M\$. Au 31 décembre 2019, un total de 17 877 551 actions demeuraient susceptibles de rachat dans le cadre de l'offre publique de rachat.

En réponse à la pandémie de COVID-19, Air Canada a annoncé dans son communiqué du 16 mars 2020 qu'elle suspendait, à partir du 2 mars 2020, le rachat d'actions dans le cadre de l'offre publique de rachat.

### **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. Ratifié à l'assemblée annuelle des actionnaires tenue le 5 mai 2017, le régime de droits est en vigueur jusqu'à la fermeture des bureaux à la date de l'assemblée annuelle des actionnaires de la Société qui se tiendra en 2020 et pourra être reconduit

conformément à ses conditions pour une autre durée de trois ans (de 2020 à 2023), 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 2020.

Le conseil d'administration a adopté le régime de droits en 2017 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 [www.sedar.com](http://www.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'achat d'actions, 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 titre des options d'achat d'actions, dont 8 101 989 demeurent susceptibles d'être émises ultérieurement (ce nombre représente le nombre total d'actions sous-jacentes aux options en cours et le reliquat des actions disponibles pour attributions futures d'options et d'unités d'action aux termes du régime d'intéressement à long terme, mais exclut les actions émises jusqu'à présent à l'exercice des options et à l'échange des unités d'action attribuées 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 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 HAUTS 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
Christie J. B. Clark <sup>(1)(2)</sup> Toronto (Ontario)	Administrateur de sociétés	Le 27 juin 2013
Gary A. Doer <sup>(2)(4)</sup> Winnipeg (Manitoba)	Administrateur de sociétés	Le 30 avril 2018
Rob Fyfe <sup>(3)(4)</sup> Auckland, Nouvelle-Zélande	Administrateur de sociétés	Le 30 septembre 2017
Michael M. Green <sup>(3)(4)</sup> New York, New York	Chef de la direction et directeur principal, Tenex Capital Management	Le 30 mars 2009
Jean Marc Huot <sup>(3)(4)</sup> Montréal (Québec)	Associé, Stikeman Elliott S.E.N.C.R.L., s.r.l.	Le 8 mai 2009
Madeleine Paquin <sup>(1)(3)</sup> Montréal (Québec)	Présidente et chef de la direction de Logistec Coporation	Le 12 mai 2015
Calin Rovinescu Montréal (Québec)	Président et chef de la direction, Air Canada	Le 1 <sup>er</sup> avril 2009
Vagn Sørensen <sup>(1)(5)</sup> Londres, Royaume-Uni	Administrateur de sociétés	Le 15 novembre 2006
Kathleen Taylor <sup>(1)(2)(4)</sup> Toronto (Ontario)	Administratrice de sociétés	Le 10 mai 2016
Annette Verschuren <sup>(1)(2)</sup> Toronto (Ontario)	Présidente du conseil et chef de la direction, NRStor Inc.	Le 12 novembre 2012
Michael M. Wilson <sup>(2)(3)(4)(6)</sup> Bragg Creek (Alberta)	Administrateur de sociétés	Le 1 <sup>er</sup> octobre 2014

*(1) Membre du comité de gouvernance et de mise en candidature.*

*(2) Membre du comité d'audit, des finances et du risque*

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

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

*(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. Doer a été ambassadeur du Canada aux États-Unis de 2009 à 2016. M. Fyfe a été chef de la direction d'Icebreaker de 2014 à 2017.

## Hauts dirigeants

Le conseil d'administration d'Air Canada peut nommer un ou plusieurs des hauts dirigeants d'Air Canada. Les hauts dirigeants comprennent le chef de la direction, le chef des affaires financières, le secrétaire, tous les vice-présidents généraux et tous les premiers vice-présidents.

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.

<b>Nom et municipalité de résidence</b>	<b>Fonctions au sein d'Air Canada</b>	<b>Dirigeant depuis</b>
Calin Rovinescu <sup>(1)</sup> Montréal (Québec)	Président et chef de la direction	Le 1 <sup>er</sup> avril 2009
Michael Rousseau Saint-Lambert (Québec)	Chef de la direction adjoint et chef des Affaires financières	Le 22 octobre 2007
Lucie Guillemette Beaconsfield (Québec)	Vice-présidente générale et chef des Affaires commerciales	Le 6 février 2008
Craig Landry Montréal (Québec)	Vice-président général – Exploitation	Le 1 <sup>er</sup> août 2010
Arielle Meloul-Wechsler Montréal (Québec)	Première vice-présidente – Chef des ressources humaines et directrice des communications	Le 18 septembre 2013
David J. Shapiro Hampstead (Québec)	Premier vice-président – Réseau international et Affaires réglementaires et chef des Affaires juridiques	Le 12 novembre 2004
Amos Kazzaz Saint-Laurent (Québec)	Premier vice-président – Finances	Le 3 mai 2010
Catherine Luelo Beaconsfield (Québec)	Première vice-présidente et chef des Affaires informatiques	15 août 2017
Ferio Pugliese Mississauga (Ontario)	Premier vice-président, Relations gouvernementales et Air Canada Express	20 août 2018
Richard Steer Georgetown (Ontario)	Premier vice-président – Exploitation	Le 1 <sup>er</sup> janvier 2015
Carolyn M. Hadrovic Beaconsfield (Québec)	Vice-présidente et secrétaire générale	Le 16 février 2006

