



Notice annuelle 2020

11 mars 2021



MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

TABLE DES MATIÈRES

NOTES EXPLICATIVES.....	- 1 -
STRUCTURE DE L'ENTREPRISE	- 3 -
LIENS INTERSOCIÉTÉS.....	- 4 -
LES ACTIVITÉS.....	- 4 -
STRATÉGIE ET PLAN D'ATTÉNUATION DES CONTRECOUPS DE LA COVID-19 ET DE REPRISE.....	- 5 -
ROUTES ET HORAIRE.....	- 6 -
VACANCES AIR CANADA ET AIR CANADA ROUGE.....	- 8 -
AÉROPLAN	- 9 -
TRANSPORTEURS SOUS CONTRAT	- 11 -
ACQUISITIONS IMPORTANTES	- 11 -
STAR ALLIANCE ^{MD}	- 12 -
ENTENTES CONJOINTES ET PARTAGES DE CODE.....	- 12 -
SERVICES DE FRET	- 13 -
DURABILITÉ ET IMPACT SOCIAL	- 13 -
APERÇU FINANCIER.....	- 20 -
OPÉRATIONS DE FINANCEMENT IMPORTANTES.....	- 21 -
NOTATION	- 23 -
ENTENTES À L'ÉGARD DES RÉGIMES DE RETRAITE	- 27 -
PARC AÉRIEN.....	- 28 -
MAIN-D'ŒUVRE ET ENTENTES AVEC LES SYNDICATS	- 28 -
INSTALLATIONS.....	- 29 -
MARQUES DE COMMERCE	- 31 -
RÉGLEMENTATION.....	- 31 -
APERÇU DU SECTEUR ET DE L'ENVIRONNEMENT CONCURRENTIEL	- 40 -
FACTEURS DE RISQUE	- 42 -
MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES	- 42 -
AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES	- 43 -
RELEVÉ DES DIVIDENDES VERSÉS	- 43 -
DESCRIPTION DE LA STRUCTURE DU CAPITAL-ACTIONS.....	- 43 -
ADMINISTRATEURS ET DIRIGEANTS.....	- 50 -
COMITÉ D'AUDIT, DES FINANCES ET DU RISQUE	- 54 -
MEMBRES DE LA DIRECTION ET AUTRES PERSONNES INTÉRESSÉS DANS DES OPÉRATIONS IMPORTANTES	- 58 -
ACTIONS EN JUSTICE.....	- 58 -
CONTRATS IMPORTANTS	- 58 -
EXPERTS	- 58 -
RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES.....	- 58 -
GLOSSAIRE	- 60 -
ANNEXE A.....	- 64 -
1. OBJECTIFS GÉNÉRAUX.....	- 64 -
2. COMPOSITION ET QUALIFICATIONS PROFESSIONNELLES DES MEMBRES DU COMITÉ	- 64 -
3. RÉUNIONS ET PROCÉDURES.....	- 65 -
4. RESPONSABILITÉS ET FONCTIONS DU COMITÉ.....	- 66 -
5. AUTRES RESPONSABILITÉS ET OBLIGATIONS	- 70 -

NOTES EXPLICATIVES

Sauf indication contraire ou sauf si le contexte ne s’y prête pas, les renseignements qui figurent dans la présente notice annuelle sont arrêtés au 31 décembre 2020.

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. 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 « provisoire », « prévoir », « projeter », « estimer », « planifier » et autres termes semblables, éventuellement employés au futur ou au conditionnel, notamment à la mention de certaines hypothèses.

Comme, par définition, les déclarations prospectives partent d’hypothèses, dont celles décrites aux présentes, 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 les activités d’Air Canada. Les résultats réels peuvent différer sensiblement des résultats évoqués par les déclarations prospectives du fait de divers facteurs, notamment ceux qui sont indiqués ci-après.

Air Canada, tout comme le reste de l'industrie mondiale du transport aérien, continue de faire face à une chute prononcée du trafic et à une baisse correspondante de ses revenus et des flux de trésorerie en raison de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de déplacements imposées dans de nombreux pays, en particulier au Canada. Les effets de la pandémie de COVID-19 ont commencé à se faire sentir sur le trafic et les ventes au début de mars 2020. Ces effets comprennent une détérioration spectaculaire des résultats et des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation. La demande de transport demeure très difficile à déterminer étant donné l'évolution des restrictions imposées par les gouvernements partout dans le monde et la sévérité des restrictions au Canada; ces restrictions et les préoccupations au sujet des déplacements liées à la pandémie de COVID-19 ainsi que les inquiétudes et attentes des passagers concernant certaines précautions, comme la distanciation physique, compriment fortement la demande. En outre, la pandémie de COVID-19 a de sérieuses répercussions économiques, notamment sur les dépenses des entreprises et des ménages, facteur qui pourrait à son tour affecter gravement la demande à l'égard du transport aérien. Air Canada ne peut prévoir ni toutes les répercussions ni le moment où la situation pourrait s'améliorer. La Société suit de très près la situation et prendra les mesures qui s'imposent en fonction de l'évolution de la pandémie de COVID-19. Ces mesures dépendront de divers facteurs, parmi lesquels l'évolution de l'épidémie, la disponibilité et l'efficacité de tests de dépistage rapides, de vaccins et de traitements contre le virus, les mesures prises par les gouvernements et la réaction des passagers, ainsi que le moment de la reprise visant les voyages internationaux et les voyages d'affaires, qui sont des segments de marché cruciaux pour Air Canada, aucun de ces facteurs ne pouvant être prédit avec certitude.

Les autres facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats diffèrent sensiblement de ceux indiqués dans les déclarations prospectives comprennent la conjoncture économique et le contexte géopolitique, la capacité d'Air Canada de dégager ou de maintenir une rentabilité nette, l'état du secteur et du marché et le contexte influant sur la demande, la capacité d'Air Canada de rembourser ses dettes et de conserver ou d'accroître la liquidité, notamment par le truchement d'une aide financière gouvernementale, la concurrence, les cours de l'énergie, la dépendance d'Air Canada à l'égard des technologies, les risques liés à la cybersécurité, la capacité d'Air Canada de mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes et d'autres initiatives importantes (notamment sa faculté de réduire les charges d'exploitation), les autres épidémies, les attentats terroristes, les conflits armés, la dépendance d'Air Canada envers les fournisseurs clés, les pertes par sinistre, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, sa capacité d'exploiter avec succès son programme de fidélisation transformé, 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, la dépendance d'Air Canada envers les transporteurs régionaux et autres, sa capacité de préserver et de faire croître sa marque, les relations de travail et les coûts connexes, sa dépendance à l'égard des partenaires Star Alliance^{MD} et des coentreprises, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les taux de change, les risques liés de manière générale à l'immobilisation au sol de certains modèles d'avions, les régimes de retraite, la capacité d'Air Canada 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**, notamment à la rubrique 17, « Facteurs de risque », du rapport de gestion 2020 d'Air Canada. Par ailleurs, l'acquisition de Transat A.T. inc. est assujettie à l'approbation des organismes de réglementation ainsi qu'à la satisfaction de certaines conditions, et rien ne garantit que l'acquisition sera réalisée, ou qu'elle le sera conformément aux modalités décrites dans la présente notice annuelle. Les énoncés prospectifs contenus ou intégrés par renvoi dans la présente notice annuelle représentent les attentes d'Air Canada en date de la présente notice annuelle (ou à la date à laquelle ils sont censés avoir été formulés)

et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces déclarations à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

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

STRUCTURE DE L'ENTREPRISE

Nom, adresse et constitution

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

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

Le siège social d'Air Canada est situé au 7373, boulevard Côte-Vertu Ouest, Saint-Laurent (Québec) H4S 1Z3. L'adresse du site Web d'Air Canada est **aircanada.com**. Aucune information figurant sur 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 2020 et dans le rapport de gestion 2020, 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 2020, 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^{MD} (« 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^{MD} (« Air Canada Rouge »), société en commandite constituée sous le régime des lois du Québec. Commandité Air Canada Rouge Inc. société constituée sous le régime des lois du Canada, est le commandité d'Air Canada Rouge dans laquelle elle détient une participation de 0,0001 %. Air Canada détient une participation de 100 % dans Commandité Air Canada Rouge Inc. 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.

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

En raison des effets dévastateurs de la pandémie de COVID-19 sur les voyages à l'échelle mondiale, Air Canada a considérablement réduit l'ensemble de son réseau. En 2020, conjointement avec des transporteurs régionaux y compris Jazz et Sky Regional Airlines Inc. (« Sky Regional »), Air Canada a assuré quotidiennement en moyenne 544 vols réguliers directs pour 192 destinations, soit une baisse par rapport aux 1 531 vols réguliers directs pour 217 destinations qu'elle a assurés en 2019. Au cours des trois derniers trimestres de 2020, Air Canada a réduit de 84 % sa capacité réseau exprimée en SMO par rapport à 2019, tout en maintenant les services nécessaires sur les liaisons clés, dans la mesure du possible, pour appuyer les déplacements essentiels ainsi que le commerce et la circulation des marchandises essentielles. La Société continue d'ajuster de manière dynamique la capacité et de prendre d'autres mesures pour tenir compte de la demande en fonction des alertes sanitaires, des restrictions de déplacements, des exigences de quarantaine, des fermetures de frontières ainsi que de la conjoncture de marché et du cadre réglementaire.

Air Canada a également rationalisé son parc aérien en 2020. Au 31 décembre 2020, le parc aérien principal d'Air Canada comprenait 169 appareils (comparativement à 188 au 31 décembre

2019), soit 91 appareils à fuselage étroit de Boeing et d'Airbus (notamment 24 appareils 737 MAX de Boeing interdits de vol en 2020 et dont certains ont été remis en service le 1^{er} février 2021) et 78 gros-porteurs de Boeing et d'Airbus, alors qu'Air Canada Rouge a exploité un parc aérien composé de 39 appareils (comparativement à 64 au 31 décembre 2019), soit 14 appareils A321 d'Airbus, cinq appareils A320 d'Airbus et 20 appareils A319 d'Airbus. Au 31 décembre 2020, le parc aérien d'Air Canada Express était composé de 49 biréacteurs de transport régional de Mitsubishi, de 62 appareils à turbopropulseurs Dash-8 de De Havilland et de 25 biréacteurs E175 d'Embraer, pour un total de 136 appareils (comparativement à 146 au 31 décembre 2019). Air Canada procède au retrait permanent de certains appareils plus anciens de son parc, soit des 767 de Boeing, des A319 d'Airbus et des E190 d'Embraer, qui sont moins efficaces. Cette mesure réduira la structure de coûts de la Société, simplifiera son parc aérien global et diminuera son empreinte carbone.

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

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

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

Air Canada Cargo, une division d'Air Canada, est un fournisseur de services de fret aérien d'envergure mondiale, qui assure des services de transport de fret par l'entremise de vols de passagers et de vols tout-cargo. En plus d'expédier du fret à bord des avions d'Air Canada affectés aux services passagers réguliers, Air Canada Cargo a commencé en 2020 à en acheminer également au moyen de vols tout-cargo assurés par des gros-porteurs du parc principal d'Air Canada, ainsi que par quatre 777 de Boeing convertis et trois A330 d'Airbus convertis où l'espace de chargement de fret a été accru grâce au retrait de sièges de la cabine passagers. Air Canada prévoit exploiter des vols tout-cargo tout au long de 2021. Air Canada prévoit aussi accroître les produits d'exploitation tirés de ses services de fret en pénétrant le marché du commerce électronique et en convertissant plusieurs des appareils 767 de Boeing qui lui appartiennent en avions-cargos afin de tirer parti de la croissance du commerce électronique.

STRATÉGIE ET PLAN D'ATTÉNUATION DES CONTRECOUPS DE LA COVID-19 ET DE REPRISE

Air Canada, tout comme le reste de l'industrie mondiale du transport aérien, continue de faire face à une chute prononcée et rapide du trafic et à une baisse correspondante de ses revenus et de ses flux de trésorerie en raison de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de

déplacements imposées dans de nombreux pays, en particulier au Canada. Les effets de la pandémie de COVID-19 ont commencé à se faire sentir sur le trafic et les ventes au début de mars 2020. Ces effets comprennent une détérioration spectaculaire des résultats et des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation. Les mesures imposées par le Canada comptent parmi les restrictions de déplacements et les obligations de mise en quarantaine les plus strictes du monde. En effet, la plupart des voyages de non-Canadiens à destination du Canada sont interdits et une mise en quarantaine de 14 jours est imposée aux passagers revenant de l'étranger. En outre, avec prise d'effet le 7 janvier 2021, les voyageurs internationaux de cinq ans et plus entrant au Canada sont tenus de présenter, avant l'embarquement, un résultat négatif au test PCR de dépistage de la COVID-19. Le 29 janvier 2021, le gouvernement du Canada a annoncé d'autres restrictions visant les voyages internationaux, notamment le test PCR de dépistage à l'arrivée et la mise en quarantaine obligatoire dans un hôtel approuvé par le gouvernement pendant trois jours aux frais du voyageur (et, en cas de résultat positif au test de dépistage de la COVID-19, un isolement supplémentaire dans un établissement du gouvernement). Les nouvelles mesures liées au test PCR de dépistage à l'arrivée et la mise en quarantaine obligatoire dans un hôtel approuvé par le gouvernement sont entrées en vigueur le 21 février 2021.

Air Canada entend miser sur les solides assises qu'elle a bâties au cours des dernières années afin d'amorcer une reprise qui la mènera à réaliser son ambition de devenir un champion mondial. Il s'agira de reconstruire un solide réseau mondial en focalisant sur les vols entre plaques tournantes afin d'assurer une liaison sans rupture avec les partenaires d'Air Canada, d'offrir un service clientèle homogène et irréprochable en plus de diversifier les sources de ses revenus, notamment par l'intermédiaire d'Aéroplan et d'Air Canada Cargo. La détermination et la mise en œuvre de mesures de compression des coûts (et le maintien des réductions des coûts contrôlables réalisées dans le cadre du plan d'atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise d'Air Canada) et de mesures d'accroissement du chiffre d'affaires demeurent des priorités essentielles. Ces mesures sont déjà en cours, alors même que la Société s'efforce d'atténuer les contrecoups de la pandémie de COVID-19, au moyen de diverses initiatives stratégiques, comme la modernisation du parc aérien, la gamme accrue de produits tarifaires, un programme de fidélisation restructuré et rehaussé, l'expansion d'Air Canada Cargo et les investissements dans la technologie.

