AIR CANADA

102-8 Information concernant les employés et les autres travailleurs

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement

a) Description de la GRI : Information concernant les employés et les autres travailleurs

b) Protocole de calcul disponible dans : Les normes de la GRI, GRI 102 : Éléments généraux d'information, p. 10
Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards

c) Limites : Air Canada, y compris Air Canada Rouge[MD] et Vacances Air Canada[MD] (renseignements complets)

Information quantitative sur les principaux indicateurs de rendement

Nombre total d'employés par type de contrat de travail et par sexe	Unités	2020 Femmes	2020 Hommes	2019 Femmes	2019 Hommes	2018 Femmes	2018 Hommes
Permanent à temps plein	Nombre	8 672	11 735	15 910	18 305	14 168	17 105
Permanent à temps partiel	Nombre	640	713	1 493	1 394	1 301	1 333
Temporaire à temps plein	Nombre	21	10	122	174	111	95
Temporaire à temps partiel	Nombre	0	0	12	10	39	11

		2020 Femmes	2020 Hommes	2019 Femmes	2019 Hommes	2018 Femmes	2018 Hommes
Effectif total	Nombre	**9 333**	**12 458**	**17 537**	**19 883**	**15 619**	**18 544**

Nombre total d'employés par type de contrat de travail et par zone	Unités	2020 Permanent	2020 Temporaire
Canada	Nombre	20 306	31
États-Unis	Nombre	741	
Reste du monde	Nombre	713	
Effectif total	Nombre	**21 760**	**31**

AIR CANADA

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

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement

a) Description de la GRI : Pourcentage de l'ensemble des salariés régis par une convention collective

b) Protocole de calcul disponible dans : Les normes de la GRI, GRI 102 : Éléments généraux d'information, p. 30
Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards

c) Limites : Air Canada, y compris Air Canada Rouge[MD] et Vacances Air Canada[MD] (renseignements complets)

Information quantitative sur les principaux indicateurs de rendement

	Unités	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013
Pourcentage de l'ensemble des salariés régis par une convention collective	%	82%	86%	87%	87%	87%	90%	88%	89%

Nota :
Vacances Air Canada[MD] ne compte aucun employé visé par une convention collective.
Dans le cas d'Air Canada Rouge[MD], les agents de bord sont régis par une convention collective et les pilotes qui étaient des employés d'Air Canada détachés étaient également régis par une convention collective.

Durée des conventions collectives :

Pilotes : 2014-2024
Personnel de cabine : 2015-2025
Maintenance et personnel au sol : 2016-2026
Service clientèle : 2020-2025
Préposés à l'Affectation – Opérations aériennes : 2015-2025
Préposés à l'Affectation – Service en vol : 2015-2025
Finances : 2016-2026
Employées de bureau : 2016-2026
Régulateurs de vol : 2016-2028
Aéroports (États-Unis) : 2019-2029
Mécaniciens (Royaume-Uni) : 2016-2025
Service clientèle et Fret (Royaume-Uni) : 2015-2019

AIR CANADA

302-1 Consommation énergétique au sein de l'organisation

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement

a) Description de la GRI : Consommation énergétique au sein de l'organisation

b) Protocole de calcul disponible dans : Les normes de la GRI, GRI 302 : Énergie, p. 6
Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards

c) Limites : Air Canada, y compris Air Canada Rouge[MD], Vacances Air Canada[MD], Aéroplan inc. et Trans-Canada Capital inc. (renseignements complets)

Information quantitative sur les principaux indicateurs de rendement

Consommation totale de carburant de sources non renouvelables		Unité	2020	2019	2018	2017	
Opérations aériennes	Carburant aviation	GJ	72,289,961	190,428,788	185,524,663	175,950,570	Comprend Air Canada et Air Canada Rouge[MD]
Opérations au sol	Diesel et essence	GJ	217,552	310,651	348,091	337,341	Comprend le matériel au sol d'Air Canada et d'Air Canada Rouge[MD]
Opérations au sol	Propane	GJ	14,550	37,352	61,996	34,821	Comprend le matériel au sol et les installations d'Air Canada et d'Air Canada Rouge[MD]
Installations	Gaz naturel	GJ	564,084	703,305	704,668	670,239	Comprend les installations d'Air Canada (consommation d'Air Canada et d'Air Canada Rouge[MD])
Total		GJ	73,086,146	191,480,096	186,639,418	176,992,971	

Nota : Les données de 2018 ont été mises à jour.

Consommation totale de carburant de sources renouvelables		Unité	2020	2019	2018	2017
Opérations aériennes	Biocarburant avion	GJ	-	-	2,850	847
Total		GJ	-	-	2,850	847

Nota : Tous les vols effectués pour le compte de Vacances Air Canada[MD] l'ont été soit par Air Canada, soit par Air Canada Rouge[MD].

Consommation totale	Unité	2020	2019	2018	2017	
Consommation totale – électricité	GJ	532,580	561,227	559,432	609,432	Comprend les installations d'Air Canada (consommation d'Air Canada, d'Air Canada Rouge[MD], d'Aéroplan inc. et de Trans-Canada Capital inc.)
Consommation totale – chauffage	GJ	-	-	-	-	
Consommation totale – refroidissement	GJ	-	-	-	-	
Consommation totale – vapeur	GJ	-	-	-	-	
Consommation totale	GJ	532,580	561,227	559,432	609,432	

Total des ventes	Unité	2020	2019	2018	2017
Ventes totales – chauffage	GJ	-	-	-	-
Ventes totales – refroidissement	GJ	-	-	-	-
Ventes totales – vapeur	GJ	-	-	-	-
Total des ventes	GJ	-	-	-	-

Consommation totale	Unité	2020	2019	2018	2017
Électricité, énergie pour le chauffage, énergie pour le refroidissement et énergie-vapeur auto-générées qui n'ont pas été consommées	GJ	-	-	-	-
Consommation totale d'énergie au sein de l'organisation	GJ	73,618,726	192,041,324	187,201,700	177,603,250

Information qualitative sur les principaux indicateurs de rendement

Explication de la variation entre 2018, 2019 et 2020 :
La pandémie de COVID-19 et ses conséquences (p. ex., fermeture des frontières, restrictions de vols, télétravail) ont eu une grande incidence sur les activités d'Air Canada. Elles ont entraîné une réduction importante du nombre d'opérations aériennes et de la consommation de carburant aviation.

Normes, méthodologies, hypothèses et outils de calcul utilisés :
Consultez les données annuelles d'Air Canada sur les changements climatiques, dans le cadre du projet CDP (au www.cdp.net), afin de connaître les normes, méthodologies et hypothèses utilisées dans le rapport.

Source des facteurs de conversion utilisés :
Air Canada a fait appel aux facteurs de conversion du tableau 1-1 du *Règlement sur la déclaration obligatoire de certaines émissions de contaminants dans l'atmosphère* .

AIR CANADA

302-2 Consommation énergétique en dehors de l'organisation

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement

a) Description de la GRI :	Consommation énergétique en dehors de l'organisation
b) Protocole de calcul disponible dans :	Les normes de la GRI, GRI 302 : Énergie, p. 8 Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur https://www.globalreporting.org/standards
c) Limites :	Comprend les transporteurs qui exploitent des vols sous la dénomination Air Canada Express et les locataires (renseignements complets)

Information quantitative sur les principaux indicateurs de rendement

Consommation d'énergie en amont (à l'exclusion des émissions de 302-1)	**Unité**	**2020**	**2019**	**2018**	**2017**	« en amont » s'applique aux produits et services achetés.
Produits et services achetés	GJ	8,260,825	23,271,980	23,808,979	22,937,241	Consommation de carburant aviation des transporteurs qui exploitent des vols sous la dénomination Air Canada Express
Actifs loués en amont	GJ	127,318	127,852	175,585	135,111	Gaz naturel et électricité achetés par les locataires

Information qualitative sur les principaux indicateurs de rendement

Normes, méthodologies, hypothèses et outils de calcul utilisés :

Consultez les données annuelles d'Air Canada sur les changements climatiques, dans le cadre du projet CDP (au www.cdp.net), afin de connaître les normes, méthodologies et hypothèses utilisées dans le rapport.

Source des facteurs de conversion utilisés :

Air Canada a fait appel aux facteurs de conversion du tableau 1-1 du *Règlement sur la déclaration obligatoire de certaines émissions de contaminants dans l'atmosphère* .

AIR CANADA

302-3 Intensité énergétique

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement

a) Description de la GRI :	Intensité énergétique
b) Protocole de calcul disponible dans :	Les normes de la GRI, GRI 302 : Énergie, p. 10 Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards
c) Limites :	Air Canada, y compris Air Canada Rouge[MD] (renseignements complets)

Information quantitative sur les principaux indicateurs de rendement

Veuillez préciser le numérateur et le dénominateur avec leurs unités respectives	**Unité**	**2020**	**2019**	**2018**	**2017**
Consommation d'énergie absolue (numérateur) : carburant aviation consommé	litres	1,932,886,660	5,091,678,821	4,960,628,693	4,704,583,337
Mesure spécifique à l'organisation (dénominateur) : masse en passagers et en fret par distance parcourue/100	100 tonnes-kilomètres payantes	46,570,663	165,100,915	164,202,274	150,617,866
Rapport d'intensité énergétique (quantité de carburant nécessaire pour déplacer 100 tonnes de passagers ou de fret sur 1 kilomètre)	litres/100 tonnes-kilomètres payantes	41.50	30.84	30.21	31.24

Information qualitative sur les principaux indicateurs de rendement

Explications de la variation entre 2018, 2019 et 2020 :
Le recul de l'efficacité énergétique qui a été observé est lié à la pandémie de COVID-19 et à ses conséquences sur l'exploitation. Compte tenu des coefficients d'occupation et des anomalies dans l'exploitation, il s'est avéré difficile de maintenir certains niveaux d'efficacité.

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

L'énergie comprise dans ce rapport est la quantité de carburant aviation consommée, sur une base annuelle, par les appareils d'Air Canada et d'Air Canada Rouge[MD].

Rapport utilisé (à l'intérieur ou à l'extérieur de l'organisation, ou à la fois à l'intérieur et à l'extérieur) :
Le rapport comprend l'énergie consommée à l'intérieur de l'organisation.

AIR CANADA

302-4 Réduction de la consommation énergétique

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement

a) Description de la GRI :	Réduction de la consommation énergétique
b) Protocole de calcul disponible dans :	Les normes de la GRI, GRI 302 : Énergie, p. 11 Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards
c) Limites :	Air Canada, y compris Air Canada Rouge[MD] (renseignements complets)

Information quantitative sur les principaux indicateurs de rendement

Réduction de la consommation d'énergie attribuable à :	**Unité**	**2020**	**2019**	**2018**	**2017**
Conversion de matériel et modifications en rattrapage	GJ	15,039	45,838	75,299	481,425
Changements dans les comportements	GJ	-	34,643	-	234,065
Changements opérationnels	GJ	139,937	257,589	129,223	755
Refonte des processus	GJ	-	-	-	-

Méthode d'obtention des données : (sélectionnez une option dans la liste déroulante)	**2020**	**2019**	**2018**	**2017**
Conversion de matériel et modifications en rattrapage	Estimation	Estimation	Estimation	Estimation
Changements dans les comportements	S. O.	Estimation	S. O.	Estimation
Refonte des processus	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.
Changements opérationnels	Estimation	Estimation	Estimation	Estimation

Information qualitative sur les principaux indicateurs de rendement

Fondement du calcul des réductions de la consommation d'énergie, comme une année de référence ou une base de référence, ainsi que la raison :
Les économies d'énergie associées aux initiatives ci-dessus sont modélisées. Par exemple, nous pouvons calculer le carburant économisé lorsque la masse à bord est réduite (pour chaque type d'appareil), mais la quantité réelle de carburant économisé dépend de nombreux facteurs, notamment les conditions météorologiques, le type d'avion et le respect des procédures.

Types d'énergie compris dans les réductions (essence, électricité, chauffage, refroidissement et vapeur) :
La source d'énergie comprise est le carburant aviation.

AIR CANADA

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

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement

a) Description de la GRI : Interactions avec l'eau en tant que ressource partagée

b) Protocole de calcul disponible dans : Les normes de la GRI, GRI 303 : Eau
Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards

c) Limites : Les opérations aériennes d'Air Canada et d'Air Canada Rouge℠ à l'échelle mondiale ainsi que les bureaux et les installations détenus par Air Canada au Canada.

Exigences en matière de production de rapports

a. Une description de la manière dont l'organisation interagit avec l'eau, notamment comment et où l'eau est prélevée, consommée et rejetée, ainsi que les autres impacts générés entièrement ou partiellement par les activités, les produits ou les services de l'organisation, auxquels ils sont directement liés, par une relation d'affaires (par exemple, les impacts causés par des ruissellements).

Air Canada utilise de l'eau pour ses opérations aériennes et au sol dans les installations de l'exploitation, de fret et de maintenance.

Les aéroports fournissent l'eau qui est utilisée pour les opérations aériennes. Cette eau permet notamment d'assurer le ravitaillement en eau pour les services aux passagers et d'effectuer les opérations de dégivrage des appareils. Au cours des opérations de dégivrage, l'eau est parfois mélangée à un liquide de dégivrage, de façon à obtenir la concentration désirée. Les effluents rejetés à la suite des opérations de dégivrage et d'antigivrage sont recueillis et traités par un tiers (voir le document GRI 303-4).

Dans les installations, l'eau est utilisée pour les tours de refroidissement, les appareils, les activités d'entretien du matériel au sol et l'exploitation quotidienne. Elle provient de municipalités ou d'aéroports à l'échelle locale. Les eaux usées sont déversées directement ou indirectement dans les réseaux d'égouts municipaux, au moyen du réseau d'égouts des aéroports. Les eaux usées dangereuses sont traitées ou éliminées conformément à la réglementation.

À l'aide de son système de gestion de l'environnement (SGE), Air Canada évalue les répercussions sur l'eau de ses activités actuelles ou éventuelles. L'eau utilisée pour les services aux passagers et les activités de fret dans des régions soumises à un stress hydrique peut avoir une incidence sur les ressources hydriques. L'eau utilisée pour les appareils et les activités d'entretien au sol entraîne le déversement d'eaux usées dans des égouts sanitaires municipaux qui doivent répondre à des exigences particulières en matière de qualité de l'eau. Même s'il est atténué, il y a un risque de déversement de matières dangereuses dans des égouts sanitaires ou pluviaux, à la suite d'incidents environnementaux liés aux opérations aériennes, aux activités d'entretien et aux installations de fret, pouvant avoir une incidence sur la qualité de l'eau. Pendant les opérations de dégivrage, des résidus de liquides de dégivrage qui ne sont pas captés par le processus de collecte des résidus peuvent s'infiltrer dans le sol, les eaux de ruissellement ou les écoulements de surface, ce qui pourrait avoir une incidence sur la qualité de l'eau. Ces risques sont atténués et gérés au moyen de plans de gestion environnementale (voir ci-dessous).

b. Une description de l'approche adoptée pour évaluer les répercussions liées à l'eau (p. ex., portée des évaluations, délai d'évaluation, outils, méthodologies).