(1) M. Rovinescu était également haut dirigeant d'Air Canada de 2000 à 2004.

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 au moins cinq ans. M<sup>me</sup> Guillemette a été vice-présidente – Gestion du chiffre d'affaires d'Air Canada de 2008 à 2015 et première vice-présidente – Optimisation du chiffre d'affaires de 2015 à 2016. M. Landry a été vice-président, Marketing d'Air Canada de 2010 à 2016, président, Groupe voyage d'agrément d'Air Canada de 2016 à 2017 et premier vice-président, Optimisation du chiffre

d'affaires de 2017 à 2018. M<sup>me</sup> Luelo a été vice-présidente - Solutions d'affaires en technologies de l'information d'Enbridge Inc. de 2013 à 2015 et chef de l'information de 2015 à 2017. M<sup>me</sup> Meloul-Wechsler a été vice-présidente - Ressources humaines de 2013 à 2017 et Première vice-présidente - Employés, Culture et Communications de 2017 à 2019. M. Pugliese a été président et vice-président directeur de WestJet Encore de 2012 à 2016 et vice-président général des services au client et des affaires commerciales de Hydro One de 2016 à 2018. M. Shapiro a été premier vice-président Affaires internationales et réglementaires et chef des Affaires juridiques de 2017 à 2019. M. Steer a été vice-président, Maintenance et Ingénierie de 2015 à 2017.

Au 31 décembre 2019, les administrateurs et hauts dirigeants susmentionnés avaient collectivement la propriété ou le contrôle, directement ou indirectement, de 846 104 actions à droit de vote, soit environ 0,6169 % des actions à droit de vote en circulation, et de 19 300 actions à droit de vote variable, soit environ 0,0152 % 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, 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.

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 une autre amende ou sanction par un tribunal ou un organisme de

réglementation 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), Gary A. Doer, 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 fiduciaire de la Fiducie de placement immobilier propriétés de choix. De 2005 à 2011, M. Clark a été chef de la direction et premier directeur 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, d'À nous le podium et de la Fondation de l'hôpital Sunnybrook, et membre du conseil consultatif de la Stephen J.R. Smith School of Business de l'Université Queen's. M. Clark a été administrateur de Hydro One Limited, d'Hydro One Inc., de Brookfield Office Properties Inc. et d'IGM Financial 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 est actuellement 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) Gary Doer est administrateur de sociétés. Il siège au conseil de Great-West Lifeco Inc., d'IGM Financial Inc et de Power Corporation du Canada. Il est également conseiller en affaires principal du cabinet d'avocats Dentons S.E.N.C.R.L. De 1979 à 1986, M. Doer a été président de l'Association des employés du gouvernement du Manitoba. Il a été élu membre de l'Assemblée législative du Manitoba en 1986 et a été le 20<sup>e</sup> premier ministre du Manitoba de 1999 à 2009. En 2005, la revue Business Week a nommé le premier ministre Doer comme faisant partie des 20 principaux leaders internationaux en matière de changements climatiques. De 2009 à 2016, il a été ambassadeur du Canada aux États-Unis et il a participé aux négociations du nouvel accord frontalier entre le Canada et les États-Unis et de l'accord de principe pour le Partenariat transpacifique. M. Doer est membre canadien de la Commission trilatérale et coprésident du Wilson Centre's Canada Institute, une association non partisane qui suit les politiques d'intérêt public, plus particulièrement les relations entre le Canada et les États-Unis. En 2010, il est devenu membre de l'Ordre du Manitoba et, en 2011, le World Affairs Council lui a décerné un prix pour services distingués dans la diplomatie.

