



Notice annuelle 2022

Le 29 mars 2023



MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE 

TABLE DES MATIÈRES

1.	NOTES EXPLICATIVES	1
2.	STRUCTURE DE L'ENTREPRISE	3
2.1	Nom, adresse et constitution.....	3
2.2	Liens intersociétés	3
3.	APERÇU GÉNÉRAL DES ACTIVITÉS	4
4.	STRATÉGIE	4
5.	DESCRIPTION DES ACTIVITÉS.....	5
5.1	Routes, réseau et services.....	6
5.1.1	Réseau mondiale	7
5.1.2	Services intérieurs	7
5.1.3	Services transfrontaliers.....	8
5.1.4	Services internationaux.....	8
5.1.5	Air Canada Express	9
5.1.6	Star Alliance ^{MD}	9
5.1.7	Ententes conjointes et d'exploitation à code partagé.....	10
5.1.8	Vacances Air Canada et Air Canada Rouge.....	10
5.2	Aéroplan	11
5.3	Nos employés.....	12
5.4	Parc aérien	12
5.5	Améliorations du produit	14
5.5.1	Air Canada Cargo	15
5.5.2	Nouvelles technologies de base.....	16
5.5.3	Engagement envers le développement durable.....	16
5.6	Politique en matière d'environnement et système de gestion de l'environnement	18
5.7	Priorité à la sécurité, toujours.....	18
5.7.1	Gestion de la sécurité	19
5.7.2	Programme de gestion de la sécurité.....	19
5.8	Diversité, équité et inclusion	20
6.	APERÇU DU SECTEUR ET DE L'ENVIRONNEMENT CONCURRENTIEL.....	20
6.1	Marché intérieur.....	20
6.2	Marché transfrontalier américain.....	20
6.3	Marché international	21
7.	RÉGLEMENTATION	21
7.1	Canada.....	21
7.1.1	Introduction.....	21
7.1.2	Règlement sur la protection des passagers aériens	22
7.1.3	Accessibilité.....	22
7.2	Services transfrontaliers américains.....	22
7.3	Services internationaux.....	22
7.4	Services d'affrètement	23
7.5	Action climatique et législation connexe sur les émissions de gaz à effet de serre	23

7.5.1	Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation	23
7.5.2	Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (« CORSIA »)	24
7.5.3	Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre	25
7.5.4	Réglementation sur les combustibles propres et les carburants à faible teneur en carbone	25
7.6	Loi sur les langues officielles (Canada)	25
7.7	Sûreté	26
7.8	Sécurité	26
7.9	Confidentialité et lutte contre les pourriels	27
8.	FACTEURS DE RISQUE	27
9.	RELEVÉ DES DIVIDENDES VERSÉS	27
10.	DESCRIPTION DE LA STRUCTURE DU CAPITAL-ACTIONS	28
10.1	Régime de droits des actionnaires d'Air Canada	29
11.	MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES	30
12.	EMPLOYÉS	30
12.1	Syndicats	31
13.	APERÇU FINANCIER	32
14.	OPÉRATIONS DE FINANCEMENT IMPORTANTES	32
15.	NOTATION	35
15.1	Notes attribuées au crédit d'Air Canada	35
15.2	Notes attribuées aux titres de créance à long terme d'Air Canada	35
15.2.1	Dette garantie de premier rang (billets prioritaires de premier rang)	35
15.3	Notes attribuées aux certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel d'Air Canada	35
15.4	Explication des notes attribuées par Moody's	36
15.5	Explication des notes attribuées par Standard & Poor's	37
15.6	Explication des notes attribuées par Fitch	38
16.	INFRASTRUCTURES	39
17.	MARQUES DE COMMERCE	39
18.	ADMINISTRATEURS ET DIRIGEANTS	40
18.1	Administrateurs	40
18.2	Membres de la haute direction	41
18.3	Interdiction d'opérations, faillite, amendes ou sanctions	42
19.	COMITÉ D'AUDIT, DES FINANCES ET DU RISQUE	43
19.1	Règles du Comité d'audit	43
19.2	Composition du Comité d'audit	43
19.3	Formation et expérience pertinentes des membres du Comité d'audit	43
19.4	Politiques et procédures d'approbation préalable	45
19.5	Honoraires de l'auditeur	45
19.6	Honoraires d'audit	45
19.7	Honoraires liés à l'audit	46
19.8	Honoraires pour les services de fiscalité	46
19.9	Autres honoraires	46
20.	MEMBRES DE LA DIRECTION ET AUTRES PERSONNES INTÉRESSÉS DANS DES OPÉRATIONS IMPORTANTES	46
21.	ACTIONS EN JUSTICE	46

22. AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES	46
23. CONTRATS IMPORTANTS.....	46
24. EXPERTS.....	46
25. RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES.....	47
26. GLOSSAIRE.....	48
ANNEXE A RÈGLES DU COMITÉ D'AUDIT, DES FINANCES ET DU RISQUE.....	51
I. Objectifs généraux.....	51
I.I Généralités	51
I.II Communication et contrôle de l'information financière.....	51
I.III Risques liés aux technologies de l'information	51
I.IV Communication entre les parties	51
I.V Composition et qualification	51
II. Responsabilités et fonctions	52
II.I Processus comptables et de présentation de l'information financière	52
II.II Communication de l'information	52
II.III Plan d'audit et questions connexes	53
II.IV Service de l'audit et du conseil d'entreprise.....	54
II.V Principales constatations de l'audit, questions importantes en matière de comptabilité et de communication.....	54
II.VI Information financière et autre information	54
II.VII Opérations avec une personne reliée.....	55
II.VIII Rapport au Conseil, examens annuels et autres questions	55
III. Autres responsabilités.....	55
III.I Information publique	55
III.II Gestion des risques d'entreprise	55
III.III ESG et développement durable	56
III.IV Cybersécurité.....	56
III.V Responsabilités éventuelles.....	56
III.VI Politiques d'autorisation	56
IV. Limites du rôle du Comité d'audit; confiance	57
V. Généralités	57

1. NOTES EXPLICATIVES

Toutes les rubriques du rapport de gestion ou des états financiers consolidés d'Air Canada auxquelles la présente notice annuelle fait référence sont intégrées par renvoi dans celle-ci. Les documents intégrés par renvoi aux présentes ont été déposés auprès des autorités des provinces canadiennes en valeurs mobilières (voir www.sedar.com). Ils sont également publiés sur le site Web d'Air Canada à aircanada.com. Aucun autre document n'est réputé intégré par renvoi à la présente notice annuelle. Les documents et autres renseignements affichés sur le site Web d'Air Canada ou sur tout autre site mentionné sur le site Web d'Air Canada ou dans la présente notice annuelle ne font pas partie du présent document et n'y sont pas intégrés par renvoi. Sauf indication contraire ou sauf si le contexte l'exige i) les renseignements qui figurent dans la présente notice annuelle sont arrêtés au 31 décembre 2022 et ii) les renseignements qui figurent dans un document intégré par renvoi à la présente notice annuelle sont arrêtés à la date indiquée dans le document en question à l'égard des renseignements visés.

Air Canada et la Société – Les mentions d'*Air Canada*, de la *Société* et les termes *nous*, *notre* et *nos* dans la présente notice annuelle désignent, selon le contexte, Air Canada elle-même ou Air Canada et une ou plusieurs de ses filiales, notamment ses filiales actives lui appartenant entièrement, soit Aéroplan inc. (« Aéroplan »), Société en commandite Touram Limitée faisant affaire sous le nom de marque « Vacances Air Canada^{MD} » (« Vacances Air Canada ») et Air Canada Rouge S.E.C. faisant affaire sous le nom de marque « Air Canada Rouge^{MD} » (« Air Canada Rouge »).

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

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

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

Toute l'information financière est conforme aux principes comptables généralement reconnus (les « PCGR ») du Canada tels qu'ils sont énoncés dans le Manuel de CPA Canada – Comptabilité (le « Manuel de CPA »), qui intègre les Normes internationales d'information financière (les « IFRS ») publiées par l'International Accounting Standards Board (l'« IASB »), sauf indication contraire visant toute mesure hors PCGR ou information financière expressément désignée.

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

Mise en garde relative à l'information prospective – Les communications d'Air Canada au public peuvent contenir des énoncés prospectifs au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. Les énoncés prospectifs renvoient à des analyses et à d'autres renseignements qui sont fondés sur des prévisions de résultats futurs et des estimations de montants qui ne sont pas encore calculables. Il peut s'agir d'observations concernant entre autres les prévisions, les stratégies, les attentes, les activités planifiées ou les actions à venir. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes tels que

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

Comme, par définition, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, dont celles décrites aux présentes, ils sont assujettis à de grands risques et incertitudes. Il ne faut pas se fier indûment aux énoncés prospectifs en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise les activités d'Air Canada. Les résultats réels peuvent différer sensiblement des résultats évoqués par les énoncés prospectifs du fait de divers facteurs, notamment ceux qui sont indiqués ci-après.

Les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats diffèrent sensiblement de ceux indiqués dans les énoncés prospectifs comprennent la conjoncture économique et le contexte géopolitique, comme le conflit militaire entre la Russie et l'Ukraine, la capacité d'Air Canada de dégager ou de maintenir une rentabilité nette, l'état du secteur et du marché et le contexte influant sur la demande, la concurrence, les effets rémanents de la pandémie de COVID-19, 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 gérer les charges d'exploitation), les cours de l'énergie, la capacité d'Air Canada de rembourser ses dettes et de conserver ou d'accroître la liquidité, les interruptions de service, les changements climatiques et les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs anthropiques), la dépendance d'Air Canada envers les fournisseurs clés (y compris des organismes gouvernementaux et d'autres intervenants soutenant les activités aéroportuaires et de transport aérien), la dépendance d'Air Canada envers les transporteurs régionaux et autres, la capacité d'Air Canada de recruter et de conserver du personnel qualifié, la disponibilité et l'intégration de la main-d'œuvre d'Air Canada, les autres épidémies, l'évolution de la législation, de la réglementation ou des procédures judiciaires, les relations de travail et les coûts connexes, les attentats terroristes, les conflits armés, la capacité d'Air Canada d'exploiter avec succès son programme de fidélité, les pertes par sinistre, la dépendance d'Air Canada à l'égard des partenaires Star Alliance^{MD} et des coentreprises, la capacité d'Air Canada de préserver et de faire croître sa marque, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, les fluctuations des taux de change, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, les obligations au titre des régimes de retraite, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le dossier d'information publique d'Air Canada qui peut être consulté à l'adresse www.sedar.com, notamment à la rubrique 18, « Facteurs de risque », du rapport de gestion 2022 d'Air Canada, qui est intégrée par renvoi à la présente notice annuelle.

Air Canada a fixé et continue de fixer des objectifs, de prendre des engagements et d'évaluer l'incidence eu égard aux changements climatiques, ainsi que les initiatives, plans et propositions connexes que la Société et d'autres parties prenantes (dont les organismes publics, les autorités de réglementation et autres organismes) mettent en œuvre en matière de changements climatiques et d'émissions de carbone. La réalisation de nos engagements et de nos objectifs dépend de nombreux facteurs, notamment des actions et des efforts combinés des gouvernements, du secteur, des fournisseurs et des autres intervenants et parties prenantes, ainsi que du développement et de la mise en œuvre de nouvelles technologies. Air Canada a engagé, et prévoit continuer à engager, des coûts pour atteindre son objectif de carboneutralité et pour se conformer aux lois et règlements sur la durabilité environnementale ainsi qu'aux autres normes et accords. La nature précise des lois, règlements, normes et accords contraignants ou non contraignants à venir, qui font l'objet d'une attention accrue de la part de multiples parties prenantes à l'échelle locale et internationale, ne peut être prédite avec un quelconque degré de certitude, pas plus que leur incidence financière, opérationnelle ou autre. Rien ne garantit la mesure dans laquelle l'un ou l'autre de nos objectifs climatiques sera atteint, ni que les investissements futurs que nous ferons pour atteindre nos objectifs climatiques produiront les résultats escomptés ou répondront aux attentes croissantes des parties prenantes en matière d'environnement, de responsabilité sociale et de gouvernance. De plus, des événements futurs pourraient amener Air Canada à privilégier d'autres intérêts à plus court terme au détriment de la progression vers nos objectifs climatiques actuels, en fonction de la stratégie commerciale, de facteurs économiques, réglementaires et sociaux, de pressions potentielles de la part d'investisseurs, de groupes d'activistes ou d'autres parties prenantes. Si nous ne sommes pas en mesure de respecter nos objectifs et nos engagements relativement aux

changements climatiques ou d'en rendre compte de façon appropriée, nous pourrions faire l'objet d'une publicité et de réactions négatives de la part d'autres investisseurs, de clients, de groupes de défense ou d'autres parties prenantes, ce qui pourrait nuire à la réputation d'Air Canada ou avoir d'autres effets négatifs sur Air Canada. Les énoncés prospectifs contenus ou intégrés par renvoi dans la présente notice annuelle représentent les attentes d'Air Canada en date de la présente notice annuelle (ou à la date à laquelle ils sont censés avoir été formulés) et ils peuvent changer par la suite. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces déclarations à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue par la réglementation en valeurs mobilières applicable.

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.

2. STRUCTURE DE L'ENTREPRISE

2.1 Nom, adresse et constitution

Air Canada a été prorogée en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* (la « LCSA ») en 1988. Elle est régie par un certificat et des statuts de fusion datés du 24 novembre 2006, qui ont donné effet à une acquisition effectuée à cette date, dans sa version mise à jour par un certificat de constitution daté du 20 février 2017, et modifié par un certificat et des statuts d'arrangement datés du 8 mai 2019 afin de mettre en œuvre un plan d'arrangement de manière à harmoniser les restrictions applicables à la propriété et aux droits de vote de non-Canadiens avec celles prévues dans la *Loi sur les transports au Canada*, dans sa version alors récemment modifiée.

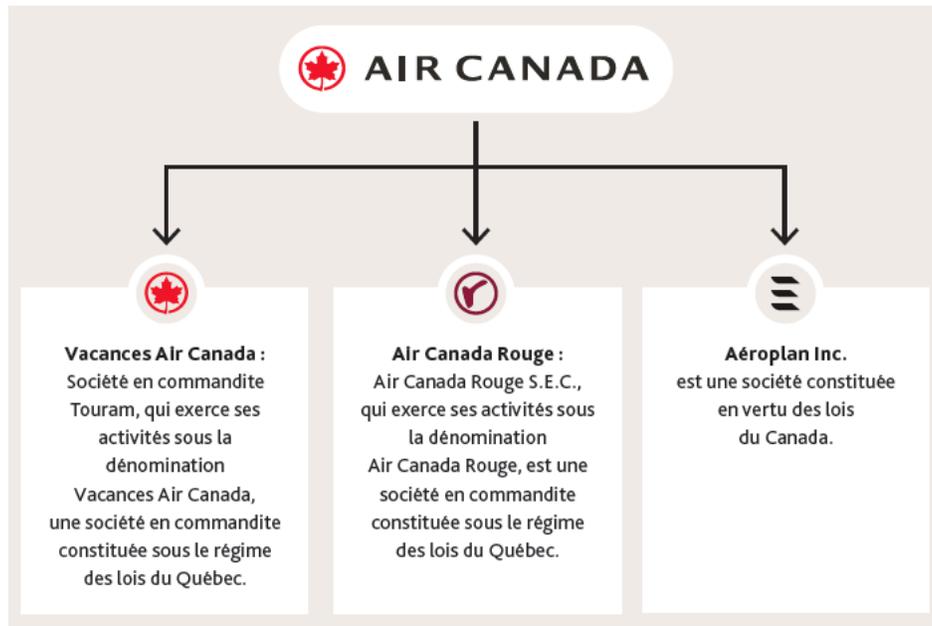
Les actions à droit de vote variable de catégorie A d'Air Canada (les « actions à droit de vote variable ») et les actions à droit de vote de catégorie B d'Air Canada (les « actions à droit de vote », désignées, conjointement avec les actions à droit de vote variable, les « actions ») sont inscrites à la cote de la Bourse de Toronto sous un seul symbole, « AC » et à la cote de l'OTCQX International Premier aux États-Unis sous un seul symbole, « ACDVF ».

Le siège social d'Air Canada est situé au 7373, boulevard Côte-Vertu Ouest, Montréal (Québec) H4S 1Z3. L'adresse du site Web d'Air Canada est aircanada.com.

2.2 Liens intersociétés

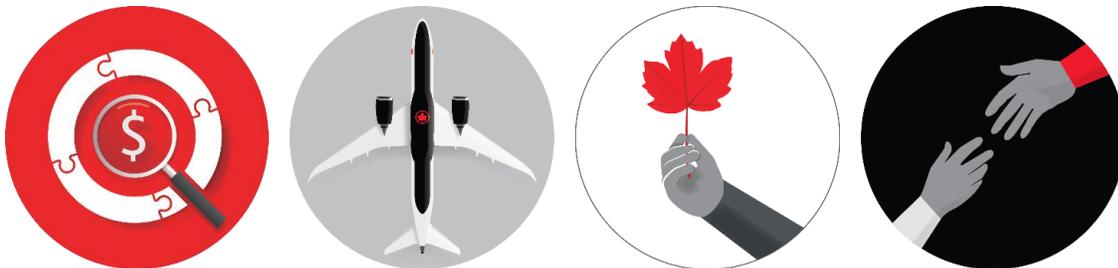
Au 31 décembre 2022, Air Canada n'avait aucune filiale qui représentait 10 % ou plus de son actif consolidé, qui lui apportait 10 % ou plus de ses ventes et produits d'exploitation consolidés, ou qui, regroupée avec d'autres, représentait 20 % ou plus de son actif total consolidé et du total consolidé de ses ventes et produits d'exploitation.

Air Canada détient directement ou indirectement toutes les actions ou parts, selon le cas, des filiales suivantes :



3. APERÇU GÉNÉRAL DES ACTIVITÉS

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



4. STRATÉGIE

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

Air Canada se refaçonne pour demain. « Toujours plus haut », l'impératif commercial d'Air Canada, vise à rehausser toutes les facettes de ses activités de la manière suivante :

- *assurer son avenir* en demeurant vigilante à l'égard des coûts, en saisissant les occasions et en faisant des investissements stratégiques judicieux;
- *atteindre de nouveaux horizons*, en s'appuyant sur ses forces concurrentielles pour développer ses activités en élargissant sa portée internationale et en explorant sans cesse de nouvelles possibilités;
- *rehausser l'expérience de sa clientèle* et soutenir la création d'expériences clients inoubliables et de liens authentiques avec sa clientèle en optimisant son programme de fidélité, ses technologies et ses produits innovants;
- *favoriser la collaboration au travail*, dans le respect des diverses cultures et langues, tout en jouant un rôle social important.