Conformément à son SGE certifié, Air Canada tient un registre des aspects environnementaux et des répercussions connexes pour ses activités au Canada (ainsi qu'à l'échelle internationale, s'il y a lieu). Ce registre fournit des renseignements sur l'ensemble des activités, des produits et des services des grandes unités d'entreprise, ainsi que sur les services qui y sont associés. Nous évaluons les aspects environnementaux et les répercussions connexes de chaque activité au moyen d'évaluations et d'audits, d'informations sur le rendement environnemental et d'inspections réglementaires.

Nous évaluons régulièrement l'importance des impacts environnementaux de nos activités au moyen de méthodes standardisées. L'évaluation de l'importance exige que les obligations en matière de conformité, les répercussions financières, les préoccupations des parties prenantes et les impacts environnementaux soient testés à l'égard de chaque aspect environnemental identifié tout en tenant compte des influences environnementales internes et externes. Tout aspect jugé important exige un plan de gestion environnementale.

c. Une description de l'approche adoptée par l'organisation pour tenir compte des répercussions sur l'eau, travailler en collaboration avec des parties prenantes pour gérer l'eau comme ressource partagée, et collaborer avec des fournisseurs ou des clients qui ont des répercussions importantes sur l'eau.

Air Canada a élaboré des plans de gestion environnementale pour évaluer les répercussions actuelles et potentielles sur l'eau. Ces plans de gestion assurent le respect de la réglementation applicable. Ils ont été élaborés pour prévenir la pollution et réduire les risques pour l'environnement.

Les plans de gestion environnementale permettent d'assurer la gestion des eaux usées et pluviales et de respecter la réglementation municipale en matière de rejet d'eaux usées industrielles et d'eaux pluviales. Dans les installations visées par des permis de rejet d'effluent, les effluents rejetés sont analysés en tenant compte de paramètres précis. En cas de dépassement, une enquête doit être menée pour établir la cause fondamentale, et un plan de réduction des impacts doit être présenté et approuvé par les autorités municipales.

Des plans de gestion environnementale ont été élaborés pour faire face à des incidents environnementaux potentiels. Ces plans décrivent les mesures de gestion et les procédures de signalement en cas d'incident ou de déversement. Ils précisent les seuils de déclaration applicables et fournissent des coordonnées pour les parties prenantes et les autorités gouvernementales.

Les administrations aéroportuaires locales élaborent des programmes de réduction des impacts du glycol pour assurer le respect des lignes directrices sur la concentration de glycol de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*. Les plans de réduction sont examinés par toutes les parties prenantes et approuvés par Transports Canada. À la fin de chaque saison de dégivrage, des réunions de fin d'année ont lieu à chaque aéroport afin d'évaluer l'efficacité du plan de réduction. Tout dépassement de la norme est examiné, et les modifications nécessaires sont établies et intégrées au plan de l'année suivante.

d. Une explication du processus de définition des cibles et des objectifs liés à l'eau qui font partie de l'approche de gestion de l'organisation, et des liens qu'ils entretiennent avec les politiques publiques et le contexte local des régions soumises à un stress hydrique.

Air Canada maintient une politique en matière d'environnement dans laquelle elle s'engage à protéger l'environnement naturel et à améliorer son rendement environnemental. Dans notre registre environnemental, l'utilisation des ressources en eau a été définie comme un aspect environnemental, et en 2020, nous avons établi que cet aspect est important. Conformément à nos SGE certifiés, tous les aspects importants exigent un plan de gestion. Pour gérer cet aspect et ses répercussions, Air Canada a commencé à mesurer la consommation d'eau à bord de ses appareils, ainsi que l'utilisation de l'eau dans ses installations, et à effectuer un suivi, comme première étape de l'élaboration d'un plan de gestion environnementale.

Recommandations en matière de production de rapports

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

1.2.1 Un aperçu de l'utilisation de l'eau pour l'ensemble de la chaîne de valeur de l'organisation.

Prélèvement d'eau dans les installations détenues au Canada	**210.79**	**mégalitres**
Estimation du ravitaillement en eau pour toutes les opérations aériennes	**21.85**	**mégalitres**
Estimation du ravitaillement en eau pour les appareils dans les régions soumises à un stress hydrique	**1.34**	**mégalitre**

1.2.2 Une liste de zones de desserte particulières où l'organisation a des répercussions importantes sur l'eau.

S. O.

1.2.2 Une liste de zones de desserte particulières où l'organisation a des répercussions importantes sur l'eau.

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

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement

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

Exigences en matière de production de rapports

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

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

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

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

S. O.

iii. Normes sectorielles prises en considération.

On considère que les rejets de glycol liés aux opérations de dégivrage et d'antigivrage des appareils sont sectoriels. Ils sont réglementés par le gouvernement du Canada. Au Canada, les lignes directrices sur le glycol du gouvernement fédéral recommandent que les rejets de glycol dans les eaux de surface à un aéroport fédéral ne dépassent pas une concentration de 100 mg/L.

iv. Si le profil du plan d'eau récepteur a été pris en compte.

S. O.

Installations dans des régions soumises à un stress hydrique		ALG	CMN	DEL	SJD	ATH	DOH	DXB	MAD	MEX	PVR	BOM	BRU	CUN	CZM	SCL	TLV	BCN	FCO	ZIH	LIS	HUX
Prélèvement d'eau (mégalitres)	Eaux de surface	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
(2.2.1)	Eaux souterraines	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Eau de mer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Eau produite	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Eaux de parties tierces	0.00254	0.02758	0.31842	0.015	0.04823	0.00715	0.0603	0.021	0.0885	0.05319	0.06138	0.10492	0.15414	0.00705	0.18774	0.1246092	0.00408	0.0384	0.01135	0.00715	0.00321

AIR CANADA

303-3 Prélèvement d'eau

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement

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

Exigences en matière de production de rapports

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

i. Eaux de surface

0

ii. Eaux souterraines

0

iii. Eau de mer

0

iv. Eau produite

0

v. Eau de tierces parties

Total	**232.6**	**mégalitres**
Prélèvement d'eau dans des installations d'Air Canada détenues au Canada	**232.6**	**mégalitres**
Prélèvement d'eau dans des installations où Air Canada pulvérise du liquide de dégivrage	**0.19**	**mégalitre**
Estimation du ravitaillement en eau pour les opérations aériennes	**21.81**	**mégalitres**

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

i. Eaux de surface

0

ii. Eaux souterraines

0

iii. Eau de mer

0

iv. Eau produite

0

v. Eau de tierces parties

Estimation du ravitaillement en eau pour les appareils dans les régions soumises à un stress hydrique	**1.34**	**mégalitre**

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

i. Eau douce (≤ 1 000 mg/L de matières dissoutes totales [MDT])

232.6 mégalitres

ii. Autres sources d'eau (> 1 000 mg/L de MDT)

0

Prélèvement d'eau (300-3)

		Toutes les régions	Régions soumises à un stress hydrique
Prélèvement d'eau par source (mégalitres)	Eaux de surface (prélèvement total)	0	0
	Eau douce (≤ 1 000 mg/L de MDT)	0	0
	Autres sources d'eau (> 1 000 mg/L de MDT)	0	0
	Eaux souterraines (prélèvement total)	0	0
	Eau douce (≤ 1 000 mg/L de MDT)	0	0
	Autres sources d'eau (> 1 000 mg/L de MDT)	0	0
	Eau de mer (prélèvement total)	0	0
	Eau douce (≤ 1 000 mg/L de MDT)	0	0
	Autres sources d'eau (> 1 000 mg/L de MDT)	0	0
	Eau produite (prélèvement total)	0	0
	Eau douce (≤ 1 000 mg/L de MDT)	0	0
	Autres sources d'eau (> 1 000 mg/L de MDT)	0	0
	Eau de tierces parties (prélèvement total)	232.79	1.34
	Eau douce (≤ 1 000 mg/L de MDT)	232.79	1.34
	Autres sources d'eau (> 1 000 mg/L de MDT)	0	0
Prélèvement total d'eau de tierces parties (par source)	Eaux de surface		0
	Eaux souterraines		0
	Eau de mer		0
	Eau produite		0
Prélèvement total d'eau	Eaux de surface (prélèvement total) + eaux souterraines (prélèvement total) + eau de mer (prélèvement total) + eau produite (prélèvement total) + eau de tierces parties (prélèvement total)	232.79	1.34

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

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

Les régions soumises à un stress hydrique sont identifiées au moyen de l'outil Aqueduct Water Risk Atlas. Les estimations sont relatives en tenant compte de la quantité d'eau qui devrait être utilisée à des fins de ravitaillement dans les régions soumises à un stress hydrique.

Air Canada utilise une plateforme gérée par un tiers sous licence afin d'assurer le suivi de l'information sur le dégivrage pour chaque vol (p. ex., quantité de liquide de dégivrage pulvérisé, heure, date) à tous les emplacements où elle effectue elle-même les opérations de dégivrage.

Recommandations en matière de production de rapports

1. Si possible, préciser un rapport dont fournir les renseignements supplémentaires suivants :

1.1 Ventilation du prélèvement total d'eau en mégalitres, en fonction des catégories de sources de prélèvement qui sont énumérées dans le document 303-3, pour chacune des installations qui se trouvent dans des régions soumises à un stress hydrique.

Facilities in water-stressed areas		DLS	EWR	JFK	LGA	ORD	ORD	YMQ	YMQ	YVR	YVR	YYC	YYC	YYZ	YYZ	YYZ	YYZ	YYZ	YYZ
Water withdrawal (Megalitre) (GRI 303-3 d.i)	Surface water	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Groundwater	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Seawater	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Produced water	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Third-party water	0.4264	0.1278	0.1263	0.333	0.4622	0.8772	0.3893	1.521	0.2383	0.2019	0.4614	0.2893	0.1414	0.4029	0.1278	0.1263	0.4248	0.3398

1.2.1 Prélèvement total d'eau en mégalitres des fournisseurs ayant une incidence importante sur l'eau dans des régions soumises à un stress hydrique.

S. O.

AIR CANADA

303-4 Rejet d'eau

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement

a) Description de la GRI :	Rejet d'eau
b) Protocole de calcul disponible dans :	Les normes de la GRI, GRI 303 : Eau Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards
c) Limites :	Air Canada (Installations canadiennes où Air Canada recycle ou délègues de ses propres approvis)

Exigences en matière de production de rapports

a. Volume total des rejets d'eau en mégalitres, dans toutes les régions, ventilé selon les sources suivantes, le cas échéant :

i. Eau de surface

S. O.

ii. Eaux souterraines

S. O.

iii. Eau de mer

S. O.

iv. Eau de tierces parties et proportion du volume total envoyé à d'autres organisations, le cas échéant.

0,34376

b. Ventilation du volume total des rejets d'eau en mégalitres, dans toutes les régions, pour les catégories suivantes :

i. Eau douce (≤ 1 000 mg/L de matières dissoutes totales (MDT))

S. O.

ii. Autres sources d'eau (> 1 000 mg/L de MDT)

0,34376

c. Volume total des rejets d'eau en mégalitres, dans toutes les régions soumises à un stress hydrique, pour les catégories suivantes :

i. Eau douce (≤ 1 000 mg/L de matières dissoutes totales (MDT))

S. O.

ii. Autres sources d'eau (> 1 000 mg/L de MDT)

S. O.

Rejet d'eau (303-4)			
En mégalitres		Toutes les régions	Régions soumises à un stress hydrique
Rejet d'eau par destination	Eaux de surface	0	
	Eaux souterraines	0	
	Eau de mer	0	
	Eau de tierces parties (prélèvement total)	0.34376	
	Eau de tierces parties envoyée à d'autres organisations	0.34376	
Volume total des rejets d'eau	Eau de surface + eau souterraine + eau de mer + eau de tierces parties (rejet total)	0.34376	0
Rejets d'eau (eau douce et autres sources d'eau)	Eau douce (≤ 1 000 mg/L de MDT)	0	0
	Autres sources d'eau (> 1 000 mg/L de MDT)	0.34376	0

d. Substances d'intérêt prioritaire pour lesquelles des rejets d'eau sont traités, notamment :

i. La façon dont les substances d'intérêt prioritaire ont été définies, ainsi que toute norme internationale, toute liste faisant autorité, ou tout critère retenu.

L'Inventaire national des rejets de polluants (INRP) d'Environnement Canada permet d'assurer un suivi des rejets de substances d'intérêt prioritaire dans l'environnement, et notamment de leur élimination ou de leur transfert à des fins de recyclage. Ces renseignements sont recueillis et publiés puisque ces substances peuvent présenter un risque pour l'environnement ou la santé. L'éthylène glycol est une substance prioritaire inscrite sur la liste de l'INRP. Un seuil de déclaration a été défini en vue de son utilisation.

ii. L'approche adoptée pour définir les limites de rejet des substances d'intérêt prioritaire.

Les lignes directrices d'Environnement Canada sur la concentration de glycol, en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (LCPE), recommandent que les rejets de glycol dans les eaux de surface ne dépassent pas une certaine limite de concentration (il n'y a aucune limite pour l'eau souterraine, l'eau de mer ou l'eau de tierces parties) à la suite des opérations de dégivrage et d'antigivrage des appareils. Air Canada ne procède à aucun rejet de glycol dans les eaux de surface. Un seuil de déclaration est également défini dans l'INRP (voir le document 303-4, point d. i.).

iii. Le nombre de cas de non-conformité liés aux limites de rejet.

Avant chaque saison de dégivrage, les administrations aéroportuaires élaborent chacune des programmes de réduction des impacts du glycol pour veiller au respect des lignes directrices sur la concentration de glycol de la LCPE (voir le point d. ii.). Les plans de réduction sont examinés par toutes les parties prenantes et approuvés par Transports Canada. À la fin de chaque saison de dégivrage, des réunions de fin d'année ont lieu à chaque aéroport afin d'évaluer l'efficacité du plan de réduction. Tout dépassement de la norme est examiné, et les modifications nécessaires sont établies et intégrées au plan de l'année suivante. Compte tenu de la nature des opérations de dégivrage dans les aéroports (regroupement des effluents de toutes les parties prenantes), les données ne peuvent normalement pas être attribuées directement à une partie prenante en particulier.

