



Notice annuelle 2018

25 mars 2019

TABLE DES MATIÈRES

NOTES EXPLICATIVES	- 1 -
STRUCTURE DE L'ENTREPRISE	- 2 -
LIENS INTERSOCIÉTÉS.....	- 3 -
LES ACTIVITÉS.....	- 3 -
STRATÉGIE	- 5 -
ROUTES ET HORAIRES.....	- 5 -
VACANCES AIR CANADA ET AIR CANADA ROUGE	- 8 -
TRANSPORTEURS SOUS CONTRAT	- 8 -
ACQUISITIONS IMPORTANTES.....	- 9 -
STAR ALLIANCE ^{MD}	- 10 -
PARTAGES DE CODES ET COENTREPRISES	- 10 -
SERVICES DE FRET	- 12 -
OBJECTIFS D'AIR CANADA EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT	- 12 -
APERÇU FINANCIER	- 13 -
OPÉRATIONS DE FINANCEMENT IMPORTANTES	- 14 -
NOTATION.....	- 15 -
ENTENTES À L'ÉGARD DES RÉGIMES DE RETRAITE.....	- 20 -
ÉCART DE CHANGE	- 20 -
KÉROSÈNE.....	- 20 -
PARC AÉRIEN	- 20 -
MAIN-D'ŒUVRE ET ENTENTES AVEC LES SYNDICATS.....	- 21 -
INSTALLATIONS.....	- 23 -
MARQUES DE COMMERCE	- 24 -
RÉGLEMENTATION	- 24 -
APERÇU DU SECTEUR ET DE L'ENVIRONNEMENT CONCURRENTIEL	- 31 -
FACTEURS DE RISQUE	- 37 -
MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES.....	- 37 -
AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES	- 37 -
RELEVÉ DES DIVIDENDES VERSÉS.....	- 37 -
DESCRIPTION DE LA STRUCTURE DU CAPITAL-ACTIONS	- 38 -
ADMINISTRATEURS ET DIRIGEANTS.....	- 44 -
COMITÉ D'AUDIT, DES FINANCES ET DU RISQUE	- 48 -
MEMBRES DE LA DIRECTION ET AUTRES PERSONNES INTÉRESSÉS DANS DES OPÉRATIONS IMPORTANTES.....	- 51 -
ACTIONS EN JUSTICE	- 51 -
CONTRATS IMPORTANTS.....	- 51 -
EXPERTS.....	- 51 -
RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES	- 52 -
GLOSSAIRE	- 53 -
ANNEXE A RÈGLES DU COMITÉ D'AUDIT, DES FINANCES ET DU RISQUE	- 57 -

NOTES EXPLICATIVES

Sauf indication contraire ou si le contexte ne s'y prête pas, les renseignements qui figurent dans la présente notice annuelle sont arrêtés au 31 décembre 2018.

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

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

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

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

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

Mise en garde relative aux déclarations prospectives – Les communications d'Air Canada au public peuvent contenir des déclarations prospectives au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. La présente notice annuelle contient de telles déclarations prospectives et les autres documents déposés auprès des autorités en valeurs mobilières peuvent également en contenir. Les déclarations prospectives peuvent être fondées sur la prévision de résultats futurs et l'estimation de montants qui ne peuvent pas encore être déterminés. Il peut s'agir d'observations concernant entre autres les stratégies, les attentes, les activités planifiées ou les actions à venir. Ces déclarations prospectives se reconnaissent à l'emploi de termes tels que « prévoir », « projeter », « estimer », « planifier » et autres termes semblables, éventuellement employés au futur ou au conditionnel, notamment à la mention de certaines hypothèses.

Comme, de par leur nature, les déclarations prospectives partent d'hypothèses, dont celles décrites aux présentes, elles sont soumises à de grands risques et incertitudes. On ne peut pas prêter foi aux déclarations prospectives, parce qu'elles sont tributaires, notamment, de l'évolution des circonstances externes et des incertitudes générales inhérentes au secteur. Les résultats réels peuvent se révéler très différents des résultats présentés dans une déclaration prospective en raison de divers facteurs, notamment notre capacité de dégager ou de maintenir une rentabilité nette ou de réaliser nos initiatives et nos objectifs, l'état du secteur, du marché, du crédit, la conjoncture économique et géopolitique, les prix de l'énergie, les taux de change, la