En 2023, Air Canada entend continuer de tirer parti de ses actifs clés et de ses avantages concurrentiels, dont les suivants :

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

5. DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

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

Pendant la pandémie de COVID-19, Air Canada et le reste de l'industrie mondiale du transport aérien ont fait face à une baisse considérable du trafic par rapport à 2019. Les diverses mesures sanitaires, les restrictions de voyage, les exigences en matière de vaccination imposées par de nombreux pays, ainsi que les préoccupations liées à la pandémie et à ses répercussions économiques ont influé sur la demande de services de voyage. Cela s'est traduit par un déclin des revenus et des flux de trésorerie.

Lors de la pandémie, nous avons géré activement la capacité disponible en fonction des tendances dominantes du marché et de la demande.

Les effets de la pandémie ont continué d'être ressentis au début de 2022, notamment du fait de l'apparition du variant Omicron. Malgré les difficultés que nous avons connues, nous avons poursuivi l'accélération de nos plans de façon prudente en 2021 et en 2022 en prévision d'une progression prévue de la demande. Il s'agissait notamment d'embaucher et de former des milliers de nouveaux collègues afin de reconstituer la profondeur qui nous permettrait de poursuivre nos activités. Par exemple, en 2022, nous avons embauché plus de 11 000 nouveaux employés.

La situation a commencé à s'améliorer au deuxième trimestre de 2022, et la levée de la plupart des restrictions de voyage a permis une importante reprise des activités en 2022. En 2022, la capacité exploitée totale d'Air Canada s'est rétablie à 73 % des niveaux de 2019.

Pour Air Canada, l'été 2022 a marqué un tournant sur la voie de la reprise après les effets de la pandémie de COVID-19. Au Canada, la plupart des restrictions de déplacements qui demeuraient en vigueur pour les voyageurs complètement vaccinés ont été levées à l'approche de la période estivale. Le 1^{er} octobre 2022, toutes les mesures et restrictions sanitaires de déplacements restantes liées à la COVID-19 du gouvernement du Canada ont été levées, y compris l'obligation de porter un couvre-visage à bord des avions, les tests de dépistage et la quarantaine, de même que l'utilisation obligatoire de l'application de déclaration ArriveCAN. Par conséquent, au Canada comme dans de nombreux pays du monde, dès la levée des restrictions de déplacements et des mesures sanitaires, les voyages ont repris à un rythme accéléré principalement grâce au trafic de voyages d'agrément et de visites de parents et d'amis (« VPA »). Cependant, l'incidence de la pandémie a entravé les efforts de relance d'Air Canada et du secteur mondial du transport aérien, ainsi que la capacité de certains de ses intervenants, dont dépendent les activités d'Air Canada, à soutenir l'afflux de trafic, ce qui a entraîné une augmentation importante des retards et des annulations de vols, ainsi que d'autres perturbations et problèmes opérationnels, et ce, de juin à la mi-juillet 2022.

En 2022, Air Canada et Jazz, son partenaire régional, ont assuré quotidiennement en moyenne 945 vols réguliers directs vers 185 destinations sur six continents, transportant plus de 37 millions de clients. Il s'agit d'une augmentation importante par rapport à 2021, année lors de laquelle on n'avait enregistré que quelque 162 000 vols ayant desservi environ 13,7 millions de clients. Pour la période allant de juin 2022 à la fin de l'année, Air Canada a exploité plus de 217 000 vols et transporté plus de 25 millions de clients, soit 83 % des clients de 2021 desservis en seulement sept mois.

Au quatrième trimestre de 2022, les produits passages ont progressé d'environ 2 % par rapport au quatrième trimestre de 2019 en regard d'une capacité exploitée représentant 85 % de celle de la même période en 2019. Le trafic s'est rétabli à 87 % des niveaux du quatrième trimestre de 2019, ce qui s'est traduit par une hausse de deux points de pourcentage du coefficient d'occupation. L'augmentation est principalement attribuable à un accroissement de 18 % à l'échelle du réseau. Les hausses du rendement unitaire sur tous les marchés sont attribuables à la reprise soutenue de la demande en voyages aériens à la suite des nouveaux assouplissements des restrictions de déplacements au Canada et dans de nombreux pays desservis par Air Canada, malgré des restrictions toujours en place pour certaines destinations transpacifiques.

5.1 Routes, réseau et services

Tout au long de 2022, Air Canada a fait preuve d'un dévouement pour s'élever plus haut et se reconstruire pour réaliser cette ambition de devenir un champion mondial. La reconstruction du réseau en Amérique du Nord et à l'échelle internationale d'Air Canada a donné lieu à ce qui suit en 2022 :

- Accroissement de la capacité exprimée en sièges-milles offerts (« SMO ») d'environ 2,5 fois par rapport à 2021 (ou d'environ 73 % par rapport aux niveaux de 2019).

- Expansion du réseau en Amérique du Nord avec l'inscription à l'horaire de quatre nouvelles liaisons transfrontalières et de trois nouvelles liaisons intérieures, ainsi que le rétablissement de 41 liaisons nord-américaines. Air Canada a desservi 51 aéroports au Canada et 46 aéroports aux États-Unis à l'été 2022 et a offert à ses clients le plus vaste réseau et le plus grand éventail d'options de voyages de tous les transporteurs canadiens.
- Enrichissement de l'horaire par le rétablissement de 34 liaisons internationales transatlantiques et transpacifiques.
- Expansion stratégique de l'horaire pour le Pacifique Sud avec une liaison quotidienne avec Sydney et le rétablissement des liaisons avec Brisbane et Auckland.
- Lancement d'une liaison avec Bangkok et reprise de la liaison avec Mumbai.
- Nouveaux vols transfrontaliers entre Halifax et Newark et entre Vancouver et Houston.

À l'appui de cette expansion, nous avons également consolidé de nouvelles relations et approfondi les relations existantes avec les principaux partenaires de voyage grâce à une coentreprise élargie avec United Airlines et à un nouveau partenariat stratégique avec Emirates.

5.1.1 Réseau mondial

L'ambition d'Air Canada de devenir un champion mondial passe par la reconstruction d'un solide réseau mondial couvrant tous les principaux segments du transport aérien, de services régionaux, intérieurs et transfrontaliers bien enracinés et actifs, à une croissance des vols internationaux. Nous voulons assurer une liaison sans rupture entre Air Canada et ses partenaires, un service clientèle homogène et supérieur et une diversification des sources de revenus, notamment par l'intermédiaire d'Air Canada Cargo et d'Aéroplan.

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

En 2022, la capacité réseau exprimée en SMO s'établissait à 82 558 millions, soit une augmentation d'environ 150 % par rapport à 2021 et de 73 % par rapport aux SMO déclarés en 2019. La Société continue d'ajuster de manière active la capacité et de prendre d'autres mesures pour tenir compte de la demande, des directives de santé publique, des restrictions de déplacements à l'échelle mondiale de l'inflation et des autres pressions sur les coûts.

5.1.2 Services intérieurs

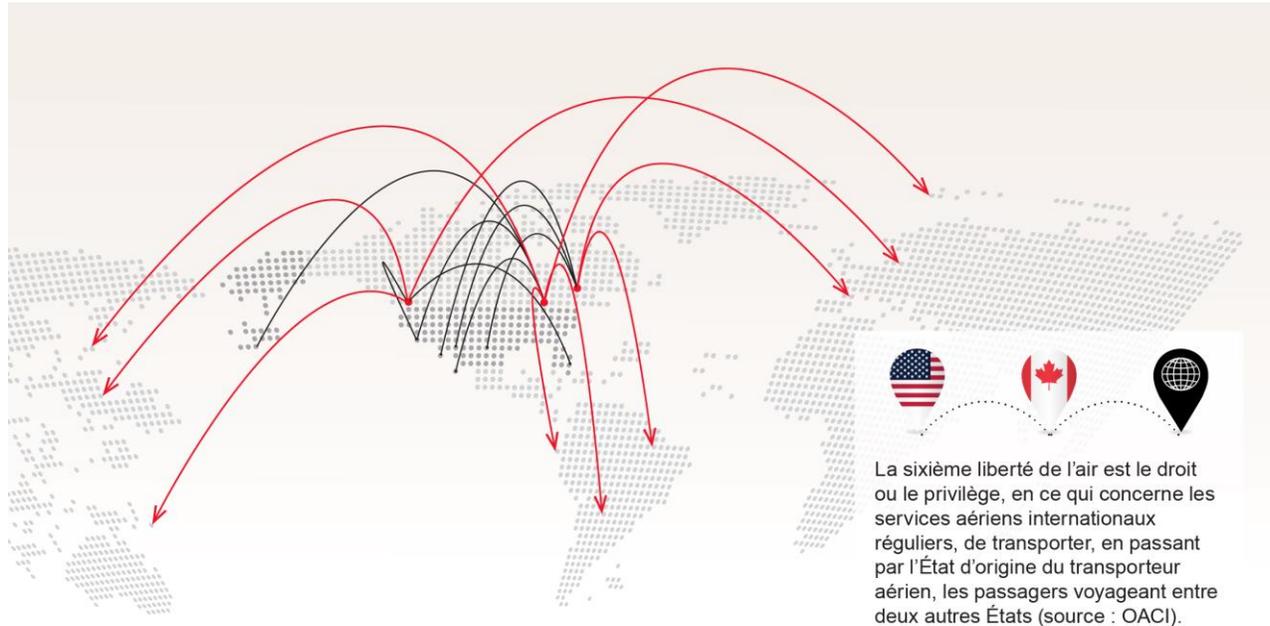
Le marché intérieur a fait preuve d'une plus grande résilience que les autres marchés pendant la pandémie, étant donné qu'il a été moins touché par les restrictions concernant les déplacements et d'autres obstacles. Les lignes canadiennes les plus importantes au chapitre des produits d'exploitation sont demeurées, comme avant la pandémie, les lignes transcontinentales qui relient Toronto, Montréal et Ottawa aux principales villes de l'Ouest canadien, soit Vancouver, Calgary, Edmonton et Winnipeg.

Air Canada et ses partenaires régionaux exploitent un grand nombre de court-courriers, notamment les liaisons Rapidair^{MD} (reliant Toronto, Montréal et Ottawa). Elle offre également des vols à bonne fréquence entre les principaux centres métropolitains de l'Ouest canadien et exploite de nombreux vols entre Calgary, Edmonton et Vancouver. Outre les vols transcontinentaux et régionaux, Air Canada et ses partenaires régionaux exploitent plusieurs lignes entre le Centre du Canada, les Prairies et les provinces de l'Atlantique, mais elle a modifié diverses lignes en s'affranchissant des répercussions de la pandémie.

En 2022, Air Canada a fait des progrès considérables à l'égard du rétablissement de son vaste réseau intérieur. Nous avons assuré quotidiennement en moyenne 518 vols réguliers directs vers 51 escales, plus que tout autre transporteur canadien.

5.1.3 Services transfrontaliers

Comparativement aux services transfrontaliers offerts par tous les transporteurs aériens, Air Canada offrait le plus grand nombre de destinations et de vols sans escale vers les États-Unis à partir du Canada et, avec ses partenaires régionaux, elle transportait plus de passagers entre les deux pays que toute autre société aérienne. Notre réseau est par ailleurs amplifié au moyen de nombreuses correspondances et de vols à code multiple.



À mesure que les restrictions aux frontières ont commencé à être levées à la fin de 2021, Air Canada a volontairement fait preuve de prudence pour augmenter sa capacité transfrontalière et reprendre ses activités à partir d'escales primaires et secondaires. La reconstruction du réseau transfrontalier a été soutenue par une forte demande refoulée et par le recours à la stratégie de la société aérienne en matière de connectivité mondiale (la « sixième liberté ») au départ des États-Unis. En 2022, nous avons desservi 51 destinations américaines, en hausse par rapport à 38 destinations desservies au quatrième trimestre de 2021. Nous avons poursuivi la reconstruction de notre réseau transfrontalier en tirant parti de la stratégie liée à la sixième liberté et en lançant plusieurs nouvelles lignes entre nos plaques tournantes de Toronto, de Vancouver et de Montréal et les principales régions métropolitaines des États-Unis.

La toute nouvelle coentreprise d'Air Canada avec United Airlines visant le marché transfrontalier Canada-États-Unis permettra également de favoriser la croissance du réseau transfrontalier, en offrant davantage d'options à nos clients.

5.1.4 Services internationaux

L'assouplissement des restrictions concernant les déplacements survenu en 2021 et en 2022 a donné lieu à une augmentation de la demande de voyages internationaux. En 2022, nous avons pris des mesures importantes dans la reconstruction de notre réseau mondial en offrant des services réguliers directs vers 83 destinations internationales, comparativement à 99 en 2019.

La reconstruction importante de notre réseau international répondra à la forte demande sur les marchés des voyages d'agrément, des VPA et contribuera aux rendements de fret prévus sur les vols réguliers de passagers.



Air Canada continuera de reconstruire son réseau international en tirant parti de ses relations avec ses partenaires pour renforcer ses services et offrir une connectivité optimale grâce à ses plaques tournantes. La coentreprise transatlantique appelée A++ avec United Airlines et Deutsche Lufthansa AG (« Lufthansa ») permet à Air Canada de coordonner la tarification, les horaires et les ventes de la coentreprise, ce qui sert mieux la clientèle en lui proposant un plus grand nombre d'options de voyage et des services plus efficaces sur de nombreuses routes. La Société continue également à renforcer son partenariat en coentreprise et à tirer parti de ses autres relations sur le marché Asie-Pacifique.

5.1.5 Air Canada Express

Les réseaux intérieur et transfrontalier d'Air Canada sont offerts aux clients utilisant les vols régionaux exploités pour son compte sous la dénomination Air Canada Express .

En 2019, Air Canada a modifié son contrat d'achat de capacité avec Jazz (le « CAC de Jazz ») afin de prolonger sa durée jusqu'en 2035, de générer des économies de coûts et d'optimiser la souplesse du réseau et du parc aérien comparativement à l'ancien contrat. Au même moment, elle a annoncé la réalisation d'un placement en titres de capitaux propres de 97 M\$ visant les actions à droit de vote de Chorus Aviation Inc. (« Chorus »), la société mère de Jazz. Son investissement représentait à l'époque environ 9,99 % de l'ensemble des actions à droit de vote de Chorus. Air Canada a convenu, aux termes d'une convention concernant les droits des investisseurs, de conserver son investissement pendant au moins 60 mois, sous réserve d'exceptions limitées, et elle a obtenu le droit de nommer un membre du conseil d'administration de Chorus.

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

5.1.6 Star Alliance^{MD}

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

Cette alliance réunit des réseaux aériens, l'accès aux salons, les services d'enregistrement, la billetterie et d'autres services visant à rehausser l'expérience de voyage des clients. Les sociétés aériennes membres comprennent plusieurs des principales sociétés aériennes mondiales ainsi que des transporteurs régionaux de plus petite taille. Air Canada a conclu des accords d'exploitation à code multiple avec tous les membres Star Alliance^{MD}, exception faite de Copa Airlines et de Shenzhen Airlines.

Les vastes réseaux et des services offerts par nos partenaires Star Alliance^{MD} tout au long de la pandémie de COVID-19 nous ont permis d'atténuer une partie de ses répercussions. Nous nous concentrons maintenant, nous et nos partenaires, sur le service à nos clients au fur et à mesure que nous reconstruisons notre secteur et nos réseaux.

5.1.7 Ententes conjointes et d'exploitation à code multiple

La conclusion d'alliances commerciales avec des transporteurs internationaux de premier plan est un autre élément primordial de la stratégie commerciale d'Air Canada aux termes desquelles elle dispose d'une façon efficace de tirer parti des services offerts sur son réseau et d'en favoriser l'expansion. Nous étendons notre portée mondiale au moyen de son affiliation au réseau Star Alliance^{MD}, de notre accord de coentreprise transatlantique A++ assortie d'une structure de partage des revenus avec United Airlines et Lufthansa Airline Group, au moyen de notre nouvelle coentreprise assortie d'une structure de partage des revenus avec United Airlines sur le marché transfrontalier (Canada-États-Unis) et de notre coentreprise assortie d'une structure de partage des revenus avec Air China sur des lignes reliant le Canada et la Chine. Les parties à ces coentreprises visent à accroître leur compétitivité, à créer des efficiences opérationnelles et à rehausser l'expérience client. En coordonnant tarification, horaires et ventes (dans le cadre d'ententes approuvées par les autorités responsables de la concurrence), Air Canada est mieux en mesure de servir sa clientèle en lui proposant un plus grand nombre d'options de voyages tout en réduisant le temps de vol.

Nous avons également pu accroître notre masse critique et étendre notre réseau par l'intermédiaire de nombreux accords d'exploitation à code multiple et d'accords interlignes. Outre ses 26 partenaires d'exploitation à code multiple qui sont membres Star Alliance^{MD}, Air Canada a aussi des accords d'exploitation à code multiple avec 14 sociétés aériennes qui n'en sont pas membres, soit Aer Lingus, Air Dolomiti, Azul Linhas Aereas Brasileiras, Cathay Pacific, Central Mountain Air, Emirates, Etihad Airways, Eurowings, Eurowings Discover, GOL Linhas Aéreas Inteligentes, Middle East Airlines, Sri Lankan Airlines, Virgin Australia et Vistara.

Comme il s'agit d'un élément primordial de notre plan de reprise, nous continuons d'évaluer de nouvelles occasions de créer des alliances commerciales stratégiques avec des transporteurs internationaux de premier plan.

5.1.8 Vacances Air Canada et Air Canada Rouge

Vacances Air Canada, l'un des principaux voyagistes au Canada, élabore, commercialise et distribue des forfaits vacances 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 pour 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 suit une stratégie exhaustive en vue d'améliorer sa position concurrentielle et sa rentabilité sur le marché des voyages d'agrément. Cette stratégie vise 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.