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

Air Canada utilise une plateforme gérée par un tiers sous licence pour le suivi de l'information sur le dégivrage de chaque voi (p. ex.,quantité de liquide de dégivrage pulvérisé, heure, date)à tous les emplacements où elle effectue elle-même les opérations de dégivrage. Air Canada fait appel à un autre tiers qui doit recueillir les effluents de dégivrage à des fins de récupération, calculer les taux de récupération, et lui fournir des données sur les effluents éliminés et recyclés.

Recommandations en matière de production de rapports

Le nombre de fois où les limites de rejet ont été dépassées.

Il n'y a pas de limites pour les effluents de glycol. Il y a seulement des lignes directrices qui aident les parties prenantes à mieux comprendre les concentrations d'effluents et à définir des critères de rendement environnemental. Ces lignes directrices aident les parties prenantes à savoir s'il est justifié d'apporter des changements à l'exploitation.

Une ventilation du volume total des rejets d'eau en mégalitres, dans toutes les régions, en tenant compte des niveaux de traitement, et de la façon dont ils ont été établis.

Effluents (liquide de dégivrage usagé mélangé à de l'eau) rejetés qui sont traités et recyclés par un tiers. Les effluents qui ne sont pas traités par un tiers sont rejetés dans le sol à des fins de biodégradation, conformément au plan approuvé de réduction des impacts du glycol de chaque aéroport. La quantité totale de liquide de dégivrage contenue dans les effluents qui ont été rejetés dans le sol était de 0,71073 ML.

AIR CANADA

305-1 Émissions directes de GES (portée 1)

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement

a) Description de la GRI : Émissions directes de GES (portée 1)

b) Protocole de calcul disponible dans : Les normes de la GRI, GRI 305 : Émissions, p. 7
Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards

c) Limites : Air Canada, y compris Air Canada Rouge[MD], Vacances Air Canada[MD] et Aéroplan inc. (renseignements complets)

Information quantitative sur les principaux indicateurs de rendement

	Unité	2020	2019	2018
Émissions directes brutes de GES (portée 1)				
Électricité, chauffage, refroidissement, génération de vapeur	t éq. CO_2	27,698	34,534	33,885
Transport de matières, produits, déchets, employés et passagers	t éq. CO_2	5,005,854	13,170,133	12,836,386
Émissions fugitives	t éq. CO_2	562	520	651
Émissions de CO_2 biogènes (carburant aviation durable)	t éq. CO_2	-	-	195
Total des émissions directes brutes	t éq. CO_2	5,034,113	13,205,187	12,870,922

Information qualitative sur les principaux indicateurs de rendement

Explication de la variation entre 2018, 2019 et 2020 :
La pandémie de COVID-19 et ses conséquences (p. ex., fermeture des frontières, restrictions, télétravail) ont eu une grande incidence sur les activités d'Air Canada. Elles ont entraîné une réduction importante du nombre d'opérations aériennes et de la consommation de carburant aviation.

Objectifs établis :
En mars 2021, Air Canada a publié son nouveau plan d'action climatique. Il comprend des cibles ambitieuses pour atteindre son objectif de carboneutralité à long terme, d'ici 2050 :
– Réductions de 20 % des gaz à effet de serre (GES) produits par les opérations aériennes d'ici 2030, par rapport à l'année de référence 2019.
– Réductions de 30 % des GES produits par les opérations au sol d'ici 2030, par rapport à l'année de référence 2019.
– Investissements de 50 millions de dollars dans les carburants aviation durables, la réduction et l'élimination des GES.

Les gaz inclus dans les calculs (CO_2, CH_4, N_2O, HFC, fluorure de carbone, SF_6, NF_3, etc.) :
Les gaz suivants ont été inclus dans les calculs : CO_2, CH_4, N_2O et HFC.

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

Normes, méthodologies, hypothèses et outils de calcul utilisés :
Air Canada a préparé ses données sur les émissions de GES de portée 1 conformément à la méthodologie et aux directives décrites dans la dernière version du Protocole des gaz à effet de serre : Une norme de comptabilisation et de déclaration destinée à l'entreprise.

Source des coefficients d'émission et des taux de potentiel de réchauffement de la planète (PRP) utilisés :
Les coefficients énergétiques et d'émission ont été tirés des rapports suivants :
– Canada. Rapport national d'inventaire 1990-2019 : Sources et puits de gaz à effet de serre au Canada, partie 2, tableaux A6.1-1, A6.1-3, et A6.1-14
– Canada. Rapport national d'inventaire 1990-2019 : Sources et puits de gaz à effet de serre au Canada, partie 3, tableaux A13-2 à A13-14
– US EPA 2021 – egrid2019 (en anglais seulement)
– Ecometrica (2011). Electricity-specific emission factors for grid electricity (en anglais seulement). Tableau de l'annexe I : Emissions per kWh of electricity generated
– World Resource Institute. Outils de calcul du Protocole des gaz à effet de serre : http://www.ghgprotocol.org/calculation-tools/all-tools
– World Resource Institute. Emission Factors from Cross-Sector Tools (avril 2014) – Protocole des gaz à effet de serre (voir l'onglet « Transport Fuel Use »)
– Protocole sur les gaz à effet de serre 2017 – valeurs du potentiel de réchauffement du globe (quatrième Rapport d'évaluation)

Méthode choisie pour le regroupement des émissions (actions participantes, contrôle financier ou contrôle opérationnel) :
Air Canada utilise l'approche du contrôle opérationnel.

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

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement

a) Description de la GRI : Émissions indirectes de GES liées à l'énergie (portée 2)

b) Protocole de calcul disponible dans : Les normes de la GRI, GRI 305 : Émissions, p. 9
Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards

c) Limites : Air Canada, y compris Air Canada Rouge[MD], Vacances Air Canada[MD], Aéroplan inc. et Trans-Canada Capital inc. (renseignements complets)

Information quantitative sur les principaux indicateurs de rendement

	Unité	2020	2019	2018
Émissions indirectes brutes de GES liées à l'énergie (portée 2) par emplacement				
Électricité	t éq. CO_2	10,139	10,647	14,303
Total des émissions indirectes brutes	t éq. CO_2	10,139	10,647	14,303

Information qualitative sur les principaux indicateurs de rendement

Explication de la variation entre 2018, 2019 et 2020 :
Aucune variation importante en ce qui a trait aux émissions de GES générées par la consommation d'électricité.

Objectifs établis :
En mars 2021, Air Canada a publié son nouveau plan d'action climatique. Il comprend des cibles ambitieuses pour atteindre son objectif de carboneutralité à long terme, d'ici 2050 :
– Réductions de 20 % des gaz à effet de serre (GES) produits par les opérations aériennes d'ici 2030, par rapport à l'année de référence 2019.
– Réductions de 30 % des GES produits par les opérations au sol d'ici 2030, par rapport à l'année de référence 2019.
– Investissements de 50 millions de dollars dans les carburants aviation durables, la réduction et l'élimination des GES.

Les gaz inclus dans les calculs (CO_2, CH_4, N_2O, HFC, fluorure de carbone, SF_6, NF_3, etc.) :

Les gaz suivants ont été inclus dans les calculs : CO_2, CH_4, N_2O et HFC.

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

Normes, méthodologies, hypothèses et outils de calcul utilisés :
Air Canada a préparé ses données sur les émissions de GES de portée 2 conformément à la méthodologie et aux directives décrites dans la dernière version du Protocole des gaz à effet de serre : Une norme de comptabilisation et de déclaration destinée à l'entreprise. Lorsque les consommations réelles d'électricité n'étaient pas disponibles, Air Canada a estimé les émissions en fonction de la superficie occupée.

Source des coefficients d'émission et des taux de potentiel de réchauffement de la planète (PRP) utilisés ou référence à la source du PRP :
Les coefficients énergétiques et d'émission ont été tirés des rapports suivants :
– Canada. Rapport national d'inventaire 1990-2019 : Sources et puits de gaz à effet de serre au Canada, partie 2, tableaux A6.1-1, A6.1-3, et A6.1-14
– Canada. Rapport national d'inventaire 1990-2019 : Sources et puits de gaz à effet de serre au Canada, partie 3, tableaux A13-2 à A13-14
– US EPA 2021 – egrid2019 (en anglais seulement)
– Ecometrica (2011). Electricity-specific emission factors for grid electricity (en anglais seulement). Tableau de l'annexe I : Emissions per kWh of electricity generated
– World Resource Institute. Outils de calcul du Protocole des gaz à effet de serre : http://www.ghgprotocol.org/calculation-tools/all-tools
– World Resource Institute. Emission Factors from Cross-Sector Tools (avril 2014) – Protocole des gaz à effet de serre (voir l'onglet « Transport Fuel Use »)
– Protocole sur les gaz à effet de serre 2017 – valeurs du potentiel de réchauffement du globe (quatrième Rapport d'évaluation)

Méthode de regroupement des émissions (actions participantes, contrôle financier ou contrôle opérationnel) :
Air Canada utilise l'approche du contrôle opérationnel.

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

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement

a) Description de la GRI : Autres émissions indirectes de GES (portée 3)

b) Protocole de calcul disponible dans : Les normes de la GRI, GRI 305 : Émissions, p. 11
Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant :
https://www.globalreporting.org/standards

c) Limites : Transporteurs de troisième niveau et locataires inclus (renseignements complets)

Information quantitative sur les principaux indicateurs de rendement

	Unité	2020	2019	2018
Autres émissions indirectes brutes de GES (portée 3)				
Autres émissions indirectes – catégories et activités (émissions en aval et émissions en amont)	t éq. CO_2	574,983	1,611,501	1,650,321
Total des émissions indirectes brutes	t éq. CO_2	574,983	1,611,501	1,650,321

Information qualitative sur les principaux indicateurs de rendement

Explication de la variation entre 2018, 2019 et 2020 :
La pandémie de COVID-19 et ses conséquences (p. ex., fermeture des frontières, restrictions, télétravail) ont eu une grande incidence sur les activités d'Air Canada. Elles ont entraîné une réduction importante du nombre d'opérations aériennes et de la consommation de carburant aviation (également pour les transporteurs qui exploitent des vols sous la dénomination Air Canada Express).

Objectifs établis :
En mars 2021, Air Canada a publié son nouveau plan d'action climatique. Il comprend des cibles ambitieuses pour atteindre son objectif de carboneutralité à long terme, d'ici 2050 :
– Réductions de 20 % des gaz à effet de serre (GES) produits par les opérations aériennes d'ici 2030, par rapport à l'année de référence 2019.
– Réductions de 30 % des GES produits par les opérations au sol d'ici 2030, par rapport à l'année de référence 2019.
– Investissements de 50 millions de dollars dans les carburants aviation durables, la réduction et l'élimination des GES.

Les gaz inclus dans les calculs (CO_2, CH_4, N_2O, HFC, fluorure de carbone, SF_6, NF_3, etc.) :
Les gaz suivants ont été inclus dans les calculs : CO_2, CH_4, N_2O et HFC.

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

Normes, méthodologies, hypothèses et outils de calcul utilisés :
Air Canada a préparé ses données sur les émissions de GES de portée 3 conformément à la méthodologie et aux directives décrites dans la dernière version du Protocole des gaz à effet de serre : Une norme de comptabilisation et de déclaration destinée à l'entreprise. Lorsque les consommations réelles d'électricité ou les consommations naturelles n'étaient pas disponibles, Air Canada a estimé les émissions en fonction de la superficie occupée par les locataires.

Source des coefficients d'émission et des taux de potentiel de réchauffement de la planète (PRP) utilisés ou référence à la source du PRP :
Les coefficients énergétiques et d'émission ont été tirés des rapports suivants :
– Canada. Rapport national d'inventaire 1990-2019 : Sources et puits de gaz à effet de serre au Canada, partie 2, tableaux A6.1-1, A6.1-3, et A6.1-14
– Canada. Rapport national d'inventaire 1990-2019 : Sources et puits de gaz à effet de serre au Canada, partie 3, tableaux A13-2 à A13-14
– US EPA 2021 – egrid2019 (en anglais seulement)
– Ecometrica (2011). Electricity-specific emission factors for grid electricity (en anglais seulement). Tableau de l'annexe I : Emissions per kWh of electricity generated
– World Resource Institute. Outils de calcul du Protocole des gaz à effet de serre : http://www.ghgprotocol.org/calculation-tools/all-tools
– World Resource Institute. Emission Factors from Cross-Sector Tools (avril 2014) – Protocole des gaz à effet de serre (voir l'onglet « Transport Fuel Use »)
– Protocole sur les gaz à effet de serre 2017 – valeurs du potentiel de réchauffement du globe (quatrième Rapport d'évaluation)

Méthode de regroupement des émissions (actions participantes, contrôle financier ou contrôle opérationnel) :
Air Canada utilise l'approche du contrôle opérationnel.

AIR CANADA

305-4 Intensité des émissions de GES

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement

a) Description de la GRI : Intensité des émissions de GES

b) Protocole de calcul disponible dans : Les normes de la GRI, GRI 305 : Émissions, p. 13
Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards

c) Limites : Air Canada, y compris Air Canada Rouge[MD] (renseignements complets)

Information quantitative sur les principaux indicateurs de rendement

Veuillez préciser le numérateur et le dénominateur avec leurs unités respectives	Unité	2020	2019	2018
Consommation d'énergie absolue (numérateur) : émissions de la combustion du carburant aviation	kg éq. CO_2	4,989,964,940	13,146,118,990	12,807,953,926
Mesure spécifique à l'organisation (dénominateur) : masse en passagers et en fret par distance parcourue/100	100 tonnes-kilomètres payantes (TKP)	46,570,663	165,100,915	164,202,274
Intensité des émissions de GES	kg éq. CO_2/100 TKP	107.15	79.62	78.00

Information qualitative sur les principaux indicateurs de rendement

Explication de la variation entre 2018, 2019 et 2020 :
Le recul de l'efficacité énergétique qui a été observé est lié à la pandémie de COVID-19 et à ses conséquences sur l'exploitation. Compte tenu des coefficients d'occupation et des anomalies dans l'exploitation, il s'est avéré difficile de maintenir certains niveaux d'efficacité.

Objectifs établis :
En mars 2021, Air Canada a publié son nouveau plan d'action climatique. Il comprend des cibles ambitieuses pour atteindre son objectif de carboneutralité à long terme, d'ici 2050 :
– Réductions de 20 % des gaz à effet de serre (GES) produits par les opérations aériennes d'ici 2030, par rapport à l'année de référence 2019.
– Réductions de 30 % des GES produits par les opérations au sol d'ici 2030, par rapport à l'année de référence 2019.
– Investissements de 50 millions de dollars dans les carburants aviation durables, la réduction et l'élimination des GES.