- (iii) Kathleen Taylor est administratrice de sociétés. M<sup>me</sup> Taylor est présidente du conseil de la Banque Royale du Canada, vice-présidente du Groupe Adecco et administratrice de l'Office d'investissement du Régime de pensions du Canada. Elle siège comme présidente du conseil d'Altas Partners, une société d'investissement de capital à risque privé de Toronto. M<sup>me</sup> Taylor est également présidente du conseil de la SickKids Foundation, membre du conseil des fiduciaires de l'Hospital for Sick Children et coprésidente de la SickKids Capital Campaign. Elle a été présidente et chef de la direction de Four Seasons Hotels and Resorts. Au cours de sa carrière de plus de 24 ans, elle a occupé divers postes de haute direction et a joué un rôle important dans le développement de la marque mondiale de la société et de son portefeuille international de propriétés de luxe. M<sup>me</sup> Taylor est membre du Conseil national de l'Institut C.D. Howe et est présidente de leur Conseil de politiques sur le capital humain. 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<sup>me</sup> 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., société spécialisée dans les solutions stockage de l'énergie. De 1996 à 2011, M<sup>me</sup> Verschuren était présidente de Home Dépôt du Canada où elle a supervisé la croissance de l'entreprise, dont le nombre de magasins est passé de 19 à 179 au Canada, et elle a contribué à son implantation en Chine. Avant de se joindre à cette entreprise, M<sup>me</sup> Verschuren a été présidente et copropriétaire de Michaels of Canada, chaîne de magasins spécialisés en matériel d'artisanat. Auparavant, M<sup>me</sup> Verschuren a été vice-présidente, Développement de l'entreprise d'Imasco Ltée et vice-présidente exécutive de la Corporation de développement des investissements du Canada. M<sup>me</sup> Verschuren est administratrice de Canadian Natural Resources Limited, de Liberty Mutual Insurance Group et de Saputo inc., et elle est présidente des conseils de MaRS Discovery District et de Technologies du développement durable Canada (« TDCC »). Elle est chancelière de l'Université du Cap-Breton et soutient plusieurs autres organisations caritatives, notamment la CAMH Foundation, à titre de membre du conseil. En 2011, M<sup>me</sup> Verschuren a été nommée Officier de l'Ordre du Canada pour sa contribution au secteur du commerce de détail du Canada et à la responsabilité sociale d'entreprise et, en 2019, est devenue compagnon du Panthéon des personnalités canadiennes des affaires. À la demande du gouvernement fédéral, M<sup>me</sup> Verschuren siège au conseil consultatif de l'ALENA. M<sup>me</sup> Verschuren est titulaire de doctorats honorifiques de dix universités, y compris 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'Agrium Inc., poste qu'il a occupé de 2003 à son départ à la retraite en 2013, après avoir été vice-président exécutif et chef de l'exploitation. M. Wilson a acquis une grande expérience dans l'industrie pétrochimique, notamment en qualité de président de Methanex Corporation et dans diverses fonctions à responsabilités croissantes au service de Dow Chemical Company, en



Amérique du Nord et en Asie. M. Wilson est titulaire d'un baccalauréat ès Sciences (génie chimique) de l'Université de Waterloo.

#### 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 2019 et 31 décembre 2018 à PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l. et aux membres de son groupe s'élèvent respectivement à 4 433 694 \$ et 3 423 761 \$ et sont présentés ci-après.

	<b>2018</b>	<b>2018</b>
Honoraires d'audit	3 060 000 \$	2 110 000 \$
Honoraires liés à l'audit	707 065	699 588
Honoraires pour les services de fiscalité	97 367	190 115
Autres honoraires	569 262	424 058
<b>Total</b>	<b>4 433 694 \$</b>	<b>3 423 761 \$</b>

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. La hausse des honoraires en 2019 est imputable au travail supplémentaire entraîné par l'acquisition d'Aéroplan et à l'incidence du transfert de système de réservation en 2019.

#### 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. La hausse des autres honoraires d'une année à l'autre est attribuable aux travaux sur les contrôles internes de l'exécution de nouveaux projets et de questions réglementaires.

### **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**

Une description de certaines actions en justice auxquelles Air Canada est partie figure sous le titre « Litiges en cours » à la rubrique 20, « Facteurs de risque », du rapport de gestion de 2019 d'Air Canada, rubrique qui est intégrée par renvoi à la notice annuelle.

### **CONTRATS IMPORTANTS**

Les contrats importants pour la Société conclus pendant l'exercice clos le 31 décembre 2019 ou avant, qui sont encore en vigueur et doivent être déposés en vertu de l'article 12.2 du *Règlement 51-102 sur les obligations d'information continue*, sont les suivants :

- (i) l'acte du 6 octobre 2016 régissant les billets de premier rang de 2016, et la convention de fiducie de garantie du 6 octobre 2016 régissant la garantie relative aux billets de premier rang de 2016, le tout dans leur version modifiée;
- (ii) la convention de prêt du 6 octobre 2016 régissant la facilité de crédit de 2016, dans sa version modifiée;
- (iii) le contrat d'achat de capacité modifié conclu par Air Canada et Jazz en date du 1<sup>er</sup> janvier 2015, dans sa version modifiée;
- (iv) la convention d'achat d'actions intervenue en date du 26 novembre 2018 entre Aimia Inc., Air Canada et Aéroplan Inc. (auparavant Aimia Canada Inc.).