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 fidélité. Air Canada

Rouge entend maintenir une structure de coûts analogue à celle de ses concurrents du marché d'agrément, en abaissant efficacement les CESMO sur les lignes loisirs par une densité supérieure des sièges, une amélioration du rendement de la main-d'œuvre, des normes de travail plus efficaces et des coûts indirects moindres. Air Canada Rouge permet de plus à Air Canada de livrer une concurrence efficace aux transporteurs à faibles coûts ainsi qu'aux transporteurs à très faibles coûts. En 2022, le parc aérien d'Air Canada Rouge se composait uniquement d'appareils monocouloirs et Air Canada Rouge exploitait principalement des lignes court-courrier et moyen-courrier vers des destinations d'agrément dans les Antilles, aux États-Unis et au Canada.

5.2 Aéroplan

Notre programme Aéroplan transformé a été relancé en novembre 2020 et il est le principal programme de fidélité du Canada en matière de voyages. Les particuliers qui adhèrent à ce programme peuvent 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 primes offertes directement par les partenaires participants ou par l'intermédiaire de fournisseurs d'Aéroplan. Le statut Aéroplan Élite reconnaît la fidélité des grands voyageurs d'Air Canada ainsi que des membres les plus actifs d'Aéroplan en leur offrant une gamme de services prioritaires associés aux voyages et de privilèges réservés aux membres.

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

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

Aéroplan offre désormais un vaste assortiment de nouvelles fonctionnalités, dont certaines sont les premières sur le marché.

Forte de ce nouveau départ et de son partenariat avec Starbucks, Uber et LCBO, Aéroplan entend lancer de nouvelles caractéristiques du programme et agrandir ses diverses catégories en vue d'accroître et de fidéliser son bassin de membres. Les chiffres témoignent de son succès : en 2022, le programme de fidélité Aéroplan a accueilli un nombre record de nouveaux membres, plus qu'en toute autre année, même avant l'acquisition du programme par Air Canada.

Ventes et distribution des services : Air Canada utilise plusieurs canaux de distribution et de stratégies pour vendre ses services à différents segments de clientèle. Air Canada distribue ses services directement aux clients par l'intermédiaire de ses services numériques, notamment son site Web principal (www.aircanada.com), le site Web du programme de fidélité Aéroplan (www.aeroplan.com), l'application mobile Air Canada, son portail Web pour les agences de voyages (www.aircanada.com/agents) et son site Web pour les petites et moyennes entreprises (acpourentreprise.aircanada.com). Air Canada vend également ses services par l'intermédiaire de ses centres de services, à l'aide d'un réseau mondial d'agents généraux des ventes et d'agences de voyages (agences traditionnelles ayant pignon sur rue et agences de voyages en ligne de premier plan). De plus, les services d'Air Canada sont offerts par l'intermédiaire d'outils commerciaux d'autoréservation et de métamoteurs de recherche en ligne qui redirigent le client vers www.aircanada.com ou facilitent les réservations, tirant parti des interfaces de programmation d'applications (API) d'Air Canada.

5.3 Nos employés

Le succès et la durabilité d'Air Canada dépendent de la qualité de ses services, de son engagement et de ses liens avec ses clients, de sa contribution à ses collectivités et de la façon dont elle attire, embauche, forme, fidélise et motive ses employés. En 2021, les besoins en matière de formation du personnel ont considérablement augmenté en raison du rappel ou de l'embauche de plus de 10 000 employés affectés à l'exploitation (7 400 employés rappelés ou embauchés ayant suivi une formation au cours des troisième et quatrième trimestres de 2021 seulement). Une planification importante a été nécessaire, plusieurs programmes de formation ont été mis à jour et plus de 100 formateurs ont été embauchés. Le recrutement s'est poursuivi tout au long de 2022 de sorte que plus de 11 000 nouveaux employés ont été embauchés en prévision d'une augmentation prévue des voyages d'affaires et des voyages d'agrément à l'été. Air Canada continue d'investir dans la croissance et la formation des employés afin de mieux servir ses clients. Les nouveaux employés bénéficient de programmes de formation initiale rigoureux et poussés pour les initier aux valeurs du Plan de vol d'Air Canada. Le perfectionnement des compétences des dirigeants et des cadres a également été accru au moyen de formations en personne et de formations virtuelles. Il s'agit notamment de comprendre et d'améliorer l'itinéraire client tout en représentant notre marque en tant que véritables ambassadeurs et en faisant la promotion des langues officielles du Canada : le français et l'anglais. Au 31 décembre 2022, Air Canada comptait 30 478 employés équivalent temps plein.

5.4 Parc aérien

Pendant la pandémie, nous avons renouvelé notre parc aérien. Nous avons procédé au retrait permanent de certains appareils plus anciens de notre parc d'avions de passagers, soit certains 767 de Boeing et des appareils de la famille de l'A320 d'Airbus et tous ses biréacteurs régionaux E190 d'Embraer. Cette mesure a réduit la structure de coûts de la Société, simplifié son parc aérien global et diminué son empreinte carbone.

Au 31 décembre 2022, le parc aérien de l'exploitation principale d'Air Canada comptait 192 appareils, soit 110 appareils monocouloirs de Boeing et d'Airbus et 82 gros-porteurs de Boeing et d'Airbus, notamment cinq avions-cargos 767 de Boeing (dont trois étaient en service et deux en attente de la certification de Transports Canada au 31 décembre 2022). Air Canada Rouge exploitait un parc aérien comptant 39 appareils monocouloirs d'Airbus. Au 31 décembre 2022, le parc aérien d'Air Canada Express comptait 114 appareils : 50 biréacteurs de transport régional de Mitsubishi, 39 appareils à turbopropulseurs Dash 8 de De Havilland et 25 appareils E175 d'Embraer.

Les tableaux ci-après présentent le nombre d'appareils composant le parc de l'exploitation principale d'Air Canada et d'Air Canada Rouge au 31 décembre 2022.

Gros-porteurs	
777-300ER de Boeing	18
777-200LR de Boeing	6
787-8 de Boeing	8
787-9 de Boeing	29
767-300 de Boeing (avions-cargos)	5
A330-300 d'Airbus	16
Total – Gros-porteurs	82
Monocouloirs	
737 MAX 8 de Boeing	40
A321 d'Airbus	15
A320 d'Airbus	18
A319 d'Airbus	5
A220-300 d'Airbus	32
Total – Monocouloirs	110
Total – Exploitation principale	192

Monocouloirs	
A321 d'Airbus	14
A320 d'Airbus	5
A319 d'Airbus	20
Total – Air Canada Rouge	39

Total – Exploitation principale et Air Canada Rouge	231
--	------------

Le tableau ci-après présente le nombre d'appareils exploités, au 31 décembre 2022, sous le nom de marque Air Canada Express aux termes d'un contrat d'achat de capacité avec Jazz.

 AIR CANADA EXPRESS	Au 31 décembre 2022
E175 d'Embraer	25
CRJ-200 de Mitsubishi	15
CRJ-900 de Mitsubishi	35
Dash 8-400 de De Havilland	39
Total – Air Canada Express	114

En 2021, Air Canada a exercé des options visant l'achat de trois appareils 787-9 de Boeing, dont la livraison est prévue pour 2023 et 2024. Air Canada ne détient aucune autre option d'achat visant des appareils 787 de Boeing. Le nombre actuel d'appareils 787-9 et 787-9 s'élève, respectivement, à huit et à 29.

Au 31 décembre 2022, la totalité des 40 appareils 737 MAX 8 de Boeing faisant l'objet de commandes fermes avaient été livrés, 32 appareils A220-300 d'Airbus avaient été livrés, et un 33^e a été reçu en janvier 2023. Air Canada a passé des commandes fermes visant 27 appareils A220. La livraison de six de ces appareils devrait avoir lieu en 2024, six autres en 2025 et les 15 derniers en 2026.

En 2022, Air Canada a annoncé avoir fait l'acquisition de 30 appareils à distance franchissable accrue (ou XLR, pour *extra-long range*) de la gamme A321neo d'Airbus. Les appareils A220, 737 MAX et les 30 appareils A321 compléteront le renouvellement du parc d'appareils monocouloirs d'Air Canada.

Air Canada s'est également engagée à acheter 30 appareils hybrides électriques régionaux ES-30 en cours de développement par la société suédoise Heart Aerospace (cet appareil devrait entrer en service en 2028) et à investir 5 M\$ US dans Heart Aerospace.

Air Canada a également intégré à son parc aérien des avions-cargos 767 de Boeing. Au 31 décembre 2022, trois avions-cargos étaient en service. Air Canada prévoit disposer d'un parc de sept avions-cargos 767 d'ici la fin de 2023 et en ajouter trois autres en 2024 et en 2025, ainsi que deux nouveaux avions-cargos 777 de Boeing dont la livraison est prévue pour 2024.

La rubrique 7, « Parc aérien », du rapport de gestion 2022 d'Air Canada, qui est intégrée par renvoi à la notice annuelle, contient plus de renseignements sur le parc aérien d'Air Canada.

5.5 Améliorations du produit

Air Canada continue de tirer le meilleur parti de ses innovations en matière de technologie, de fidélité et de produits pour créer des expériences clients rehaussées à chaque étape du voyage. Voici ce qui a été fait en 2022 :

- Air Canada a lancé un service de télévision en direct à bord de certains appareils et vols au Canada, devenant le seul transporteur aérien canadien à offrir six chaînes canadiennes en français et en anglais dans le cadre de la programmation de divertissements à bord gratuite et complète de la Société.
- Les repas à bord ont été bonifiés grâce à une expérience cabine de qualité supérieure et des améliorations en classe économique internationale, notamment de nouvelles options de plats chauds et des entrées supplémentaires évoquant la cuisine typique de la destination. Le nouveau

menu du Bistro Air Canada a été lancé et augmenté afin d'inclure des options contemporaines, véganes et sans gluten.

- De nouvelles trousse de toilette ont été lancées pour les clients de la classe Signature Air Canada internationale, ainsi que pour les clients de la classe Économique Privilège et de la classe Signature Air Canada en Amérique du Nord voyageant de nuit.
- Air Canada a lancé le service connexion Wi-Fi haute vitesse offert à titre gracieux pour les clients de la classe Premium Rouge d'Air Canada Rouge, une première au Canada. Les clients peuvent profiter de leurs propres divertissements, émissions de télévision, films et musique. Tous les clients d'Air Canada Rouge peuvent accéder à un grand choix de films et d'émissions de télévision sur le portail de bord, le tout offert gracieusement.

Les améliorations apportées vont au-delà de l'expérience à bord. En 2022, Air Canada a également commencé à déployer des produits et services supplémentaires au sol, dans divers domaines :

- Plusieurs salons Feuille d'érable en Amérique du Nord proposent des mets et des boissons plus élaborés, notamment un service de buffet contemporain. Cette offre améliorée plaît à une vaste clientèle mondiale, tout en mettant en valeur les producteurs locaux et des options prisées. Air Canada a également élargi l'offre de Café Air Canada à l'aéroport Pearson de Toronto, et de nouvelles lignes d'accès prioritaire ont été ajoutées dans certains salons Feuille d'érable pour offrir aux clients de la classe Air Canada Signature et de la Classe affaires, ainsi qu'aux membres Aéroplan Super Élite, un accès prioritaire aux heures de pointe.
- Air Canada a également élargi son service de chauffeur en partenariat avec Porsche (hybride branchable ou entièrement électrique) pour la Suite Signature Air Canada à l'aéroport de Vancouver.
- Air Canada a également commencé à introduire diverses améliorations numériques pour les clients des aéroports. Il s'agit notamment d'installer des bornes libre-service aux portes où les clients peuvent imprimer des bons de repas en cas de situations extraordinaires où un vol ne part pas comme prévu.

5.5.1 Air Canada Cargo

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. Air Canada Cargo 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 et/ou obtient des applications et utilise des technologies en vue d'améliorer constamment les processus opérationnels et commerciaux et d'offrir un service de qualité à ses clients, 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. Un des principaux buts de la Société est de stimuler la valeur de bout en bout au moyen d'une technologie rehaussée, d'une tarification dynamique et d'un processus transparent sur toute la chaîne d'approvisionnement de distribution.

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

En raison de l'augmentation marquée de la demande à l'égard de l'espace de chargement de fret pendant la pandémie, Air Canada a assuré des vols tout-cargo au moyen d'avions de passagers ainsi

que d'appareils 777-300ER de Boeing et A330 d'Airbus convertis temporairement. L'espace de chargement de fret des avions convertis a été accru grâce au retrait de sièges de la cabine passagers.

En 2022, Air Canada Cargo a exploité plus de 3 600 vols tout-cargo vers plus d'une douzaine de destinations, dont Toronto, Halifax, St. John's, Miami, Atlanta, Dallas, Quito, Lima, San Juan, Mexico, Guadalajara, Bogotá, Madrid et Francfort. Près de 39 millions de kilogrammes au total ont été transportés au cours des 12 mois, dont 11 millions de kilogrammes de produits frais, tels que des fruits, des légumes et des poissons et fruits de mer.

En 2022, Air Canada Cargo a également inauguré ses installations spécialisées en chaîne du froid à son aérogare de fret de l'aéroport international Toronto Pearson, qui lui permettent d'élargir et d'améliorer ses capacités de traitement pour les expéditions notamment de produits pharmaceutiques, de denrées alimentaires fraîches et d'autres produits périssables. Les installations rénovées sont dotées de plus de 2 800 mètres carrés de zones à température contrôlée, d'une plus grande chambre froide et d'équipements écoénergétiques.

Air Canada Cargo prévoit d'accroître ses activités grâce à diverses stratégies, notamment en tirant parti de la demande de transport liée à la croissance du commerce électronique, en offrant des services spécialisés de livraison en ligne en utilisant son parc aérien d'avions de passagers et d'avions-cargos. L'expansion d'Air Canada Cargo devrait aider Air Canada à diversifier ses sources de revenus et ainsi jouer un rôle important dans sa reprise.

5.5.2 Nouvelles technologies de base

L'investissement dans les nouvelles plateformes de données et de technologie a été un facteur important pour la reprise et la croissance future d'Air Canada. Nos clients et nos employés bénéficient d'une technologie moderne et d'une expérience améliorée, notamment des communications en temps réel et une meilleure gestion des interruptions de service. Air Canada continue d'investir dans la technologie de commerce électronique sur ses applications Web, mobiles et sur ses bornes, ainsi que dans une meilleure connectivité avec ses partenaires. L'expérience de nos clients et notre croissance seront stimulées davantage par les investissements continus dans les modèles de simulation et d'optimisation pour la gestion du chiffre d'affaires, la planification et la maintenance du réseau, les plateformes de données et d'analyse et les systèmes opérationnels modernes des sociétés aériennes.

Air Canada s'efforce également d'accroître la clientèle qu'elle rejoint au moyen de la plateforme Aéroplan en continuant d'accroître son engagement par l'intermédiaire de partenaires pour les achats courants comme Uber et Starbucks et en donnant aux clients les moyens d'utiliser des outils en libre-service et des communications personnalisées en temps réel.

Après la mise en œuvre d'Altéa, notre nouveau système de réservation pour passagers, et le lancement d'Aéroplan, nous avons reconnu la nécessité d'optimiser la composante fondamentale du système de communication de nos centres de services : la téléphonie. Les centres téléphoniques d'Aéroplan de Montréal et de Vancouver migrent vers un système de téléphonie infonuagique sophistiqué. Ce nouveau système de téléphonie met au premier plan un serveur vocal interactif (SVI) intelligent, qui aide Air Canada à saisir l'information sur les clients et facilite les interactions entre les employés et les clients par l'intermédiaire d'un tableau de bord. Le tableau de bord donne aux équipes d'exploitation l'accès aux renseignements et aux outils dont elles ont besoin à partir d'un écran principal.

5.5.3 Engagement à l'égard du développement durable

Air Canada a pour objectif d'établir des liens significatifs, de prendre soin des gens et de favoriser le dépassement de soi, en tant que *Citoyens du monde* (titre de notre rapport de développement durable). En tant que transporteur aérien mondial, nos activités peuvent avoir une incidence sur les employés, les clients, les collectivités que nous desservons et les autres parties prenantes. Faisant partie des Citoyens du monde, nous visons, dans tout ce que nous faisons, à intégrer les dimensions économique,

environnementale et sociale selon trois fils conducteurs du développement durable : Notre entreprise, Nos employés et Notre planète. Pour atteindre nos objectifs en matière de développement durable, nous devons continuer à définir et à appliquer des approches et des principes afin de concrétiser nos aspirations, notamment à examiner des mesures rentables de durabilité, en utilisant les ressources naturelles, sociales et économiques avec efficacité et de façon responsable, en favorisant l'ouverture, la transparence, la diversité, l'équité, l'inclusion et la collaboration, et en établissant des objectifs mesurables.

Le rapport *Citoyens du monde 2021* rend compte des initiatives et des résultats de l'ensemble d'Air Canada sur les plans environnemental, social et de la gouvernance, du 1^{er} janvier au 31 décembre 2021. Le rapport est centré sur la réaction de la Société à la pandémie de COVID-19, notamment sur les mesures d'atténuation prises, et fournit des mises à jour sur certaines initiatives de durabilité depuis le début de l'année 2022. Le rapport d'Air Canada a été préparé conformément aux normes de la Global Reporting Initiative (GRI). Reconnue à l'échelle internationale comme chef de file relativement aux normes de présentation de l'information ayant trait au développement durable, la GRI contribue à la transparence et à l'uniformité de la communication sur l'impact en matière de développement durable. Air Canada a été la première société aérienne canadienne à signer le Pacte mondial des Nations Unies (PMNU) qui incite les entreprises du monde entier à adopter des pratiques socialement responsables propices au développement durable. Air Canada s'est engagée à favoriser l'atteinte des 10 objectifs du PMNU et des 17 objectifs de développement durable (ODD) établis par l'Assemblée générale des Nations Unies. Depuis 2020, Air Canada tient compte des ODD dans ses rapports de la GRI et elle soutient les 17 objectifs de développement durable. Le rapport *Citoyens du monde 2022* sera publié à la mi-2023.