La rubrique 4, « *Stratégie et plan d'atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise* », du rapport de gestion 2020 d'Air Canada, qui est intégrée par renvoi à la présente notice annuelle contient plus de renseignements sur la stratégie et les mesures qu'Air Canada a déployées en réponse à la pandémie.

ROUTES ET HORAIRE

À mesure que les effets de la pandémie de COVID-19 diminueront, Air Canada s'attend à ce que les marchés des voyages d'agrément et des visites de parents et amis (« VPA ») soient les principaux vecteurs de la reprise, suivis du marché des voyages d'affaires.

Les plaques tournantes d'Air Canada à Toronto, à Vancouver et à Montréal se complètent aussi bien sur le plan de la géographie que de la démographie. Bénéficiant d'une situation leur permettant d'accueillir les flux de trafic mondiaux, elles tirent de plus parti d'une population locale formant un bassin multiculturel dynamique, ce qui procure à Air Canada de nombreuses possibilités à l'échelle mondiale.

Air Canada dispose d'un parc aérien moderne et efficace, incluant entre autres les appareils 777 de Boeing, qui sont assortis de coût par sièges-milles offerts concurrentiels et sont bien adaptés pour desservir les marchés d'agrément à fort volume, ainsi que les

appareils 787 de Boeing, qui sont assortis d'une capacité intermédiaire à moindres coûts d'exploitation et d'une bonne flexibilité d'exploitation au chapitre de la distance franchissable. Les gros-porteurs d'Air Canada sont pourvus de la densité de sièges la meilleure pour cette catégorie d'appareils, facteur qui comprime les CESMO tout en réduisant la dépendance à l'égard de la Classe affaires à haut rapport durant la reprise.

De plus, la Société renouvelle et améliore son parc d'appareils à fuselage étroit. Au 31 décembre 2020, Air Canada avait pris livraison de 15 appareils A220 d'Airbus. L'A220 d'Airbus remplace l'E190 d'Embraer et, du fait de sa distance franchissable supérieure et de son efficacité accrue, il offre des possibilités de déploiement plus souple qui permettront à Air Canada de pénétrer de nouveaux marchés convenant moins à ses plus gros appareils, comme le 737 MAX de Boeing ou l'A321 d'Airbus. Le parc d'Air Canada compte également 24 appareils 737 MAX 8 de Boeing (faisant partie d'une commande ferme de 40 appareils). Le 737 MAX de Boeing dispose d'une distance franchissable supérieure et est plus efficace en matière de maintenance et de carburant par rapport au parc vieillissant d'appareils à fuselage étroit d'Airbus qu'il remplace au sein du parc principal.

En raison des répercussions de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de déplacements connexes, Air Canada a réduit la capacité exprimée en SMO de 67 % en 2020 comparativement à 2019 et prévoit la réduire d'environ 85 % pour le premier trimestre de 2021 comparativement au premier trimestre de 2019 (ce qui représente également une réduction d'environ 83 % par rapport au premier trimestre de 2020). La Société continue d'ajuster de manière dynamique la capacité et de prendre d'autres mesures adaptées à la demande, compte tenu notamment des alertes sanitaires, des restrictions de déplacements, des exigences de quarantaine, des fermetures de frontières ainsi que de la conjoncture de marché et du cadre réglementaire. Pour obtenir plus de renseignements, voir la rubrique 4, « *Stratégie et plan d'atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise* », du rapport de gestion 2020 d'Air Canada, qui est intégrée par renvoi à la présente notice annuelle.

Services intérieurs

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

En 2019, Air Canada et les transporteurs régionaux exploitant des vols pour le compte d'Air Canada en vertu de CAC (les « transporteurs sous contrat ») ont exploité un grand nombre de court-courriers, notamment les liaisons Rapidair^{MD} (reliant Toronto, Montréal et Ottawa). Air Canada et ses transporteurs sous contrat ont également offert des vols à bonne fréquence entre les principaux centres métropolitains de l'Ouest du Canada et ont exploité de nombreux vols entre Calgary, Edmonton et Vancouver. Outre les vols transcontinentaux et régionaux, Air Canada et ses transporteurs sous contrat ont exploité un grand nombre de lignes entre le Centre du Canada, les Prairies et les provinces de l'Atlantique.

En raison de la pandémie de COVID-19, Air Canada a considérablement réduit ses activités intérieures en 2020, suspendant des liaisons à travers le Canada.

À mesure que les effets de la pandémie de COVID-19 diminueront, le réseau intérieur d'Air Canada sera une priorité, compte tenu des fermetures de frontières et d'autres obstacles aux voyages internationaux. Air Canada prévoit reconstruire et réintégrer des services qu'elle avait temporairement suspendus.

Services transfrontaliers

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

Compte tenu des restrictions à la frontière canado-américaine, aux déplacements et à l'entrée au Canada et aux États-Unis en raison de la pandémie de COVID-19, Air Canada a considérablement réduit ses activités transfrontalières en 2020, en suspendant des liaisons pour tous ses services au départ et à destination des États-Unis.

À mesure que la frontière canado-américaine rouvrira, Air Canada prévoit rétablir ses services sur les marchés primaire et secondaire. De plus, Air Canada continuera de tirer parti de sa relation avec United Airlines afin de rétablir son réseau, en tablant sur les atouts de leurs plaques tournantes respectives. La stratégie de la Société en ce qui concerne le trafic de correspondance mondial (la « sixième liberté ») au départ et à destination des États-Unis est un élément important du plan de reprise de la Société.

Services internationaux

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

En raison de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de voyage connexes, Air Canada a considérablement réduit ses activités internationales en 2020.

À mesure que les effets de la pandémie de COVID-19 diminueront, Air Canada reconstruira son réseau international et tirera parti de ses relations avec ses partenaires pour renforcer ses services afin d'offrir une connectivité optimale grâce à ses plaques tournantes. Air Canada continuera de participer à une coentreprise transatlantique appelée A++ avec United Airlines et Deutsche Lufthansa AG (« Lufthansa ») afin de coordonner la tarification, les horaires et les ventes (dans le cadre de la coentreprise) pour être en mesure de mieux servir sa clientèle en lui proposant un plus grand nombre d'options de voyage et des services plus 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. La Société continuera également à renforcer son partenariat avec Air China et à tirer parti des relations existantes sur ce marché.

VACANCES AIR CANADA ET AIR CANADA ROUGE

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

Vacances Air Canada est un voyageur canadien basé à Montréal et à Toronto qui offre ses produits par le moyen de son site Web (**www.vacancesaircanada.com**) et d'un réseau indépendant d'agences de voyages partout au Canada. Les activités de Vacances Air Canada

ont aussi été affectées par les répercussions de la pandémie de COVID-19, y compris les restrictions de déplacements imposées par les gouvernements et la suspension de tous les vols à destination du Mexique et des Antilles entre le 1^{er} février et le 30 avril 2021. En 2019, Vacances Air Canada exerçait ses activités dans le secteur des voyages d'agrément à l'étranger (Antilles, Mexique, États-Unis, Europe, Amérique centrale et Amérique du Sud, Pacifique-Sud et Asie) et vers des destinations canadiennes en organisant, en vendant et en distribuant des forfaits vacances. Vacances Air Canada offrait également des forfaits croisières en Amérique du Nord, en Europe et dans les Antilles.

Au cours des dernières années, les appareils d'Air Canada Rouge ont été affectés à des destinations d'agrément dans les Antilles, aux États-Unis et au Canada, ainsi qu'à des marchés des voyages d'agrément internationaux. Air Canada Rouge tire parti des forces d'Air Canada, notamment son vaste réseau assorti d'options de correspondance rehaussées, son excellence opérationnelle et son programme de fidélisation. Air Canada Rouge entend maintenir une structure de coûts analogue à celle de ses concurrents du marché d'agrément, en abaissant efficacement les CESMO sur les lignes loisirs par une densité supérieure des sièges, des salaires moins élevés, des normes de travail plus efficaces et des coûts indirects moindres. Air Canada Rouge permet de plus à Air Canada de livrer une concurrence efficace aux transporteurs à faibles coûts ainsi qu'aux transporteurs à très faibles coûts. En 2021, le parc aérien d'Air Canada Rouge se composera uniquement d'appareils à fuselage étroit et, sous réserve des répercussions de la pandémie de COVID-19, Air Canada Rouge exploitera principalement des lignes court-courrier et moyen-courrier vers des destinations d'agrément dans les Antilles, aux États-Unis et au Canada. À mesure que la pandémie de COVID-19 s'estompera, Air Canada reconstruira son réseau transatlantique, axé sur les marchés des vols entre plaques tournantes et les destinations d'agrément européennes, au moyen d'appareils de son parc principal, appuyé par son partenariat commercial avec Lufthansa.

AÉROPLAN

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

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

En outre, Banque TD et CIBC ont remis au total 400 M\$ à Air Canada en versements anticipés s'appliquant aux paiements mensuels futurs des points Aéroplan.

Avant la relance du programme, en réponse à la pandémie de COVID-19, Air Canada a annoncé des mesures d'incitation et d'accommodement spéciales pour les membres d'Aéroplan, notamment la suspension temporaire de l'expiration des points Aéroplan, la prolongation du statut Aéroplan Élite de 2020 jusqu'à la fin de 2021, l'exemption de certains frais de modification ou d'annulation pour les primes aériennes Aéroplan, ainsi que le lancement de promotions

spéciales permettant aux membres d'accéder au statut Élite et d'accumuler des points dans le confort de leur foyer.

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

- **Valeur accrue des primes aériennes :** Aéroplan offre des primes aériennes pour des centaines de destinations dans le monde entier sur Air Canada et près de 40 compagnies aériennes partenaires. Les membres peuvent échanger des points Aéroplan pour acheter un siège d'Air Canada disponible à la vente, sans aucun supplément en argent. En combinant points et argent, les membres ont également la possibilité d'économiser leurs points Aéroplan et de payer une partie de leur prime aérienne en espèces.
- **Plus d'options pour plus de membres :** Aéroplan offre des fonctionnalités supplémentaires comme le partage familial, permettant aux membres de regrouper leurs points Aéroplan avec ceux d'autres membres de leur foyer pour pouvoir les échanger plus rapidement contre des voyages. De plus, les membres peuvent gagner des points Aéroplan avec chaque vol d'Air Canada réservé en espèces sur le site Web ou l'application d'Air Canada, même désormais les vols en classe économique de base. Les membres ont également accès à une gamme étendue de récompenses voyages et marchandises.
- **Statut Aéroplan Élite amélioré :** Air Canada Altitude est devenu Statut Aéroplan Élite. Les améliorations incluent les Primes priorité, qui donnent droit à une réduction de 50 % sur le tarif en points d'une prime aérienne admissibles auprès d'Air Canada et de ses partenaires aériens. De plus, en utilisant la passe-statut, les membres admissibles de Statut Aéroplan Élite peuvent partager leurs avantages, comme l'embarquement prioritaire et l'accès aux salons, avec leurs amis et les membres de leur famille, même s'ils ne voyagent pas ensemble.
- **Nouvelles cartes de crédit Aéroplan :** Les cartes de crédit Aéroplan comarquées redessinées offrent d'importants avantages pour les voyageurs d'Air Canada, comme le premier bagage enregistré gratuit et, pour certaines cartes, l'accès à nos salons Feuille d'érable et à l'embarquement prioritaire. Les membres qui détiennent des cartes de crédit admissibles émises par des partenaires de carte TD, CIBC et American Express peuvent gagner des récompenses plus rapidement et avoir accès à de nouveaux avantages uniques.

Peu après le lancement du programme vers la fin de 2020, JPMorgan Chase & Co. (« Chase ») et Air Canada ont annoncé la conclusion d'un partenariat stratégique qui fera de Chase l'émetteur exclusif de la carte de crédit Aéroplan américaine du transporteur aérien. Cet accord pluriannuel vise à fournir aux clients américains un accès rehaussé aux avantages et à la flexibilité uniques du programme Aéroplan. Le lancement de la nouvelle carte de crédit Aéroplan de Chase est prévu vers la fin de 2021.

Fort de ce nouveau départ, en 2021, Aéroplan entend lancer de nouvelles caractéristiques du programme, tout en agrandissant son réseau de partenaires dans diverses catégories en vue d'accroître et de fidéliser son bassin de membres.

TRANSPORTEURS SOUS CONTRAT

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

La baisse marquée de la demande de services de transport aérien au cours de la majeure partie de 2020, provoquée par la pandémie de COVID-19, a également eu une incidence majeure sur la demande de services de transporteurs régionaux. Par conséquent, Air Canada sollicite beaucoup moins son réseau régional, et cette situation devrait se poursuivre dans un avenir prévisible.

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 ont prolongé la durée du CAC jusqu'en 2035, ont permis de réaliser des économies de coûts au titre du CAC et ont optimisé la souplesse du réseau et du parc aérien comparativement à l'ancien CAC de Jazz.

Parallèlement aux modifications apportées en 2019 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 représentait, 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 représentait 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 mars 2021, Air Canada et Jazz ont conclu une nouvelle convention visant à modifier le CAC de Jazz, aux termes de laquelle Air Canada transférera l'exploitation de ses appareils E175 d'Embraer de Sky Regional à Jazz et Jazz deviendra le seul transporteur sous contrat d'Air Canada. La modification du CAC de Jazz est conditionnelle à la conclusion par Jazz d'une entente avec l'Air Line Pilots Association, International, qui représente les pilotes de Jazz et de Sky Regional. Si cette condition est remplie, le CAC de Jazz sera modifié rétroactivement au 1^{er} janvier 2021. Par suite des révisions du CAC de Jazz et du regroupement des vols régionaux, Air Canada prévoit réduire ses coûts de 400 M\$ pendant la durée de 15 ans de la convention (43 M\$ par année jusqu'en 2026 et 18 M\$ par année par la suite). Cela comprend l'accroissement de la certitude quant aux coûts à court terme grâce au regroupement du parc aérien sous un seul exploitant, ce qui permet de réduire la rémunération globale versée pour les vols régionaux d'Air Canada et de réaliser des économies de coûts d'exploitation connexes. En outre, le CAC de Jazz modifié réduira les dépenses en immobilisations contractuelles et les coûts de location futurs par la restructuration du parc aérien visé par le CAC de Jazz, générant des économies de dépenses en immobilisations estimées à 193 M\$.