Mesure propre à l'organisation (le dénominateur) choisie pour calculer le ratio :
Le dénominateur utilisé pour le calcul du ratio est la « tonne-kilomètre payante » (TKP). La TKP représente la masse de la charge utile des passagers et de leurs bagages, ainsi que le fret selon la distance parcourue.

Types d'émissions de GES compris dans le rapport d'intensité : émissions directes (portée 1), émissions indirectes liées à l'énergie (portée 2) et autres émissions indirectes (portée 3) :
Le ratio d'intensité ne comprend que les émissions directes de GES provenant de la consommation de carburant aviation (une des émissions de portée 1 d'Air Canada).

Les gaz inclus dans les calculs (CO_2, CH_4, N_2O, HFC, fluorure de carbone, SF_6, NF_3, etc.) :
Les gaz suivants ont été inclus dans les calculs : CO_2, CH_4 et N_2O.

AIR CANADA

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

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement

a) Description de la GRI :	Réduction des émissions de gaz à effet de serre	
b) Protocole de calcul disponible dans :	Les normes de la GRI, GRI 305 : Émissions, p. 14 Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant :	https://www.globalreporting.org/standards
c) Limites :	Air Canada, y compris Air Canada Rouge[MD] (renseignements complets)	

Information quantitative sur les principaux indicateurs de rendement

Réduction des émissions de gaz à effet de serre attribuable à :	**Unité**	**2020**	**2019**	**2018**
Refonte des processus	t éq. CO_2	-	-	-
Conversion de matériel et modifications en rattrapage	t éq. CO_2	1,038	3,164	5,198
Changements opérationnels	t éq. CO_2	9,659	17,783	8,921
Changements dans les comportements	t éq. CO_2	-	2,392	-
Compensation	t éq. CO_2	-	-	-
Remplacement de carburant	t éq. CO_2	-	-	-
Utilisation de carburants de remplacement (biocarburant)	t éq. CO_2	-	-	172
Total	**t éq. CO_2**	**10,698**	**23,339**	**14,119**

Information qualitative sur les principaux indicateurs de rendement

Explication de la variation entre 2018, 2019 et 2020 :
Le programme d'efficience énergétique, mené par l'Excellence en exploitation, vise à unifier toutes les initiatives de réduction de la consommation de carburant et d'énergie d'Air Canada, pour tous les groupes de l'Exploitation, dans un seul plan stratégique, afin d'assurer un suivi, de mesurer leur succès et d'assurer une visibilité appropriée. Les projets comprennent les transporteurs qui exploitent des vols sous la dénomination Air Canada Express, s'il y a lieu.
En 2020, les initiatives en matière d'efficience énergétique ont permis d'éviter la consommation d'environ 4 millions de litres de carburant, ce qui correspond à l'émission d'environ 11 000 tonnes d'équivalent CO_2 dans l'atmosphère. Le groupe poursuit ses efforts avec huit projets en cours.

Objectifs établis :
En mars 2021, Air Canada a publié son nouveau plan d'action climatique. Il comprend des cibles ambitieuses pour atteindre son objectif de carboneutralité à long terme, d'ici 2050 :
– Réductions de 20 % des gaz à effet de serre (GES) produits par les opérations aériennes d'ici 2030, par rapport à l'année de référence 2019.
– Réductions de 30 % des GES produits par les opérations au sol d'ici 2030, par rapport à l'année de référence 2019.
– Investissements de 50 millions de dollars dans les carburants aviation durables, la réduction et l'élimination des GES.

Les gaz inclus dans les calculs (CO_2, CH_4, N_2O, HFC, fluorure de carbone, SF_6, NF_3, etc.) :
Les gaz suivants ont été inclus dans les calculs : CO_2, CH_4, N_2O, et HFC.

Normes, méthodologies, hypothèses et outils de calcul utilisés :
Pour calculer ses réductions d'émissions de GES découlant de la conception des procédés, de la conversion et de la modernisation de l'équipement, des changements opérationnels et des changements de comportement, Air Canada n'applique pas la méthodologie du GHG Protocol for Project Accounting (en anglais seulement). Air Canada ne compare pas ses émissions de GES à celles de l'année de référence, mais tient compte chaque année de l'impact des économies d'énergie réalisées grâce aux projets en cours sur les émissions de GES.

Domaines dans lesquels les réductions ont eu lieu, qu'il s'agisse d'émissions directes (portée 1), d'émissions indirectes liées à l'énergie (portée 2) et d'autres émissions indirectes (portée 3) :
Toutes les réductions de GES susmentionnées ont eu lieu dans les émissions de portée 1.

AIR CANADA

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

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement

a) Description de la GRI :	Production de déchets et répercussions substantielles liées aux déchets
b) Protocole de calcul disponible dans :	Les normes de la GRI, GRI 306 : Déchets, p. 7 Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards
c) Limites :	Air Canada (bureaux et installations au Canada/déchets à bord pour les escales intérieures de l'exploitation principale)

Exigences en matière de production de rapports

a. Pour les répercussions substantielles, réelles ou potentielles, liées aux déchets de l'organisation, veuillez fournir une description des éléments suivants :

i. Intrants, activités et extrants qui entraînent ou pourraient entraîner ces répercussions

Intrants : Air Canada est une entreprise de services. Elle ne fabrique donc pas de biens ni de produits. Air Canada achète toutefois des services, des produits et des emballages auprès de fournisseurs à des fins d'utilisation et de revente. Les catégories générales de fournisseurs comprennent les services de restauration et d'entretien d'aéronefs et des installations, les fournitures de bureau, les vêtements et les accessoires. Voici quelques exemples d'intrants fournis par ces fournisseurs : tous les repas et les produits fournis à bord, les produits et l'équipement d'entretien (p. ex., les pièces de rechange), les fournitures de bureau (p. ex., le mobilier, le matériel de TI) et les articles de marque (p. ex., les uniformes).

Activités : Les activités d'Air Canada qui génèrent des déchets, notamment celles qui sont liées aux Opérations aériennes, à l'Exploitation fret, au Matériel au sol, à la Maintenance avions, à la gestion des immeubles de bureaux et d'installations, aux services à la clientèle à bord des appareils, et à la vente au détail. Ces activités génèrent des déchets dangereux et non dangereux.

Extrants : Il n'y a pas d'extrants directs associés à ces activités, puisque Air Canada est une entreprise de services. Les extrants indirects comprennent la distribution et la vente au détail d'articles et d'accessoires de marque fournis par des fournisseurs. Air Canada dispose également d'un solide programme de dons, grâce auquel des articles peu utilisés sont remis à des organismes partenaires pour être réutilisés et recyclés.

ii. Répercussions liées aux déchets générés par les activités propres à l'organisation ou en amont ou en aval de la chaîne de valeur

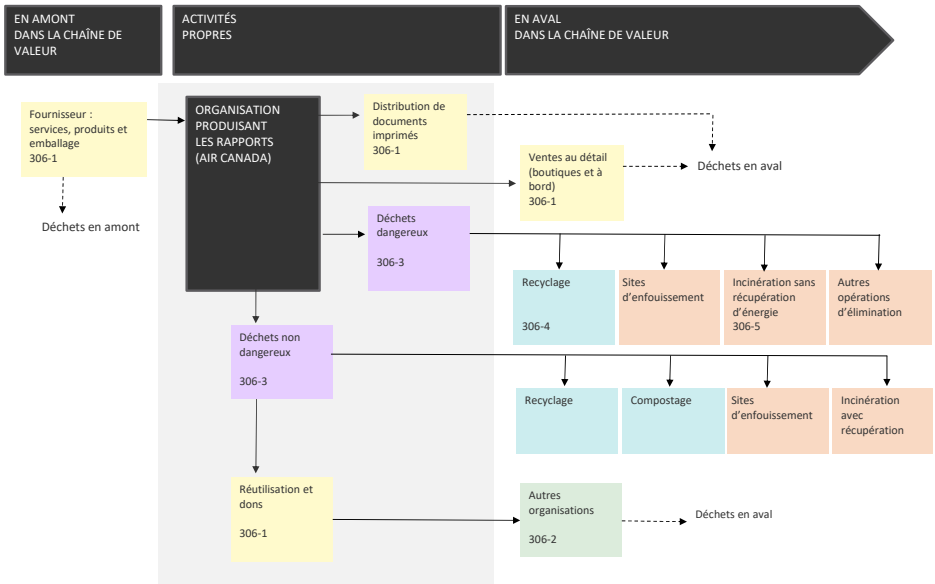
En amont : Les déchets générés en amont provenant surtout des fournisseurs. Ils comprennent notamment le matériel d'emballage, les déchets alimentaires, le plastique, le carton, le papier, les déchets électroniques et la ferraille. Les déchets générés en amont ne sont pas gérés par Air Canada. Les déchets générés par les installations de restauration sont également considérés comme des déchets en amont. Ils ne sont pas gérés par Air Canada.

Activités propres : Les déchets dangereux et non dangereux générés par les activités d'Air Canada. Les déchets non dangereux comprennent notamment les matières organiques, le plastique, le bois, le carton, le papier, les déchets électroniques, la ferraille, les matières textiles, le verre et les déchets mélangés. Les déchets dangereux comprennent les liquides inflammables, les matières solides huileuses, les piles et batteries et les produits chimiques. Air Canada gère les déchets générés par ses propres activités au moyen de transporteurs de déchets contractuels. Il n'y a pas de suivi des déchets générés à bord des vols internationaux. Air Canada ne les a pas quantifiés parce que tous les déchets internationaux sont mélangés dans les aéroports à l'arrivée et leur élimination est réglementée par l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA), conformément à la Directive relative aux déchets internationaux.

En aval : Les déchets produits en aval par la distribution et la vente au détail de produits de marque à bord des appareils et dans les boutiques. Ils comprennent principalement le papier, les produits d'emballage, le plastique et les déchets électroniques. De plus, des articles donnés à d'autres organisations doivent finalement être éliminés en aval. Ces articles comprennent notamment les matières textiles, le plastique et les déchets électroniques.

Recommandations en matière de production de rapports

L'organisation qui produit un rapport doit déclarer les flux de processus qui comprennent des intrants, des activités et des extrants entraînant ou pouvant entraîner des répercussions substantielles liées aux déchets.



306-2 Gestion des répercussions substantielles liées aux déchets

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement

a) Description de la GRI :	Gestion des répercussions substantielles liées aux déchets
b) Protocole de calcul disponible dans :	Les normes de la GRI, GRI 306 : Déchets, p. 8 Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards
c) Limites :	Air Canada (bureaux et installations au Canada/déchets à bord pour les escales intérieures de l'exploitation principale)

Exigences en matière de production de rapports

a. Mesures (p. ex., circulaires) prises pour réduire la production de déchets au cours des activités propres à l'organisation, ainsi qu'en amont et en aval dans sa chaîne de valeur, et pour gérer leurs répercussions substantielles

Au moyen de sa Stratégie de gestion des déchets 2020, Air Canada cherche à réduire la quantité de déchets transportés vers des sites d'enfouissement en diminuant la quantité de déchets qu'elle génère. Elle réutilise et recycle ce qui s'y prête et traite les produits non recyclables en utilisant d'autres méthodes recommandées. Ce qui rend cette stratégie unique, c'est qu'elle met en œuvre des pratiques de réduction des déchets et d'élimination responsable à tous les niveaux des activités. Qu'il s'agisse du recyclage dans ses bureaux ou de la réduction de l'utilisation du plastique à usage unique dans ses avions, Air Canada s'engage à trouver des solutions créatives et durables pour que les déchets ne se retrouvent pas dans un site d'enfouissement.

Opérations au sol
En 2018, Air Canada a lancé un programme de recyclage centralisé à son siège social de Montréal et au Centre des opérations de Vancouver. Elle a installé de plus grands contenants dans les aires communes et enlevé les poubelles à côté des bureaux. De plus, les employés pouvaient recycler des articles courants comme le plastique, le papier et les matières organiques. À la fin de l'année 2019, le programme a été mis en place dans les bureaux de Winnipeg, de Calgary et de Toronto. Par ailleurs, différentes matières, comme le bois, le métal et le film plastique, sont recyclées dans les installations d'exploitation. Une mise en œuvre dans plusieurs autres bureaux était en vue en 2020, mais cette dernière a été suspendue en raison de la pandémie. Elle sera évaluée de nouveau lorsque les employés pourront réintégrer les locaux en toute sécurité.

Depuis 2019, tous les salons Feuille d'érable au Canada participent à des programmes de séparation des déchets dans les aéroports. Au début de l'année 2020, avant la fermeture des salons Feuille d'érable en raison de la pandémie, 18 des 19 salons au Canada offraient le recyclage, et 14 d'entre eux proposaient des programmes de compostage. En 2019, deux audits ont été effectués dans les salons de Toronto et de Calgary, pour obtenir des estimations provisoires en matière de réacheminement des déchets, et de nouvelles affiches uniformes ont été installées dans tous les salons. Aucune donnée n'a été recueillie en 2020. Par conséquent, les déchets générés dans les salons Feuille d'érable ne figurent pas dans le présent rapport. Les processus de gestion des déchets dans les salons Feuille d'érable seront réévalués après la pandémie.

Opérations aériennes
Air Canada offre un programme de recyclage à bord de tous les vols intérieurs, une façon de « laisser moins » de déchets dans l'environnement. Air Canada a mis en place des processus de recyclage des matières produites à bord des vols intérieurs dans huit de ses neuf grandes escales au Canada. Les matières recyclables sont triées à bord par le personnel de cabine dans des sacs désignés, puis recyclées dans les installations des opérations au sol et des services de restauration. Pour effectuer un suivi de l'efficacité des activités de recyclage chaque année, Air Canada effectue des audits annuels des déchets produits à bord et cherche des solutions afin que davantage d'articles recyclables ne se retrouvent pas dans un site d'enfouissement.

Air Canada a travaillé en étroite collaboration avec d'autres sociétés aériennes et des groupes de parties prenantes pour mieux comprendre les risques associés au recyclage et au compostage à bord des vols internationaux. En raison des règles rigoureuses imposées par l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA), en vertu de la Directive relative aux déchets internationaux, Air Canada et d'autres transporteurs ne sont pas autorisés à recycler les déchets des vols internationaux, compte tenu des risques de contamination par des vecteurs alimentaires et végétaux. De plus, tous les déchets des opérations côté piste générés à bord des vols intérieurs et internationaux qui arrivent à Montréal et à Toronto ont été désignés comme des déchets internationaux par l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) qui est responsable de l'application de la directive.