La gouvernance, la stratégie, les risques et le rendement d'Air Canada en matière de climat sont également présentés dans son rapport établi selon les recommandations du rapport du Groupe de travail sur l'information financière relative aux changements climatiques (le « Rapport GIFCC ») ainsi qu'au moyen du CDP. Auparavant connu sous le nom de Carbon Disclosure Project, le CDP a aligné son approche sur le cadre du GIFCC. En mars 2021, Air Canada a publié son nouveau plan d'action climatique qui comprend des étapes ambitieuses pour atteindre son objectif à long terme, soit d'être carboneutre d'ici 2050. À moyen terme, ses cibles absolues de réduction nette des GES d'ici 2030 sont les suivantes :

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

investissements de 50 M\$ dans les carburants d'aviation durables (CAD) ainsi que la réduction et l'élimination du carbone. En ce qui concerne l'environnement et les changements climatiques, les gouvernements, l'industrie et d'autres acteurs de la chaîne d'action climatique doivent jouer leur rôle. Nous comptons les uns sur les autres pour atteindre nos objectifs collectifs.

Air Canada adhère à la transparence, à l'intégrité et à la responsabilisation, et elle a retenu les services de PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l. pour une mission d'assurance limitée indépendante concernant sept indicateurs de rendement. Pour vous renseigner sur la portée et l'énoncé de l'assurance, consultez le rapport d'assurance limitée à aircanada.com/citoyensdumonde.

Le rapport de développement durable d'Air Canada, le Rapport GIFCC, l'index de son contenu GRI (et les graphiques connexes) et l'index des objectifs de développement durable des Nations Unies peuvent être consultés à l'adresse aircanada.com/citoyensdumonde. Pour accéder au rapport CDP et en savoir plus, consultez le site www.cdp.net.

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

Air Canada a élaboré une politique environnementale conforme aux exigences du programme de certification environnementale de l'IATA (l'« IEnvA »), une certification SGE équivalente à la norme ISO 14001:2015, qui décrit les engagements pris par la haute direction. La politique est la base du système de gestion de l'environnement (le « SGE ») d'Air Canada, grâce auquel la Société tient à jour des programmes de gestion de l'environnement qui lui permettent de respecter ses obligations et de gérer son impact environnemental.

Les Affaires environnementales d'Air Canada doivent détecter, surveiller et évaluer les occasions et les risques liés au climat et à l'environnement à l'aide de son SGE certifié, et mettre en œuvre des programmes pour gérer les répercussions des activités d'Air Canada. Un SGE est un système structuré et documenté de politiques et de procédures à l'aide duquel Air Canada définit les aspects environnementaux de ses activités, gère leur impact et établit les objectifs, les cibles et les indicateurs de performance environnementaux de la Société. Des plans de gestion environnementale sont élaborés pour gérer les impacts environnementaux importants d'Air Canada et respecter les obligations en matière de conformité. Grâce à des programmes d'audit de conformité environnementale, Air Canada surveille la conformité réglementaire, cerne les causes fondamentales des constatations et élabore des mesures correctives, au besoin.

Afin d'appuyer ses efforts visant à réduire les déchets, la pollution et les émissions de GES, et à améliorer sa performance environnementale, Air Canada a choisi d'adopter un SGE certifié par un tiers, grâce au programme de certification environnementale IEnvA de l'IATA. L'IEnvA est un système de gestion de l'environnement expressément conçu pour le secteur du transport aérien. Il est équivalent à la norme ISO 14001:2015, axée sur les systèmes de gestion de l'environnement. Un cycle de recertification est prévu tous les deux ans pour le programme..

L'IEnvA de niveau 2 exige notamment qu'une société aérienne élabore et mette en œuvre ce qui suit :

- une politique en matière d'environnement;
- un appui de la direction pour s'acquitter de certaines responsabilités liées au SGE;
- des procédures pour définir, évaluer et gérer les aspects et les impacts environnementaux
- des critères d'évaluation des risques environnementaux et de l'importance environnementale;
- des plans de gestion environnementale pour remédier à des problèmes environnementaux qui comprennent :
 - des objectifs environnementaux et des plans connexes pour réaliser ces objectifs;
 - des mécanismes de contrôle permettant d'atteindre et de maintenir une performance et une conformité sur le plan environnemental;
- des programmes de formation en matière d'environnement;
- des plans de communication sur l'environnement;
- des procédures d'intervention d'urgence.

Air Canada est fière d'avoir été la première société aérienne d'Amérique du Nord à avoir obtenu la certification IEnvA de niveau 2 en 2020, le niveau le plus élevé de conformité à l'IEnvA.

5.7 Priorité à la sécurité, toujours

Au cœur de la culture d'Air Canada se trouve sa valeur centrale : « Priorité à la sécurité, toujours », qui nous guide dans tout ce que nous faisons. La sécurité de nos clients, de nos employés et des membres des collectivités que nous desservons est toujours une priorité inconditionnelle pour nous.

5.7.1 *Gestion de la sécurité*

La gestion de la sécurité est une responsabilité fondamentale qui influence pratiquement toutes les décisions prises par Air Canada. Comme la sécurité est très importante pour Air Canada, elle a mis en place la structure, les ressources et les processus nécessaires pour que tous les aspects de la sécurité et de son administration demeurent toujours à l'avant-plan et que les mesures de sécurité soient convenables et efficaces.

De concert avec ses employés, Air Canada s'engage à mener ses activités de façon à assurer leur santé et leur sécurité, ainsi que celles de ses clients, de ses entrepreneurs et du grand public, tout en respectant ses obligations imposées par la réglementation applicable. Afin d'appliquer son engagement en matière de sécurité, elle (1) soutient et favorise une formation efficace; (2) soutient la poursuite de l'analyse des données de sécurité et du développement de l'intelligence artificielle s'y rapportant, ainsi que leur intégration continue dans son système de gestion de la sécurité (« SGS »); (3) évalue et gère en permanence les risques de sécurité liés à l'introduction de nouveaux équipements, de nouvelles liaisons et de nouvelles initiatives ou de nouveaux projets; (4) renforce et favorise la communication d'information sur la sécurité, protégeant les renseignements essentiels à la sécurité afin de prendre des décisions éclairées.

Conformément au *Règlement de l'aviation canadien* (le « RAC ») et aux Normes d'audit de la sécurité de l'exploitation de l'IATA, Air Canada a mis en œuvre, à tous les niveaux de l'entreprise, une politique de sécurité adaptée à la taille et à la complexité de l'organisation. Elle constitue le fondement du SGS d'Air Canada. Air Canada tient également une liste de contrôle de sécurité présentant les exigences et processus destinés aux entrepreneurs qui travaillent dans ses installations.

5.7.2 *Programme de gestion de la sécurité*

Afin d'améliorer la sécurité des sociétés aériennes canadiennes et de responsabiliser davantage le secteur de l'aviation, le RAC oblige les sociétés aériennes canadiennes à mettre en œuvre un SGS dans leurs organisations et à nommer des dirigeants responsables de la sécurité. Un SGS est une approche systématique de gestion de la sécurité comprenant notamment les structures, les niveaux de responsabilité, les politiques et les procédures organisationnelles nécessaires. Air Canada et Air Canada Rouge ont mis en place un SGS qui respecte et dépasse les exigences des lois applicables. Le SGS encadre l'élaboration, l'application et l'évaluation des procédures et processus systématiques et complets de gestion du risque. Le SGS crée aussi une structure de soutien constituée d'éléments clairs et de directives concises, commune à tous les groupes de l'exploitation, qui facilite l'exécution efficace de leurs fonctions de gestion de la sécurité.

Le SGS garantit :

1. La participation active de la direction, des employés et des comités de santé et sécurité.
2. L'élaboration, le suivi et l'amélioration continus de pratiques efficaces en matière de sécurité.
3. La mise en œuvre de programmes de formation et de sensibilisation appropriés.
4. L'application d'un processus d'inspection et d'audit qui permet une rétroaction entraînant l'apport de correctifs en temps voulu.
5. La mise en place d'un système de rendement au titre de la sécurité, qui fournit une rétroaction opportune à tout le personnel.
6. L'engagement à communiquer et à promouvoir des pratiques et des processus de travail sécuritaires.

5.8 Diversité, équité et inclusion

Air Canada vise également à créer un milieu de travail sain, inclusif et enrichissant dans lequel chacun se sent à sa place et peut se dépasser et réaliser son plein potentiel. Nous voulons inspirer, encourager et mobiliser nos employés pour qu'ils excellent dans tout ce qu'ils font. Veuillez consulter le Rapport de développement durable 2021 d'Air Canada pour obtenir de plus amples renseignements sur la vision et l'approche d'Air Canada en matière de diversité, d'équité et d'inclusion. Les réalisations de 2022 d'Air Canada et les faits nouveaux seront présentés dans le Rapport de développement durable 2022.

6. APERÇU DU SECTEUR ET DE L'ENVIRONNEMENT CONCURRENTIEL

6.1 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 passagers et des produits d'exploitation. Ainsi, au Canada, les liaisons aériennes se concentrent autour de grandes plaques tournantes : Toronto, Montréal et Vancouver.

Air Canada est le plus grand transporteur aérien intérieur du Canada. Jazz est le premier transporteur aérien régional du Canada. La concurrence sur le marché intérieur est principalement le fait de WestJet et de Swoop, qui, au cours des dernières années, se sont éloignées de leur modèle à faibles coûts et à très faibles coûts pour devenir des transporteurs réseau dotés d'une marque à faibles coûts.

Porter Airlines Inc. (« Porter ») est un transporteur aérien régional exerçant ses activités principalement à partir de l'aéroport Billy-Bishop de Toronto sur le marché du triangle de l'Est, en Ontario, ainsi qu'à destination des Maritimes au Canada. Porter a lancé des services par avions à réaction au Canada et aux États-Unis à partir de l'est du Canada (aéroport Pearson de Toronto, Montréal et Ottawa) au premier trimestre de 2023 et se concentre sur les principaux marchés canadiens.

Des transporteurs aériens à très faibles coûts, comme Flair Airlines, Lynx (auparavant Enerjet) et Canada Jetlines ont fait leur apparition sur le marché intérieur.

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

6.2 Marché transfrontalier américain

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

La concurrence sur le marché transfrontalier est principalement le fait des transporteurs réseau américains, 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 Air Lines, Alaska Airlines et JetBlue. Voir la rubrique « Routes, réseau et services » de la présente notice annuelle pour de plus amples renseignements sur les liens entre Air Canada et United Airlines.

Des transporteurs à faibles coûts, notamment Swoop, Transat, Porter et Flair Airlines, assurent aussi des vols transfrontaliers et se concentrent principalement sur les destinations d'agrément.

6.3 Marché international

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

La concurrence sur les marchés transatlantique, transpacifique et sud-américain provient principalement de transporteurs réseau étrangers et, dans une moindre mesure, de transporteurs nationaux et de transporteurs d'agrément sur les lignes à plus haute densité en haute saison. 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 »), Flair Airlines et Swoop.

En 2022, le parc aérien d'Air Canada Rouge se composait uniquement d'appareils monocouloirs exploités principalement sur des lignes court-courrier et moyen-courrier vers des destinations d'agrément dans les Antilles, aux États-Unis et au Canada. Air Canada reconstruit son réseau transatlantique, axé sur les marchés des vols entre plaques tournantes, les VPA et les destinations d'agrément européennes, au moyen d'appareils du parc de l'exploitation principale, appuyé par son partenariat commercial avec Lufthansa et par les transporteurs aériens du groupe Lufthansa.

7. RÉGLEMENTATION

Air Canada et le secteur de l'aviation commerciale sont assujettis à un cadre juridique, réglementaire et administratif exhaustif et en constante évolution, tant au Canada qu'à l'échelle internationale, notamment en ce qui concerne les impôts et taxes, les redevances et activités aéroportuaires, les droits de desserte, les créneaux aéroportuaires, l'exploitation et la maintenance des appareils, la sûreté, les droits des passagers et consommateurs, la santé publique et la sécurité, l'accessibilité du transport, les règlements visant les équipages et autres règlements en matière de travail, la protection des renseignements personnels, la sécurité des données, le marketing et la publicité, les licences, la concurrence, les coentreprises, les régimes de retraite, l'environnement (y compris en ce qui a trait à la gestion du carburant, à la pollution, aux changements climatiques, aux émissions de GES et aux niveaux sonores), les douanes, l'immigration, le contrôle des changes et, dans une certaine mesure, la tarification. Vous trouverez ci-après un exposé de lois et règlements nationaux et internationaux touchant Air Canada ainsi que de certains projets de loi et de règlement qui pourraient, à l'avenir, toucher Air Canada. Air Canada ne peut pas prédire quand ces lois et règlements entreront en vigueur (dans leur forme proposée ou modifiée), le cas échéant.

7.1 Canada

7.1.1 Introduction

Au Canada, tout le transport aérien commercial, y compris les politiques, les normes de maintenance et d'exploitation, la sécurité, les infrastructures au sol et les installations de navigation, relève de la compétence du gouvernement du Canada et tombe sous la responsabilité du ministre des Transports et, dans une certaine mesure, du ministre de l'Emploi, du Développement de la main-d'œuvre et de l'Inclusion des personnes en situation de handicap. L'Office des transports du Canada (l'« OTC »), organisme administratif qui relève du gouvernement fédéral, agit comme tribunal quasi judiciaire chargé de régler certains différends soulevés par des consommateurs ou des entreprises dans le domaine du transport et comme organisme de régulation économique du secteur du transport aérien, habilité à prendre des décisions et à délivrer des autorisations, des licences et des permis. NAV CANADA, entreprise privée sans capital-actions, assure les services de navigation aérienne au Canada. La gestion et l'exploitation de tous les grands aéroports du Canada sont confiées à des administrations aéroportuaires canadiennes constituées en organisations à but non lucratif. Le modèle de financement des aéroports canadiens est unique. Les voyageurs, les transporteurs aériens et d'autres utilisateurs financent ce modèle, qui est une source de revenus pour le gouvernement canadien.

7.1.2 *Règlement sur la protection des passagers aériens*

Le *Règlement sur la protection des passagers aériens* 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, notamment en cas de vol retardé, d'annulation de vol et de refus d'embarquement ainsi que les normes de traitement, d'indemnisation et d'aide à fournir pour permettre le déplacement prévu et les indemnités minimales pour bagages perdus ou endommagés. Le ministre des Transports et l'OTC ont déclaré publiquement que des modifications à ces règlements et, éventuellement, de nouvelles lois seraient présentées en 2023 en vue d'améliorer ou de clarifier les droits des passagers.

7.1.3 *Accessibilité*

Le *Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées* établit un cadre permettant aux personnes handicapées d'avoir des services de transport accessibles. Ces exigences comprennent la façon dont les transporteurs aériens comme Air Canada devraient communiquer avec les voyageurs handicapés, rendre les avions accessibles, former les employés et les travailleurs pour aider les voyageurs handicapés et, en général, fournir des services accessibles. Le but de ce règlement est de créer un seul ensemble exhaustif de règlements sur les transports accessibles au Canada. Le *Règlement sur l'établissement des plans et des rapports en matière de transports accessibles* exige que les fournisseurs de services de transport établissent des plans sur l'accessibilité d'ici le 1^{er} juin 2023, ainsi que des processus de rétroaction avec la collectivité afin de cerner et d'éliminer les obstacles.

7.2 **Services transfrontaliers américains**

Les services transfrontaliers entre le Canada et les États-Unis sont exploités conformément à l'accord Ciel ouvert conclu par le Canada et les États-Unis, 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 multiple entre le Canada et les États-Unis en collaboration avec certains membres du réseau Star Alliance^{MD}. En outre, les codes de certains de ces membres figurent sur certains vols transfrontaliers exploités par Air Canada ou des partenaires régionaux sous la dénomination Air Canada Express .

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

7.3 **Services internationaux**

Les services aériens internationaux réguliers sont réglementés par les autorités compétentes du Canada et des pays concernés. Le ministre des Transports du Canada a le pouvoir de désigner les transporteurs aériens canadiens autorisés à exploiter des 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 à exercer sur les dessertes convenues, les conditions d'exploitation, le nombre de transporteurs autorisés, la capacité ou la fréquence permise et les contrôles sur les tarifs. La plupart des accords bilatéraux auxquels le Canada est partie autorisent la désignation de plus d'un transporteur aérien canadien; toutefois, certains d'entre eux n'en acceptent qu'un.

Transports Canada applique une politique de désignations multiples libéralisée aux services aériens internationaux réguliers offerts par des transporteurs aériens canadiens (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 assujetti aux accords bilatéraux de services aériens existants, mais le gouvernement du Canada poursuivra les négociations entamées avec les pays intéressés pour obtenir les droits nécessaires pour les transporteurs canadiens. En outre, une désignation ne sera sujette à réattribution que dans les cas où un accord bilatéral limite les désignations et où le transporteur autorisé n'exploite pas de services aériens directs ou à code multiple.

La politique sur le transport aérien international de Transports Canada intitulée « Ciel bleu » prévoit une approche plus ouverte aux négociations bilatérales sur le transport aérien. Selon cette politique, lorsque c'est à l'avantage du Canada, Transports Canada cherchera activement à négocier des accords de transport aérien régulier international plus ouverts, de façon à optimiser les chances d'ajouter des services passagers et de fret selon les conditions du marché. Le Canada a libéralisé des accords de services aériens, notamment avec les États-Unis, le Royaume-Uni et l'Union européenne.

7.4 Services d'affrètement

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

7.5 Action climatique et législation connexe sur les émissions de gaz à effet de serre

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

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

Nous croyons que les politiques qui incitent à la production de CAD nous permettront de décarboniser nos activités plus efficacement que les exigences réglementaires non coordonnées qui font peser de manière démesurée les coûts de transition sur les transporteurs aériens. Nous continuerons de travailler avec les décideurs politiques et les parties prenantes pour adopter des politiques et promouvoir des initiatives donnant à l'industrie un avenir moins polluant. De plus, nous pourrions être assujettis à des obligations réglementaires futures qui exigeraient l'achat de crédits de compensation carbone, ce qui pourrait exposer la Société à des coûts supplémentaires liés à l'achat de ces crédits ou à une offre limitée de crédits de compensation carbone sur le marché. Nous pensons que les politiques qui encouragent la réduction des émissions dans le secteur, plutôt que les achats de crédits de compensation carbone, soutiendront mieux la transition de l'industrie vers un avenir plus faible en carbone.