ACQUISITIONS IMPORTANTES

Projet d'acquisition de Transat

Le 10 octobre 2020, Air Canada a annoncé la modification de l'opération d'acquisition conclue avec Transat A.T. inc. (« Transat ») qui avait déjà été communiquée. La convention

d'acquisition prévoit l'acquisition par Air Canada de toutes les actions de Transat au prix de 5,00 \$ chacune, payable, au choix des actionnaires de Transat, en espèces ou en actions d'Air Canada selon un ratio d'échange fixe de 0,2862 action d'Air Canada par action de Transat (ce qui représente un prix de 17,47 \$ pour les actions d'Air Canada). Toutefois, l'opération demeure assujettie à la satisfaction de certaines conditions, notamment l'approbation de certaines autorités de réglementation. Les autorités de réglementation canadiennes ont approuvé l'opération le 11 février 2021, et l'approbation d'autres autorités de réglementation, y compris la Commission européenne, est en cours d'obtention.

Aux termes de la convention d'acquisition conclue avec Transat, la clôture de l'opération devait avoir lieu au plus tard le 15 février 2021; le délai peut être prolongé à tout moment par accord des parties et la convention reste en vigueur à moins d'être résiliée par l'une d'elles.

Rien ne garantit que toutes les approbations requises des autorités de réglementation seront accordées, que les délais d'exécution pertinents seront prolongés ou que l'opération sera menée à bien.

STAR ALLIANCE^{MD}

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

Le réseau Star Alliance^{MD} 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 a conclu des ententes de partage de code avec tous les membres de Star Alliance^{MD}, exception faite d'Adria Airways, de Copa Airlines et de Shenzhen Airlines.

En 2020, les activités d'Air Canada et de ses transporteurs Star Alliance ont été grandement touchées par les répercussions de la pandémie de COVID-19. En 2020, Air Canada et les membres de Star Alliance^{MD} ont collaboré à la mise au point de nouvelles normes d'hygiène sanitaire et à leur application à de multiples points de contact tout au long du parcours client. Air Canada a également continué à proposer à sa clientèle un accès réciproque aux programmes de fidélisation des voyageurs.

ENTENTES CONJOINTES ET PARTAGES DE CODE

La conclusion d'alliances commerciales avec des transporteurs internationaux de premier plan est un autre élément primordial de la stratégie commerciale d'Air Canada. Ces arrangements procurent à la Société une façon efficace de tirer parti des services offerts sur son réseau et d'en favoriser l'expansion. Air Canada étend sa portée mondiale au moyen de son affiliation au réseau Star Alliance^{MD}, de sa coentreprise assortie d'une structure de partage des revenus avec Air China sur des lignes reliant le Canada et la Chine et de son entente de coentreprise transatlantique A++ assortie d'une structure de partage des revenus avec United Airlines et 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 coordonnant tarification, horaires et ventes (dans le cadre de ces ententes, approuvées par les autorités responsables de la concurrence), Air Canada est mieux en mesure de servir sa clientèle en lui proposant un plus grand nombre d'options de voyages tout en réduisant le temps de vol.

La Société a également pu accroître sa masse critique et étendre son réseau par l'entremise de nombreuses ententes d'exploitation à code partagé et d'ententes intertransporteurs. Outre ses 23 partenaires d'exploitation à code partagé qui sont membres Star Alliance^{MD}, Air Canada partage aussi des codes avec 10 compagnies aériennes qui n'en sont pas membres, soit Aer Lingus, Cathay Pacific, Central Mountain Air, Etihad Airways, Eurowings, GOL Linhas Aéreas Inteligentes, Middle East Airlines, Qatar Airways, Sri Lankan Airlines et Virgin Australia. Sous réserve des approbations gouvernementales, Air Canada est également en train d'ajouter deux nouveaux partenaires d'exploitation à code partagé à son portefeuille : Air Dolomiti et Vistara.

Air Canada continue d'évaluer de nouveaux partenariats stratégiques, la conclusion d'alliances commerciales avec des transporteurs internationaux de premier plan étant un élément primordial de son plan de reprise.

SERVICES DE FRET

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

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

En 2019, Air Canada Cargo a offert des services de fret directs sur plus de 150 destinations canadiennes, transfrontalières et internationales et avait des représentants commerciaux dans plus de 50 pays.

En 2020, en plus du transport de fret sur des vols de passagers, Air Canada Cargo a commencé à exploiter des vols tout-cargo spécialisés. Air Canada Cargo a effectué plus de 4 000 vols tout-cargo en 2020 à bord de gros-porteurs, y compris sept aéronefs convertis pour permettre le transport de fret dans la cabine. L'expansion d'Air Canada Cargo devrait jouer un rôle important dans la reprise d'Air Canada, notamment en aidant à diversifier ses sources de revenus.

Air Canada prévoit aussi accroître les revenus tirés de ses services de fret en pénétrant le marché du commerce électronique pour y offrir des services de distribution spécialisés par le truchement de son parc aérien actuel. Le but de la Société est de stimuler la valeur de bout en bout au moyen d'une technologie rehaussée, d'une tarification dynamique et d'un processus transparent sur toute la chaîne d'approvisionnement de distribution. Cette nouvelle initiative sera mise en œuvre par phases et devrait être achevée au cours de la prochaine année au Canada. De plus, Air Canada entend convertir plusieurs des appareils 767 de Boeing qui lui appartiennent en avions-cargos afin de tirer parti de la croissance du commerce électronique et de l'empreinte mondiale de la Société.

DURABILITÉ ET IMPACT SOCIAL

Le statut de champion mondial exige d'être une entreprise socialement responsable et de savoir faire des choix qui sont dans l'intérêt à long terme des actionnaires, des employés, des clients, des collectivités et des autres parties prenantes d'Air Canada. Il s'agit notamment de soutenir les activités de recherche et l'élaboration de méthodes novatrices pour réduire

l’empreinte écologique d’Air Canada et assurer la gouvernance de l’entreprise de façon responsable, sécuritaire et éthique. Les réalisations d’Air Canada à l’égard des questions sociales et environnementales sont communiquées dans *Citoyens du monde*, son rapport de développement durable, conformément aux normes de l’organisme Global Reporting Initiative (la « GRI »). Reconnue à l’échelle internationale en tant que chef de file des normes en matière de rapports de développement durable, la GRI aide à favoriser la transparence dans les communications des entreprises portant sur la gouvernance et les questions environnementales et sociales. Sept indicateurs, notamment ceux relatifs aux émissions de gaz à effet de serre visées par les champs d’application 1 et 2, sont vérifiés par un tiers indépendant, selon les normes reconnues à l’échelle internationale. Des renseignements sur l’empreinte carbone, les cibles et la stratégie de protection du climat d’Air Canada ont été communiqués dans le cadre du Climate Disclosure Project (le « CDP ») au cours des 13 dernières années. Pour accéder au CDP, veuillez visiter le site **www.cdp.net**.

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

Les rapports de développement durable d’Air Canada, l’index de son contenu GRI (et les graphiques connexes) et le rapport 2019 des Nations Unies sur les progrès accomplis peuvent être consultés à l’adresse **www.aircanada.com/citoyensdumonde**.

Le texte qui suit présente une brève discussion sur certaines questions environnementales, sociales et de gouvernance concernant Air Canada. Un aperçu sera fourni dans notre prochain rapport annuel 2020 et une discussion plus détaillée sur le sujet sera présentée dans le rapport de développement durable 2020 d’Air Canada.

Sécurité, santé et bien-être

La sécurité est au cœur de toutes les activités d’Air Canada. Air Canada s’est dotée de programmes de santé et de sécurité exhaustifs pour prévenir les accidents et les blessures au travail. Le programme de prévention des risques est essentiel à ces mesures puisqu’il permet aux comités de santé et de sécurité de cerner et d’évaluer les dangers en milieu de travail et de déterminer les mesures de contrôle appropriées pour atténuer les risques. Ces comités couvrent tous les groupes d’employés chez Air Canada. La direction Sécurité de l’entreprise, par le truchement de son service Sécurité de l’entreprise et Gestion des urgences, est chargée de veiller à ce que les programmes de sécurité visant les employés soient documentés, mis en œuvre, efficaces et adaptés pour réaliser les améliorations à apporter. Entre autres activités, la direction Sécurité de l’entreprise surveille la conformité aux lois et aux règlements applicables, tout en faisant le suivi des incidents liés à la sécurité des employés. De plus, Air Canada continue de maintenir des résultats exemplaires au Programme d’audit de la sécurité de l’exploitation de l’IATA.

Des sondages semestriels, volontaires et confidentiels sur la culture de la sécurité sont menés pour recueillir les points de vue des employés sur le sujet.

Air Canada met à jour régulièrement ses politiques et procédures en matière de santé et de sécurité à l’intention des voyageurs et des employés, que ce soit dans les aéroports, à bord des appareils ou dans d’autres milieux de travail, en vue de tenir compte des nouveaux

renseignements sur la COVID-19 à mesure qu'ils sont rendus publics. En 2020, dans le cadre de son plan d'atténuation des contrecoups de la COVID-19 et de reprise, elle a élaboré et lancé Air Canada SoinPropre+, un programme complet à l'avant-garde de l'industrie, ainsi que plusieurs autres mesures, dont l'enregistrement des bagages SansContact pour les vols au départ des aéroports canadiens ainsi que les collaborations pour les services médicaux et les tests. Air Canada collabore aussi avec le Rapid Screening Consortium de Creative Destruction Labs à l'égard du dépistage par test antigénique rapide en milieu de travail, des programmes pilotes en ce sens ayant débuté à Toronto et à Montréal.

Air Canada a mis en place des mesures de sécurité en milieu de travail pour assurer la sécurité de ses employés. Outre les mesures liées à la COVID-19, il s'agit notamment de politiques sur la violence et le harcèlement au travail, les drogues et l'alcool, la formation en matière de sécurité au travail et les unités de défibrillateurs externes automatisées se trouvant dans toutes les installations.

Les employés peuvent bénéficier du Programme d'aide aux employés et à leur famille (ou d'autres programmes semblables), qui offre une aide confidentielle relativement à tout problème lié au travail, à la santé ou à la qualité de vie, ainsi que du programme de mieux-être unique d'Air Canada, Les clés de votre plein potentiel. Ce programme fournit des outils, des ressources et de la formation en matière de santé et de bien-être, de santé mentale, de santé financière et de santé au travail.

Air Canada a élaboré un cadre de cybersécurité et continue de mettre en œuvre son plan d'action en matière de protection de la vie privée afin d'améliorer sa maturité à cet égard, sa résilience en matière de cybersécurité et sa gestion des risques par des moyens à niveaux multiples, notamment grâce à une infrastructure plus solide, à des procédés cohérents et à une gouvernance efficace. Les efforts déployés pour protéger la vie privée sont axés notamment sur l'administration des politiques, la gestion des risques d'atteinte à la vie privée au niveau des vendeurs, l'enregistrement des activités de traitement, les évaluations des incidences sur la vie privée et la gestion des droits des personnes concernées. Dans le cadre de ses efforts en matière de sécurité, Air Canada a mis en œuvre un programme d'authentification multifactorielle pour les applications destinées aux employés et aux clients. Les contrôles internes et contrôles visant les normes en matière de sécurité des données de l'industrie des cartes de paiement (les « PCI DSS ») sont évalués chaque année conformément au *Règlement 52-109 sur l'attestation de l'information présentée dans les documents annuels et intermédiaires des émetteurs* (le « Règlement 52-109 ») et à la PCI DSS 3.2.1, respectivement.

Employés et relations de travail

Les relations étroites et solides qu'Air Canada entretient avec ses principaux syndicats forment un pilier fondamental de l'avenir durable d'Air Canada. Leur collaboration étroite et constructive pour transformer les activités de transport de fret et atténuer le plus possible la compression des effectifs attribuable aux effets sans précédent de la pandémie du COVID-19 en est l'exemple parfait.

Le maintien en poste et le perfectionnement des employés sont la pierre angulaire d'une culture du travail saine et protègent la longévité d'une entreprise et assurent son succès futur. Air Canada s'efforce de se doter d'une main-d'œuvre durable et, à ce titre, contribue au développement socioéconomique du Canada. Air Canada contribue grandement au secteur du voyage et du tourisme dans le monde entier. Malgré les répercussions de la pandémie de COVID-19, la gestion et le maintien en poste des gens de talent demeurent une priorité clé pour l'avenir de l'entreprise.

Diversité et inclusion

Air Canada croit qu'avoir des perspectives variées maximise l'efficacité et la qualité du processus décisionnel. L'engagement d'Air Canada envers la diversité a été confirmé dans une politique sur la diversité au conseil écrite adoptée pour la première fois par le conseil d'administration en février 2015 et, plus récemment, par sa modification en février 2020. La politique sur la diversité exige que les candidats aux postes d'administrateurs soient choisis en fonction de critères de mérite objectifs, compte tenu des avantages offerts par la diversité, notamment la représentation des membres des groupes désignés (comme les femmes, les personnes qui font partie des minorités visibles, les autochtones et les personnes handicapées).

Air Canada est membre du Club 30 % et signataire de l'accord Catalyst 2022, dont l'objectif est d'augmenter le pourcentage moyen de femmes siégeant aux conseils et occupant des postes de dirigeantes dans les entreprises canadiennes pour le faire passer à au moins 30 % d'ici 2022. Air Canada a fixé et dépassé son objectif voulant que les femmes représentent au moins 30 % de sa haute direction d'ici 2020. Les femmes composent le tiers du comité exécutif d'Air Canada et plus de 30 % du conseil est composé d'administratrices. Un des 12 administrateurs (8 %) est membre d'une minorité visible.