## 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 selon les normes du Code de déontologie des Comptables professionnels agréés du Canada.

## 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 2019 qui a eu lieu le 6 mai 2019 et figureront dans la circulaire de sollicitation de procurations par la direction d'Air Canada relative à son assemblée annuelle des actionnaires de 2020.

Des renseignements financiers supplémentaires figurent dans les états financiers consolidés pour l'exercice clos le 31 décembre 2019 et dans le rapport de gestion de 2019 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](http://aircanada.com)) et de SEDAR ([www.sedar.com](http://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 l'adresse [shareholders.actionnaires@aircanada.ca](mailto: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 2019, y compris le rapport de l'auditeur indépendant et les notes y afférentes, le rapport de gestion de 2019 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;

« **ACE** » Gestion ACE Aviation Inc., société constituée en vertu de la LCSA;

« **actions** » Les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote.

« **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 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 »;

« **Boeing** » The Boeing Company;

« **CAC** » Les contrats d'achat de capacité.

« **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<sup>er</sup> janvier 2015, dans sa version modifiée;

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

« **Canadien** » Lorsqu'il s'agit d'un actionnaire de la Société, a le sens qui lui est attribué à la rubrique « Actions à droit de vote variable »

- « **Canadien International** » Les Lignes aériennes Canadien International Ltée;
- « **CEE** » La Communauté économique européenne.
- « **CESMO** » Les charges d'exploitation par SMO;
- « **certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel** » Les certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel;
- « **CES** » Le Centre d'exploitation de système;
- « **Chorus** » Chorus Aviation Inc., la société mère de Jazz;
- « **CIBC** » La Banque Canadienne Impériale de Commerce;
- « **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.
- « **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;
- « **EVAS** » Exploits Valley Air Services Limited;
- « **facilité de crédit de 2016** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Opérations de financement importantes »;
- « **Fitch** » Fitch Ratings, Inc.;
- « **IASB** » L'International Accounting Standards Board;
- « **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.;
- « **JOLCO** » Les contrats japonais de location-exploitation assortis d'options d'achat.
- « **LACC** » La *Loi sur les arrangements avec les jazz créanciers des compagnies*, en sa version modifiée;

« **LCAP** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Confidentialité et lutte contre les pourriels »;

« **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*;

« **Loi concernant des questions de sécurité nationale** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Sécurité »;

« **Loi sur la modernisation des transports** » ou « **projet de loi C-49** » 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*;

« **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;

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

« **notice annuelle** » La présente notice annuelle;

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

« **OAG** » L'Official Airline Guide;

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

« **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 (l'« IASB »);

« **Plan d'action volontaire** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Émissions de dioxyde de carbone »;

« **Porter** » Porter Airlines Inc.;

« **premier appel public à l'épargne** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Structure de l'entreprise – Nom, adresse et constitution »;

« **prix de référence** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Émissions de dioxyde de carbone »;

« **programme** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Rachat d'actions »;

« **programme Aéroplan** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Les activités »;

« **projet de loi C-49** » ou « **Loi sur la modernisation des transports** » 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*;

« **projet de loi C-59** » ou « **Loi concernant des questions de sécurité nationale** » La *Loi concernant des questions de sécurité nationale*;

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

« **rapport de gestion 2019 d'Air Canada** » Le rapport de gestion 2019 d'Air Canada daté du 15 février 2019;

« **Règlement sur le transport accessible** » Le *Règlement sur les transports accessibles pour les personnes handicapées*.

« **régime de droits** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Régime de droit des actionnaires d'Air Canada »;

« **régime d'intéressement à long terme** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Régime d'intéressement à long terme »;

« **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 « Aperçu financier »

« **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 »;

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

« **Sunwing** » Sunwing Airlines;

« **Transat** » Transat A.T. Inc.;

« **transporteurs sous contrat** » Jazz, Sky Regional et d'autres compagnies aériennes qui

exploitent des vols au nom d'Air Canada en vertu de contrats d'achat de capacité conclus avec Air Canada.

« **transporteur aérien non-Canadien** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Actions à droit de vote variable »;

« **TSX** » La Bourse de Toronto;

« **UE** » L'Union européenne.

« **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.

« **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 autres services, 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*