Plastique à usage unique
Air Canada s'est engagée à limiter la production de déchets. À cette fin, elle a également déployé des efforts importants pour réduire sa consommation de plastique. Elle a notamment réalisé des recherches et repensé d'importantes décisions prises à diverses étapes de sa chaîne d'approvisionnement dans le but de réduire au minimum l'utilisation de plastique à usage unique. En 2018, elle a trouvé des solutions pour éliminer ou réduire l'utilisation des articles en plastique à usage unique à bord, ou les remplacer par d'autres produits. Cette année-là, elle a également saisi une occasion en collaborant avec deux étudiants en développement durable de l'Université de Toronto qui se sont associés à Air Canada dans le cadre d'un projet constituant le point culminant de leur maîtrise. Ces étudiants ont travaillé avec le comité directeur pendant quatre mois à l'analyse complète du cycle de vie des gobelets en plastique jetable, puis à la présentation d'une analyse finale. En 2019, Air Canada a réalisé des progrès puisqu'elle a éliminé 38,2 millions d'articles en plastique à usage unique à bord de ses vols. Elle a également mis sur pied un comité directeur pour réduire sa consommation de plastique et trouver les meilleures solutions de rechange durables à bord de nos vols.

En 2020, la pandémie mondiale a obligé Air Canada à remettre des articles en plastique à usage unique à bord des appareils, à court terme, pour assurer la santé et la sécurité des clients et de l'équipage, mais ils seront remplacés. Air Canada met déjà à l'essai des solutions de rechange aux produits de plastique à usage unique. En plus d'être plus respectueuses de l'environnement, ces solutions répondent également aux nouvelles normes en matière d'hygiène. Plus précisément, elle vise à trouver des solutions écologiques pour remplacer les ustensiles et les articles utilisés pendant le service de repas.

Réutilisation et suprarecyclage
Depuis 2017, Air Canada a trouvé une façon créative de recycler ses uniformes. Elle donne son stock d'anciens uniformes à des organisations qui en feront bon usage. Air Canada a noué des partenariats continus avec des organismes comme Diabète Canada, Brands for Canada, L'étoffe du succès de Toronto et Working Gear dans le but de réutiliser des uniformes de travail pour aider des personnes à faible revenu. En 2018, elle a conclu des partenariats avec divers organismes, dont Viking Recycling et Debrand Services, pour recycler d'anciens uniformes qui ne pouvaient pas être réutilisés. Des uniformes ont été réutilisés pour rembourrer des sacs de frappe qui ont été donnés à des centres communautaires, convertis en articles divers, comme du rembourrage automobile, ou incinérés pour produire de l'énergie.

Air Canada a également collaboré avec la Syrian Canadian Foundation pour distribuer des édredons légèrement usagés de la Classe affaires à des organismes de services sociaux qui viennent en aide à de nouveaux arrivants syriens et à d'autres Canadiens dans le besoin. Après avoir été nettoyés à sec, la majorité des édredons sont réutilisés à bord, mais Air Canada donne ceux qui sont usés. Avant la pandémie de COVID-19, Air Canada a également travaillé en collaboration avec Clean the World Canada, un organisme à but non lucratif, pour recycler et réutiliser des trousses de toilette inutilisées et des produits non ouverts en Classe affaires.

Au cours des quatre dernières années, Air Canada a développé des partenariats avec des organisations pour recommander l'adoption de mesures circulaires dans le cadre de ses activités. Air Canada participe à un projet de recyclage avec l'entreprise canadienne Mariclaro qui transforme d'anciens matériaux de cabines d'avions en sacs et en accessoires. Les plus récents articles en cuir noir sont fabriqués à la main en Ontario à partir de housses de siège qui devaient être remplacées à bord de cinq appareils 777 d'Air Canada. Des sacs polochons et des sacs à main ont aussi été conçus avec des matières textiles bleues des cabines.

Déchets électroniques
En 2015, Air Canada a lancé un nouveau programme de recyclage des piles et des téléphones cellulaires dans le cadre de ses activités. Le programme permet d'éliminer les piles usagées de différents outils et ordinateurs de poche et de soutenir les efforts déployés pour recycler les déchets dangereux et les téléphones cellulaires. Air Canada a également installé des bacs pour faciliter l'élimination des déchets électroniques dans ses installations pour promouvoir les pratiques d'élimination responsable. Tous les employés sont invités à utiliser ces bacs pour recycler dans les installations d'Air Canada leurs appareils personnels et les piles qu'ils ont utilisées à la maison.

b. Si les déchets générés dans le cadre des activités de l'organisation sont gérés par un tiers, fournir une description des processus utilisés pour savoir si le tiers respecte les obligations contractuelles ou législatives pertinentes

Les déchets dangereux dans les bureaux et installations sont gérés en communiquant avec les fournisseurs de services de gestion des déchets désignés. Au cours des négociations contractuelles, ces fournisseurs doivent présenter leur certificat d'approbation, leur autorisation d'exploitation et leur permis d'exploitation, le cas échéant, ainsi que le processus d'élimination mis en place à chaque emplacement où ils mènent leurs activités. Air Canada a examiné les évaluations du risque et du rendement en matière de conformité des fournisseurs avant l'attribution des contrats. De plus, la Société a évalué tous les problèmes environnementaux signalés auparavant. Ils ont fait l'objet de discussions avec les fournisseurs, en mettant l'accent sur l'adoption de mesures correctives et une résolution satisfaisante des problèmes de conformité. L'autorisation du directeur général de la Conformité des Affaires juridiques est requise avant d'aller de l'avant avec un contrat. En raison de la pandémie de COVID-19, Air Canada n'a pas pu effectuer les audits des emplacements des fournisseurs, mais elle se réserve le droit de les réaliser lorsqu'elle pourra les faire en toute sécurité.

L'entreprise de gestion des immeubles désignée gère les déchets non dangereux dans les bureaux et les installations. D'autres données sont recueillies au moyen de rapports provenant d'entreprises non visées par le contrat désigné. Le fournisseur de services de restauration désigné et l'aéroport local gèrent les déchets non dangereux générés à bord. L'ASFC procède régulièrement à des audits pour s'assurer que les matières produites à bord des vols intérieurs sont éliminées adéquatement, conformément à la Directive relative aux déchets internationaux. Les matières produites doivent notamment être séparées de façon appropriée des déchets internationaux.

c. Processus utilisés pour recueillir les données sur les déchets et assurer un suivi

Les données sur les déchets dangereux des bureaux et des installations ont été recueillies en communiquant avec les fournisseurs de services de gestion des déchets dangereux désignés. Des rapports sont produits chaque année et analysés pour déceler des anomalies. Les données sur les déchets non dangereux des bureaux et des installations ont été recueillies par l'entreprise de gestion des immeubles désignée. D'autres données sont recueillies au moyen de rapports provenant d'entreprises non visées par le contrat désigné. Ces rapports sont recueillis sur une base annuelle, mensuelle, ou au cas par cas. Les données sur les déchets non dangereux générés à bord des appareils ont été compilées en effectuant des audits des déchets générés au cours de certains vols. Le volume total est ensuite calculé à l'aide des données de vol annuelles. Toutes les données sont saisies dans un tableau de bord interne pour effectuer un suivi des taux de réacheminement et observer les tendances tout au long de l'année.

Il n'y a pas de suivi des déchets générés à bord des vols internationaux. Air Canada ne les a pas quantifiés parce que tous les déchets internationaux sont mélangés dans les aéroports. Leur élimination est réglementée par l'ACIA, conformément à la *Directive relative aux déchets internationaux* . Les déchets internationaux doivent être éliminés dans un site d'enfouissement ou d'incinération désigné. À l'heure actuelle, il n'est donc pas possible de réduire la quantité de déchets générés (p. ex., en les recyclant ou en les compostant) à leur arrivée au Canada lorsqu'ils proviennent de l'étranger.

AIR CANADA

306-3 Production de déchets

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement

a) Description de la GRI :	Production de déchets
b) Protocole de calcul disponible dans :	Les normes de la GRI, GRI 306 : Déchets, p. 10 Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards
c) Limites :	Air Canada (bureaux et installations au Canada/déchets à bord pour les escales intérieures de l'exploitation principale)

Exigences en matière de production de rapports

a. Poids total en tonnes métriques des déchets produits, et répartition en fonction des types de déchets; voir le tableau

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

Les données sur les déchets tiennent compte des bureaux et des installations au Canada, des projets spéciaux et des déchets générés à bord pour les escales intérieures de l'exploitation principale. Les déchets générés au cours d'activités liées au service clientèle dans les aérogares ne sont pas contrôlés par Air Canada, puisque ces volumes de déchets sont liés aux activités des aéroports. En 2020, de nouvelles données sont devenues disponibles, ce qui a permis de calculer les volumes d'autres types de déchets. De plus, les données de 2018 et 2019 ont été modifiées en conséquence.

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

Les données sur les déchets non dangereux des bureaux et des installations et les autres déchets non dangereux (p. ex., les dons et les matières textiles) ont été recueillies par l'entreprise de gestion des immeubles désignée. D'autres données sont recueillies au moyen de rapports provenant d'entreprises non visées par le contrat désigné. Les variations d'une année à l'autre peuvent s'expliquer par une augmentation des besoins opérationnels de l'organisation, ainsi que par les travaux de construction ou de démolition réalisés pendant l'année. Les données sur les déchets non dangereux générés à bord ont été recueillies à l'aide d'audits effectués à bord de certains vols. Les variations d'une année à l'autre peuvent s'expliquer par des changements dans la demande et des améliorations apportées dans le domaine du recyclage tout au long de l'année.

La baisse générale du volume de déchets produits s'explique par les fermetures d'escales et la diminution des activités provoquée par la pandémie de COVID-19. En 2020, les vols n'ont pas fait l'objet d'audits en raison de la pandémie de COVID-19. Air Canada a donc utilisé le volume moyen de déchets générés par passager pour effectuer les calculs pour tous les vols.

2020

Tableau 1 : Types de déchets, en tonnes métriques

Projet ou rapport (groupes) – 2	Production de déchets	Déchets détournés des sites d'enfouissement	Déchets transportés vers un site d'enfouissement
Déchets générés à bord	397,32	22,76	374,57
Autres déchets non dangereux	41,62	41,57	0,05
Déchets produits dans les bureaux et les installations	3 196,96	2 057,58	1 139,38
Total	**3 635,90**	**2 121,91**	**1 514,00**

Tableau 1 : Types de déchets, en tonnes métriques

DÉCHETS DANGEREUX Types de déchets	Production de déchets	Déchets détournés des sites d'enfouissement	Déchets transportés vers un site d'enfouissement
Piles	22,79	22,79	0,00
Déchets liquides dangereux	332,13	276,36	55,78
Déchets contenant des BPC	0,42		0,42
Déchets dangereux solides	179,2	116,41	62,61
Total	**534,36**	**415,56**	**118,81**

2019

Tableau 1 : Types de déchets, en tonnes métriques

Projet ou rapport (groupes) – 2	Production de déchets	Déchets détournés des sites d'enfouissement	Déchets transportés vers un site d'enfouissement
Déchets générés à bord	29,32	22,34	6,98
Autres déchets non dangereux	1 636,05	168,32	1 467,73
Déchets produits dans les bureaux et les installations	4 630,14	2 428,61	2 201,53
Total	**6 295,51**	**2 619,27**	**3 676,24**

Tableau 1 : Types de déchets, en tonnes métriques

DÉCHETS DANGEREUX Types de déchets	Production de déchets	Déchets détournés des sites d'enfouissement	Déchets transportés vers un site d'enfouissement
Piles	2,68	2,68	0,00
Déchets dangereux	582,17	226,51	355,67
Total	**584,86**	**22,19**	**355,67**

2018

Tableau 1 : Types de déchets, en tonnes métriques

Projet ou rapport (groupes) – 2	Production de déchets	Déchets détournés des sites d'enfouissement	Déchets transportés vers un site d'enfouissement
Autres déchets non dangereux	300,31	98,53	201,78
Déchets générés à bord	1 842,68	288,70	1 553,97
Déchets produits dans les bureaux et les installations	4 289,76	1 864,72	2 425,04
Total	**6 432,74**	**2 251,95**	**4 180,79**

Tableau 1 : Types de déchets, en tonnes métriques

DÉCHETS DANGEREUX Types de déchets	Production de déchets	Déchets détournés des sites d'enfouissement	Déchets transportés vers un site d'enfouissement
Piles	2,09	2,09	0,00
Déchets dangereux	758,34	512,25	246,09
Total	**760,44**	**514,34**	**246,09**

306-4 Déchets détournés des sites d'enfouissement

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement

a) Description de la GRI :	Déchets détournés des sites d'enfouissement
b) Protocole de calcul disponible dans :	Les normes de la GRI, GRI 306 : Déchets, p. 11 Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards
c) Limites :	Air Canada (bureaux et installations au Canada/déchets à bord pour les escales intérieures de l'exploitation principale)

Exigences en matière de production de rapports

a. Poids total en tonnes métriques des déchets détournés des sites d'enfouissement, et répartition en fonction des types de déchets; voir le tableau

b. Poids total en tonnes métriques des déchets dangereux détournés des sites d'enfouissement, et répartition en fonction des activités de récupération suivantes :

- **i. Préparation à des fins de réutilisation;** voir le tableau
- **ii. Recyclage;** voir le tableau
- **iii. Autres activités de récupération;** voir le tableau

c. Poids total en tonnes métriques des déchets non dangereux détournés des sites d'enfouissement, et répartition en fonction des activités de récupération suivantes :

- **i. Préparation à des fins de réutilisation;** voir le tableau
- **ii. Recyclage;** voir le tableau
- **iii. Autres activités de récupération;** voir le tableau

d. Pour chaque activité de récupération figurant dans les éléments d'information 306-4-b et 306-4-c, une répartition du poids total en tonnes métriques des déchets dangereux et non dangereux détournés des sites d'enfouissement :

- **i. Sur place;** voir le tableau
- **ii. Hors site;** voir le tableau

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

Les données sur les déchets tiennent compte des bureaux et des installations au Canada, des projets spéciaux et des déchets générés à bord pour les escales intérieures de l'exploitation principale. Les déchets générés au cours d'activités liées au service clientèle dans les aérogares ne sont pas contrôlés par Air Canada, puisque ces volumes de déchets sont liés aux activités des aéroports. En 2020, de nouvelles données sont devenues disponibles, ce qui a permis de calculer les volumes d'autres types de déchets. De plus, les données de 2018 et 2019 ont été modifiées en conséquence.

Les données sur les déchets dangereux des bureaux et des installations ont été recueillies en communiquant avec les fournisseurs de services de gestion des déchets dangereux désignés. Il est important de noter que les données sur les déchets dangereux transmises par le fournisseur de services environnementaux concernent à la fois les matières dangereuses et d'autres matières nocives pour l'environnement (p. ex., bidons d'huile usagée). Les changements d'une année à l'autre s'expliquent par le calendrier des activités de maintenance, l'unification des données sous-jacentes et les effets cumulatifs de changements mineurs apportés dans plusieurs escales au Canada. Les volumes varient également en fonction de l'importance des travaux de construction ou de démolition réalisés pendant l'année. Les déchets dangereux sont recyclés ou traités au moyen d'un système de traitement de l'eau. Le traitement de l'eau permet principalement de traiter les déchets liquides dangereux (p. ex., eaux huileuses, eaux usées mélangées avec du carburant).