Air Canada a mis en place une stratégie exhaustive de gestion de la diversité, qui a pour objectif d'assurer un milieu de travail inclusif et diversifié fondé sur le respect, où tous les employés ont un sentiment d'appartenance et ont l'occasion de faire valoir pleinement leurs talents. En 2020, Air Canada a signé l'Initiative BlackNorth, engagement de la part des PDG qui vise à promouvoir l'élimination du racisme systémique envers les Noirs et à créer des occasions d'avancement pour les Noirs au sein de l'entreprise. À cet égard, Air Canada s'est engagée à ce qu'au moins 3,5 % des postes de haute direction et d'administrateurs soient occupés par des Noirs d'ici 2025. En 2020, Air Canada a également lancé une nouvelle bourse de leadership avec la Pinball Clemons Foundation pour les personnes de couleur et a élaboré une formation sur le transport accessible pour les personnes handicapées, pour tous les employés qui travaillent directement avec la clientèle et pour les membres de la direction qui participent à la prise de décisions ou à l'élaboration de politiques ou de procédures. Le 4 mars 2021, Air Canada a annoncé qu'elle avait été désignée par MediaCorp Canada Inc. comme l'un des employeurs les plus favorables à la diversité au Canada pour la sixième année consécutive. La Société a été choisie en raison de son engagement continu en faveur de l'inclusion par le biais de divers programmes et initiatives qui favorisent l'égalité des chances pour tous et un milieu de travail où tous les employés se sentent respectés et reconnus.

Collectivités

Air Canada est d'avis qu'une compagnie aérienne prospère vraiment lorsqu'elle s'implique pleinement dans les collectivités qu'elle dessert. Au cours d'une année qui a été particulièrement éprouvante, Air Canada et la Fondation Air Canada ont continué d'aider les collectivités canadiennes dans le besoin au moyen de dons en nature, de bénévolat par les employés, de cueillettes de fonds et d'initiatives spéciales comme celles-ci :

- Air Canada a offert aux membres d'Aéropian des occasions d'appuyer les collectivités au moyen d'offres spéciales, de campagnes de jumelage de dons et de possibilités de faire des dons, y compris pendant la campagne Voyager chez Soi. En 2020, plus de 150 millions de points Aéropian ont été donnés par des membres d'Aéropian à des organismes de bienfaisance.
- Un effort de sauvetage d'aliments a été lancé dans tout le Canada qui a permis d'offrir plus de 770 000 kilogrammes de nourriture d'avril à décembre 2020, ce qui représente

plus de 1,3 million de repas. Ces efforts ont permis d'appuyer plus de 70 organismes de services sociaux de première ligne dans huit provinces et d'éviter le gaspillage alimentaire, ce qui aurait entraîné des émissions de gaz à effet de serre d'environ 1,5 million de kilogrammes provenant de la production, de la transformation ou de la vente au détail de produits alimentaires nouveaux.

En 2020, Air Canada a exploité plus de 4 000 vols tout-cargo, offrant une capacité globale cohérente pour assurer la circulation des marchandises essentielles dans la chaîne d'approvisionnement, notamment de l'équipement de protection individuelle. En décembre 2020, plus de 2,6 millions de kilogrammes d'équipement de protection individuelle avaient été transportés. En 2020, Air Canada Cargo a entrepris un vaste exercice de préparation afin de s'assurer que ses activités répondent aux exigences actuelles en matière de transport de vaccins. Les vaccins contre la COVID-19 sont transportés partout dans le monde, et Air Canada Cargo est fière de participer à l'acheminement des vaccins aux Canadiens.

L'environnement

Air Canada est consciente de l'impact que ses activités peuvent avoir sur l'environnement et a élaboré et mis en œuvre une politique environnementale conforme aux exigences de la certification environnementale de l'IATA (l'« IEnvA ») et de la norme ISO 14001:2015, qui documente ses engagements environnementaux. La politique environnementale d'Air Canada est le fondement du Système de gestion de l'environnement (le « SGE ») d'Air Canada, par lequel cette dernière maintient des programmes de gestion de l'environnement afin de respecter les exigences réglementaires en matière de conformité et d'autres engagements additionnels auxquels elle a souscrit. La politique environnementale et le SGE d'Air Canada reposent sur 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;
- 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.

Pour favoriser la réduction des déchets, de la pollution et des émissions de gaz à effet de serre et améliorer sa performance environnementale, Air Canada a remplacé son système par un système tiers certifié par l'entremise du programme IEnvA de l'IATA. La certification IEnvA se déroule en deux étapes. Elle est spécifique aux transporteurs aériens se conformant à la norme ISO 14001:2015 – *Systèmes de management environnemental* et est équivalente à celle-ci. Air Canada est fière d'être la première compagnie aérienne d'Amérique du Nord à avoir obtenu

la certification IEnvA de niveau 2, ce qui démontre que les activités de conformité environnementale et les initiatives de durabilité actuelles d'Air Canada sont mieux intégrées à l'ensemble de ses activités.

Changements climatiques

Air Canada surveille de près ses émissions de gaz à effet de serre et s'engage à en atténuer l'empreinte. L'industrie de l'aviation, par l'intermédiaire de l'IATA, a adopté un plan d'action climatique qui prévoit les objectifs suivants pour réduire les émissions de CO₂ provenant du transport aérien :

- Une amélioration moyenne de l'efficacité énergétique de 1,5 % par année de 2009 à 2020;
- Un plafond sur les émissions nettes de CO₂ par l'industrie de l'aviation à compter de 2020 (croissance neutre en carbone);
- Une réduction de 50 % des émissions nettes de CO₂ par l'industrie de l'aviation d'ici 2050 par rapport aux niveaux de 2005.

La rubrique « Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation » de la présente notice annuelle contient des renseignements sur les progrès de l'industrie canadienne de l'aviation pour atteindre ces objectifs.

L'approche déclarée de l'IATA pour atteindre ces objectifs consiste à améliorer l'efficacité des aéronefs, la technologie et les carburants d'aviation durables, à améliorer les infrastructures et à prendre des mesures uniques fondées sur le marché mondial pour combler les lacunes en matière d'émissions. Air Canada a adopté cette approche collective de l'industrie et travaille à l'atteinte de ces objectifs.

Air Canada continue d'affiner sa stratégie sur les changements climatiques afin de réduire davantage ses émissions. À ce jour, Air Canada a pris les mesures suivantes :

- **Modernisation du parc aérien.** Le programme de modernisation du parc aérien d'Air Canada permet d'en augmenter considérablement l'efficacité énergétique et contribue de façon significative à ses efforts de réduction de ses émissions et de son impact environnemental. En mai 2020, Air Canada a annoncé le retrait permanent de certains appareils plus anciens de son parc, à savoir ses A319 d'Airbus, ses E190 d'Embraer et certains 767 de Boeing, ce qui lui a permis d'acquérir un parc plus moderne et plus économe en carburant. Les 787-8 et les 787-9 de Boeing, également connus sous le nom de Dreamliner, ont une efficacité énergétique supérieure d'environ 20 % par rapport à celle des appareils qu'ils ont remplacés. La Société renouvelle également son parc d'appareils à fuselage étroit grâce à l'ajout d'appareils A220 d'Airbus et 737 MAX de Boeing, qui devraient consommer en moyenne environ 20 % de carburant de moins par siège et émettre environ 20 % de moins de CO₂ et 50 % de moins d'oxydes d'azote (NO_x) que les appareils qu'ils remplacent.
- **Groupe de travail sur l'efficacité énergétique.** Air Canada a créé un groupe de travail sur l'efficacité énergétique qui cible les occasions de réduire le poids à bord de ses appareils ainsi que la consommation de carburant. Depuis 2016, plus de 100 projets ont été mis en œuvre, ce qui a permis d'éviter plus de 135 000 tCO₂e.

- **Carburants d'aviation durables.** Depuis 2012, Air Canada participe à l'avancement et au développement du carburant d'aviation durable, ayant effectué huit vols de biocarburants et contribuant à d'importantes initiatives canadiennes sur les connaissances en matière de chaîne d'approvisionnement en biocarburant et sur la recherche visant l'impact du biocarburant sur les traînées de condensation. Air Canada soutient le Défi « Visez haut! » organisé par Ressources naturelles Canada, une initiative cherchant à stimuler l'innovation pour le carburant d'aviation durable au Canada. Par l'entremise du Conseil national des lignes aériennes du Canada (le « CNLA »), Air Canada tient avec les gouvernements au Canada des discussions sur les politiques concernant les démarches nécessaires au soutien de la chaîne d'approvisionnement en biocarburant au Canada.

Air Canada est également signataire, par l'intermédiaire du CNLA, du Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation. Ce plan d'action, 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.

Autres initiatives de durabilité environnementale

Malgré les répercussions opérationnelles et financières de la pandémie, Air Canada a maintenu son engagement à réduire ses déchets dans le cadre de sa Stratégie de gestion des déchets. La stratégie vise à réduire la quantité de déchets que la Société produit et envoie à la décharge (1) en réduisant de 20 % les déchets dans les bureaux, les salons Feuille d'érable et d'autres installations et (2) en recyclant 50 % des déchets à bord des vols intérieurs. Depuis 2017, Air Canada a fait des progrès considérables en vue d'atteindre ces cibles. Elle examinera également de nouveaux objectifs en tenant compte de la pandémie de COVID-19. Cela comprend l'élaboration de solutions pour les nouveaux flux de déchets créés par la pandémie et la collaboration avec des partenaires ministériels pour réévaluer la façon dont les déchets sont produits, éliminés et suivis dans tous les secteurs d'activité. Malgré la pandémie, Air Canada a également détourné des décharges 64,8 % de ses déchets provenant des bureaux et des installations.

En 2020, 809 tonnes de matériaux d'Air Canada (bannières, couettes, uniformes, nourriture provenant de ses cuisines en vol et autres articles) ont été données à des fins d'utilisation plutôt que d'être envoyées à la décharge.

En juin 2020, Air Canada a signé la Déclaration du palais de Buckingham, qui confirme son engagement à collaborer pour mettre fin au commerce illégal d'espèces sauvages. Le 30 septembre 2020, Air Canada a obtenu la certification de l'IATA pour la prévention du commerce illégal d'espèces sauvages. Elle est la première compagnie aérienne en Amérique du Nord à respecter cette norme de l'industrie. Créée en 2019 par l'IATA, la certification tient compte des 11 engagements de la Déclaration du palais de Buckingham de United for Wildlife, et est délivrée aux transporteurs aériens engagés dans la lutte contre le commerce illégal d'espèces sauvages.

Vacances Air Canada a également agi conformément à son engagement de ne plus vendre ou promouvoir la vente de forfaits qui impliquent la captivité de générations actuelles ou futures de dauphins, ni de tirer des revenus de telles attractions. Elle travaille avec ses fournisseurs notamment les hôtels avec lesquels elle a un contrat, afin de réduire continuellement la pratique consistant à garder en captivité les dauphins.

APERÇU FINANCIER

Comme il est indiqué à la rubrique « Stratégie et plan d'atténuation des contrecoûts de la Covid-19 et de reprise » de la présente notice annuelle, les activités d'Air Canada ont été fortement touchées par la pandémie de COVID-19, ce qui a entraîné une baisse significative de ses résultats financiers en 2020. Le tableau ci-après présente certains résultats financiers d'Air Canada pour les exercices 2018 à 2020.

(en millions de dollars canadiens)	2020	2019 ⁽¹⁾	2018
Produits passagers	4 382 \$	17 232 \$	16 161 \$
Produits fret	920	717	803
Autres produits	531	1 182	1 039
Total des produits d'exploitation	5 833	19 131	18 003
Total des charges opérationnelles	9 609	17 481	16 507
Résultat (perte) opérationnel	(3 776)	1 650	1 496
Résultats (charges) non opérationnels	(1 077)	125	(1 268)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	(4 853)	1 775	228
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	206	(299)	(191)
Bénéfice net (perte)	(4 647) \$	1 476 \$	37 \$

(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.

Le tableau ci-après présente la proportion des produits passagers tirés des services intérieurs, transfrontaliers et internationaux d'Air Canada pour les exercices 2018 à 2020.

(en pourcentage)	2020	2019	2018
Intérieur	37 %	30 %	30 %
Transfrontalier	19 %	22 %	22 %
International	44 %	48 %	48 %
Total	100 %	100 %	100 %

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

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

Air Canada connaît généralement une hausse de la demande au deuxième et au troisième trimestres de l'année civile, et une demande réduite au premier et au quatrième trimestres. Ces variations cycliques de la demande, compte non tenu de la pandémie, sont essentiellement

la conséquence de la hausse du nombre de voyageurs d'agrément qui privilégient les mois du printemps et de l'été pour leurs déplacements. La structure de coûts d'Air Canada comporte des coûts fixes substantiels qui ne varient pas de façon notable en fonction de la demande passagers à court terme.

Les états financiers consolidés d'Air Canada pour l'exercice clos le 31 décembre 2020 et le rapport de gestion 2020 d'Air Canada, que l'on peut consulter sur les sites Web de SEDAR (www.sedar.com) ou d'Air Canada (aircanada.com), contiennent de plus amples renseignements sur les résultats financiers d'Air Canada pour 2020.

OPÉRATIONS DE FINANCEMENT IMPORTANTES

Air Canada a effectué les importantes opérations de financement suivantes de 2018 à la date de la présente notice annuelle :

En 2021 :

- En janvier 2021, les preneurs fermes du placement auprès du public réalisé en décembre 2020 ont exercé leur option de surallocation visant une tranche supplémentaire de 2 587 000 actions au prix de 24 \$ l'action pour un produit brut de 62 M\$.
- En février 2021, Air Canada a prolongé d'un an, jusqu'en avril 2024, sa facilité de crédit renouvelable de 600 M\$ US faisant partie de sa facilité de crédit de 2016 (décrite ci-après).
- En février 2021, Air Canada a prolongé d'un an, jusqu'en décembre 2023, sa facilité de crédit renouvelable de 200 M\$ (décrite ci-après).