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

La *Loi canadienne sur la responsabilité en matière de carboneutralité* reflète l'engagement du Canada d'atteindre la carboneutralité d'ici 2050. Le gouvernement du Canada a publié son Plan de réduction des émissions pour 2030, qui établit l'objectif climatique intermédiaire du Canada qui est de réduire les émissions de 40 à 45 % d'ici 2030 et qui fait référence à l'élaboration, en 2022, d'un Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de GES provenant de l'aviation (2022-2030), aux termes de l'engagement pris en 2021 à la 26^e Conférence des Parties sur les changements climatiques des Nations Unies.

Le Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de GES provenant de l'aviation (2022-2030) prévoit des mesures nationales ambitieuses pour atteindre la carboneutralité d'ici 2050 pour le secteur canadien du transport aérien. Il comprend un objectif ambitieux d'utiliser 10 % de CAD d'ici 2030, reconnaissant la nécessité de disposer d'importants volumes de CAD pour atteindre la carboneutralité d'ici 2050. Le plan d'action fera l'objet de mises à jour, la première en 2024, et il comprendra la réévaluation des projections à long terme, le renforcement des engagements à court terme, l'établissement d'objectifs intermédiaires et la poursuite de l'alignement sur les engagements du Canada en matière de climat. Lors de la 41^e assemblée de l'OACI, les États membres de l'OACI (y compris le Canada) ont adopté un objectif ambitieux à long terme de carboneutralité d'ici 2050 et ont achevé le premier examen périodique du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA) dont il est question ci-après.

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

Le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale de 2016 de l'OACI (« CORSA ») a été mis en œuvre par Transports Canada en 2021 et s'applique aux émissions des vols internationaux. En vertu du CORSA, toute croissance des émissions au-delà du niveau de l'année de référence applicable devra être compensée par les émetteurs (les sociétés aériennes) par l'acquisition et la remise de crédits compensatoires ou par l'utilisation de carburants d'aviation durables.

L'année de référence qui devait initialement être fondée sur les émissions de 2019 et de 2020, a été changée à 2019 pour la première période de conformité (2021-2023) en raison des effets de la pandémie de COVID-19. Par conséquent, les sociétés aériennes pourraient commencer à contracter des obligations en vertu du CORSA une fois que l'industrie de l'aviation, dans son ensemble, dépassera les niveaux de ses émissions de carbone de 2019. À la 41^e assemblée de l'OACI, les pays ont convenu d'une nouvelle année de référence aux termes du CORSA à partir de 2024, soit 85 % des émissions de CO₂ de 2019, et de pourcentages révisés pour les facteurs de croissance sectoriels et individuels à utiliser pour le calcul des besoins de compensation à partir de 2030.

En raison du CORSA, le Parlement européen et le Conseil européen ont continué d'exempter du système d'échange de quotas d'émissions de l'Union européenne, les vols reliant l'Europe et les pays tiers. Toutefois, en 2021, la Commission européenne a publié le paquet « Ajustement à l'objectif 55 », qui regroupe des modifications réglementaires et de nouveaux projets de règlement pour la réalisation du Pacte vert pour l'Europe. Approuvé en 2020, le Pacte vert pour l'Europe est un ensemble d'initiatives politiques visant à mettre l'UE sur la voie d'une transition verte et, ultimement, à atteindre la carboneutralité d'ici 2050. En ce qui concerne les modifications proposées du système d'échange de quotas d'émission de l'UE, les sociétés aériennes de pays non membres de l'Union européenne qui effectuent des liaisons à l'intérieur de celle-ci seraient soumises au système d'échange de quotas d'émission de l'UE et au CORSA, tandis que les sociétés aériennes de pays membres de l'Union européenne ne seraient soumises qu'au système d'échange de quotas d'émission de l'UE. En décembre 2022, une entente politique a été conclue à l'égard de la révision du système d'échange de quotas d'émission de l'UE pour l'aviation, qui maintient la suspension actuelle de l'application internationale des règles jusqu'à la fin de 2026. La Commission européenne doit procéder à une évaluation du CORSA en 2026 afin d'évaluer s'il atteint les objectifs de l'Accord de Paris, un traité international sur les changements climatiques qui vise à traiter les questions liées aux changements climatiques mondiaux et à leurs répercussions. Sous réserve des résultats de cette évaluation, la Commission européenne pourrait proposer de révoquer la suspension si le CORSA n'est pas suffisamment aligné sur l'Accord de Paris.

Cette entente temporaire sur la révision du système d'échange de quotas d'émission de l'UE prévoit également un nouveau régime de soutien pour accélérer l'utilisation des carburants d'aviation durables, financé par les recettes du système d'échange de quotas d'émission de l'UE. Les sociétés aériennes seront également tenues de surveiller, de déclarer et de vérifier les émissions autres que les émissions de CO₂. Les nouvelles règles entreront en vigueur immédiatement après l'entrée en vigueur officielle du paquet « Ajustement à l'objectif 55 ».

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

La *Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre* (Canada) s'applique aux émissions produites par les vols intraprovinciaux et fixe une taxe fédérale sur le carbone applicable à tous les combustibles fossiles (notamment le carburéacteur et les autres carburants utilisés dans les opérations au sol et dans l'équipement fixe de combustion) de 20 \$ la tonne pour 2019, prix qui augmentera de 10 \$ par année pour atteindre 50 \$ la tonne en 2022 (le « prix de référence »), et augmentera encore de 15 \$ par année de 2023 à 2030, pour atteindre 170 \$ la tonne en 2030. Le gouvernement du Canada a fait savoir qu'il lancerait des pourparlers avec les gouvernements provinciaux et territoriaux et les parties prenantes pour déterminer la façon de traiter les émissions produites lors de ces vols. Dans l'intervalle, le prix de référence ne s'appliquera qu'au carburéacteur utilisé dans les vols à l'intérieur d'une province qui n'a pas instauré un régime de tarification du carbone. Le gouvernement du Canada a déclaré qu'il ne cherchera pas à appliquer le prix de référence dans les provinces qui ont mis en œuvre un tel régime.

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

Le gouvernement du Canada a publié le *Règlement sur les combustibles propres* en juin 2022. Le règlement exige que les principaux fournisseurs de combustibles fossiles liquides (c.-à-d. les producteurs et les importateurs) réduisent l'intensité en carbone des combustibles fossiles liquides qu'ils produisent et importent au Canada, ce qui se traduirait par une diminution d'environ 15 % (en deçà des niveaux de 2016) de l'intensité en carbone de l'essence et du diesel utilisés au Canada d'ici 2030.

Le carburéacteur classique n'est pas visé par un objectif d'intensité en carbone. Dans la catégorie 2, le carburant aviation durable est indiqué comme étant admissible pour créer des crédits de conformité. Il s'agit d'une première étape en vue de fournir un incitatif à la production et à l'utilisation des CAD au Canada.

Le gouvernement de la Colombie-Britannique a publié au printemps 2022 la nouvelle *Low Carbon Fuels Act*, qui remplace la *Greenhouse Gas Reduction (Renewable and Low Carbon Fuel Requirements) Act*. Parmi les modifications apportées, l'exigence de réduction de l'intensité en carbone est passée de 20 % à 30 % d'ici 2023 et s'applique à tous les carburants d'aviation. Cette nouvelle loi entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2024. Le projet de règlement pris en application de la nouvelle *Low Carbon Fuels Act* devrait être finalisé en 2023 au terme de consultations supplémentaires avec les Autochtones et les parties prenantes dans les secteurs des carburants d'aviation et des carburants marins. Le nouveau règlement entrera également en vigueur le 1^{er} janvier 2024.

7.6 Loi sur les langues officielles (Canada)

Air Canada est assujettie à la *Loi sur les langues officielles* (Canada) (la « LLO ») en vertu de la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* (la « LPPCAC »). Les dispositions de la LLO applicables à Air Canada comprennent celles qui exigent que les voyageurs puissent communiquer avec l'entreprise et obtenir des services en français ou en anglais si la demande pour ces services dans cette langue le justifie. Cette loi permet en outre aux employés d'Air Canada de travailler dans l'une ou l'autre des langues officielles lorsque le règlement l'exige. Lorsque les services sont rendus aux voyageurs au nom d'Air Canada, celle-ci doit s'assurer que le fournisseur de services tiers peut communiquer avec les clients au sujet de ces services et qu'il peut servir les clients dans la langue officielle de leur choix, lorsque le nombre de clients le justifie.

En 2022, le projet de loi C-13, la *Loi visant l'égalité réelle du français et de l'anglais et le renforcement de la Loi sur les langues officielles*, a été présenté. Le projet de loi C-13 propose d'accroître les pouvoirs du commissaire aux langues officielles en ce qui concerne les enquêtes et l'application de la loi à l'égard des entités déjà assujetties à la LLO.

En juin 2022, le projet de loi 96, la *Loi sur la langue officielle et commune du Québec, le français*, est entré en vigueur. Il modifie la *Charte de la langue française* (Québec), notamment en étendant son champ d'application aux entreprises de compétence fédérale. Contrairement à la plupart des entreprises de compétence fédérale, Air Canada est déjà assujettie au cadre linguistique complet établi en vertu de la LLO, notamment en ce qui a trait à l'utilisation et à la protection de la langue française, et qui a préséance sur toute loi provinciale.

7.7 Sûreté

Air Canada est déterminée à assurer la sécurité de ses activités, de ses passagers, de ses employés et de ses biens. Air Canada collabore avec les autres acteurs de l'industrie du transport aérien (autorités de réglementation, aéroports, associations de l'industrie, fournisseurs de service et autres) à la mise en place cohérente et efficace des mesures de sécurité appropriées.

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

En 2022, Transports Canada a avisé les transporteurs aériens des modifications à apporter à leurs mesures de sécurité, passant pour la première fois d'un cadre réglementaire prescriptif de sécurité aérienne à une réglementation axée sur les résultats. En outre, afin de se conformer à l'annexe 17 – *Security obligations* de l'OACI, ces modifications réglementaires comprendront des modifications détaillées aux exigences du système de gestion de la sécurité de Transports Canada pour mettre en œuvre des éléments du programme de sécurité aérienne, comme les exigences organisationnelles, les programmes de culture de la sécurité, les évaluations des risques, la formation en matière de sécurité et la planification d'urgence en fonction des normes internationales et des pratiques recommandées. Air Canada élabore un nouveau programme de sécurité qui tient compte du changement de stratégie au titre des exigences de Transports Canada et soutient la conformité aux modifications.

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.

7.8 Sécurité

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

7.9 Confidentialité et lutte contre les pourriels

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.

En 2022, le gouvernement fédéral a déposé le projet de loi C-27 qui mettrait en œuvre 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* pour remplacer la LPRPDE. Les modifications apportées par ces lois comprennent des exceptions supplémentaires au consentement, de nouveaux droits pour les particuliers et des mesures d'application plus strictes, comme des pouvoirs de prise de décisions pour le commissaire à la protection de la vie privée, des amendes importantes, un droit privé d'action et un tribunal spécifique à la protection de la vie privée et des données.

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 impose des exigences en matière de protection des données et de sécurité. Ces exigences comprennent la réalisation d'études d'impact sur les transferts et la mise en œuvre de clauses contractuelles types mises à jour ou d'autres mécanismes de transfert approuvés à l'égard du transfert de données personnelles vers des territoires dont les lois sur la protection de la vie privée ne sont pas jugées suffisantes. D'autres régimes de protection de la vie privée sont également entrés en vigueur ou sont actuellement envisagés dans d'autres territoires.

Air Canada est également assujettie à la loi fédérale canadienne connue sous le nom de « Loi canadienne antipourriel » (la « LCAP »), qui régit les conditions auxquelles les messages électroniques commerciaux peuvent être envoyés. Cette loi interdit également l'installation de programmes sur l'ordinateur d'un tiers sans consentement. Un droit privé d'action pour les particuliers et les organisations qui prétendent avoir été victimes d'une contravention à la LCAP n'est pas entré en vigueur.

8. FACTEURS DE RISQUE

Une description des facteurs de risque liés à Air Canada et à ses activités figure à la rubrique 18, « Facteurs de risque », du rapport de gestion 2022 d'Air Canada, rubrique qui est intégrée par renvoi à la notice annuelle.

9. 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 2022, 2021 et 2020.

Air Canada a actuellement pour politique de réinvestir tous ses bénéfices et d'affecter les surplus de trésorerie pour financer la croissance et le développement de ses activités, rembourser sa dette et, s'il y a lieu, racheter ses actions. Certaines conventions décrites à la rubrique « Opérations de financement importantes » de la présente notice annuelle imposent des conditions ou des restrictions en ce qui concerne la capacité d'Air Canada de déclarer et de verser des dividendes. En outre, d'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.

10. 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 2022, un total de 72 431 001 actions à droit de vote variable et de 285 931 257 actions à droit de vote étaient émises et en circulation, soit un total de 358 362 258 actions. Les porteurs des actions des deux catégories ont des droits équivalents, sauf pour le droit de vote.

Seules des personnes qui ne sont pas des Canadiens peuvent détenir des actions à droit de vote variable, en être propriétaires véritables et en avoir le contrôle, directement ou indirectement (au sens de la *Loi sur les transports au Canada*). Une action à droit de vote variable émise et en circulation sera convertie en une action à droit de vote automatiquement, si une personne qui est un Canadien (au sens de la *Loi sur les transports au Canada*) en devient le porteur ou le propriétaire véritable ou en acquiert le contrôle, directement ou indirectement, autrement qu'à titre de garantie seulement.

Seuls des Canadiens peuvent détenir des actions à droit de vote, en être propriétaires véritables et en avoir le contrôle, directement ou indirectement. Une action à droit de vote émise et en circulation est convertie en une action à droit de vote variable automatiquement si une personne qui n'est pas un Canadien en devient le porteur ou le propriétaire véritable ou en acquiert le contrôle, directement ou indirectement, autrement qu'à titre de garantie seulement.

Les statuts d'Air Canada prévoient que les porteurs d'actions à droit de vote variable ont droit à une voix par action, sauf si i) le nombre d'actions à droit de vote variable en circulation, exprimé en pourcentage du total des actions à droit de vote d'Air Canada en circulation, est supérieur à 49 %, ou si ii) le total des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote variable ou en leur nom lors d'une assemblée est supérieur à 49 % du nombre total de voix pouvant être exprimées à cette assemblée. Si l'un des seuils ci-dessus devait être dépassé (en fonction de la réduction proportionnelle indiquée dans le paragraphe ci-après), le droit de vote rattaché à chaque action à droit de vote variable diminuerait proportionnellement de façon à ce que : i) le pourcentage des voix rattachées à la catégorie des actions à droit de vote variable ne dépasse pas 49 % du total des voix rattachées à toutes les actions à droit de vote d'Air Canada émises et en circulation et ii) le nombre total de voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote variable ou en leur nom ne dépasse pas 49 % des voix pouvant être exprimées à cette assemblée.

Par ailleurs, en cas de dépassement de l'une des limites suivantes, les statuts d'Air Canada prévoient la réduction automatique des droits de vote rattachés aux actions à droit de vote variable, de la manière suivante :

- premièrement, si nécessaire, les droits de vote d'un porteur non-Canadien (y compris un porteur non-Canadien autorisé à fournir un service aérien) détenant plus de 25 % de toutes les actions à droit de vote d'Air Canada ou plus de 25 % des voix seront réduits pour veiller à ce qu'il ne détienne jamais plus de 25 % des voix rattachées à toutes les actions à droit de vote d'Air Canada émises et en circulation ou plus de 25 % des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote à une assemblée des actionnaires;
- deuxièmement, si nécessaire et après avoir effectué la première réduction susmentionnée, les droits de vote de tous les porteurs non-Canadiens autorisés à fournir un service aérien seront à nouveau proportionnellement réduits pour veiller à ce qu'ils ne détiennent au total jamais plus de 25 % des voix rattachées à toutes les actions à droit de vote d'Air Canada émises et en circulation ou plus de 25 % des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote à une assemblée des actionnaires;
- troisièmement, si nécessaire et après avoir effectué les deux premières réductions susmentionnées, les droits de vote de tous les porteurs non-Canadiens en tant que catégorie seront proportionnellement réduits pour veiller à ce qu'ils ne détiennent dans l'ensemble jamais plus de 49 % des voix rattachées à toutes les actions à droit de vote d'Air Canada émises et en

circulation ou plus de 49 % des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote à une assemblée des actionnaires, comme il est indiqué dans le paragraphe qui précède.

Chaque action à droit de vote variable et action à droit de vote donne à son porteur le droit de voter aux assemblées d'actionnaires, comme il est décrit aux présentes, et occupe un rang égal quant aux dividendes éventuellement déclarés par les administrateurs et en cas de distribution des actifs si Air Canada est liquidée ou dissoute.

Au moment de la liquidation ou de la dissolution d'Air Canada ou de toute autre distribution de ses éléments d'actif entre ses actionnaires en vue de liquider son entreprise, les porteurs d'actions à droit de vote variable et d'actions à droit de vote ont le droit de recevoir le reliquat des biens d'Air Canada et ont le droit de participer sur un même pied, pour chaque action, à toutes les distributions de ces éléments d'actif.

En cas d'offre d'achat visant une seule catégorie d'actions à droit de vote ou d'actions à droit de vote variable, qui doit, en vertu des lois sur les valeurs mobilières applicables, être présentée à la totalité ou à la quasi-totalité des porteurs d'actions de la catégorie visée, chaque action à droit de vote variable ou action à droit de vote, selon le cas, peut être convertie au gré du porteur en une action à droit de vote ou une action à droit de vote variable, selon le cas, visée par l'offre à tout moment pendant la durée de l'offre et jusqu'au lendemain du jour prescrit par les lois sur les valeurs mobilières applicables où l'initiateur doit prendre livraison contre paiement des actions visées par l'offre. Les actions ne peuvent être converties que pour être déposées en réponse à l'offre. Si les actions à droit de vote variable ou les actions à droit de vote, selon le cas, issues de la conversion et déposées en réponse à l'offre sont retirées par l'actionnaire, si l'initiateur n'en prend pas livraison ou encore si l'offre est retirée, les actions à droit de vote variable ou les actions à droit de vote, selon le cas, issues de la conversion antérieure sont reconverties automatiquement en actions à droit de vote ou en actions à droit de vote variable, selon le cas.

Le texte qui précède est un résumé non exhaustif des droits, privilèges, restrictions et conditions rattachés aux actions à droit de vote variable et actions à droit de vote est donné entièrement sous réserve du texte des statuts constitutifs mis à jour d'Air Canada, dans leur version modifiée par les statuts d'arrangement.