Les données sur les déchets non dangereux des bureaux et des installations et les autres déchets non dangereux (p. ex., les dons et les matières textiles) ont été recueillies par l'entreprise de gestion des immeubles désignée. D'autres données sont recueillies au moyen de rapports provenant d'entreprises non visées par le contrat désigné. Les variations d'une année à l'autre peuvent s'expliquer par une augmentation des besoins opérationnels de l'organisation, ainsi que par les travaux de construction ou de démolition réalisés pendant l'année. Les données sur les déchets non dangereux générés à bord ont été recueillies à l'aide d'audits effectués à bord de certains vols. Les variations d'une année à l'autre peuvent s'expliquer par des changements dans la demande et des améliorations apportées dans le domaine du recyclage tout au long de l'année.

La baisse générale du volume de déchets produits s'explique par les fermetures d'escales et la diminution des activités provoquée par la pandémie de COVID-19. En 2020, les vols n'ont pas fait l'objet d'audits en raison de la pandémie de COVID-19. Air Canada a donc utilisé le volume moyen de déchets générés par passager pour effectuer les calculs pour tous les vols. En 2020, Air Canada a également saisi d'autres occasions de réacheminement des déchets, en donnant notamment plus de 770 tonnes de repas à bord et d'articles de restauration à Deuxième Récolte, le plus important organisme caritatif du Canada en matière de récupération d'aliments, qui a la double mission de protection de l'environnement et de lutte contre la faim. Ces chiffres ne figurent pas dans les tableaux ci-dessous.

Recommandations en matière de production de rapports

L'organisation qui produit un rapport doit présenter le poids total des déchets détournés des sites d'enfouissement, la référence, ainsi que la méthode de calcul utilisée.

Aucune information n'est disponible pour le moment.

2020

Tableau 2 : Déchets non dangereux détournés des sites d'enfouissement au moyen d'activités de récupération

DÉCHETS NON DANGEREUX Activité de récupération	Sur place	Hors site
Réutilisation ou dons		38,89
Compostage		53,71
Recyclage		2 029,30
Total		**2 121,91**

Tableau 2 : Déchets non dangereux détournés des sites d'enfouissement au moyen d'activités de récupération

DÉCHETS NON DANGEREUX Activité de récupération	Sur place	Hors site
Recyclage		355,08
Traitement de l'eau		60,48
Total		**415,56**

2019

Tableau 2 : Déchets non dangereux détournés des sites d'enfouissement au moyen d'activités de récupération

DÉCHETS NON DANGEREUX Activité de récupération	Sur place	Hors site
Réutilisation ou dons		22,34
Compostage		72,63
Recyclage		2 524,30
Total		**2 619,27**

Tableau 2 : Déchets non dangereux détournés des sites d'enfouissement au moyen d'activités de récupération

DÉCHETS NON DANGEREUX Activité de récupération	Sur place	Hors site
Recyclage		229,19
Total		**229,19**

2018

Tableau 2 : Déchets non dangereux détournés des sites d'enfouissement au moyen d'activités de récupération

DÉCHETS NON DANGEREUX Activité de récupération	Sur place	Hors site
Réutilisation ou dons		45,96
Compostage		98,53
Recyclage		2 107,46
Total		**2 251,95**

Tableau 2 : Déchets non dangereux détournés des sites d'enfouissement au moyen d'activités de récupération

DÉCHETS NON DANGEREUX Activité de récupération	Sur place	Hors site
Recyclage		514,34
Total		**514,34**

AIR CANADA

0

306-5 Déchets transportés vers un site d'enfouissement

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement

a) Description de la GRI :	Déchets transportés vers un site d'enfouissement
b) Protocole de calcul disponible dans :	Les normes de la GRI, GRI 306 : Déchets, p. 13 Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards
c) Limites :	Air Canada (bureaux et installations au Canada/déchets à bord pour les escales intérieures de l'exploitation principale)

Exigences en matière de production de rapports

a. Poids total en tonnes métriques des déchets transportés vers un site d'enfouissement, et répartition en fonction des types de déchets; voir le tableau

b. Poids total en tonnes métriques des déchets dangereux transportés vers un site d'enfouissement, et répartition en fonction des activités suivantes :

- **i. Incinération (avec récupération d'énergie);** voir le tableau
- **ii. Incinération (sans récupération d'énergie);** voir le tableau
- **iii. Enfouissement;** voir le tableau
- **iv. Autres activités de récupération;** voir le tableau

c. Poids total en tonnes métriques des déchets non dangereux transportés vers un site d'enfouissement, et répartition en fonction des activités suivantes :

- **i. Incinération (avec récupération d'énergie);** voir le tableau
- **ii. Incinération (sans récupération d'énergie);** voir le tableau
- **iii. Enfouissement;** voir le tableau
- **iv. Autres activités de récupération;** voir le tableau

d. Pour chaque activité figurant dans les éléments d'information 306-5-b et 306-5-c, répartition du poids total en tonnes métriques des déchets dangereux et non dangereux transportés vers un site d'enfouissement :

- **i. Sur place;** voir le tableau
- **ii. Hors site;** voir le tableau

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

Les données sur les déchets tiennent compte des bureaux et des installations au Canada, des projets spéciaux et des déchets générés à bord pour les escales intérieures de l'exploitation principale. Les déchets générés au cours d'activités liées au service clientèle dans les aérogares ne sont pas contrôlés par Air Canada, puisque ces volumes de déchets sont liés aux activités des aéroports. En 2020, de nouvelles données sont devenues disponibles, ce qui a permis de calculer les volumes d'autres types de déchets. De plus, les données de 2018 et 2019 ont été modifiées en conséquence.

Les données sur les déchets dangereux des bureaux et des installations ont été recueillies en communiquant avec les fournisseurs de services de gestion des déchets dangereux désignés. Il est important de noter que les données sur les déchets dangereux transmises par le fournisseur de services environnementaux concernent à la fois les matières dangereuses et d'autres matières nocives pour l'environnement (p. ex., bidons d'huile usagée). Les changements d'une année à l'autre s'expliquent par le calendrier des activités de maintenance, l'unification des données sous-jacentes et les effets cumulatifs de changements mineurs apportés dans plusieurs escales au Canada. Les volumes varient également en fonction de l'importance des travaux de construction ou de démolition réalisés pendant l'année. Les déchets dangereux sont enfouis ou incinérés sans récupération d'énergie. Les déchets liquides dangereux (p. ex., eaux huileuses, eaux usées mélangées avec du détergent ou du savon) sont éliminés par injection en puits profond.

Les données sur les déchets non dangereux des bureaux et des installations et les autres déchets non dangereux (p. ex., les dons et les matières textiles) ont été recueillies par l'entreprise de gestion des immeubles désignée. D'autres données sont recueillies au moyen de rapports provenant d'entreprises non visées par le contrat désigné. Les variations d'une année à l'autre peuvent s'expliquer par une augmentation des besoins opérationnels de l'organisation, ainsi que par les travaux de construction ou de démolition réalisés pendant l'année. Les données sur les déchets non dangereux générés à bord ont été recueillies à l'aide d'audits effectués à bord de certains vols. Les variations d'une année à l'autre peuvent s'expliquer par des changements dans la demande et des améliorations apportées dans le domaine du recyclage tout au long de l'année.

La baisse générale du volume de déchets produits s'explique par les fermetures d'escales et la diminution des activités provoquée par la pandémie de COVID-19. En 2020, les vols n'ont pas fait l'objet d'audits en raison de la pandémie de COVID-19. Air Canada a donc utilisé le volume moyen de déchets générés par passager pour effectuer les calculs pour tous les vols.

2020

Tableau 3 : Déchets transportés vers un site d'enfouissement, par type d'activité, en tonnes métriques

DÉCHETS NON DANGEREUX Activité de récupération	Sur place	Hors site
Récupération d'énergie		140,52
Enfouissement		1 373,48
Total		**1 514,00**

Tableau 3 : Déchets transportés vers un site d'enfouissement, par type d'activité, en tonnes métriques

DÉCHETS NON DANGEREUX Activité de récupération	Sur place	Hors site
Puits profond		2,19
Incinération		11,36
Enfouissement		105,25
Total		**118,81**

2019

Tableau 3 : Déchets transportés vers un site d'enfouissement, par type d'activité, en tonnes métriques

DÉCHETS NON DANGEREUX Activité de récupération	Sur place	Hors site
Récupération d'énergie		569,11
Enfouissement		2 162,04
Total		**3 731,16**

Tableau 3 : Déchets transportés vers un site d'enfouissement, par type d'activité, en tonnes métriques

DÉCHETS NON DANGEREUX Activité de récupération	Sur place	Hors site
Élimination		355,67
Total		**355,67**

2018

Tableau 3 : Déchets transportés vers un site d'enfouissement, par type d'activité, en tonnes métriques

DÉCHETS NON DANGEREUX Activité de récupération	Sur place	Hors site
Récupération d'énergie		857,69
Enfouissement		3 373,68
Total		**4 231,37**

Tableau 3 : Déchets transportés vers un site d'enfouissement, par type d'activité, en tonnes métriques

DÉCHETS NON DANGEREUX Activité de récupération	Sur place	Hors site
Élimination		246,09
Total		**246,09**

AIR CANADA

401-1 Total et pourcentage d'embauches et taux de roulement par tranche d'âge, sexe et zone géographique

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement

a) Description de la GRI : Embauche de nouveaux employés et roulement du personnel

b) Protocole de calcul disponible dans : Les normes de la GRI, GRI 401 : Emploi, p. 7
Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards

c) Limites : Air Canada, y compris Air Canada Rouge[MD] et Vacances Air Canada[MD] (renseignements complets)

Information quantitative sur les principaux indicateurs de rendement

Nombre total d'employés en 2020		Canada		États-Unis		Royaume-Uni		Reste du monde		Total 2020		Total 2019		Total 2018	
	Unités	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes
< 30 ans	Nombre d'employés	632	524	83	41	1	10	16	22	732	597	4 061	2 898	3 173	2 519
30-50 ans	Nombre d'employés	4 128	5 940	221	153	42	71	123	152	4 514	6 316	8 382	9 994	6 782	9 227
> 50 ans	Nombre d'employés	3 811	5 302	153	90	25	71	98	82	4 087	5 545	5 094	6 991	4 662	6 798

Employés embauchés en 2020		Canada		États-Unis		Royaume-Uni		Reste du monde		Total 2020		Total 2019		Total 2018	
	Unités	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes
< 30 ans	Nombre d'employés	405	346	5	3		1	4	2	414	352	1 961	1 690	1 871	1 509
30-50 ans	Nombre d'employés	272	359	11	3	3	1	7	11	293	374	523	434	1 279	1 494
> 50 ans	Nombre d'employés	34	64	6	2		1	1		41	67	1 788	1 921	244	228

Taux d'embauche d'employés en 2020		Canada		États-Unis		Royaume-Uni		Reste du monde		Taux moyen en 2020		Taux moyen en 2019		Taux moyen en 2018	
	Unités	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes
< 30 ans	Taux (%)	9 %	11 %	4 %	6 %	0 %	9 %	14 %	6 %	9 %	11 %	48 %	58 %	54 %	60 %
30-50 ans	Taux (%)	3 %	4 %	4 %	2 %	6 %	1 %	5 %	6 %	4 %	4 %	6 %	4 %	18 %	16 %
> 50 ans	Taux (%)	1 %	1 %	3 %	2 %	0 %	1 %	1 %	0 %	1 %	1 %	35 %	27 %	5 %	3 %

Nombre de départs d'employés en 2020		Canada		États-Unis		Royaume-Uni		Reste du monde		Total 2020		Total 2019		Total 2018	
	Unités	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes
< 30 ans	Nombre d'employés	3 840	2 618	37	13		1	13	10	3 890	2 642	1 066	1 027	1 084	849
30-50 ans	Nombre d'employés	3 727	3 736	44	20	7	6	32	22	3 810	3 784	840	987	760	689
> 50 ans	Nombre d'employés	1 131	1 664	39	29	5	4	38	27	1 213	1 724	577	768	561	658

Taux de départ d'employés en 2020		Canada		États-Unis		Royaume-Uni		Reste du monde		Taux moyen en 2020		Taux moyen en 2019		Taux moyen en 2018	
	Unités	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes
< 30 ans	Taux (%)	86 %	83 %	31 %	24 %	0 %	9 %	45 %	31 %	84 %	82 %	26 %	35 %	31 %	34 %
30-50 ans	Taux (%)	47 %	39 %	17 %	12 %	14 %	8 %	21 %	13 %	46 %	37 %	10 %	10 %	10 %	7 %
> 50 ans	Taux (%)	23 %	24 %	20 %	24 %	17 %	5 %	28 %	25 %	23 %	24 %	11 %	11 %	12 %	10 %

AIR CANADA

403-1 Représentation de l'effectif dans des comités mixtes patronaux-syndicaux de santé et sécurité officiels

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement

a) Description de la GRI :	Système de gestion de santé et sécurité au travail
	Les normes de la GRI, GRI 403 : Santé et sécurité au travail, p. 9
b) Protocole de calcul disponible dans :	Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards
c) Limites :	Air Canada (renseignements complets)

Information quantitative sur les principaux indicateurs de rendement

	Unités	2020	2019	2018
Pourcentage de l'effectif, dont le travail ou le lieu de travail est contrôlé par l'organisation, représenté dans des comités mixtes patronaux-syndicaux de santé et sécurité officiels.	%	100	100	100

Information qualitative sur les principaux indicateurs de rendement

Les comités de santé et sécurité officiels contribuent à surveiller les programmes de santé et sécurité au travail ainsi qu'à recueillir des commentaires et à donner des conseils à leur sujet.

Direction des Aéroports – 26 comités différents (2 comités d'orientation et 24 comités de santé et sécurité au travail)
Direction du Fret – 11 comités différents (1 comité d'orientation et 10 comités de santé et sécurité au travail)
Entretien cabine – 5 comités différents (1 comité d'orientation et 4 comités de santé et sécurité au travail)
Biens immobiliers – 1 comité d'orientation
Finances – 1 comité
Opérations aériennes – 5 comités différents (1 comité d'orientation et 4 comités de santé et sécurité au travail)
Service en vol – 5 comités différents (1 comité d'orientation et 4 comités de santé et sécurité au travail)
Réseau international – 3 comités différents (3 à l'escale LHR – groupe d'employés)
Maintenance – 7 comités différents (1 comité d'orientation et 6 comités de santé et sécurité au travail)
Réservations – 6 comités différents
Contrôle de l'exploitation réseau – 1 comité
Divers comités – Logistics Drive, escales américaines

Explication de la variation entre 2018, 2019 et 2020 :
Aucune différence d'une année à l'autre. Tous les comités ont poursuivi leurs activités.