En 2020 :

- En mars 2020, Air Canada a prélevé des fonds sur sa facilité de crédit renouvelable de 600 M\$ US faisant partie de sa facilité de crédit de 2016 et sur sa facilité de crédit renouvelable de 200 M\$ (toutes deux décrites plus en détail ci-après), pour un produit net total de 1 027 M\$. La facilité de crédit renouvelable de 200 M\$ est garantie par certains avions désignés et moteurs de rechange.
- En juin 2020, Air Canada a conclu un placement public par voie de prise ferme visant 35 420 000 actions à droit de vote variable de catégorie A et/ou actions à droit de vote de catégorie B d'Air Canada au prix d'offre de 16,25 \$ l'action, pour un produit brut total de 576 M\$, ainsi qu'un placement privé simultané de billets non garantis de premier rang convertibles échéant en 2025 pour un produit brut total de 748 M\$ US (1 011 M\$).
- En juin 2020, Air Canada a réalisé un placement privé d'un capital total de 840 M\$ de billets garantis de deuxième rang à 9,00 % échéant en 2024, qui ont été vendus à 98 % de leur valeur nominale.
- En juin 2020, Air Canada a réalisé un placement privé d'une tranche de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel de catégorie C d'une valeur nominale globale combinée d'environ 316 M\$ US (426 M\$), qui ont été vendus à 95 002 % de la valeur nominale.
- En septembre 2020, Air Canada a conclu un placement privé de deux tranches de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, dont le produit a servi à acheter des

billets garantis par nantissement du matériel émis par Air Canada et garantis par trois appareils 787-9 de Boeing, trois appareils 777-300ER de Boeing, un appareil 777 200LR de Boeing et neuf appareils A321-200 d'Airbus. Les deux tranches de certificats ont une valeur nominale globale combinée de 553 M\$ US (740 M\$) et un taux d'intérêt moyen pondéré de 5,73 %. Air Canada a utilisé le produit de ce financement ainsi que des liquidités disponibles pour rembourser intégralement un prêt à terme de 600 M\$ US (803 M\$) à échéance de 364 jours initialement mis en place en avril 2020.

- En septembre 2020, Air Canada a conclu une facilité garantie engagée d'un montant total de 788 M\$ pour financer l'achat des 18 premiers appareils A220 d'Airbus. Comme les appareils sont financés aux termes de cette facilité, un accord de financement relais de 788 M\$ mis en place en avril 2020 sera remboursé simultanément. Au 31 décembre 2020, 15 appareils A220 d'Airbus étaient financés en vertu de cette facilité et le montant correspondant de l'accord de financement relais avait été remboursé.
- En octobre 2020, Air Canada a réalisé des opérations de cession-bail visant neuf appareils 737 MAX 8 de Boeing pour un produit total de 365 M\$ US (485 M\$). Les neuf appareils ont été livrés à Air Canada au cours des trois dernières années.
- En décembre 2020, Air Canada a réalisé un placement public par voie de prise ferme visant 35 420 000 actions à droit de vote variable de catégorie A et/ou actions à droit de vote de catégorie B au prix de 24 \$ l'action pour un produit brut total de 850 M\$.

En 2019 :

- Le 19 novembre 2019, Air Canada a achevé la troisième 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 TIOL majoré de 175 points de base (sans taux TIOL minimum).
- Le 19 novembre 2019, Air Canada a reporté d'un an, jusqu'au 18 décembre 2022, l'échéance de sa facilité de crédit renouvelable de 200 M\$ (décrite ci-après).

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, comme il est décrit ci-après, afin d'augmenter sa facilité de crédit renouvelable garantie encore inutilisée, qui passe de 300 M\$ US à 600 M\$ US, 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\$ US (encours de 792 M\$ US), comme il est décrit ci-après, été réduit pour le faire passer à 600 M\$ US après un remboursement en espèces de 192 M\$ US.
- Air Canada a conclu une nouvelle facilité de crédit renouvelable consortiale de 200 M\$ le 18 décembre 2018.
- Le 28 février 2018, Air Canada a achevé la seconde réappréciation de sa facilité de crédit de 2016 (définie ci-après dans le présent paragraphe), 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). Au moment de sa conclusion, la facilité de crédit de 2016 était composée d'un prêt à terme de 800 M\$ US échéant alors en 2023 et d'une facilité de crédit renouvelable inutilisée de 300 M\$ US 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), taux d'intérêt qui a été réduit, lors de la première réappréciation en juin 2017, de 50 points de base pour le ramener au taux TIOL majoré de 225 points de base (avec un taux TIOL minimum de 75 points de base). Parallèlement à la conclusion de la facilité de crédit de 2016, Air Canada a réalisé un placement privé de billets garantis de premier rang. 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 total de 200 M\$ échéant en 2023 (les « billets garantis de premier rang de 2016 »), qui ont été vendus à leur valeur nominale.

NOTATION

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

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

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

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

Notes attribuées au crédit d'Air Canada

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

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

i. Dettes garanties de premier rang (billets prioritaires de premier rang)

Agence de notation	Note	Rang
Moody's	Ba1	11 sur 21

Standard & Poor's	BB	12 sur 22
-------------------	----	-----------

ii. *Billets non garantis de premier rang*

Agence de notation	Note	Rang
Moody's	B2	15 sur 21
Standard & Poor's	B	15 sur 22

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

Certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, série 2013-1		
Agence de notation	Note (rang) attribuée à la tranche A	Note (rang) attribuée à la tranche B
Moody's	Baa3 (10 sur 21)	Ba3 (13 sur 21)
Standard & Poor's	BBB- (10 sur 22)	BB- (13 sur 22)
Fitch	A- (7 sur 21)	BBB- (10 sur 21)

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

Certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, série 2015-2			
Agence de notation	Note (rang) attribuée à la tranche AA	Note (rang) attribuée à la tranche A	Note (rang) attribuée à la tranche B
Moody's	A3 (7 sur 21)	Baa2 (9 sur 21)	Ba1 (11 sur 21)
Standard & Poor's	AA- (4 sur 22)	BBB+ (8 sur 22)	BB (12 sur 22)

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

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

Certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, série 2020-1	
Agence de notation	Note et rang attribués à la tranche C
Moody's	Ba3 (10 sur 22)
Standard & Poor's	BB- (13 sur 22)

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

Note générale attribuée aux titres de créance à long terme :

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

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

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

Explication des notes attribuées par Moody's 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.

Dette garantie de premier rang d'Air Canada (billets prioritaires de premier rang)	Baa3	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	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.

Dette garantie de premier rang d'Air Canada (billets prioritaires de premier rang)	BBB-	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+	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.

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 des frais de surveillance annuels et des frais d'émission attribuables aux titres nouvellement émis.

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.)

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.

Selon un calcul provisoire, en date du 1^{er} janvier 2021, pris collectivement, les régimes de retraite agréés canadiens affichaient un excédent de solvabilité de 3,0 G\$. Les évaluations définitives seront effectuées au premier semestre de 2021. Comme il est permis par les lois en vigueur mais sous réserve des règles applicables aux régimes, l'excédent sur la position de solvabilité de 105 % peut servir à réduire les cotisations relatives aux services rendus au cours de l'exercice considéré pour la composante cotisations définies ou à capitaliser la cotisation de l'employeur pour la composante cotisations définies du même régime de retraite.

Le total des cotisations de l'employeur au titre de la capitalisation des régimes de retraite à prestations déterminées (compte tenu des régimes pour les employés à l'étranger et des régimes complémentaires) s'établissait à 103 M\$ pour 2020 et devrait se chiffrer à 88 M\$ pour 2021.

En date du 31 décembre 2020, environ 75 % des actifs des régimes de retraite d'Air Canada étaient investis dans des instruments de placement à revenu fixe afin d'atténuer une tranche substantielle du risque lié au taux d'intérêt (taux d'actualisation). Air Canada cherche à maintenir un pourcentage élevé de produits de placement à revenu fixe à long terme afin de couvrir les passifs des régimes de retraite.

PARC AÉRIEN

Une description du parc aérien d'Air Canada et des plans le concernant au 31 décembre 2020 figure à la rubrique 7, « *Parc aérien* », du rapport de gestion 2020 d'Air Canada, rubrique qui est intégrée par renvoi à la notice annuelle.

Le 13 mars 2019, Transport Canada a publié un avis de sécurité concernant la fermeture de l'espace aérien canadien aux appareils 737 MAX de Boeing. En raison de l'interdiction de vol, Air Canada a élaboré et mis en œuvre un plan de contingence afin d'en gérer les répercussions sur ses activités, notamment sur son parc aérien, ses plans relatifs au parc aérien, ses routes et ses horaires. À la suite de la consigne de navigabilité, publiée par Transports Canada le 20 janvier 2021, annonçant le retrait de l'avis de sécurité et la levée de l'interdiction de vol par les organismes de réglementation à travers le monde, et de l'évaluation indépendante des appareils par la Société ainsi que celle des procédures d'exploitation connexes par ses experts en sécurité et opérations de vol, Air Canada remettra les appareils 737 MAX de Boeing en service commercial le 1^{er} février 2021.

En raison de la pandémie de COVID-19, Air Canada a annoncé en 2020 qu'elle procédait au retrait permanent de certains appareils plus anciens de son parc, soit des 767 de Boeing, des A319 d'Airbus et des E190 d'Embraer, qui sont moins efficaces. Cette mesure réduira la structure de coûts de la Société, simplifiera son parc aérien global et diminuera son empreinte carbone.

MAIN-D'ŒUVRE ET ENTENTES AVEC LES SYNDICATS

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

Le tableau suivant donne la répartition de l'effectif moyen d'Air Canada exprimé en ETP, pour les exercices 2020 et 2019, et indique les syndicats qui les représentent.

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

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

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

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

- APAC (pilotes) – En 2014, Air Canada et l'APAC, qui représente les pilotes, ont ratifié une nouvelle convention collective d'une durée de 10 ans prenant fin le 29 septembre 2024, sous réserve de certaines clauses de renégociation et mesures de référence applicables au cours de cette période. En 2017 et en 2021, Air Canada et l'APAC ont ratifié les modifications à la convention collective de longue durée en vigueur. La version modifiée de la convention fournit davantage de possibilités commerciales ainsi qu'une flexibilité opérationnelle accrue.
- AIMTA (employés de l'appui technique et de l'entretien, du soutien opérationnel et bagagistes) – En 2016, Air Canada et l'AIMTA, qui représente les employés de l'appui technique et de l'entretien, du soutien opérationnel et les bagagistes, ont conclu une nouvelle convention collective d'une durée de 10 ans prenant fin le 31 mars 2026, sous réserve de certaines clauses de renégociation applicables au cours de cette période.
- CALDA (ordonnanceurs) – En 2016, Air Canada et la CALDA, qui représente les ordonnanceurs de vols, ont conclu une nouvelle convention collective d'une durée de 12 ans prenant fin le 29 février 2028, sous réserve de certaines clauses de renégociation applicables au cours de cette période.
- SCFP (agents de bord) – En 2015, Air Canada et le SCFP, qui représente les agents de bord, ont conclu une nouvelle convention collective d'une durée de 10 ans prenant fin le 31 mars 2025, sous réserve de certaines clauses de renégociation applicables au cours de cette période.
- Unifor (agents – Ventes et Service clientèle) – En 2020, Air Canada et Unifor, qui représente les agents – Ventes et Service clientèle de la compagnie aérienne, ont conclu une nouvelle convention collective d'une durée de six ans prenant fin le 26 février 2026. En 2019, Air Canada a conclu une convention collective avec Unifor, qui représente les agents du service à la clientèle d'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 10 ans prenant fin le 31 décembre 2026.

INSTALLATIONS

Air Canada est propriétaire d'installations ou en loue dans des aéroports importants et dans certaines villes. Ces installations comprennent des bureaux, des hangars, des installations de maintenance et des installations d'assistance en escale. Le tableau suivant décrit les principaux immeubles dont Air Canada était propriétaire ou qu'elle louait en date du 31 décembre 2020 :

Principaux immeubles	Description	Superficie	Nature du droit
Montréal – Immeuble d’Air Canada, siège social	Siège social et installations de formation	257 820	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué
Aéroport Trudeau de Montréal – Centre de maintenance	Bureaux, centre informatique, maintenance des appareils, hangars, ateliers et installations de formation	1 102 284	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué
Montréal – Centre-ville	Bureaux (y compris le transfert de bail de Fonds de retraite et VAC, Cargo)	335 650	En location
Aéroport Pearson de Toronto – Aérogare	Comptoirs, bureaux, salons, installations pour les passagers et la manutention des bagages	195 416	En location
Aéroport Pearson de Toronto – Centre de maintenance	Bureaux, hangars, ateliers et simulateurs	843 563	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué
Aéroport Pearson de Toronto	Bureaux, ateliers, installations de formation et d’entreposage d’équipement	277 664	En location
Toronto – Installations de fret et de maintenance	Bureaux, installations de fret et de maintenance de l’équipement	472 247	En location
Brampton (Ontario) – Centre d’exploitation de système	Centre d’exploitation de système	79 646	Propriétaire des installations et du terrain
Toronto – Centre-ville	Bureaux	77 921	En location
Vancouver – Centre des activités techniques	Bureaux, hangars, ateliers et simulateurs	1 087 985	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué
Vancouver – Hangar sud	Bureaux, hangars, ateliers, magasins	131 626	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué
Aéroport international de Calgary	Hangar, commissariat, équipement d’assistance en escale et entrepôt	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

Principaux immeubles	Description	Superficie	Nature du droit
Aéroport de Winnipeg – Centre de maintenance	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 Calgary, Montréal et Toronto est louée ou sous-louée par Air Canada à Jazz et à d'autres tiers.