10.1 Régime de droits des actionnaires d'Air Canada

Le 21 mars 2023, le Conseil d'administration a adopté un régime de droits des actionnaires (le « régime de droits »), qui reprend et actualise le régime de droits des actionnaires existant qui doit prendre fin le lendemain de l'assemblée annuelle des actionnaires qui doit avoir lieu le 12 mai 2023. Le régime de droits entrera en vigueur à la fermeture des bureaux le lendemain de l'assemblée s'il est approuvé par les actionnaires à l'assemblée. Le cas échéant, le régime de droits restera en vigueur jusqu'à la fermeture des bureaux le lendemain de la date de l'assemblée annuelle des actionnaires de la Société qui se tiendra en 2026 et pourrait être reconduit conformément à ses modalités pour une autre durée de trois ans (de 2026 à 2029), pourvu que les actionnaires ratifient cette reconduction au plus tard à l'assemblée annuelle des actionnaires qui se tiendra en 2026.

Le texte du régime de droits est affiché sur SEDAR à [sedar.com](https://www.sedar.com).

11. MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES

Les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote d'Air Canada sont négociées à la cote de la TSX sous un seul symbole, « AC ». Le tableau suivant donne les cours extrêmes et le volume de négociation des actions à droit de vote variable et des actions à droit de vote à la TSX, sur une base combinée, pour les mois de janvier à décembre 2022.

	Haut	Bas	Volume de négociation quotidien moyen	Volume mensuel total
Janvier	23,47 \$	20,54 \$	1 502 441	46 575 663
Février	25,98	22,95	2 629 187	73 617 223
Mars	24,90	19,40	3 154 753	97 797 340
Avril	25,00	21,45	2 158 791	64 763 742
Mai	23,12	19,96	2 038 492	63 193 262
Juin	22,57	15,58	2 459 673	73 790 187
Juillet	18,00	15,57	1 618 156	50 162 842
Août	19,80	16,97	1 587 531	49 213 470
Septembre	19,43	16,45	1 945 014	58 350 408
Octobre	20,28	16,38	1 546 783	47 950 276
Novembre	20,31	17,95	1 727 954	51 838 612
Décembre	19,92	18,59	1 461 869	45 317 942

12. EMPLOYÉS

Au fur et à mesure que les voyages aériens ont repris et qu'Air Canada a continué de reconstruire son réseau, plus de 10 000 employés ont été rappelés à partir du troisième trimestre de 2021. En outre, Air Canada a mis l'accent sur l'embauche de nouveaux talents divers et avait accueilli 4 000 nouveaux employés en 2021 et plus de 11 000 en 2022. Nous continuons d'accorder la priorité à notre stratégie de fidélisation du personnel et à nos efforts d'acquisition de talents. Le tableau suivant donne la répartition de l'effectif moyen d'Air Canada exprimé en ETP, pour l'exercice 2022 et indique les syndicats qui les représentent et la date d'expiration de la convention collective.

12.1 Syndicats

Groupe d'employés	Syndicat(s) ⁽¹⁾	Employés ETP	Date d'expiration de la convention collective
Cadres et soutien administratif	s.o.	5 355	
Pilotes	APAC	3 552	29 septembre 2024 ⁽³⁾
Agents de bord	SCFP	8 022	31 mars 2025
Agents-Ventes, service clientèle et régulation des vols	Unifor/IBT/ CALDA	4 853	Unifor – 26 février 2026 IBT – 30 juin 2029 CALDA – 29 février 2028
Services techniques, aire de trafic et fret	AIMTA ⁽²⁾	8 313	31 mars 2025
Employés syndiqués du Royaume-Uni	UNITE	145	31 décembre 2026
Autres – non syndiqués	Divers	238	
TOTAL		30 478	

(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.

(3) En raison de l'incidence de la pandémie de COVID-19, Air Canada ne devrait pas atteindre un point de référence pour les gros-porteurs aux termes de l'accord de longue durée qu'elle a conclu en 2014 avec l'Association des pilotes d'Air Canada, ce qui pourrait faire en sorte que l'APAC et Air Canada entament des négociations collectives dès le milieu de 2023.

13. APERÇU FINANCIER

Les activités d'Air Canada ont été fortement touchées par la pandémie de COVID-19, ce qui a entraîné une baisse de ses résultats financiers par rapport à la période antérieure à la pandémie. Le tableau ci-après présente certains résultats financiers d'Air Canada pour les exercices 2020 à 2022.

(en millions de dollars canadiens)	2022	2021	2020
Produits passagers	14 238 \$	4 498 \$	4 382 \$
Produits fret	1 266	1 495	920
Autres produits	1 052	407	531
Total des produits d'exploitation	16 566	6 400	5 833
Total des charges opérationnelles	16 743	9 449	9 609
Perte opérationnelle	(187)	(3 049)	(3 776)
Résultats (charges) non opérationnels	(1 337)	(932)	(1 077)
Perte avant impôts sur le résultat	(1 524)	(3 981)	(4 853)
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat	(176)	379	206
Perte nette	(1 700) \$	(3 602) \$	(4 647) \$

Le tableau ci-après présente la proportion des produits passagers tirés des services intérieurs, transfrontaliers et internationaux d'Air Canada pour les exercices 2020 à 2022.

(en pourcentage)	2022	2021	2020
Intérieur	31 %	46 %	37 %
Transfrontalier (États-Unis)	21 %	17 %	19 %
International	48 %	37 %	44 %
Total	100 %	100 %	100 %

14. OPÉRATIONS DE FINANCEMENT IMPORTANTES

Air Canada a effectué les importantes opérations de financement suivantes de 2020 à 2022 :

En 2022 :

En septembre 2022, rachat par Air Canada d'un capital total de 273 M\$ (207 M\$ US) de ses billets de premier rang convertibles à 4,000 % échéant en 2025 en circulation (les « billets convertibles ») pour un prix de rachat en espèces total d'environ 329 M\$ (249 M\$ US), incluant les intérêts courus. En décembre 2022, rachat par Air Canada d'un capital total de 362 M\$ (266 M\$ US) de ses billets convertibles pour un prix de rachat en espèces total de 449 M\$ (330 M\$ US), incluant les intérêts courus. Au 31 décembre 2022, des billets convertibles d'un capital total de 372 M\$ (274 M\$ US) demeurent en circulation.

En novembre 2022, Air Canada a prolongé d'un an, jusqu'en décembre 2025, sa facilité de crédit renouvelable de 200 M\$. Au 31 décembre 2022, aucune somme n'avait été prélevée sur cette facilité.

En 2021 :

En janvier 2021, les preneurs fermes d'un placement auprès du public réalisé en décembre 2021 ont exercé partiellement 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. Cette facilité faisait partie de la facilité de crédit de 2016 qui comprenait également une facilité de prêt à terme B de 600 M\$ US échéant en 2023 et d'une facilité de crédit renouvelable garantie syndiquée de 600 M\$ US échéant en 2024. En août 2021, la facilité de crédit de 2016 a été remboursée dans le cadre d'une série d'opérations de financement décrites ci-après.

En février 2021, Air Canada a prolongé d'un an, jusqu'en décembre 2023, sa facilité de crédit renouvelable de 200 M\$. En août 2021, elle a été prorogée de nouveau jusqu'en décembre 2024 et remboursée en août 2021. Au 31 décembre 2021, aucune somme n'avait été prélevée sur cette facilité. Le 12 avril 2021, Air Canada a conclu avec le gouvernement du Canada (par l'intermédiaire de la Corporation de financement d'urgence d'entreprises du Canada) une série de financements par emprunt et par titres de capitaux propres qui lui ont permis d'accéder à des liquidités maximales de 5,879 G\$ dans le cadre du Crédit d'urgence pour les grands employeurs (le « CUGE »). En novembre 2021, Air Canada s'est retirée de tout autre soutien financier du gouvernement du Canada et n'a eu recours qu'à la facilité destinée uniquement au versement de remboursements aux clients de billets non remboursables. Aucune somme n'a été prélevée sur les facilités de crédit garanties et non garanties qui totalisaient 3,975 G\$. En contrepartie de ces facilités de crédit consenties par le gouvernement, Air Canada a émis 14 576 564 bons de souscription pouvant être exercés contre un nombre équivalent d'actions d'Air Canada au prix d'exercice de 27,2698 \$ l'action au cours d'une période de 10 ans. Les droits à la moitié des bons de souscription ont été acquis au moment de la mise en place des facilités de crédit. À la résiliation des facilités de crédit d'exploitation, les bons de souscription dont les droits n'étaient pas encore acquis ont été annulés. Les bons de souscription étaient assujettis à un droit de rachat non récurrent en faveur d'Air Canada lui permettant de les racheter aux fins d'annulation à leur juste valeur de marché. Air Canada a exercé son droit de rachat sur les bons de souscription dont les droits étaient acquis et les a rachetés et annulés en janvier 2022 en contrepartie d'environ 82 M\$, ce qui équivalait à la valeur comptable des bons de souscription dont les droits étaient acquis au 31 décembre 2021.

Le 15 avril 2021, Air Canada a remboursé une tranche de 400 M\$ US sur les billets (non garantis) de premier rang à 7,750 % arrivés à échéance.

Le 11 août 2021, Air Canada a procédé à ce qui suit :

- un placement privé de 2,0 G\$ de billets garantis de premier rang à 4,625 % échéant en 2029 (les « billets en dollars canadiens »);
- un placement privé de 1,2 G\$ US de billets garantis de premier rang à 3,875 % échéant en 2026 (les « billets en dollars américains » et, avec les billets en dollars canadiens, les « billets »);
- la clôture de sa nouvelle facilité de crédit garantie de premier rang de 2,9 G\$ US composée d'un nouveau prêt à terme B de 2,3 G\$ US échéant en 2028 (le « prêt à terme ») et d'une nouvelle facilité de crédit renouvelable inutilisée de 600 M\$ US échéant maintenant en août 2025 (la « facilité renouvelable ») et, avec le prêt à terme, les « facilités de crédit garanties de premier rang »).

Air Canada a tiré un produit brut totalisant environ 7,1 G\$ de la vente des billets et des facilités de crédit garanties de premier rang, dont une partie a été affectée au règlement du capital de 200 M\$ au titre de ses billets garantis de premier rang à 4,75 % échéant en 2023, au remboursement du capital de 840 M\$ de ses billets de deuxième rang à 9,00 % échéant en 2024 et au remboursement de la totalité de la dette de 1 178 M\$ US aux termes de la facilité de crédit de 2016. Le solde du produit est conservé pour financer le fonds de roulement et les autres besoins généraux de l'entreprise. Aucune somme n'avait été prélevée sur la facilité renouvelable au 31 décembre 2022 et tout emprunt futur aux termes de celle-ci est également destiné à financer le fonds de roulement et les autres besoins généraux de l'entreprise.

En 2021, Air Canada a obtenu des engagements de financement liés à la livraison de 15 appareils A220-300 d'Airbus, et a refinancé les certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel de catégorie B, série 2013-1.

En 2020 :

En mars 2020, Air Canada a prélevé des fonds sur la facilité de crédit renouvelable de 600 M\$ US qui faisait partie de sa facilité de crédit de 2016 et sur sa facilité de crédit renouvelable de 200 M\$, pour un produit net total de 1 027 M\$. La facilité de crédit renouvelable de 200 M\$ était garantie par certains avions désignés et moteurs de rechange. Ces deux facilités ont été remboursées en août 2021 dans le cadre de la série d'opérations de financement décrite ci-dessus.

En juin 2020, Air Canada a réalisé un placement public 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 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. Ces billets ont été acquittés en août 2021.

En juin 2020, Air Canada a réalisé un placement privé d'une tranche de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel de catégorie C d'une valeur nominale globale combinée d'environ 316 M\$ US (426 M\$).

En septembre 2020, Air Canada a réalisé 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 contracté une facilité garantie engagée d'un montant total de 788 M\$ pour financer l'achat de ses 18 premiers appareils A220 d'Airbus. Comme les appareils étaient financés aux termes de cette facilité, un accord de financement relais de 788 M\$ mis en place en avril 2020 a été remboursé simultanément. Au 31 décembre 2021, les 18 appareils A220 d'Airbus étaient financés en vertu de cette facilité et le montant correspondant de l'accord de financement relais avait été remboursé.

En octobre 2020, Air Canada a réalisé des opérations de cession-bail visant neuf appareils 737 MAX 8 de Boeing pour un produit total de 365 M\$ US (485 M\$). Les neuf appareils ont été livrés à Air Canada au cours des trois dernières années.

En décembre 2020, Air Canada a réalisé un placement public 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\$.

15. 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/ou à ses certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel (instruments de financement des appareils à long terme) :

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

15.1 Notes attribuées au crédit d'Air Canada

Agence de notation	Note	Rang
Moody's	Ba3	13
Standard & Poor's	B+	14
Fitch	B+	14

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

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

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

15.3 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)	s.o.
Standard & Poor's	BB+ (11)	s.o.
Fitch	BBB (9)	BB+ (11)

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)	BBB (9)
Fitch	A (6)	BBB (9)

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)	Baa2 (9)	Ba1 (11)
Standard & Poor's	A+ (5)	BBB+ (8)	BB (12)

CERTIFICATS DE FIDUCIE BONIFIÉS PORTANT SUR DU MATÉRIEL, SÉRIE 2017-1			
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	A2 (6)	Baa1 (8)	Baa3 (10)
Fitch	AA- (4)	A (7)	BBB (9)

CERTIFICATS DE FIDUCIE BONIFIÉS PORTANT SUR DU MATÉRIEL, SÉRIE 2018-1 (\$ CA)		
Agence de notation	Note (rang) attribuée à la tranche A	Note (rang) attribuée à la tranche B
Standard & Poor's	A+ (5)	BBB+ (8)

CERTIFICATS DE FIDUCIE BONIFIÉS PORTANT SUR DU MATÉRIEL, SÉRIE 2020-1	
Agence de notation	Note (rang) attribuée à la tranche C
Moody's	Ba3 (13)
Standard & Poor's	B+ (14)

CERTIFICATS DE FIDUCIE BONIFIÉS PORTANT SUR DU MATÉRIEL, SÉRIE 2020-2		
Agence de notation	Note (rang) attribuée à la tranche A	Note (rang) attribuée à la tranche B
Standard & Poor's	A (6)	BBB (9)
Fitch	A- (7)	BBB- (10)

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

15.4 Explication des notes attribuées par Moody's

Note	Explication
Aaa	Les obligations notées Aaa sont considérées comme étant de la qualité la plus élevée et sont exposées au risque de crédit le plus faible.
Aa	Les obligations notées Aa sont considérées comme étant de qualité supérieure et sont exposées à un risque de crédit très faible.
A	Les obligations notées A sont considérées comme étant de qualité moyenne-élevée et sont exposées à un risque de crédit faible.

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

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

15.5 Explication des notes attribuées par Standard & Poor's

Note	Explication
AAA	Une obligation notée « AAA » a obtenu la note la plus élevée attribuée par S&P Global Ratings. La capacité du débiteur de respecter ses engagements financiers découlant de l'obligation est extrêmement élevée.
AA	Une obligation notée « AA » ne diffère que légèrement des obligations ayant obtenu la note la plus élevée. La capacité du débiteur de respecter ses engagements financiers découlant de l'obligation est très élevée.
A	Une obligation notée « A » est un peu plus vulnérable aux effets défavorables de l'évolution de la situation ou de la conjoncture économique que les obligations de catégories de notes supérieures. Toutefois, la capacité du débiteur de respecter ses engagements financiers découlant de l'obligation demeure élevée.
BBB	Une obligation notée « BBB » présente des paramètres de protection adéquats. Toutefois, une conjoncture économique défavorable ou l'évolution de la situation est plus susceptible d'affaiblir la capacité du débiteur à respecter ses engagements financiers découlant de l'obligation.
BB, B, CCC, CC et C	Les obligations notées « BB », « B », « CCC », « CC » et « C » sont considérées comme présentant des caractéristiques spéculatives significatives. La note « BB » indique le degré le moins élevé de spéculation et la note « C », le degré le plus élevé. Même si ces obligations offrent vraisemblablement une certaine qualité et un certain degré de protection, ces caractéristiques risquent d'être supplantées par de grandes incertitudes ou une exposition considérable aux conditions défavorables.

BB	Une obligation notée « BB » est moins vulnérable au risque de défaut de paiement que d'autres émissions de nature spéculative. Elle est cependant toujours tributaire des incertitudes ou d'une exposition à une conjoncture commerciale, financière ou économique défavorable qui pourrait faire en sorte que le débiteur ne soit pas en mesure de respecter ses engagements financiers découlant de l'obligation.
B	Une obligation notée « B » est plus vulnérable au risque de défaut de paiement qu'une obligation notée « BB », mais le débiteur est apte à respecter ses engagements financiers dans l'immédiat. Une conjoncture commerciale, financière ou économique défavorable réduira sans doute la capacité ou la volonté du débiteur de respecter ses engagements financiers découlant de l'obligation.
CCC	Une obligation notée « CCC » est vulnérable au risque de défaut de paiement dans l'immédiat et le respect par le débiteur de ses engagements financiers est tributaire d'une conjoncture commerciale, financière et économique favorable. En cas de conjoncture commerciale, financière ou économique défavorable, le débiteur n'aura vraisemblablement pas la capacité de respecter ses engagements financiers découlant de l'obligation.
CC	Une obligation notée « CC » est très vulnérable au risque de défaut de paiement dans l'immédiat. La note « CC » est utilisée lorsqu'aucun défaut de paiement n'a encore eu lieu, mais que S&P Global Ratings juge que le défaut de paiement est une quasi-certitude, sans égard au moment où on prévoit qu'il surviendra.
C	Une obligation notée « C » est très vulnérable au risque de défaut de paiement dans l'immédiat, et elle devrait avoir un rang relatif moins élevé ou offrir des chances de recouvrement final plus faibles que les obligations ayant obtenu des notes plus élevées.
D	Une obligation notée « D » fait l'objet d'un défaut ou un engagement théorique qui s'y rapporte fait l'objet d'une violation. Pour les instruments de capital non hybrides, la catégorie de notation « D » est utilisée lorsque les paiements se rapportant à l'obligation ne sont pas effectués à la date d'échéance, à moins que S&P Global Ratings ne croie que ces paiements seront effectués dans les cinq jours ouvrables suivants, en l'absence d'un délai de grâce précisé, ou avant la fin du délai de grâce précisé ou dans les trente jours civils suivants, selon la première de ces éventualités à survenir. La note « D » est également utilisée si le débiteur dépose son bilan ou prend une mesure analogue et lorsque le défaut d'exécution d'une obligation est une quasi-certitude, par exemple en raison de dispositions de suspension automatique. La note d'une obligation est abaissée à « D » si elle fait l'objet d'une restructuration de créance en difficulté.