Objectifs établis :
Chaque année, nous vérifions que tous nos comités sont gérés de façon efficace à l'aide de l'outil en ligne Web-OHS. Cet outil nous permet de faire le suivi de toutes les activités des comités afin de nous assurer qu'elles sont menées en conformité avec les conventions collectives et le Code canadien du travail, partie II.

Niveau auquel chaque comité mixte patronal-syndical de santé et sécurité au travail officiel est actif dans l'organisation (installations, multi-installations, zone géographique, groupe, organisation) :
Conseil général de la sécurité : organisation
Réunion sur la sécurité de l'exploitation (niveau de la haute direction) : direction
Conseil de sécurité de direction (cadres seulement) : direction
Comités d'orientation (cadres et syndiqués) : direction
Comités de santé et sécurité au travail (cadres et syndiqués) : propre à l'escale

Divers comités ont différents représentants de l'Exploitation. Le Conseil général de la sécurité, le Comité interdirections de la sécurité aérienne et le Conseil de sécurité de direction sont tous actifs au niveau de la haute direction (groupe et organisation). Ils examinent tous les événements qui se produisent à chaque niveau local et tous peuvent y prendre la parole et demander des conseils.

AIR CANADA

403-9 Blessures liées au travail

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement

a) Description de la GRI :	Identification des dangers, évaluation des risques et enquêtes sur les incidents
b) Protocole de calcul disponible dans :	Les normes de la GRI, GRI 403 : santé et sécurité au travail Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards
c) Limites :	Air Canada, y compris Air Canada RougeMD (pilotes seulement) (renseignements complets)

Information quantitative sur les principaux indicateurs de rendement

Performance en matière de sécurité :

Performance en matière de santé et de sécurité au travail

	2020	2019	2018	Variation 2020 par rapport à 2019
Décès	-	-	-	0 %
Taux de blessures pour l'effectif total – par 100 ETP	15,44	17,30	17,34	-11 %
Blessures entraînant un arrêt de travail	561	1 164	1 063	-52 %
Blessures entraînant un arrêt de travail – par tranche de 10 000 vols	28,71	21,05	18,34	36 %
Perte de temps imputable à des blessures (en jours)	52 285	45 375	36 609	15 %
Réduction – Évaluation de la commission des accidents du travail de l'Alberta	80 %	89 %	95 %	-10 %

Réalisations au titre des programmes de sécurité

RÉALISATIONS AU TITRE DES PROGRAMMES DE SÉCURITÉ	2020	2019	2018	Nombre total	Variation en % en 2020
Installation de DEA	1	5	0	88	1,15 %
Exercices d'interventions d'urgence	9	12	12		-25 %

Performance au titre de la sécurité aérienne

PERFORMANCE AU TITRE DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE	2020	2019	2018		Variation en % en 2020
Accidents	0	0	1		0 %
Événements et incidents	8	5	3		60 %

Résultats des audits

RÉSULTATS DES AUDITS	2020	2019	2018		Variation en % en 2020
Audit sur la sécurité opérationnelle de l'IATA (IOSA)	S. O.	3 constatations	S. O.		S. O.
Audit IOSA – Observations	S. O.	7 observations	S. O.		S. O.
Audit sur l'eau potable de Santé Canada	Reporté	Reporté	Aucune constatation		S. O.
Audit de santé et sécurité du programme PIR	80 % (interne)	89 % (interne)	95 % (externe)		-9 %

b) Autres indicateurs, GRI 403-9

Employés et travailleurs	Unité	2020							2019							Variation en 2020						
		Canada		États-Unis		Reste du monde		Total	Canada		États-Unis		Reste du monde		Total	Canada		États-Unis		Reste du monde		Total
		Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes		Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes		Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	
Total des blessures (y compris les blessures mortelles)	Nombre total de blessures	1 035	1 749	7	10	1	2	2 804	2 407	3 617	21	7	1	9	6 062	-57,0 %	-51,6 %	-66,7 %	42,9 %	0,0 %	-77,8 %	-53,7 %
Blessures entraînant un arrêt de travail	Total des blessures entraînant un arrêt de travail	208	349	2	1	0	1	561	417	733	10	2	0	2	1 164	-50,1 %	-52,4 %	-80,0 %	100,0 %	0,0 %	200,0 %	-51,8 %
Jours de travail perdus	Total des jours de travail perdus	23 635	28 643	5	1	0	1	52 285	19 583	25 731	23	7	0	31	45 375	20,7 %	11,3 %	-78,3 %	700,0 %	0,0 %	3100,0 %	15,2 %
Accidents professionnels mortels	Total des décès	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %

Sigles non définis :
ETP : équivalent temps plein
IATA : Association du transport aérien international
IOSA : audit sur la sécurité opérationnelle de l'IATA
WCB : Workers' Compensation Board / commission des accidents du travail
PIR : programme de partenariat dans la réduction du nombre de blessures

Information qualitative sur les principaux indicateurs de rendement

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

Explication de la variation entre 2018, 2019 et 2020
En 2020, les variations liées à l'exploitation ont entraîné diverses tendances que nous n'avions jamais observées auparavant. Même si le nombre de blessures a diminué considérablement, les taux de blessures par ETP et par vol ont augmenté.
Motifs :
JOURS DE TRAVAIL PERDUS = Certains employés qui ont été blessés ont été mis en disponibilité. Ils n'ont pas pu effectuer de tâches allégées, compte tenu des réductions d'effectifs engendrées par la COVID-19 et des conditions applicables de la convention collective (p. ex., en raison des règles d'ancienneté).
– BLESSURES = En raison de ces réductions d'effectifs, des employés ayant plus d'ancienneté ont dû effectuer des tâches qu'ils n'avaient peut-être pas accomplies depuis un certain temps (p. ex., dans la soute d'un appareil). Les taux de blessures et, par conséquent, de blessures par ETP en service actif ont donc augmenté.
– BLESSURES = Environ 12 % des blessures sont liées à une maladie.

Objectifs établis
Nos blessures les plus fréquentes demeurent les entorses et les blessures qui découlent de glissades et de trébuchements. Nous nous efforçons continuellement de réduire le nombre de blessures entraînant un arrêt de travail en mettant en œuvre des pratiques, des programmes et des procédures de sécurité au travail.
Types de blessures observés chez les employés et les travailleurs :

Foulure/entorse – 36 %
Glissade/trébuchement – 26 %
Contacts (tête) – 18 %
Réclamations liées à une maladie – 12 %
Coincement – 4 %
Autres motifs – 4 % (p. ex., réclamations liées à un problème psychologique)

Parties du corps :
Blessures au dos = 102
Blessures à la tête = 91
Blessures aux jambes = 85
Blessures aux épaules = 63
Blessures aux bras = 55
Blessures aux mains = 30
Autres – les autres types de blessures

Facteurs à l'origine des blessures
– Manutention manuelle – soulever une charge
– Manutention manuelle – tirer une charge
– Glissade ou trébuchement – conditions glissantes
– Glissade ou trébuchement – chute de moins de deux mètres (cas les plus fréquents)

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

Calcul des jours perdus :
1. Jours perdus – Employés au sol et les autres – le total des jours perdus comprend tous les quarts de travail prévus durant lesquels l'employé n'a pas pu travailler en raison d'une blessure (jours de travail prévus)
– Le recours à un horaire constant permet d'utiliser les jours de travail prévus perdus comme paramètre de calcul des jours perdus.
2. Jours perdus – Service en vol – total des jours suivant la date de la blessure
– Le recours à un horaire inconstant entraîne un relevé inexact des jours perdus. Le calcul des jours civils est donc requis pour nous assurer de pouvoir déterminer la gravité de la blessure et les jours perdus associés à une blessure en particulier.

Objectifs en 2021
– Réduction de 8 % du taux de blessures entraînant un arrêt de travail par tranche de 10 000 vols
– En raison de la croissance du volume des vols prévue associée à l'assouplissement des restrictions de déplacements, nous nous attendons à une augmentation de 28,5 % du taux de blessures entraînant un arrêt de travail. Par conséquent, nous avons établi des prévisions pour le taux de blessures entraînant un arrêt de travail et l'augmentation du nombre de ces blessures qui fournissent une référence mesurable tandis que nous nous efforçons d'apporter des améliorations continues pour nos employés.

403-9 Incidents liés au travail

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement

a) Description de la GRI : Identification des dangers, évaluation des risques et enquêtes sur les incidents

b) Protocole de calcul disponible dans : Les normes de la GRI, GRI 403 : santé et sécurité au travail
Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards

c) Limites : Air Canada Rouge MD (à l'exclusion des pilotes) (renseignements complets)

Information quantitative sur les principaux indicateurs de rendement

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

Performance en matière de santé et de sécurité au travail				
	2020	2019	2018	Variation 2020 par rapport à 2019
Décès	0	0	0	0 %
Taux de blessures pour l'effectif total – par 100 ETP	4.72	4.61	12.50	2 %
Blessures entraînant un arrêt de travail	28	83	63	-66 %
Blessures entraînant un arrêt de travail – par tranche de 10 000 vols	17.98	13.74	13.37	31 %
Perte de temps imputable à des blessures (en jours)	4,453	2,913	1,613	53 %
Réduction – Évaluation de la commission des accidents du travail de l'Alberta	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.

Agents de bord – YYZ

Réalisations au titre des programmes de sécurité				
RÉALISATIONS AU TITRE DES PROGRAMMES DE SÉCURITÉ	2020	2019	2018	Variation 2020 par rapport à 2019
Inspection de validation multidisciplinaire de Transports Canada	0	0	1	0 %
Exercices d'interventions d'urgence	1	1	1	0 %

Performance au titre de la sécurité aérienne				
PERFORMANCE AU TITRE DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE	2020	2019	2018	Variation 2020 par rapport à 2019
Accidents	0	0	0	0 %
Événements et incidents graves	0	0	1	0 %

Résultats des audits				
RÉSULTATS DES AUDITS	2020	2019	2018	Variation 2020 par rapport à 2019
Audit sur la sécurité opérationnelle de l'IATA (IOSA)	0	0	0	0 %
Audit IOSA – Observations	0	3	0	-100 %
Audit sur l'eau potable de Santé Canada	0	0	0	0 %
Audit de santé et sécurité du programme Partenaires dans la réduction du nombre de blessures	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.

b) Autres indicateurs, GRI 403-9

		2020							2019							Variation 2020 par rapport à 2019						
	Unité	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Total	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Total	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Total
Total des blessures (y compris les blessures mortelles)	Nombre total de blessures	27	3	15	3	S. O.	S. O.	48	49	7	24	6	S. O.	S. O.	86	-44.9 %	-57.1 %	-37.5 %	-50.0 %	S. O.	S. O.	-44.2 %
Blessures entraînant un arrêt de travail	Total des blessures entraînant un arrêt de travail	16	1	10	1	S. O.	S. O.	28	48	7	22	6	S. O.	S. O.	83	-66.7 %	-85.7 %	-54.5 %	-83.3 %	S. O.	S. O.	-66.3 %
Jours de travail perdus	Total des jours de travail perdus	1,841	3	2,484	125	S. O.	S. O.	4,453	1,242	56	1,574	41	S. O.	S. O.	2,913	48.2 %	-94.6 %	57.8 %	204.9 %	S. O.	S. O.	52.9 %
Accidents professionnels mortels	Total des décès	0	0	0	0	S. O.	S. O.	0	0	0	0	0	S. O.	S. O.	0	0.0 %	0.0 %	0.0 %	0.0 %	S. O.	S. O.	0.0 %

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

Information qualitative sur les principaux indicateurs de rendement

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

Explication de la variation entre 2018, 2019 et 2020 :

En 2020, les variations liées à l'exploitation ont entraîné diverses tendances que nous n'avions jamais observées auparavant. Même si le nombre de blessures a diminué considérablement, les taux de blessures par ETP et par vol ont augmenté.
Motifs :
JOURS DE TRAVAIL PERDUS = Certains employés qui ont été blessés ont été mis en disponibilité. Ils n'ont pas pu effectuer de tâches allégées, compte tenu des réductions d'effectifs engendrées par la COVID-19 et des conditions applicables de la convention collective (p. ex., en raison des règles d'ancienneté).
– BLESSURES = En raison de ces réductions d'effectifs, des employés ayant plus d'ancienneté ont dû effectuer des tâches qu'ils n'avaient peut-être pas accomplies depuis un certain temps (p. ex., dans la soute d'un appareil). Les taux de blessures et, par conséquent, de blessures par ETP en service actif ont donc augmenté.
– BLESSURES = Environ 10 % des blessures sont liées à une maladie.

De plus, les opérations d'Air Canada Rouge ont été suspendues d'avril à novembre 2020 en raison de la pandémie de COVID-19. Aucun vol n'a été exploité pendant cette période, ce qui a entraîné des réductions d'effectifs.

Objectifs en 2021

Formation accrue des employés relativement aux procédures de production de signalements opportuns et exacts. Continuer d'assurer un étroit suivi des blessures entraînant un arrêt de travail.
Formation sur la conscience de la situation, les techniques sécuritaires pour le dos, le bien-être général, la santé mentale et les procédures d'utilisation normalisées (SOP) afin de réduire le nombre de blessures entraînant un arrêt de travail.