MARQUES DE COMMERCE

Air Canada estime que son image de marque et ses marques de commerce sont précieuses et importantes pour sa position concurrentielle. Air Canada est le nom commercial et la marque de commerce d'Air Canada. Les autres marques de commerce d'Air Canada comprennent Air Canada Express^{MD}, le logo Air Canada Jetz^{MD}, Air Canada Jazz^{MD}, Jazz^{MD}, Air Canada Vacations^{MD}, Vacances Air Canada^{MD}, Skyriders^{MD}, Aéronautes^{MD}, Air Canada Maple Leaf logo^{MD}, le logo Feuille d'érable d'Air Canada^{MD}, Maple Leaf Lounge^{MC}, Salon Feuille d'érable^{MC}, Air Canada Rouge^{MD} et d'autres dessins-marques. Les marques de commerce d'Aéroplan comprennent Aéroplan^{MD}, Aéronote^{MD}, Aéro Platine^{MD}, Aéro Or^{MD}, Prédicteur de points^{MC} et Aéroplan Elite^{MC}. Air Canada a consenti à Jazz une licence d'utilisation de certaines marques de commerce au Canada et aux États-Unis, notamment Air Canada Express^{MD}, Rapidair^{MD}, Air Canada Jazz^{MD}, Jazz^{MD}, Air Canada^{MD} et le logo Air Canada^{MD}, en association avec la prestation de services aériens réguliers dans des régions du Canada et de part et d'autre de la frontière canado-américaine au nom d'Air Canada. Air Canada cherche à protéger ses renseignements commerciaux exclusifs et sensibles ainsi que ses droits de propriété intellectuelle par différents moyens, notamment, selon le cas, par des enregistrements, des dispositions sur la confidentialité et d'autres dispositions contractuelles, politiques, restrictions et contrôles d'accès.

RÉGLEMENTATION

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 et du Développement social. 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* (la « LTC ») afin que l'Office des transports du Canada soit tenu d'établir un régime de droits des passagers aériens et a créé un nouveau processus pour l'autorisation des coentreprises internationales du secteur du transport aérien, processus qui tient compte des effets

concurrentiels et de considérations d'intérêt public plus étendues. La nouvelle procédure d'examen des coentreprises est entrée en vigueur en 2019. La Loi sur la modernisation des transports a aussi élevé la limite de propriété étrangère dans les 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. À l'assemblée annuelle et extraordinaire des actionnaires de 2019 d'Air Canada, les actionnaires ont approuvé un plan d'arrangement présenté en vertu de l'article 192 de la LCSA visant à modifier les statuts constitutifs d'Air Canada de manière à harmoniser les restrictions applicables à la propriété et aux droits de vote de non-Canadiens avec celles prévues dans la définition de « Canadien » de la LTC. La Cour supérieure du Québec a par la suite approuvé par une ordonnance définitive ce plan d'arrangement, et les statuts modifiés d'Air Canada ont été déposés et sont entrés en vigueur le 8 mai 2019. Des renseignements supplémentaires sur les actions et les limites de propriété d'Air Canada figurent à la rubrique « Description de la structure du capital-actions » de la présente notice annuelle.

Le *Règlement sur la protection des passagers aériens* est entré en vigueur en deux étapes, soit le 15 juin 2019 et le 15 décembre 2020. Ce règlement régit les vols nationaux et les vols internationaux au départ et à destination du Canada, y compris les vols de correspondance, et énonce les obligations du transporteur en cas de vol retardé, d'annulation de vol et de refus d'embarquement. Il précise par ailleurs les normes minimales de traitement, d'indemnisation et d'aide à fournir pour permettre le déplacement prévu. Le règlement prescrit des indemnités minimales pour bagages perdus ou endommagés, les obligations en cas de retard de plus de trois heures lorsque l'appareil se trouve sur l'aire de trafic et l'obligation pour le transporteur d'attribuer un siège aux jeunes enfants près d'un parent, d'un gardien ou d'un tuteur. À l'heure actuelle, le règlement n'oblige pas les transporteurs à rembourser les passagers en cas de perturbations indépendantes de leur volonté. Le 13 mars 2020, en réponse à la pandémie de COVID-19, l'Office des transports du Canada a annoncé la décision de dispenser temporairement les transporteurs de l'obligation de fournir certaines normes de traitement ou d'indemnisation pour les inconvénients et de proposer des arrangements de voyage alternatifs. Ces dispenses temporaires devaient garder effet jusqu'au 12 avril 2020, mais ont été prolongées jusqu'au 30 juin 2020. En décembre 2020, le ministre des Transports a adopté un décret enjoignant à l'Office des transports du Canada à élaborer un nouveau règlement qui s'appliquera aux vols qui sont annulés pour des raisons indépendantes de la volonté d'un transporteur aérien, comme une pandémie, lorsqu'il n'est pas possible pour le transporteur aérien d'effectuer l'itinéraire prévu du passager dans un délai raisonnable. On ne connaît pas pour l'instant le contenu et la nature des exigences qui pourraient en découler ni le moment de leur mise en œuvre.

La plupart des dispositions de la première étape du *Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées* de l'Office des transports du Canada (le « Règlement sur les transports accessibles ») sont entrées en vigueur le 25 juin 2020 et d'autres, le 31 décembre 2020. Le but de ce règlement est de créer un seul ensemble exhaustif de règlements sur les transports accessibles au Canada. Le Règlement sur les transports accessibles est mis en œuvre par étapes. Les deuxième et troisième étapes entreront en vigueur en juin 2021 et en juin 2022, respectivement. Elles s'appliqueront 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^{MD}. 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. Le 31 décembre 2020, en lien avec le retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne, le Canada et le Royaume-Uni

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

Services d'affrètement

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

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

Émissions de dioxyde de carbone

On se préoccupe toujours autant des émissions de dioxyde de carbone (aussi 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 taxes sur les émissions de carbone, des mécanismes basés sur le marché, comme les systèmes d'échange d'émissions, et des réductions obligatoires de l'intensité des émissions de carbone des combustibles fossiles.

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

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

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

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

par l'amélioration de l'efficacité de la gestion du trafic aérien. Entre 2008 et 2018, le secteur de l'aviation canadien a atteint un taux d'amélioration annuel moyen de 2 %, ce qui a dépassé l'objectif du Plan d'action volontaire de 1,5 %. En raison de la pandémie, le rapport du Plan d'action volontaire de 2019 publié par Transports Canada a été retardé étant donné l'incapacité de certains exploitants canadiens de produire les données requises.

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

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

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

En raison du CORSIA, le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne ont continué d'exempter du système d'échange de 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^{er} avril 2019, le gouvernement du Canada a fixé le prix minimal du CO₂ à 20 \$ la tonne pour 2019, prix qui augmentera de 10 \$ par année pour atteindre 50 \$ la tonne en 2022 (le « prix de référence »), applicable à tous les combustibles fossiles (notamment le carburéacteur et les autres carburants utilisés dans les opérations au sol et dans l'équipement fixe de combustion).

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

Le gouvernement du Canada reconnaît le besoin d'une approche nationale qui couvre les vols entre les provinces et territoires et a fait savoir qu'il lancerait des pourparlers avec les gouvernements provinciaux et territoriaux et les parties prenantes pour déterminer 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. 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.

Norme sur les combustibles propres

Le 18 décembre 2020, le gouvernement du Canada a publié le projet de règlement concernant la norme sur les combustibles propres pour la catégorie des combustibles liquides. Le règlement définitif devrait être rendu public vers la fin de 2021 et devrait entrer en vigueur au milieu de 2022. Le projet de règlement exigerait que les principaux fournisseurs de combustibles fossiles liquides (c.-à-d. les producteurs et les importateurs) réduisent l'intensité en carbone des combustibles fossiles liquides qu'ils produisent et importent au Canada de 2,4 gCO₂e/MJ en 2022 par rapport aux niveaux de référence de l'intensité en carbone de 2016, pour la faire passer à 12 gCO₂e/MJ en 2030. Le projet de règlement établirait également un marché des crédits permettant de satisfaire à l'exigence de réduction annuelle de l'intensité en carbone au moyen de mesures spécifiques de création de crédits.

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

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 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. Le 19 février 2021, le ministre du Patrimoine canadien a déposé un document intitulé *Français et anglais : Vers une égalité réelle des langues officielles au Canada*, qui présente la vision du gouvernement canadien sur la modernisation de la LLO. Le document énonce six principes qui guideront la réforme des langues officielles, y compris des pouvoirs accrus pour le commissaire aux langues officielles et l'imposition des obligations découlant de la LLO aux employeurs de compétence fédérale qui ne sont pas autrement soumis à la LLO. Un comité d'experts est en cours de constitution pour examiner et développer ces points. On ne connaît pas pour l'instant le contenu et la nature des exigences qui pourraient en découler ni le moment de leur mise en œuvre.

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* a reçu la sanction royale. Cette loi prévoit certaines modifications à la *Loi sur la sûreté des déplacements aériens* et à son règlement, que le gouvernement du Canada adoptera et mettra en place par phases. En septembre 2019, dans le cadre de la première phase des modifications, le *Règlement sur la sûreté des déplacements aériens* a été modifié afin de mieux prévoir les moyens de vérification de l'identité des passagers acceptables et de clarifier les obligations des transporteurs aériens relatives à la vérification de l'identité des passagers. Au cours de la deuxième et dernière phase, les modifications autoriseront notamment le ministre de la Sécurité publique 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 du SGS d'Air Canada au nom du dirigeant responsable. Le directeur, Sécurité, sûreté et Affaires réglementaires, Air Canada Rouge est chargé de la gestion et de la surveillance quotidienne du SGS d'Air Canada Rouge.

En février 2021, Air Canada a réussi une inspection du processus avec Transports Canada. L'inspection du processus a pour but de vérifier que le SGS d'Air Canada est conforme aux exigences réglementaires et qu'Air Canada a mis en place les systèmes et les processus nécessaires pour assurer sa conformité continue. De plus, en tant que membre fondateur du réseau Star Alliance^{MD}, Air Canada veille à ce que les membres de Star Alliance^{MD}, elle comprise, suivent les pratiques exemplaires de l'industrie et les normes de sécurité les plus pointues. Des mesures non réglementées supplémentaires, comme la réalisation d'un audit de sécurité en service de ligne, l'établissement de programmes avancés de suivi des données de vol, la mise en place de programmes de gestion des risques liés à la fatigue et le respect des normes d'audit de sécurité opérationnelle (IOSA) de l'IATA sont des exemples importants de mesures démontrant qu'Air Canada fait partie des chefs de file en matière de sûreté internationale.

Air Canada joue un rôle de premier plan dans les initiatives de sûreté internationale et participe activement aux réunions et groupes de travail de l'IATA, de l'OACI, de l'A4A, du Conseil national des lignes aériennes du Canada, du Système d'information sur les horaires des compagnies et de la disponibilité des échanges intercompagnies (ASIAS) et aux réunions de sûreté régionale. Air Canada suit étroitement l'IATA et le réseau Star Alliance^{MD} en matière de 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^{MD}. 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 ainsi que 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 17, « *Facteurs de risque* », de son rapport de gestion 2020 (rubrique qui est intégrée par renvoi à la notice annuelle), 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, le stockage, l'utilisation et la communication des renseignements personnels, y compris les renseignements personnels des employés d'Air Canada. Les obligations prévues par la LPRPDE de transmettre un avis aux personnes visées ainsi qu'aux autorités pertinentes en cas d'atteinte à la sécurité des données et de conserver un registre consignait toutes les atteintes à la sécurité des renseignements personnels ont pris effet en 2018.

En 2020, le gouvernement fédéral a déposé le projet de loi C-11, *Loi de 2020 sur la mise en œuvre de la Charte du numérique*, qui propose la création de deux nouvelles lois pour remplacer la LPRPDE, soit la *Loi sur la protection de la vie privée des consommateurs* (la « LPVPC ») et la *Loi sur le Tribunal de la protection des renseignements personnels et des données*. La LPVPC prévoirait des normes de consentement améliorées et de nouveaux droits pour les personnes et exigerait une plus grande transparence dans les activités de traitement des données personnelles. Elle prévoirait également des mesures d'exécution plus strictes, l'octroi au commissaire à la protection de la vie privée du pouvoir de rendre des ordonnances, l'imposition d'amendes importantes ainsi qu'un droit privé d'action en cas de manquement. De plus, en 2020, le gouvernement du Québec a présenté le projet de loi 64, *Loi modernisant des dispositions législatives en matière de protection des renseignements personnels*, qui s'appliquerait aux entités de compétence provinciale et introduirait la protection par défaut des renseignements personnels, la déclaration obligatoire des atteintes à la protection des renseignements personnels, des restrictions sur les transferts transfrontaliers de données, des évaluations des facteurs relatifs aux données et la portabilité des données. Cette loi augmenterait également considérablement les amendes éventuelles en fonction du chiffre d'affaires mondial et introduirait un droit d'action privé et des dommages-intérêts punitifs.

En tant que transporteur aérien international, Air Canada est assujettie à la législation sur la protection de la vie privée et des données édictée par d'autres autorités législatives, notamment le *Règlement général sur la protection des données* (le « RGPD ») de l'Union européenne, qui est entré en vigueur le 25 mai 2018, ainsi qu'à d'autres lois influencées par le RGPD.

Air Canada est également assujettie à la loi fédérale canadienne connue sous le nom de « Loi canadienne antipourriel » (la « LCAP »), qui régleme 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 17, « *Facteurs de risque* », du rapport de gestion 2020 d'Air Canada (rubrique qui est intégrée par renvoi à la notice annuelle), 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

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

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

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

Marché intérieur

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

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

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

Porter Airlines Inc. (« Porter ») est un transporteur aérien régional exerçant ses activités principalement à partir de l'aéroport Billy-Bishop de Toronto sur le marché du triangle de l'Est,

en Ontario, ainsi qu'à destination des Maritimes au Canada. Porter fait concurrence aux services Rapidair d'Air Canada ainsi qu'à d'autres services dans les Maritimes et en Ontario.

Les autres compagnies aériennes concurrentes d'Air Canada sur le marché intérieur comprennent Air Creebec, Canadian North, Central Mountain Air, Air Transat, First Air, Flair Airline, Pacific Coastal Airlines, Pascan Aviation, Provincial Airlines et, dans une moindre mesure, Air North, Air Inuit et Bearskin Airlines.

En raison de la pandémie de COVID-19, Air Canada et WestJet ont considérablement réduit leurs activités intérieures, suspendant des liaisons à travers le Canada. Porter a suspendu ses activités jusqu'au 19 mai 2021, selon sa dernière annonce.

Marché transfrontalier américain

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

La concurrence sur le marché transfrontalier est principalement le fait des transporteurs réseau américains, de leurs partenaires régionaux et de WestJet. Les transporteurs réseau américains tendent à offrir des vols entre les États-Unis et le Canada jusqu'à leurs plaques tournantes, d'où ils assurent la correspondance vers d'autres destinations aux États-Unis et dans le monde. Parmi ceux qui offrent des services transfrontaliers, signalons American Airlines, United Airlines, Delta Airlines et Alaska Airlines.