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

15.6 Explication des notes attribuées par Fitch

Note	Explication
AAA	Qualité de crédit la plus élevée. La note « AAA » indique le risque de crédit le plus faible. Elle n'est attribuée que dans les cas où la capacité du débiteur à remplir ses obligations financières est exceptionnellement élevée. Il est très peu probable que cette capacité soit défavorablement touchée par des événements prévisibles.
AA	Qualité de crédit très élevée. La note « AA » indique qu'on prévoit un risque de crédit très faible. Elle indique que la capacité du débiteur à remplir ses obligations financières est très élevée et que cette capacité n'est pas très vulnérable aux événements prévisibles.

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

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

16. INFRASTRUCTURES

Le siège social d'Air Canada comprend nos bureaux principaux ainsi qu'un centre de formation, est situé à Montréal dans des installations nous appartenant sur des terrains loués. Air Canada est propriétaire d'installations ou en loue dans des aéroports importants et de grandes villes. Ces installations comprennent des bureaux, des hangars, des salons, des entrepôts, des installations de maintenance et des installations d'assistance en escale. Nos hangars, où se déroulent les activités de maintenance des appareils, sont situés à Montréal, Toronto, Vancouver, Calgary, Halifax et Winnipeg dans des locaux nous appartenant situés sur des terrains loués. Une partie des hangars et des installations de maintenance des appareils de Calgary, Montréal, Vancouver et Toronto est louée ou sous-louée par Air Canada à Jazz et à d'autres tiers.

17. 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}, Rivo^{MC} et d'autres dessins-marques. Les marques de commerce d'Aéroplan comprennent Aéroplan^{MD}, Aérone^{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.

18. ADMINISTRATEURS ET DIRIGEANTS

18.1 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
Ameé Chande ⁽¹⁾⁽⁴⁾ Vancouver Ouest (Colombie-Britannique)	Administratrice de sociétés et consultante en stratégie	Le 25 juin 2020
Christie J.B. Clark ⁽¹⁾⁽²⁾⁽⁷⁾ 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⁾⁽⁸⁾ Auckland, Nouvelle-Zélande	Administrateur de sociétés	Le 30 septembre 2017
Michael M. Green ⁽³⁾⁽⁴⁾ East Hampton (New York)	Chef de la direction et directeur principal, Tenex Capital Management	Le 30 mars 2009
Jean Marc Huot ⁽²⁾⁽⁴⁾ Montréal (Québec)	Associé, Stikeman Elliott	Le 8 mai 2009
Madeleine Paquin ⁽²⁾⁽⁴⁾ Montréal (Québec)	Présidente et chef de la direction de Logistec Corporation	Le 12 mai 2015
Michael Rousseau Saint-Lambert (Québec)	Président et chef de la direction, Air Canada	Le 15 février 2021
Vagn Sørensen ⁽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

Nom et municipalité de résidence	Principale activité	Administrateur depuis
Annette Verschuren ⁽¹⁾⁽²⁾⁽⁹⁾ Toronto (Ontario)	Présidente du conseil et chef de la direction, NRStor Inc.	Le 12 novembre 2012
Michael M. Wilson ⁽¹⁾⁽³⁾⁽⁶⁾⁽¹⁰⁾ 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, de la rémunération et des régimes de retraite.
(4) Membre du Comité de la sécurité, de la santé, de l'environnement et de la sûreté.
(5) M. Sørensen est devenu président du Conseil d'Air Canada le 5 mai 2017.
(6) M. Wilson a également siégé au Conseil d'Air Canada du 21 mai 2008 au 8 mai 2009.
(7) M. Clark est président du Comité d'audit, des finances et du risque.
(8) M. Fyfe est président du Comité de la sécurité, de la santé, de l'environnement et de la sûreté.
(9) M^{me} Verschuren est présidente du Comité de gouvernance et de mises en candidature.
(10) M. Wilson est président du Comité des ressources humaines, de la rémunération et des régimes de retraite.

À moins d'indication contraire ci-après, chaque administrateur exerce l'activité principale mentionnée ci-dessus depuis plus de cinq ans. M^{me} Chande a été directrice générale du groupe Alibaba de 2015 à 2018 et chef des affaires commerciales de Waymo en 2019. 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.

18.2 Membres de la haute direction

Le Conseil d'administration d'Air Canada peut nommer un ou plusieurs des membres de la haute direction d'Air Canada.

Le tableau ci-dessous indique, en date des présentes, le nom, la municipalité de résidence et le poste de chacun des membres de la haute direction d'Air Canada.

Nom et municipalité de résidence	Fonctions au sein d'Air Canada	Membre de la haute direction depuis
Michael Rousseau Saint-Lambert (Québec)	Président et chef de la direction	Le 22 octobre 2007
Marc Barbeau Mont-Royal (Québec)	Vice-président général et chef des Affaires juridiques	Le 1 ^{er} juillet 2021
Lucie Guillemette Beaconsfield (Québec)	Vice-présidente générale et chef des Affaires commerciales	Le 6 février 2008
Amos S. Kazzaz Saint-Laurent (Québec)	Vice-président général et chef des Affaires financières	Le 2 mai 2010
Craig Landry Montréal (Québec)	Vice-président général et chef des opérations	Le 1 ^{er} août 2010

Nom et municipalité de résidence	Fonctions au sein d’Air Canada	Membre de la haute direction depuis
Arielle Meloul-Wechsler Montréal (Québec)	Vice-présidente générale et chef des Ressources humaines et des Affaires publiques	Le 18 septembre 2013
Mark Galardo Mont-Royal (Québec)	Premier vice-président – Planification du réseau et Gestion du chiffre d’affaires	Le 1 ^{er} janvier 2017
Mark Nasr Toronto (Ontario)	Premier vice-président – Produits, Marketing et Commerce électronique	Le 11 juillet 2017
Kevin O’Connor Burlington (Ontario)	Premier vice-président – Gestion mondiale des Aéroports et Contrôle de l’exploitation	Le 1 ^{er} mars 2023
Murray Strom Burlington (Ontario)	Premier vice-président – Opérations aériennes et Maintenance	Le 6 mars 2018
Carolyn M. Hadrovic Beaconsfield (Québec)	Vice-présidente et secrétaire générale	Le 16 février 2006

Le 12 janvier 2023, Air Canada a annoncé le départ à la retraite de Lucie Guillemette, vice-présidente générale et chef des Affaires commerciales. M^{me} Guillemette, qui est responsable des stratégies commerciales de la société aérienne, prendra sa retraite à la fin d’avril 2023, mettant fin à une brillante carrière de 36 ans à Air Canada.

Le 1^{er} mars 2023, Richard Steer, premier vice-président – Exploitation et Transporteurs Express, a pris sa retraite après presque 10 ans de service à Air Canada.

Sous réserve de ce qui est précisé ci-après, chaque membre de la haute direction occupe à Air Canada un poste semblable au poste indiqué ci-dessus depuis plus de cinq ans. M. Barbeau a été associé ou dirigeant chez Stikeman Elliott S.E.N.C.R.L., s.r.l. de 1993 à 2021. M. Galardo a été vice-président – Planification du réseau de 1997 à 2020 et il deviendra vice-président général – Gestion du chiffre d’affaires et Planification du réseau, ce qui comprendra la responsabilité de Vacances Air Canada, le 1^{er} mai 2023. M. Landry a été premier vice-président – Optimisation du chiffre d’affaires de 2017 à 2018. M. Nasr a été vice-président – Fidélité et Commerce électronique de 2017 à 2021, et il deviendra vice-président général – Marketing et Commerce électronique, et président d’Aéropilote, le 1^{er} mai 2023. 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. Kevin O’Connor a été vice-président – Contrôle de l’exploitation réseau de 2017 à 2023. Commandant Murray Strom a été chef pilote – 777 et 787 de Boeing de 2016 à 2018, vice-président – Opérations aériennes de 2018 à 2021 et premier vice-président – Opérations aériennes de 2021 à 2023.

Au 31 décembre 2022, les administrateurs et membres de la haute direction susmentionnés avaient collectivement la propriété ou le contrôle, directement ou indirectement, de 557 594 actions à droit de vote, soit environ 0,1950 % des actions à droit de vote en circulation, et de 19 300 actions à droit de vote variable, soit environ 0,0266 % des actions à droit de vote variable en circulation.

18.3 Interdiction d’opérations, faillite, amendes ou sanctions

À la connaissance d’Air Canada, aucun administrateur ou membre de la haute direction 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; ou 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, membre de la haute direction 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 membre de la haute direction 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 membre de la haute direction 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.

19. COMITÉ D'AUDIT, DES FINANCES ET DU RISQUE

19.1 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.

19.2 Composition du Comité d'audit

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

19.3 Formation et expérience pertinentes des membres du Comité d'audit

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

- 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 des conseils du Comité olympique canadien, de la Fondation olympique canadienne, de l'organisation À nous le podium et de la fondation de l'hôpital Sunnybrook, ainsi que membre honoraire du conseil

consultatif de l'école de commerce Stephen J.R. Smith de l'Université Queen's. M. Clark a été administrateur de Hydro One Limited, d'Hydro One Inc., de Brookfield Office Properties Inc. et de la Société financière IGM Inc. Il est titulaire d'un baccalauréat en commerce de l'Université Queen's et d'une maîtrise en administration des affaires de l'Université de Toronto. Il est comptable agréé (Fellow). M. Clark a déjà été directeur national aux affaires académiques pour le cours de l'Institut des administrateurs de sociétés intitulé « Efficacité du comité d'audit » (*Audit Committee Effectiveness*).

- ii) Amee Chande est administratrice de sociétés et consultante en stratégie. M^{me} Chande est conseillère principale de grandes entreprises du secteur de la mobilité comme ChargePoint. En 2019, M^{me} Chande était chef des affaires commerciales de Waymo, le projet de voiture autonome de Google. Elle était chargée de définir la stratégie globale et de jeter les bases d'une solide entreprise commerciale. De 2015 à 2018, elle a été directrice générale du groupe Alibaba, où elle a été la première cadre supérieure embauchée pour diriger les activités de mondialisation. M^{me} Chande a aussi été directrice générale et chef de la direction pour des détaillants mondiaux comme Tesco, Staples et Wal-Mart en Europe et aux États-Unis. Elle a commencé sa carrière comme consultante en stratégie chez McKinsey & Company. M^{me} Chande siège au conseil consultatif de Livingbridge Private Equity et est bénévole pour l'Association mondiale des guides et des éclaireuses, où elle a récemment terminé son mandat à titre de membre du Conseil mondial. Elle a également été administratrice de Signature Aviation plc. M^{me} Chande est titulaire d'un baccalauréat en administration des affaires de l'Université Simon Fraser, d'une maîtrise ès sciences de la London School of Economics et d'une maîtrise en administration des affaires de la Harvard Business School.
- iii) Kathleen Taylor est administratrice de sociétés. M^{me} Taylor est présidente du conseil de la Banque Royale du Canada, vice-présidente du conseil du Groupe Adecco, membre du conseil de l'Office d'investissement du régime de pensions du Canada et de Mattamy Asset Management. Elle agit à titre de présidente du conseil d'Altas Partners, une société privée d'investissement en capital de Toronto, et de présidente du conseil consultatif de Cabot Collection, un promoteur-exploitant de complexes de golf et résidentiels. M^{me} Taylor est également présidente du conseil des fiduciaires de The Hospital for Sick Children et présidente sortante et membre du conseil de la fondation SickKids. Elle a été présidente et chef de la direction de la chaîne hôtelière Four Seasons Hotels and Resorts. M^{me} Taylor est membre du Conseil national de l'Institut C.D. Howe, dont elle préside le Conseil des politiques sur le capital humain. Elle est également membre de son Groupe de travail sur l'économie numérique. Elle siège également au Conseil consultatif du doyen de l'école de commerce Schulich. M^{me} Taylor est titulaire d'un MBA de la Schulich School of Business, d'un diplôme en droit de la Osgoode Hall Law School et d'un baccalauréat ès arts (spécialisé) de l'Université de Toronto. Elle a également 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 humaines de l'Université Mount Saint Vincent et d'un doctorat honorifique en divinité de l'Université Huron. Depuis le 1^{er} janvier 2023, M^{me} Taylor est chancelière de l'Université York, agissant comme catalyseur, leader inspirante et membre respectée de la communauté.
- iv) Annette Verschuren est présidente du conseil et chef de la direction de NRStor Inc. Cette société met sur pied, construit et gère des projets de stockage d'énergie. De 1996 à 2011, M^{me} Verschuren assumait la présidence de Home Dépôt du Canada, où elle a supervisé la croissance de l'entreprise, dont le nombre de magasins au Canada est passé de 19 à 179, et elle a mené son implantation en Chine. Avant de se joindre à cette entreprise, M^{me} Verschuren a été présidente et copropriétaire de Michaels of Canada, une chaîne de magasins spécialisés en matériel d'artisanat. Auparavant, M^{me} Verschuren a été vice-présidente – Croissance de l'entreprise d'Imasco Ltée et vice-présidente exécutive de la Corporation de développement des investissements du Canada. M^{me} Verschuren est administratrice de Canadian Natural Resources Limited et de Saputo inc. Elle est présidente des conseils de l'Ontario Energy Association, de Technologies du développement durable Canada (« TDCC ») et de MaRS Discovery District. De plus, elle est administratrice de Liberty Mutual Insurance Group, chancelière de l'Université du Cap-Breton et administratrice du Verschuren Centre for Sustainability in Energy and the Environment à Cape Breton. Elle soutient

plusieurs organisations caritatives. Elle fait partie des membres fondateurs de la Fondation Rideau Hall. En 2011, M^{me} Verschuren a été nommée officière de l'Ordre du Canada et, en 2019, elle a été nommée compagnon du Temple de la renommée de l'entreprise canadienne. M^{me} Verschuren est titulaire de doctorats honorifiques de plusieurs institutions, 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.

19.4 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.

19.5 Honoraires de l'auditeur

Le cabinet PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l. agit à titre d'auditeur d'Air Canada depuis le 26 avril 1990. Les honoraires payables pour les exercices clos les 31 décembre 2022 et 31 décembre 2021 à PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l. et aux membres de son groupe s'élèvent respectivement à 4 881 515 \$ et 4 509 873 \$ et sont présentés ci-après.

	2022	2021
Honoraires d'audit	3 170 000 \$	2 722 500 \$
Honoraires liés à l'audit	1 309 822	1 106 294
Honoraires pour les services de fiscalité	96 417	233 595
Autres honoraires	305 276	447 484
Total	4 881 515 \$	4 509 873 \$

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

19.6 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.

19.7 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.

19.8 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.

19.9 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.

20. 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.

21. ACTIONS EN JUSTICE

Dans l'exercice de ses activités, Air Canada s'expose à des réclamations et poursuites (dont des recours collectifs), notamment en ce qui concerne ses accords contractuels ainsi que les lois et règlements actuels ou nouveaux. Une présentation des risques liés aux réclamations et aux poursuites figure sous le titre « Litiges » à la rubrique 18, « Facteurs de risque », du rapport de gestion 2022 d'Air Canada, rubrique qui est intégrée par renvoi à la notice annuelle.

22. AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES

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

23. CONTRATS IMPORTANTS

Le CAC de Jazz est le seul contrat important pour la Société conclu pendant l'exercice clos le 31 décembre 2022 ou avant, qui est encore en vigueur et doit être déposé auprès des autorités canadiennes en valeurs mobilières conformément à l'article 12.2 du *Règlement 51-102 sur les obligations d'information continue*.

24. EXPERTS

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

25. RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Des renseignements complémentaires, concernant notamment la rémunération des administrateurs et des dirigeants, les prêts qui ont été consentis aux administrateurs et dirigeants, les principaux porteurs des titres d’Air Canada et les titres dont l’émission a été autorisée aux termes des régimes de rémunération en actions figurent dans la circulaire de sollicitation de procurations par la direction d’Air Canada relative à son assemblée annuelle des actionnaires de 2022 tenue le 28 mars 2022, disponible sur SEDAR à sedar.com, et figurera dans la circulaire de sollicitation de procurations par la direction relative à son assemblée annuelle des actionnaires de 2023 qui doit avoir lieu le 12 mai 2023.

Des renseignements financiers supplémentaires figurent dans les états financiers consolidés pour l’exercice clos le 31 décembre 2022 et dans le rapport de gestion 2022 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 (sedar.com).

26. 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.

« **Accord de Paris** » Un traité international sur les changements climatiques visant à s'attaquer aux questions liées aux changements climatiques mondiaux et à leurs répercussions.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

« **Ajustement à l'objectif 55** » Un ensemble de propositions visant à modifier et à mettre à jour des lois de l'UE et à mettre en œuvre de nouvelles initiatives afin d'assurer que les politiques de l'UE correspondent aux objectifs

en matière de climat convenus par le Conseil européen et le Parlement européen.

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

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

« **Boeing** » The Boeing Company.

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

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

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

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

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

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

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

« **Ciel bleu** » La politique sur le transport aérien international de Transports Canada.

« **Citoyens du monde** » Le rapport de développement durable d'Air 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 « Nos employés » de la présente notice annuelle.

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

« **Fitch** » Fitch Ratings, Inc.

« **GES** » Gaz à effet de serre.

« **GIFCC** » Le Groupe de travail sur l'information financière relative aux changements climatiques, un cadre établi en 2015 par le Conseil de stabilité financière du Groupe des Vingt (G20) dont l'objectif déclaré est de mettre au point des recommandations en vue d'améliorer l'information financière relative aux changements climatiques.

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

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

« **IATA** » L'Association du transport aérien international (International Air Transport Association).

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

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

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

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

« **interdiction** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Interdiction d'opérations, faillite, amendes ou sanctions ».

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

« **Jazz** » Jazz Aviation S.E.C.

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

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

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

« **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.