Types de blessures observés chez les employés et les travailleurs

Troubles musculo-squelettiques
Santé mentale
Commotions cérébrales

Système de règles appliquées pour l'enregistrement et la déclaration des statistiques sur les accidents

Web-OHS et feuilles de suivi des données suivant les définitions indiquées dans le *Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail* (DORS/86-304)

AIR CANADA

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

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement

a) Description de la GRI : Nombre moyen d'heures de formation par an et par employé

b) Protocole de calcul disponible dans : Les normes de la GRI, GRI 404 : Formation et éducation, p. 6
Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards

c) Limites : Air Canada, y compris Air Canada Rouge[MD] et Vacances Air Canada[MD] (renseignements partiels)

Information quantitative sur les principaux indicateurs de rendement

Nombre moyen d'heures de formation		2020				2019				2018			
Catégorie d'emploi	Description du travail	F (moyenne des heures)	H (moyenne des heures)	N[bre] d'employés formés	Total des employés	F (moyenne des heures)	H (moyenne des heures)	N[bre] d'employés formés	Total des employés	F (moyenne des heures)	H (moyenne des heures)	N[bre] d'employés formés	Total des employés
Non-cadres	APAC – Pilotes	11,7	13,9	3 417	3 620	63,9	81,2	4 113	4 281	85,8	76,0	3 782	3 940
	CALDA – Régulation des vols	16,0	23,2	52	55	212,0	65,1	103	107	88,6	108,3	99	106
	Unifor – Agents Service clientèle	67,2	71,9	2 922	3 205	84,5	101,0	5 720	6 054	53,5	66,0	4 476	5 123
	Affectation des équipages – Opérations aériennes	9,9	13,9	63	69	17,7	30,8	85	89	34,8	16,5	51	65
	Affectation des équipages – Service en vol	0,3	0,3	24	67	33,0	17,0	67	73	21,8	19,2	63	80
	SCFP	22,8	26,5	3 476	3 838	59,5	59,4	7 698	8 111	51,1	52,1	7 279	7 690
	AIMTA – Personnel au sol et techniciens	10,2	23,3	4 406	5 792	29,3	42,5	8 509	10 617	34,5	46,9	9 088	10 272
	IBT	22,9	23,0	610	646	84,0	71,5	689	783	28,2	26,2	211	689
	INT	14,7	9,4	242	304	25,0	23,6	222	381	3,6	29,0	143	357
	MSF				23		104,0	23	23		73,4	23	23
	TGW	3,7	7,3	128	156	6,2	3,4	34	158	13,5	20,7	121	157
Total non-cadres		35,3	23,5	15 340	17 775	64,4	58,7	27 263	30 677	48,7	55,1	25 336	28 502
Cadres	Personnel de soutien administratif et technique (SAT)	4,9	5,8	62	89	10,8	11,5	126	205	3,0	6,7	82	178
	Cadres	10,3	10,3	1 989	3 396	12,9	19,0	2 891	4 375	10,1	14,3	2 742	3 652
Total cadres		10,0	10,3	2 051,0	3 485	12,7	18,8	3 017	4 580	9,6	14,1	2 824	3 830
	Vacances Air Canada	3,4	1,5	170	446	32,5	30,3	446	633	27,0	32,3	475	591
	Air Canada Rouge	6,6	5,2	33	85	90,5	87,8	1 452	1 530	83,7	104,2	1 163	1 240
TOTAL		**29,5**	**21,3**	**17 594**	**21 791**	**59,0**	**54,1**	**32 178**	**37 420**	**45,9**	**51,1**	**29 323**	**34 163**

La pandémie de COVID-19 a également eu des répercussions négatives sur la formation, puisque des employés ont été mis en disponibilité pendant une bonne partie de l'année.
Nous avons enregistré une diminution de nos activités. Par conséquent, nous avons offert moins de formations au cours de l'année.

AIR CANADA

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

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement

a) Description de la GRI : Pourcentage d'employés participant à une évaluation périodique du rendement et du perfectionnement

b) Protocole de calcul disponible dans : Les normes de la GRI, GRI 404 : Formation et éducation, p.
Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards

c) Limites : Air Canada, y compris Air Canada Rouge[MD] et Vacances Air Canada[MD] (renseignements complets)

Information quantitative sur les principaux indicateurs de rendement

		2020				2019				2018			
		Non-cadres		Cadres		Non-cadres		Cadres		Non-cadres		Cadres	
	Unités	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes
Pourcentage de l'effectif total participant à une évaluation périodique du rendement et du perfectionnement durant la période de déclaration	% des employés	1,6 %	1,2 %	86,6 %	92,6 %	1,0 %	0,9 %	94,8 %	94,2 %	1,7 %	5,7 %	87,1 %	94,4 %

Précisions sur les résultats de 2020

- Cadres : le processus de 2020 a différé de celui de 2019 et, étant donné la pandémie de COVID-19, les cadres disposaient d'une échéance souple. Ce changement peut s'être traduit par un taux inférieur d'achèvement des évaluations en 2020.
- Non-cadres : bien qu'il y ait eu une réduction d'effectif d'environ 50 % comparativement à 2019, le processus est demeuré identique d'une année à l'autre. Cette constance peut s'être traduite par un taux supérieur d'achèvement des évaluations en 2020.

AIR CANADA

Partie 3 Diversité des cadres de gouvernance et des employés

Informations générales sur les principaux indicateurs de rendement

Indicateur clé de rendement :	Diversité des régimes de gouvernance et des employés
Définition clé de l'indicateur de rendement :	**Aux termes de la Ville 2011 : Diversité et équité des chances** (p. 6) Les données sont tirées des rapports de la Ville de Montréal, de la Ville de Toronto et de la Ville de Laval.
Exemples :	Ratio femmes, minorités visibles et autochtones/hommes blancs Ratio femmes, minorités visibles et autochtones/hommes blancs Ratio femmes, minorités visibles et autochtones/hommes blancs

Informations spécifiques sur les principaux indicateurs de rendement

Diversité des cadres dirigeants et des employés	2009				2008			
Diversité des cadres dirigeants	Pourcentage de femmes	Pourcentage de minorités visibles	Pourcentage de minorités ethniques	Pourcentage de personnes handicapées	Pourcentage de femmes	Pourcentage de minorités visibles	Pourcentage de minorités ethniques	Pourcentage de personnes handicapées
Montréal	25,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	25,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Toronto	25,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	25,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Laval	25,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	25,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Ville	25,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	25,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Employés	2009				2008			
Ville	50,0 %	50,0 %	0,0 %	0,0 %	50,0 %	50,0 %	0,0 %	0,0 %

Les données sur les employés ne sont pas disponibles.

Note : Les données sur les cadres dirigeants ne sont pas disponibles.

Note : Les données sur les cadres dirigeants et les employés, que les exemples de la colonne de droite du tableau ci-dessus ne mentionnent pas, ne sont pas disponibles. Les données sur les employés ne sont pas ventilées selon le sexe, la minorité visible, l'origine ethnique ou l'incapacité.

AIR CANADA

405-1 Diversité des organes de gouvernance et des employés

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement

a) Description de la GRI : Diversité des organes de gouvernance et des employés

b) Protocole de calcul disponible dans : Les normes de la GRI, GRI 405 : Diversité et égalité des chances, p. 6
Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards

c) Limites : Air Canada, y compris Air Canada Rouge[MD] et Vacances Air Canada[MD] (renseignements partiels)

Information quantitative sur les principaux indicateurs de rendement

Diversité des organes de gouvernance et des employés	2020				2019			
Groupe d'employés	**Pourcentage de femmes**	**Pourcentage de membres des minorités**	**Pourcentage de personnes handicapées**	**Pourcentage de membres des Peuples autochtones**	**Pourcentage de femmes**	**Pourcentage de membres des minorités**	**Pourcentage de personnes handicapées**	**Pourcentage de membres des Peuples autochtones**
Conseil d'administration	33,3 %	8,3 %	0,0 %	0,0 %	25,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Dirigeants	28,6 %	7,1 %	0,0 %	0,0 %	35,7 %	7,1 %	0,0 %	0,0 %
Cadres	51,9 %	23,6 %	0,8 %	0,6 %	51,6 %	25,8 %	1,0 %	0,8 %
Personnel syndiqué	45,5 %	23,0 %	1,4 %	1,5 %	50,8 %	30,5 %	1,2 %	1,5 %
TOTAL	**46,7 %**	**23,1 %**	**1,3 %**	**1,3 %**	**50,9 %**	**29,9 %**	**1,2 %**	**1,4 %**

* Les résultats sont fondés sur le questionnaire des employés, qui a été rempli par 81 % du personnel. Les résultats concernant les « membres des minorités », les « personnes handicapées » et les « Autochtones » sont fondés sur l'auto-identification. Employés en poste au Canada seulement.

416-2 Cas de non-conformité concernant les incidences des produits et des services sur la santé et la sécurité

ÉTAPE 1 : INFORMATION GÉNÉRALE SUR LES PRINCIPAUX INDICATEURS DE RENDEMENT

a) Description de la GRI :	Cas de non-conformité concernant les incidences des produits et des services sur la santé et la sécurité
b) Protocole de calcul disponible dans :	Les normes de la GRI, GRI 416 : Santé et sécurité des clients Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards
c) Limites considérées dans la divulgation des données sur les principaux indicateurs de rendement :	Air Canada, Aéroplan inc., Vacances Air Canada[MD] Exclusions : Air Canada Rouge[MD] et partenaires d'Air Canada Express

ÉTAPE 2 : INFORMATION QUANTITATIVE SUR LES PRINCIPAUX INDICATEURS DE RENDEMENT

Nombre total de cas de non-conformité des réglementations et codes volontaires concernant les incidences sur la santé et la sécurité des produits et des services pendant la période de déclaration, par type de cas de non-conformité des :	**Unité**	**2020**	**2019**	**2018**	**Variation (2020 par rapport à 2019)**
Règlements (ayant entraîné une amende ou une pénalité)	Quantité	0	0	1	0 %
Règlements (ayant entraîné un avertissement)	Quantité	3	3	0	0 %
Codes volontaires	Quantité	7	10	10	-30 %

Données quantitatives :
Aucun objectif précis n'a été fixé pour l'année 2020.

Données qualitatives :
Il n'y a eu aucun cas de non-conformité à la réglementation ayant entraîné une amende ou une pénalité.

416-2 Cas de non-conformité concernant les incidences des produits et des services sur la santé et la sécurité

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement

a) Description de la GRI : Cas de non-conformité concernant les incidences des produits et des services sur la santé et la sécurité

b) Protocole de calcul disponible dans : Les normes de la GRI, GRI 416 : Santé et sécurité des clients, p. 8
Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards

c) Limites : Air Canada Rouge[MD] (renseignements complets)

Information quantitative sur les principaux indicateurs de rendement

Nombre total de cas de non-conformité des réglementations et codes volontaires concernant les incidences sur la santé et la sécurité des produits et des services pendant la période de déclaration, par type de cas de non-conformité des :	**Unité**	**2020**	**2019**	**2018**	**Variation (2020 par rapport à 2019)**
Règlements (ayant entraîné une amende ou une pénalité)	Quantité	0	0	0	0 %
Règlements (ayant entraîné un avertissement)	Quantité	0	0	0	0 %
Codes volontaires	Quantité	0	0	0	0 %

AIR CANADA

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

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement

a) Description de la GRI	Cas de non-conformité concernant la communication marketing
b) Protocole de calcul disponible dans :	Les normes de la GRI, GRI 417 : Commercialisation et étiquetage, p. 8 Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards
c) Limites :	Air Canada, y compris Air Canada Rouge[MD] et Vacances Air Canada[MD] (renseignements complets)

Information quantitative sur les principaux indicateurs de rendement

Nombre de cas de non-conformité aux règlements et aux codes volontaires relatifs à la communication marketing, notamment la publicité, les promotions et les commandites, par cas de non-conformité aux :	**Unité**	**2020**	**2019**	**2018**
Règlements (ayant entraîné une amende ou une pénalité)	Quantité	0	0	**0**
Règlements (ayant entraîné un avertissement)	Quantité			
Codes volontaires	Quantité			

Information qualitative sur les principaux indicateurs de rendement

Le tableau ci-dessus montre les montants totaux (en dollars canadiens) pour toutes les amendes et pénalités dans ce domaine. Il s'agit de cas mineurs de non-conformité à la réglementation sur l'affichage des prix tout compris entrée en vigueur au Canada en 2012. Les pénalités varient selon que la non-conformité concerne des dispositions désignées ou que des manquements similaires ont été commis au cours des quatre dernières années.

AIR CANADA

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

Information générale sur les principaux indicateurs de rendement

a) Description de la GRI :	Plaintes fondées relatives à l'atteinte à la confidentialité des données des clients et aux pertes de données des clients
b) Protocole de calcul disponible dans :	Les normes de la GRI, GRI 418 : Confidentialité des données des clients, p. 6 Les normes de la GRI peuvent être téléchargées en cliquant sur le lien suivant : https://www.globalreporting.org/standards
c) Limites :	Air Canada, y compris Air Canada Rouge[MD] et Air Canada Express[MD] (renseignements complets)

Information quantitative sur les principaux indicateurs de rendement

	Unité	2020	2019	2018
Indiquer le nombre total de plaintes fondées reçues pour manquement à la protection des renseignements personnels, réparties dans les catégories suivantes :				
Plaintes déposées par des parties prenantes externes à l'encontre de l'organisation et jugées recevables par cette dernière	Quantité	**3**	**34**	**50**
Plaintes déposées par des organismes de réglementation	Quantité	**6**	**0**	**1**
Nombre total de fuites, de vols ou de pertes de renseignements personnels des clients recensés	Quantité	**3**	**1**	**2**

Information qualitative sur les principaux indicateurs de rendement

Explications de la variation entre 2018, 2019 et 2020 :
Aucune infraction majeure n'a eu lieu en 2020.
L'information en 2020 comprend dorénavant toutes les infractions fondées traitées par l'organisation.

Objectifs pour 2020 :
En 2020, Air Canada a poursuivi la mise en œuvre de son plan d'action pour la protection des renseignements personnels, ce qui a permis d'améliorer le niveau de maturité de son programme de protection des renseignements personnels, ainsi que sa posture de sécurité face aux risques, notamment en ajoutant une infrastructure plus robuste, des programmes de conformité et des activités de gouvernance afin de respecter les exigences réglementaires et de maintenir la confiance des clients.
Les objectifs établis et atteints comprennent ce qui suit :
1) Mettre à jour sa Politique sur la protection des renseignements personnels et sa Politique sur les témoins de connexion
2) Établir un processus de gestion des risques liés aux fournisseurs tiers
3) Mettre en place une politique, des lignes directrices et un processus pour le signalement des incidents liés à la protection des renseignements personnels
4) Établir un guide d'intervention et un processus en cas d'incident lié à la protection des renseignements personnels
5) Accroître la formation sur le signalement des incidents
6) Exiger des analyses de la cause fondamentale pour tous les incidents liés à la protection des renseignements personnels afin de mettre en place des mesures d'atténuation plus efficaces

AIR CANADA

Spécifique à Air Canada : Dons de charité

Fondation Air Canada et Investissements communautaires
(exclusion faite des Partenariats communautaires, de Vacances Air Canada[MD] et d'Air Canada Rouge[MD])

Dons de charité d'Air Canada	Unités	2020	2019	2018
Nombre de billets d'avion donnés à des organismes caritatifs	Billets	784	1 485	1 400
Aide financière donnée à des organismes caritatifs	$ CA	2 400 000	266 351	1 680 000
Points Aéroplan donnés à des hôpitaux pédiatriques canadiens et à Hope Air	Points	4 150 000	13 156 000	7 250 000
Nombre d'avions mis à la disposition de Voyage de rêve pour des voyages à Disney[MD]	Avions	0	8	8