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

Compte tenu des restrictions de voyage et d'entrée à la frontière entre le Canada et les États-Unis en raison de la pandémie de COVID-19, Air Canada a considérablement réduit ses activités transfrontalières au départ et à destination des États-Unis, suspendant des liaisons pour l'ensemble des États-Unis.

Marché international

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

La concurrence sur les marchés transatlantique, transpacifique et sud-américain provient principalement de transporteurs réseau étrangers et, dans une moindre mesure, de transporteurs d'affrètement sur les routes à plus haute densité en haute saison. Transat assurait également des services vers des destinations d'agrément en Europe pendant les périodes de pointe. En outre, en 2019, WestJet a annoncé son intention d'étendre davantage sa présence internationale en utilisant son parc d'appareils 787 de Boeing. De plus, les transporteurs réseau américains font aussi concurrence à la Société en transportant des passagers canadiens entre leurs plaques tournantes et les marchés internationaux.

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

Avant la pandémie de COVID-19, Air Canada Rouge permettait à Air Canada de rivaliser plus efficacement avec les transporteurs aériens à faibles coûts desservant les destinations

d'agrément étrangères. En 2021, le parc aérien d'Air Canada Rouge se composera uniquement d'appareils à fuselage étroit et, sous réserve des répercussions de la pandémie de COVID-19, Air Canada Rouge exploitera principalement des lignes court-courrier et moyen-courrier vers des destinations d'agrément dans les Antilles, aux États-Unis et au Canada. À mesure que la pandémie de COVID-19 s'estompera, Air Canada reconstruira son réseau transatlantique, axé sur les marchés des vols entre plaques tournantes et les destinations d'agrément européennes, au moyen d'appareils de son parc principal, appuyé par son partenariat commercial avec Lufthansa.

En raison de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de voyage connexes, Air Canada et ses concurrents canadiens et étrangers ont considérablement réduit leurs activités internationales. Air Canada s'attend à reconstruire ses activités au départ et à destination du Canada à mesure que la pandémie de COVID-19 s'estompera et que les restrictions de voyage seront levées, et elle s'attend à ce que les transporteurs canadiens et étrangers fassent de même.

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

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

FACTEURS DE RISQUE

Une description des facteurs de risque liés à Air Canada et à ses activités figure à la rubrique 17, « *Facteurs de risque* », du rapport de gestion 2020 d'Air Canada, rubrique qui est intégrée par renvoi à la 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 2020.

Actions à droit de vote variable et actions à droit de vote (AC)				
	Haut	Bas	Volume de négociation quotidien moyen	Volume mensuel total
Janvier	52,71 \$	43,40 \$	1 559 081	34 299 783
Février	48,06 \$	31,67 \$	2 277 932	43 280 707
Mars	36,65 \$	9,26 \$	6 678 514	146 927 308

Actions à droit de vote variable et actions à droit de vote (AC)				
	Haut	Bas	Volume de négociation quotidien moyen	Volume mensuel total
Avril	22,78 \$	13,53 \$	6 236 580	130 968 176
Mai	19,56 \$	12,80 \$	6 949 099	138 981 974
Juin	23,55 \$	15,61 \$	9 160 931	201 540 479
Juillet	18,45 \$	15,02 \$	4 206 319	92 539 016
Août	18,20 \$	15,02 \$	4 946 973	98 939 469
Septembre	19,48 \$	15,21 \$	4 973 803	104 449 868
Octobre	17,31 \$	14,50 \$	4 141 017	86 961 347
Novembre	25,95 \$	14,48 \$	7 227 821	151 784 236
Décembre	28,24 \$	21,03 \$	6 628 563	139 199 818

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 2020, 2019 et 2018.

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 restreindre la capacité d'Air Canada de déclarer et de verser des dividendes et/ou imposer des conditions à cet égard. Toute décision de déclarer et de verser des dividendes en espèces est assujettie aux restrictions juridiques applicables à Air Canada et au pouvoir discrétionnaire de son conseil d'administration. Elle dépendra également de la situation financière, des résultats d'exploitation, des besoins en capital et des clauses restrictives des contrats d'Air Canada ainsi que d'autres facteurs jugés pertinents par le conseil d'administration.

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 2020, un total de 111 926 060 actions à droit de vote variable et de 220 246 228 actions à droit de vote étaient émises et en circulation, soit un total de 332 172 288 actions.

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

Actions à droit de vote variable de catégorie A

Restrictions concernant la propriété d'actions

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

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

- a) citoyen canadien ou résident permanent au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*;
- b) toute administration publique au Canada ou ses mandataires;
- c) personne morale ou entité, constituée ou formée au Canada sous le régime de lois fédérales ou provinciales et contrôlée de fait par des Canadiens et dont au moins 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 LTC. Les statuts modifiés d'Air Canada sont entrés en vigueur le 8 mai 2019.

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

Exercice des droits de vote

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

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

Si l'un des seuils mentionnés en (i) ou (ii) ci-dessus devait être dépassé, le droit de vote rattaché à chaque action à droit de vote variable diminuera automatiquement de manière proportionnelle et sans autre formalité de sorte que les actions à droit de vote variable détenues, le cas échéant, par un seul non-Canadien ou par tous les transporteurs aériens non-Canadiens, individuellement ou avec des personnes affiliées, ne représentent pas plus de 25 % (ou tout autre pourcentage prescrit par la loi ou un règlement du Canada et approuvé ou adopté par les administrateurs d'Air Canada) de toutes les voix rattachées aux actions à droit de vote émises et en circulation d'Air Canada, et que le total des voix exprimées, le cas échéant, par un seul non-Canadien ou par tous les transporteurs aériens non-Canadiens ou en leur nom, individuellement ou avec des personnes affiliées, à une assemblée ne dépasse pas 25 % (ou tout autre pourcentage prescrit par la loi ou un règlement du Canada et approuvé ou adopté par les administrateurs d'Air Canada) des voix pouvant y être exprimées. Il est entendu qu'un transporteur aérien non-Canadien sera également un porteur non-Canadien pour l'application de la restriction relative au vote énoncée en (i) ci-dessus.

Si le seuil mentionné en (iii) ci-dessus devait être dépassé, le droit de vote rattaché à chaque action à droit de vote variable diminuera automatiquement de manière proportionnelle et sans autre formalité de sorte que les actions à droit de vote variable ne représentent pas plus de 49 % (ou tout autre pourcentage prescrit par la loi ou un règlement du Canada et approuvé ou adopté par les administrateurs d'Air Canada) de toutes les voix rattachées aux

actions à droit de vote émises et en circulation d'Air Canada, et que le total des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote variable ou en leur nom à une assemblée ne dépasse pas 49 % (ou tout autre pourcentage prescrit par la loi ou un règlement du Canada et approuvé ou adopté par les administrateurs d'Air Canada) des voix pouvant y être exprimées.

Dividendes

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

Division ou regroupement

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

Droits en cas de liquidation ou de dissolution

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

Conversion

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

En cas d'offre d'achat visant les actions à droit de vote, qui doit, en vertu des lois sur les valeurs mobilières applicables ou des règles d'une bourse à laquelle les actions à droit de vote sont inscrites, être présentée à la totalité ou à la quasi-totalité des porteurs d'actions à droit de vote dans une province donnée du Canada à qui s'appliquent les exigences, chaque action à droit de vote variable devient convertible au gré du porteur en une action à droit de vote visée par l'offre à tout moment pendant la durée de l'offre et jusqu'au lendemain du jour prescrit par les lois sur les valeurs mobilières applicables où l'initiateur doit prendre livraison contre

paiement des actions visées par l'offre. Les actions à droit de vote variable ne peuvent être converties en actions à droit de vote que pour être déposées en réponse à l'offre et l'agent des transferts est tenu de déposer les actions à droit de vote issues de la conversion pour le compte de l'actionnaire.

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

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

Actions à droit de vote de catégorie B

Exercice des droits de vote

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

Dividendes

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

Division ou regroupement

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

Droits en cas de liquidation ou de dissolution

Sous réserve des droits, privilèges, restrictions et conditions rattachés aux actions d'Air Canada qui prennent rang avant les actions à droit de vote, au moment de la liquidation ou de la dissolution d'Air Canada ou de toute autre distribution de ses éléments d'actif entre ses actionnaires en vue de liquider son entreprise, les porteurs d'actions à droit de vote et d'actions à droit de vote variable ont le droit de recevoir le reliquat des biens d'Air Canada et

auront le droit de participer sur un même pied, pour chaque action, à toutes les distributions de ces éléments d'actif.

Conversion

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

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

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

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

Rachat d'actions

Air Canada pourrait être autorisée à racheter des actions aux fins d'annulation conformément aux lois sur les valeurs mobilières applicables, aux règles prescrites par les bourses ou aux instructions générales applicables des organismes de réglementation. Pareil rachat constituera une « offre publique de rachat » selon les lois sur les valeurs mobilières des provinces canadiennes et s'effectuera conformément à leurs exigences. Toute future décision de racheter des actions aux fins d'annulation dépendra de la situation financière, des résultats d'exploitation, des besoins en capital, des clauses restrictives des contrats d'Air Canada ainsi que des autres facteurs jugés pertinents par le conseil d'administration d'Air Canada. Les conventions conclues relativement aux billets 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 autorisant le rachat, entre le 31 mai 2019 et le 30 mai 2020, d'au plus 24 130 551 actions, soit 10 % du flottant au 17 mai 2019 (l'« offre publique de rachat »). Le renouvellement a fait suite à la conclusion

de l'offre publique de rachat dans le cours normal des activités de 2018 qui a expiré le 30 mai 2019.

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

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

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

Régime de droits des actionnaires d'Air Canada

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

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

- d'éviter les « prises de contrôle rampantes » (l'accumulation de plus de 20 % des actions à droit de vote variable et des actions à droit de vote prises dans leur ensemble) opérées au moyen d'achats auxquels ne s'appliquent pas les règles canadiennes sur les offres publiques d'achat, par exemple : (i) l'achat des actions d'un petit groupe d'actionnaires en vertu d'une entente de gré à gré, moyennant une prime sur le cours non offerte à tous les actionnaires; (ii) la prise de contrôle par accumulation lente d'actions, sans offrir d'acheter les actions de tous les actionnaires; (iii) la prise de contrôle par accumulation lente d'actions négociées à une bourse, sans payer de prime pour prise de contrôle; (iv) d'autres opérations à l'étranger qui ne sont pas

formellement assujetties aux règles canadiennes sur les offres publiques d'achat et qui obligent la présentation de l'offre à tous les actionnaires;

- d'empêcher un acquéreur éventuel de conclure des conventions de dépôt avec les actionnaires existants avant le lancement de l'offre publique d'achat, à l'exception des conventions de dépôt autorisées indiquées dans le régime de droits.

Le texte du régime de droits est affiché sur SEDAR au 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'unités d'action liées au rendement et d'unités d'action de négociation restreinte aux dirigeants et membres de la haute direction d'Air Canada. Le régime d'intéressement à long terme autorise l'émission de 19 381 792 actions. Au 31 décembre 2020, compte tenu des options d'achat d'actions émises et en cours, et après déduction des options d'achat d'actions qui ont été exercées, 6 803 772 actions demeuraient disponibles aux fins d'émission future aux termes du régime d'intéressement à long terme. Les unités d'action liées au rendement et les unités d'action de négociation restreinte en cours n'entraîneront pas l'émission de nouvelles actions étant donné que ces unités d'action seront généralement échangées contre des actions achetées sur le marché secondaire (et non contre des actions nouvellement émises) ou contre l'équivalent en espèces, ou les deux, au gré de la Société.

ADMINISTRATEURS ET DIRIGEANTS

Administrateurs

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

Nom et municipalité de résidence	Principale activité	Administrateur depuis
Amee Chande ⁽¹⁾⁽⁴⁾ Los Altos (Californie)	Administratrice de sociétés et consultante en stratégie	Le 25 juin 2020
Christie J.B. Clark ⁽¹⁾⁽²⁾ Toronto (Ontario)	Administrateur de sociétés	Le 27 juin 2013
Gary A. Doer ⁽³⁾⁽⁴⁾ Winnipeg (Manitoba)	Administrateur de sociétés	Le 30 avril 2018
Rob Fyfe ⁽³⁾⁽⁴⁾ Auckland, Nouvelle-Zélande	Administrateur de sociétés	Le 30 septembre 2017
Michael M. Green ⁽³⁾⁽⁴⁾ New York (New York)	Chef de la direction et directeur principal, Tenex Capital Management	Le 30 mars 2009

Nom et municipalité de résidence	Principale activité	Administrateur depuis
Jean Marc Huot ⁽³⁾⁽⁴⁾ Montréal (Québec)	Associé, Stikeman Elliott S.E.N.C.R.L., s.r.l.	Le 8 mai 2009
Madeleine Paquin ⁽²⁾⁽⁴⁾ Montréal (Québec)	Présidente et chef de la direction de Logistec Coporation	Le 12 mai 2015
Michael Rousseau Saint-Lambert (Québec)	Président et chef de la direction, Air Canada	Le 15 février 2021
Vagn Sørensen ⁽²⁾⁽⁵⁾ London, Royaume-Uni	Administrateur de sociétés	Le 15 novembre 2006
Kathleen Taylor ⁽¹⁾⁽²⁾⁽³⁾ Toronto (Ontario)	Administratrice de sociétés	Le 10 mai 2016
Annette Verschuren ⁽¹⁾⁽²⁾ Toronto (Ontario)	Présidente du conseil et chef de la direction, NRStor Inc.	Le 12 novembre 2012
Michael M. Wilson ⁽¹⁾⁽³⁾⁽⁶⁾ Bragg Creek (Alberta)	Administrateur de sociétés	Le 1 ^{er} octobre 2014