concurrence, notre dépendance à la technologie, les risques liés à la cybersécurité, notre capacité de mettre en œuvre efficacement des initiatives stratégiques opportunes ou de réduire les charges d'exploitation, notre capacité d'intégrer et d'exploiter avec succès l'entreprise de fidélisation Aéroplan^{MD} après l'avoir acquise d'Aimia Inc. et de réussir le lancement de notre nouveau programme de fidélisation, notre capacité de préserver et de faire croître notre marque, les frais d'utilisation d'aéroport et frais connexes, le niveau élevé de coûts fixes, notre dépendance envers les fournisseurs clés, notamment les transporteurs régionaux, les relations de travail et les coûts connexes, notre dépendance envers les partenaires Star Alliance et les coentreprises, les interruptions de services, les facteurs liés à l'environnement (dont les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels, et des facteurs d'origine humaine), notre capacité de rembourser ses dettes et de conserver la liquidité, les questions de retraite, les limites imposées aux termes de clauses restrictives, les litiges actuels et éventuels avec des tiers, notre capacité de recruter et de conserver du personnel qualifié, les conflits armés, les attentats terroristes, les pertes par sinistre, l'évolution de la législation, de la réglementation ou de procédures judiciaires, les épidémies, les questions d'assurance et les coûts qui y sont associés, ainsi que les facteurs dont il est fait mention dans le dossier d'information publique d'Air Canada qui peut être consulté à l'adresse www.sedar.com, notamment à la rubrique 18, « Facteurs de risque », du rapport de gestion 2018 d'Air Canada. Les déclarations prospectives contenues ou intégrées par renvoi dans la présente notice annuelle témoignent des attentes d'Air Canada à la date de la notice annuelle (ou à la date où elles sont censées avoir été formulées) et sont susceptibles de changer après cette date. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces déclarations à la lumière de nouveaux éléments d'information, d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue en vertu de la réglementation en valeurs mobilières applicable.

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

STRUCTURE DE L'ENTREPRISE

Nom, adresse et constitution

Air Canada a été prorogée en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* (la « LCSA ») le 25 août 1988. Air Canada a acheté Lignes aériennes Canadien International Ltée (« Canadien International ») le 6 juillet 2000 et a fusionné avec elle le 1^{er} janvier 2001, pour créer une nouvelle société appelée Air Canada. Aux termes du plan consolidé de réorganisation, de transaction et d'arrangement d'Air Canada et de certaines de ses filiales présenté en vertu de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (la « LACC »), Gestion ACE Aviation Inc. (« ACE ») est devenue la société de portefeuille mère d'Air Canada le 30 septembre 2004. En 2006, ACE et Air Canada ont placé dans le public, par voie d'un premier appel public à l'épargne et d'un reclassement, des actions à droit de vote variable de

catégorie A d'Air Canada (les « actions à droit de vote variable ») et des actions à droit de vote de catégorie B d'Air Canada (les « actions à droit de vote », désignées, conjointement avec les actions à droit de vote variable, les « actions ») (le « premier appel public à l'épargne »).

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

Le siège social d'Air Canada est situé au 7373, boulevard Côte-Vertu Ouest, Saint-Laurent (Québec) H4S 1Z3. L'adresse du site Web d'Air Canada est aircanada.com. Aucune information figurant sur le site Web d'Air Canada (ou sur tout autre site Web mentionné dans la présente notice annuelle) n'est intégrée par renvoi à la présente notice annuelle, à moins d'une indication expresse à l'effet contraire.

Des renseignements supplémentaires figurent dans les états financiers consolidés d'Air Canada pour l'exercice clos le 31 décembre 2018 et dans le rapport de gestion 2018, que l'on peut consulter, comme la présente notice annuelle, sur les sites Web de SEDAR (www.sedar.com) ou d'Air Canada (aircanada.com).