« **ODD** » Objectifs de développement durable.

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

« **PMNU** » Le Pacte mondial des Nations Unies.

« **Porter** » Porter Airlines Inc.

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

« **rapport de gestion 2022 d'Air Canada** » Le rapport de gestion 2022 d'Air Canada daté du 17 février 2023.

« **Rapport GIFCC** » Communiqué à toutes les parties prenantes la structure de gouvernance, les stratégies, les pratiques en matière de gestion des risques et les indicateurs d'une société relativement aux changements climatiques.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

« **Transat** » Transat A.T. Inc.

« **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.

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

« **WestJet** » WestJet Airlines Ltd.

**ANNEXE A
RÈGLES DU
COMITÉ D'AUDIT, DES FINANCES ET DU RISQUE**

I. Objectifs généraux

Les objectifs du Comité d'audit, des finances et du risque (le « Comité d'audit ») du Conseil d'administration d'Air Canada (la « Société ») sont les suivants :

I.I Généralités

- a) Aider le Conseil d'administration de la Société (le « Conseil ») à s'acquitter de ses responsabilités de surveillance de ce qui suit :
 - i) les éléments entrant dans les processus comptables et de communication de l'information financière de la Société;
 - ii) l'indépendance, les compétences et la nomination de l'auditeur externe;
 - iii) le processus de gestion des risques de la Société, y compris l'élaboration et la mise en œuvre de systèmes appropriés pour cerner et atténuer les risques;
 - iv) les risques particuliers de l'entreprise pour lesquels la responsabilité lui a été déléguée;
 - v) l'élaboration de contrôles internes et de procédures de communication de l'information pour les questions environnementales, sociales et de gouvernance, telles que l'action climatique et les plans connexes.

I.II Communication et contrôle de l'information financière

- b) Superviser la qualité, la crédibilité et 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) Surveiller le bon fonctionnement des systèmes de contrôle financiers et comptables internes; suivre le travail des auditeurs interne et externe.

I.III Risques liés aux technologies de l'information

- d) Superviser l'évaluation par la direction des principaux risques liés aux technologies de l'information et à la cybersécurité.

I.IV Communication entre les parties

- e) Favoriser des communications indépendantes entre le Conseil, le chef du service de l'audit et du conseil d'entreprise et l'auditeur externe.
- f) Favoriser les discussions franches et en profondeur entre le Comité d'audit, la direction et l'auditeur externe au sujet des questions importantes faisant appel à la subjectivité et ayant un effet sur la qualité des contrôles et de la communication des renseignements.

I.V Composition et qualification

Le Comité d'audit se compose d'au moins trois administrateurs, qui, de l'avis du Conseil, a) répondent aux critères d'indépendance, d'expérience et autres prévus par les lois, règles et règlements applicables; b) n'ont aucun lien avec la direction, 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; c) ne reçoivent de la Société, d'entités liées 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; et d) possèdent les qualités,

l'expérience et les compétences nécessaires à la bonne exécution de leurs fonctions au sein du Comité. Tous les membres du Comité d'audit posséderont des « compétences financières » et au moins l'un d'entre eux sera un « expert financier » au sens de la législation et de la réglementation en valeurs mobilières applicable.

II. Responsabilités et fonctions

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

II.I Processus comptables et de présentation de l'information financière

- a) Superviser et examiner la qualité et l'intégrité du processus de communication comptable et financière de la Société, notamment au moyen de discussions avec la direction, l'auditeur externe et le chef de l'audit et du conseil d'entreprise, y compris les tâches suivantes :
 - i) un examen des états financiers annuels et trimestriels et du rapport de gestion qui doivent être déposés auprès des organismes de réglementation et remis aux actionnaires, ainsi que les états financiers et autre information financière inclus dans les prospectus, les communiqués sur les résultats et les autres documents semblables, ainsi que la notice annuelle et les autres documents semblables émanant de la Société;
 - ii) des discussions avec la direction et l'auditeur externe, notamment au sujet de la réalisation d'un audit et d'un examen du rapport que l'auditeur externe lui présente sur les questions s'y rapportant;
 - iii) des discussions avec l'auditeur externe au sujet de son avis quant au caractère acceptable et à la qualité des états financiers, notamment (1) les politiques et pratiques de comptabilité clé employées par la direction pour les préparer, (2) le traitement différent et la communication de l'information financière conformément aux principes comptables généralement reconnus dont elle a tenu compte ainsi que leurs conséquences, (3) les modifications apportées aux politiques comptables importantes, la méthode employée pour comptabiliser des transactions inhabituelles importantes, (4) l'effet des politiques comptables importantes dans des domaines controversés ou naissants, (5) le degré de créativité ou de conservatisme, selon le cas, des politiques comptables adoptées par la Société, (6) la méthode employée par la direction pour formuler des estimations comptables particulièrement importantes et (7) le fondement des conclusions de l'auditeur externe quant au caractère raisonnable de ces estimations;
 - iv) un examen (1) des rajustements importants découlant d'un audit, (2) des désaccords avec la direction quant à l'application des politiques comptables et à la communication des états financiers, le Comité d'audit étant chargé de résoudre les désaccords entre la direction et l'auditeur externe à l'égard de l'information financière, (3) de toutes les opérations hors bilan importantes et les autres relations avec des entités non consolidées susceptibles d'avoir un effet immédiat ou futur important sur la situation financière de la Société, notamment pour déterminer si elles doivent être communiquées ou non dans les états financiers trimestriels ou annuels, (4) des suggestions d'améliorations formulées par l'auditeur externe quant au fonctionnement et aux contrôles internes de la Société, (5) de la nature et l'ampleur des erreurs non rajustées d'un montant non négligeable, et (6) du respect de divers engagements;
 - v) le choix des politiques comptables à adopter ou à modifier et l'étude du caractère adéquat de ces choix et modifications.

II.II Communication de l'information

- b) Déterminer, après étude et discussion, s'il y a lieu de recommander au Conseil d'approuver les états financiers annuels, trimestriels et les rapports de gestion rattachés, ainsi que l'information financière communiquée dans une notice annuelle, un communiqué sur les résultats, un prospectus et d'autres documents semblables.

- c) Examiner, de concert avec la direction, l'auditeur externe et les conseillers juridiques, i) la procédure de la Société pour avoir la certitude de sa conformité aux lois et aux règlements applicables, ii) les litiges, les réclamations ou les autres éventualités, notamment les cotisations fiscales, susceptibles d'avoir d'importantes répercussions sur la situation financière ou les résultats d'exploitation de la Société; étudier la communication ou l'effet de ces questions sur les résultats dans les états financiers trimestriels et annuels de la Société.
- d) Vérifier que les procédures adéquates sont en place en matière d'examen de la communication publique de l'information financière extraite ou découlant des états financiers de la Société, et il doit régulièrement évaluer le caractère adéquat de ces procédures.

II.III Plan d'audit et questions connexes

- e) 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.
- f) 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.
- g) Examiner, établir et approuver (ou approuver préalablement) les honoraires et les frais liés à l'audit pour l'année en cours et l'année antérieure ainsi que tout supplément important sur le montant estimatif des honoraires d'audit et des honoraires liés à l'audit. Seul le Comité d'audit a l'autorité d'établir et de payer les honoraires de l'auditeur externe. La Société s'assurera que le Comité d'audit dispose des fonds nécessaires pour payer les montants approuvés.
- h) Examiner et préapprouver la nature de tous les services non liés à l'audit, autorisés par la législation et la réglementation en valeurs mobilières, qui seront rendus par l'auditeur externe de la Société avant le début du travail, ou déléguer cette responsabilité à un membre du Comité d'audit, étant entendu i) que le Comité d'audit présentera un rapport trimestriel ou annuel aux actionnaires 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, et ii) que l'approbation préalable des services non liés à l'audit par un membre du Comité d'audit à qui ce pouvoir est délégué doit être présentée au Comité d'audit à la première de ses réunions qui suit cette approbation préalable.
- i) Étudier le rapport de l'auditeur externe i) décrivant les liens éventuels entre celui-ci et la Société et ii) 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.
- j) Expressément demander à l'auditeur externe de confirmer qu'il est un cabinet comptable enregistré au sens des règlements sur les valeurs mobilières applicables et qu'il ne fait l'objet de quelque autre demande ou enquête d'un organisme gouvernemental ou professionnel relativement à un audit exécuté par le cabinet.
- k) Recevoir des rapports i) sur les discussions entre la direction et d'autres experts-comptables concernant les principes comptables à appliquer dans la préparation des états financiers trimestriels ou annuels de la Société et ii) les cas de fraude ou d'actes illégaux dont la direction, le service de l'audit et du conseil d'entreprise ou l'auditeur externe de la Société prend connaissance, auquel cas, la procédure de contrôle pertinente doit être examinée avec la direction pour avoir la certitude qu'il existe une protection convenable contre de tels risques.
- l) À chaque réunion trimestrielle prévue du Comité d'audit, se réunir en privé avec l'auditeur externe, entre autres pour connaître toute restriction qu'on lui aurait imposée et les autres difficultés qu'il aurait rencontrées au cours de l'audit ou de l'examen, notamment quant aux instructions sur la portée de son travail, l'accès aux renseignements demandés, la collaboration fournie par la direction durant l'exécution de son travail et son évaluation du personnel et des systèmes financiers, comptables et d'audit de la Société.

- m) De concert avec la direction, évaluer, chaque année, le rendement de l'auditeur externe; recommander au Conseil soit de le remplacer au besoin, soit de voir à sa reconduction dans ses fonctions par les actionnaires de la Société.

II.IV Service de l'audit et du conseil d'entreprise

- n) En ce qui a trait aux services fournis par le service de l'audit et du conseil d'entreprise, le Comité d'audit :
 - i) se réunit en privé avec le chef du service au moins chaque trimestre, entre autres pour comprendre les restrictions imposées au service et les autres difficultés éventuellement rencontrées au cours de l'audit, notamment quant aux instructions sur la portée du travail, l'accès aux renseignements demandés et la collaboration fournie par la direction durant l'exécution du travail;
 - ii) examine et approuve périodiquement le mandat, la relation hiérarchique et les ressources du service pour s'assurer qu'il est indépendant de la direction et qu'il a les ressources suffisantes pour s'acquitter de son mandat;
 - iii) examine l'objectivité, les qualifications, l'efficacité et l'expérience du personnel du service; il approuve la nomination, le congédiement ou le remplacement de son chef;
 - iv) examine et approuve annuellement la portée prévue du programme d'audit interne, ses objectifs, son budget et les ressources nécessaires pour atteindre ces objectifs;
 - v) à chaque réunion trimestrielle, examine les rapports du service qui décrivent ses activités pour la période précédente, autres que les rapports qui ont été demandés directement par le Comité des ressources humaines, de la rémunération et des régimes de retraite ou le Comité de la sécurité, de la santé, de l'environnement et de la sûreté;
 - vi) examine la relation de travail entre le service de l'audit et du conseil d'entreprise et l'auditeur externe et entre le service de l'audit et du conseil d'entreprise et la direction.

II.V Principales constatations de l'audit, questions importantes en matière de comptabilité et de communication

- o) Obtenir du service de l'audit et du conseil d'entreprise et de l'auditeur externe 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.
- p) Examiner l'évaluation par la direction des questions d'actualité importantes en matière de comptabilité et de communication de l'information financière, notamment les prises de position des autorités professionnelles et réglementaires, et leur effet sur les états financiers de la Société.
- q) 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 vérifier i) que des contrôles suffisants existent dont l'objectif est de permettre le dépôt anonyme et confidentiel des plaintes et il informe les employés de la procédure prévue; et ii) qu'il existe un mécanisme faisant en sorte qu'un sommaire de ces plaintes lui soit communiqué, indépendamment de leur importance.

II.VI Information financière et autre information

- r) 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.

- s) Recevoir des rapports périodiques du Comité de communication de l'information et du service de l'audit et du conseil d'entreprise en ce qui concerne les contrôles et procédures de communication de l'information et contrôles internes à l'égard de l'information financière.

II.VII Opérations avec une personne liée

- t) Examiner et approuver toutes les opérations avec une personne liée, lorsque la loi l'exige.

II.VIII Rapport au Conseil, examens annuels et autres questions

- u) Au besoin, lorsque cela est nécessaire pour l'aider à s'acquitter de son mandat, se faire conseiller par des consultants ou des experts, notamment des conseillers juridiques et des comptables indépendants, et mener ou faire mener des enquêtes sur des questions qui relèvent de la responsabilité du Comité d'audit, selon ce qu'il juge opportun, étant entendu que la Société s'assurera que le Comité d'audit dispose de fonds suffisants pour ces activités.
- v) Présenter régulièrement au Conseil un rapport écrit sur ses activités et ses conclusions.
- w) Examiner les présentes Règles chaque année et recommander au Conseil de les modifier au besoin.
- x) Évaluer annuellement l'efficacité avec laquelle il exerce ses responsabilités.
- y) Remplir toute autre fonction que lui délègue le Conseil.
- z) Examiner et confirmer le choix de l'associé responsable de l'audit et de tout autre associé de l'équipe de la mission d'audit de l'auditeur externe de la Société.
- aa) Examiner et approuver l'embauche d'un dirigeant, employé ou consultant d'un associé ou d'un ancien associé des actuels et anciens auditeurs externes de la Société ou d'un membre de leur famille immédiate.

III. Autres responsabilités

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

III.I Information publique

- a) 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;
- b) Si possible, examiner avec la direction (ou déléguer cet examen au président du Comité d'audit), les projets de communiqués au sujet d'alertes sur résultats ou de prévisions des résultats financiers par la Société qui, de l'avis de la direction, sont susceptibles d'avoir un effet important sur le cours des titres de la Société.

III.II Gestion des risques d'entreprise

- c) Surveiller le programme de gestion des risques d'entreprise et les travaux accomplis par le service d'audit et de conseil d'entreprise en exécution de ce programme, notamment l'établissement du compte rendu trimestriel présenté au Comité d'audit, qui se compose du tableau de bord des dirigeants, d'un aperçu des risques, du registre des risques d'entreprise sous gestion et de l'état courant des risques.

- d) Avoir la certitude que sont gérés efficacement les risques particuliers dont la surveillance lui a été déléguée par le Conseil grâce aux rapports périodiques qu'il reçoit du service de l'audit et du conseil d'entreprise et de la direction.
- e) Passer en revue avec le service d'audit et de conseil d'entreprise et la direction toutes les expositions aux principaux risques d'entreprise (autres que les risques dont le Conseil a délégué la responsabilité au Comité des ressources humaines, de la rémunération et des régimes de retraite et au Comité de la sécurité, de la santé, de l'environnement et de la sûreté) et des mesures prises par la direction pour surveiller, contrôler et atténuer ces expositions.
- f) Il sera loisible au Comité d'audit de se pencher sur ce qu'il considère comme des risques naissants qui menacent les objectifs stratégiques, financiers et opérationnels de la Société et il rendra régulièrement des comptes au Conseil, par l'intermédiaire du président du Comité d'audit, quant à toutes les questions majeures découlant de la gestion de ces risques.

III.III ESG et développement durable

- g) Exécuter ses activités en tenant compte des pratiques et stratégies environnementales, sociales et de gouvernance (« ESG ») de la Société, notamment en ce qui concerne la diversité, l'équité et l'inclusion.
- h) Surveiller l'évolution des mécanismes de contrôle et l'intégration des critères ESG dans les rapports financiers et autres rapports de la Société.
- i) Examiner la portée de l'audit et l'approche des auditeurs externes (ou d'autres fournisseurs d'assurance indépendants) en ce qui concerne l'établissement de rapports sur les questions ESG.
- j) Conjointement avec le Comité de gouvernance et de mises en candidature et le Comité de la sécurité, de la santé, de l'environnement et de la sûreté, examiner les éléments du rapport annuel ou d'autres rapports publics qui sont conformes aux recommandations du Groupe de travail sur l'information financière relative aux changements climatiques ou à d'autres normes émergentes en matière d'établissement de rapports sur la durabilité, et formuler des recommandations au Conseil à cet égard.

III.IV Cybersécurité

- k) Superviser et examiner l'évaluation des risques, des programmes et des pratiques de cybersécurité par la direction et les mesures connexes d'identification, de protection, de détection et d'intervention, y compris les mesures prises par la direction pour surveiller et contrôler ces risques et y réagir.

III.V Responsabilités éventuelles

- l) Contrôler les responsabilités éventuelles de la Société et de ses filiales, notamment en retenant les services d'experts et de consultants, examiner toutes les questions, de nature financière ou autre, qui pourraient éventuellement engager la responsabilité de la Société, et faire des recommandations au Conseil relativement à ces questions.
- m) Obtenir et examiner des rapports trimestriels de la direction sur des questions de conformité et de confidentialité, y compris toute violation de la vie privée ou fraude importante.

III.VI Politiques d'autorisation

- n) Examiner et approuver périodiquement les politiques relatives au contrôle financier, à la conduite, à la réglementation et à l'administration des filiales, au besoin.
- o) Examiner périodiquement les résolutions administratives adoptées aux termes des règlements administratifs 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.

- p) Examiner, superviser et approuver i) la politique sur les dons de la Société, les modifications de cette politique et le budget annuel des dons de société, et ii) toute autre politique de dépenses qui aurait un effet sur la situation financière ou la réputation de la Société et de ses filiales.

IV. Limites du rôle du Comité d'audit; confiance

Aucune disposition du présent mandat n'a pour effet de rendre le Comité d'audit du Conseil responsable de la surveillance de la conformité 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 dans son ensemble prévue par la loi ou les règlements. Même si le Comité d'audit a un mandat précis et que ses membres ont une expérience et une expertise financière, il n'est pas de leur ressort de planifier ou d'exécuter des audits ni de se prononcer sur l'exhaustivité et l'exactitude des états financiers 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, en agissant raisonnablement et à défaut d'avoir connaissance du contraire : i) à l'intégrité des personnes et des organismes qui leur donnent des renseignements, ii) à l'exactitude et à l'exhaustivité des renseignements fournis et iii) aux déclarations faites par la direction quant aux services non liés à l'audit rendus à la Société par l'auditeur externe.

V. Généralités

Les présentes Règles sont complétées, et la constitution et le fonctionnement du Comité d'audit sont régis, par le Code de gouvernance et les Lignes directrices de l'organisation du Conseil.

Avec prise d'effet le 21 mars 2023.