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

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

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

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

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

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

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

Hauts dirigeants

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

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

Nom et municipalité de résidence	Fonctions au sein d’Air Canada	Dirigeant depuis
Michael Rousseau Saint-Lambert (Québec)	Président et chef de la direction	Le 22 octobre 2007
Lucie Guillemette Beaconsfield (Québec)	Vice-présidente générale et chef des Affaires commerciales	Le 6 février 2008
Amos S. Kazzaz Saint-Laurent (Québec)	Vice-président général et chef des Affaires financières	Le 3 mai 2010
Craig Landry Montréal (Québec)	Vice-président général – Exploitation	Le 1 ^{er} août 2010
Arielle Meloul-Wechsler Montréal (Québec)	Vice-présidente générale et chef des Ressources humaines et des Affaires publiques	Le 18 septembre 2013
David J. Shapiro Hampstead (Québec)	Vice-président général – Affaires internationales et réglementaires et chef des Affaires juridiques	Le 12 novembre 2004
Mark Galardo Mont-Royal (Québec)	Premier vice-président – Planification du réseau et Gestion du chiffre d’affaires	Le 1 ^{er} janvier 2017
Catherine Luelo Beaconsfield (Québec)	Première vice-présidente et chef des Affaires informatiques	Le 15 août 2017
Mark Nasr Toronto (Ontario)	Premier vice-président – Produits, Marketing et Commerce électronique	Le 11 juillet 2017
Richard Steer Georgetown (Ontario)	Premier vice-président – Exploitation et Transporteurs Express	Le 1 ^{er} janvier 2015
Murray Strom Burlington (Ontario)	Premier vice-président – Opérations aériennes	Le 6 mars 2018
Carolyn M. Hadrovic Beaconsfield (Québec)	Vice-présidente et secrétaire générale	Le 16 février 2006

Sous réserve de ce qui est précisé ci-après, chaque haut dirigeant occupe chez Air Canada un poste semblable au poste indiqué ci-dessus depuis plus de cinq ans. M. Galardo a été premier directeur – Planification du réseau de 2014 à 2016. M^{me} Guillemette a été première vice-présidente – Optimisation du chiffre d’affaires de 2015 à 2016. M. Landry a été vice-président, Marketing 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^{me} Luelo a été chef des Affaires informatiques d’Enbridge Inc. de 2015 à 2017. M. Nasr a été

directeur délégué – Stratégie et Croissance de l’entreprise d’United Airlines de 2015 à 2016, et a été directeur délégué – Commerce électronique, Programmes de fidélisation et Produits accessoires d’Air Canada de 2016 à 2017. M. Rousseau a été vice-président général et chef des Affaires financières de 2007 à 2018 ainsi que chef de la direction adjoint et chef des Affaires financières de 2019 à 2021. M. Steer a été vice-président, Maintenance et Ingénierie de 2015 à 2017. Le capitaine Murray Strom a été chef pilote des flottes d’appareils 777 et 787 de Boeing de 2016 à 2018.

Au 31 décembre 2020, les administrateurs et hauts dirigeants susmentionnés avaient collectivement la propriété ou le contrôle, directement ou indirectement, de 496 051 actions à droit de vote, soit environ 0,2252 % des actions à droit de vote en circulation, et de 19 300 actions à droit de vote variable, soit environ 0,0172 % 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 par un tribunal ou un organisme de réglementation une autre amende ou sanction qui serait susceptible d’être considérée comme importante pour un investisseur raisonnable ayant à prendre une décision en matière de placement.

COMITÉ D'AUDIT, DES FINANCES ET DU RISQUE

Règles du comité d'audit

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

Composition du comité d'audit

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

Formation et expérience pertinentes des membres du comité d'audit

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

- (i) Christie J. B. Clark est administrateur de sociétés. M. Clark est administrateur de Les Compagnies Loblaw limitée et de Groupe SNC-Lavalin inc. ainsi que fiduciaire de la Fiducie de placement immobilier Propriétés de Choix. De 2005 à 2011, M. Clark a été chef de la direction et associé principal de PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l. M. Clark est également membre du conseil du Comité olympique canadien, de la Fondation olympique canadienne, de l'organisation À nous le podium et de la fondation de l'hôpital Sunnybrook, ainsi que membre du conseil consultatif de l'école de commerce Stephen J.R. Smith de l'Université Queen's. M. Clark a été administrateur de Hydro One Limited, d'Hydro One Inc., de Brookfield Office Properties Inc. et de la Société financière IGM Inc. Il est titulaire d'un baccalauréat en commerce de l'Université Queen's et d'une maîtrise en administration des affaires de l'Université de Toronto. Il est comptable agréé (Fellow). M. Clark a déjà été directeur national aux affaires académiques pour le cours de l'Institut des administrateurs de sociétés intitulé « Efficacité du comité d'audit » (*Audit Committee Effectiveness*).
- (ii) Amee Chande est administratrice de sociétés et consultante en stratégie. M^{me} Chande est administratrice de Signature Aviation plc, et conseillère principale de grandes entreprises du secteur de la mobilité comme ChargePoint. En 2019, M^{me} Chande était chef des affaires commerciales de Waymo, le projet de voiture autonome de Google. Elle était chargée de définir la stratégie globale et de jeter les bases d'une solide entreprise commerciale. De 2015 à 2018, elle a été directrice générale du groupe Alibaba, où elle a été la première cadre supérieure embauchée pour diriger les activités de mondialisation. M^{me} Chande a aussi été directrice générale et chef de la direction pour des détaillants mondiaux comme Tesco, Staples et Wal-Mart en Europe et aux États-Unis. Elle a commencé sa carrière comme consultante en stratégie chez McKinsey & Company. M^{me} Chande siège au conseil consultatif de Livingbridge Private Equity et est bénévole pour l'Association mondiale des guides et des éclaireuses, où elle a récemment terminé son mandat à titre de membre du Conseil mondial. M^{me} Chande est titulaire d'un baccalauréat en administration des affaires de l'Université Simon Fraser, d'une maîtrise ès sciences de la London School of Economics et d'une maîtrise en administration des affaires de la Harvard Business School.

- (iii) Kathleen Taylor est administratrice de sociétés. M^{me} Taylor est présidente du conseil de la Banque Royale du Canada, vice-présidente du conseil du Groupe Adecco et membre du conseil de l'Office d'investissement du régime de pensions du Canada. Elle agit à titre de présidente du conseil d'Altas Partners, une société privée d'investissement en capital de Toronto. M^{me} Taylor est également présidente sortante du conseil de la fondation SickKids, membre du conseil d'administration de The Hospital for Sick Children et coprésidente de la campagne de financement du SickKids. Elle a été présidente et chef de la direction de la chaîne hôtelière Four Seasons Hotels and Resorts où, durant ses 24 années de carrière, elle a occupé nombre de postes de haute direction et a joué un rôle déterminant dans l'édification de la marque mondiale de la société et de son portefeuille international de propriétés de luxe. M^{me} Taylor est membre du Conseil national de l'Institut C.D. Howe, dont elle préside le Conseil des politiques sur le capital humain. Elle siège au Conseil consultatif du doyen de l'école de commerce Schulich et au Conseil consultatif international de la principale de l'Université McGill. Elle est membre de l'Ordre du Canada et elle a obtenu des doctorats honorifiques en droit de l'Université de Toronto, de l'Université McGill, de l'Université York et de l'Université Trent, ainsi qu'un doctorat honorifique en lettres de l'Université Mount Saint Vincent. M^{me} Taylor est titulaire d'une maîtrise en administration des affaires de la Schulich School of Business, d'un diplôme en droit de la Osgoode Hall Law School et d'un baccalauréat ès arts (spécialisé) de l'Université de Toronto.
- (iv) Annette Verschuren est présidente du conseil et chef de la direction de NRStor Inc., société de mise au point de solutions de stockage d'énergie. De 1996 à 2011, M^{me} Verschuren assumait la présidence de Home Dépôt du Canada, où elle a supervisé la croissance de l'entreprise, dont le nombre de magasins au Canada est passé de 19 à 179, et elle a mené son implantation en Chine. Avant de se joindre à cette entreprise, M^{me} Verschuren a été présidente et copropriétaire de Michaels of Canada, une chaîne de magasins spécialisés en matériel d'artisanat. Auparavant, M^{me} Verschuren a été vice-présidente – Croissance de l'entreprise d'Imasco Ltée et vice-présidente exécutive de la Corporation de développement des investissements du Canada. M^{me} Verschuren est administratrice de Canadian Natural Resources Limited, 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 »). De plus, elle est chancelière de l'Université du Cap-Breton et administratrice du Verschuren Centre for Sustainability in Energy and the Environment à Cape Breton, et elle soutient plusieurs autres organisations caritatives, notamment la CAMH Foundation, à titre de membre du conseil. En 2011, M^{me} Verschuren a été nommée officière de l'Ordre du Canada pour son apport au commerce de détail du Canada et à la responsabilité sociale d'entreprise et, en 2019, elle a été nommée compagnon du Temple de la renommée de l'entreprise canadienne. À la demande du gouvernement fédéral, M^{me} Verschuren siège au conseil consultatif de l'Accord de libre-échange nord-américain. M^{me} Verschuren est titulaire de doctorats honorifiques de dix universités, dont l'Université St. Francis Xavier, où elle a également obtenu un baccalauréat en administration des affaires.
- (v) Michael M. Wilson est administrateur de sociétés. M. Wilson est président du conseil de Celestica Inc. et de Suncor Energy Inc. M. Wilson est ancien président et chef de la direction d'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 2020 et 31 décembre 2019 à PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l. et aux membres de son groupe s'élèvent respectivement à 5 111 065 \$ et 4 433 696 \$ et sont présentés ci-après.

	2020	2019
Honoraires d'audit	2 901 400 \$	3 060 000 \$
Honoraires liés à l'audit	1 155 572	707 065
Honoraires pour les services de fiscalité	296 563	97 367
Autres honoraires	757 530	569 262
Total	5 111 065 \$	4 433 694 \$

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

Honoraires d'audit

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

Honoraires liés à l'audit

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

Honoraires pour les services de fiscalité

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

Autres honoraires

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

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

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

ACTIONS EN JUSTICE

Une description de certaines actions en justice auxquelles Air Canada est partie figure sous le titre « Litiges en cours » à la rubrique 17, « *Facteurs de risque* », du rapport de gestion 2020 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 2020 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^{er} janvier 2015, dans sa version modifiée.

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 2020 qui a eu lieu le 25 juin 2020.

Des renseignements financiers supplémentaires figurent dans les états financiers consolidés pour l'exercice clos le 31 décembre 2020 et dans le rapport de gestion 2020 d'Air Canada. Les

documents ci-dessus et les renseignements complémentaires au sujet d’Air Canada sont disponibles sur les sites Web d’Air Canada (**aircanada.com**) et de SEDAR (**www.sedar.com**).

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

- (i) la présente notice annuelle accompagnée des documents qui y sont intégrés par renvoi;
- (ii) les états financiers consolidés d’Air Canada pour l’exercice clos le 31 décembre 2020, y compris le rapport de l’auditeur indépendant et les notes y afférentes, le rapport de gestion 2020 d’Air Canada et les états financiers intermédiaires déposés après les états financiers audités d’Air Canada pour son dernier exercice;
- (iii) tout autre document qui est intégré par renvoi dans le prospectus simplifié aux termes duquel les titres d’Air Canada sont en voie de placement.

GLOSSAIRE

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

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

« **actions** » 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^{er} 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 de catégorie B ».

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

- « **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.
- « **CNLA** » Conseil national des lignes aériennes du Canada.
- « **comité d'audit** » Le comité d'audit, des finances et du risque d'Air Canada.
- « **CORSIA** » Le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale.
- « **De Havilland** » De Havilland Aircraft of Canada Limited.
- « **Embraer** » EMBRAER — Empresa Brasileira de Aeronautica S.A.
- « **ETP** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Main-d'œuvre et ententes avec les syndicats » de la présente notice annuelle.
- « **facilité de crédit de 2016** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Opérations de financement importantes ».
- « **Fitch** » Fitch Ratings, Inc.
- « **GRI** » L'organisme Global Reporting Initiative.
- « **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.
- « **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.*
- « **LPPCAC** » La *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* (Canada), en sa version modifiée.
- « **LPRPDE** » La *Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques* (Canada), en sa version modifiée.
- « **LTC** » La *Loi sur les transports au Canada*, en sa version modifiée.
- « **Lufthansa** » Deutsche Lufthansa AG.
- « **Mitsubishi** » Mitsubishi Heavy Industries, Ltd.
- « **Moody's** » Moody's Investors service, Inc.
- « **notice annuelle** » La présente notice annuelle.
- « **OACI** » L'Organisation de l'aviation civile internationale.
- « **offre publique de rachat** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Rachat d'actions ».
- « **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 ».
- « **PCR** » Amplification en chaîne par polymérase (*polymerase chain reaction*).
- « **Porter** » Porter Airlines Inc.
- « **prix de référence** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Émissions de dioxyde de carbone ».
- « **programme de rachat d'actions** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Rachat d'actions ».
- « **RAC** » Le *Règlement de l'aviation canadien*.
- « **rapport de gestion 2020 d'Air Canada** » Le rapport de gestion 2020 d'Air Canada daté du 12 février 2021.
- « **Règlement sur les transports accessibles** » Le *Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées*.
- « **régime de droits** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Régime de droits 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 d'Air Canada ».

« **RGPD** » Le *Règlement général sur la protection des données*.

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

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

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

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

« **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 de catégorie A ».

« **TSX** » La Bourse de Toronto.

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

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

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

« **Visa** » Corporation Visa Canada.

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

« **WestJet** » WestJet Airlines Ltd.

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

1. OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Les objectifs du comité d'audit sont les suivants :

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

2. COMPOSITION ET QUALIFICATIONS PROFESSIONNELLES DES MEMBRES DU COMITÉ

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

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

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

3. RÉUNIONS ET PROCÉDURES

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

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

4. RESPONSABILITÉS ET FONCTIONS DU COMITÉ

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

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

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

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

précédente, autres que les rapports qui ont été demandés directement par le comité des ressources humaines et de la rémunération ou le comité de la sécurité, de la santé et de l'environnement;

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

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

5. AUTRES RESPONSABILITÉS ET OBLIGATIONS

a) Information publique

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

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

b) Gestion des risques d'entreprise

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

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

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

c) **Responsabilités éventuelles**

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

d) **Politiques d'autorisation**

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

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

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

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

f) **Responsabilités**

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

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

Approuvé par le conseil d'administration le 29 avril 2018