LIENS INTERSOCIÉTÉS

Au 31 décembre 2018, Air Canada n'avait aucune filiale qui représentait 10 % ou plus de son actif consolidé, qui lui apportait 10 % ou plus de ses ventes et produits d'exploitation consolidés, ou qui, regroupée avec d'autres, représentait 20 % ou plus de son actif total consolidé et du total consolidé de ses ventes et produits d'exploitation. Air Canada détient directement et/ou indirectement toutes les actions émises et en circulation de certaines filiales. Air Canada détient, directement et indirectement, toutes les parts de commanditaire émises et en circulation de Société en commandite Touram, qui exerce ses activités sous la dénomination Vacances Air Canada^{MD} (« Vacances Air Canada »), constituée sous le régime des lois du Québec. Commandité Touram inc., constituée sous le régime des lois du Canada, est le commandité de Société en commandite Touram dans laquelle elle détient une participation de 0,00001 %. Air Canada détient une participation de 100 % dans Commandité Touram inc. De même, Air Canada détient, directement et indirectement, toutes les parts de commanditaire d'Air Canada Rouge S.E.C., qui exerce ses activités sous la dénomination Air Canada Rouge^{MD} (« Air Canada Rouge »), société en commandite constituée sous le régime des lois du Québec. Commandité Air Canada Rouge Inc. société constituée sous le régime des lois du Canada, est le commandité d'Air Canada Rouge dans laquelle elle détient une participation de 0,0001 %. Air Canada détient une participation de 100 % dans Commandité Air Canada Rouge Inc. Depuis le 10 janvier 2019, Air Canada détient directement toutes les actions émises et en circulation d'Aéropplan Inc. (auparavant Aimia Canada Inc.) (« Aéropplan »).

LES ACTIVITÉS

Aperçu

Que ce soit sur les marchés intérieur et transfrontalier (Canada-États-Unis) ou encore à l'échelle internationale, Air Canada est le plus grand fournisseur de services passagers réguliers au départ et à destination du Canada. En 2018, conjointement avec Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz »), Lignes Aériennes Sky Regional Inc. (« Sky Regional ») et d'autres transporteurs régionaux exploitant des vols pour son compte et en vertu de contrats d'achat de capacité, Air Canada a assuré en moyenne 1 613 vols réguliers quotidiens vers 222 destinations directes sur les six continents, dont 64 villes canadiennes, 60 destinations aux États-Unis et un total de 98 villes d'Europe, d'Afrique, du Moyen-Orient, de l'Asie, de l'Australie, des Antilles, du Mexique et de

l'Amérique du Sud. En 2018, Air Canada a transporté le nombre record de 50,9 millions de passagers, soit une hausse de 5,8 % par rapport à 2017.

Au 31 décembre 2018, le parc aérien principal d'Air Canada comprenait 184 appareils, dont 91 moyens-porteurs de Boeing et d'Airbus, 74 gros-porteurs de Boeing et d'Airbus et 19 appareils de transport régional à réaction 190 d'Embraer, alors qu'Air Canada Rouge exploitait un parc aérien composé de 53 appareils, dont 22 appareils Airbus A319, six appareils Airbus A321 et 25 appareils Boeing 767-300.

Air Canada donne plus d'envergure à son réseau intérieur et transfrontalier au moyen de contrats d'achat de capacité (« CAC ») conclus avec des transporteurs régionaux, soit Jazz, Sky Regional, Air Georgian Limited (« Air Georgian ») et Exploits Valley Air Services Limited (« EVAS »), qui exploitent tous des vols pour le compte d'Air Canada. Ces transporteurs régionaux font partie intégrante de la stratégie en matière de réseau international de la compagnie aérienne, car ils procurent un précieux trafic d'apport au réseau d'Air Canada et d'Air Canada Rouge. Au 31 décembre 2018, le parc aérien d'Air Canada Express comprenait 45 avions de transport régional à réaction de Bombardier, 84 appareils à turbopropulseurs Dash-8 de Bombardier et 25 appareils 175 d'Embraer, pour un total de 154 appareils. Air Georgian et EVAS ont exploité au total neuf appareils 1900 à 18 places de Beech pour le compte d'Air Canada.

Air Canada est un membre fondateur du réseau Star Alliance^{MD}. Grâce à ce réseau de 28 compagnies aériennes, Air Canada propose à sa clientèle 1 317 destinations dans 193 pays, ainsi que la réciprocité des programmes de fidélisation, outre l'accès aux salons et autres installations communes dans les aéroports.

Air Canada fidélise sa clientèle grâce à son programme Air Canada Altitude^{MD} à l'intention des grands voyageurs, et grâce à sa relation avec le programme de fidélisation Aéroplan^{MD}. Air Canada Altitude^{MD} récompense les membres d'Aéroplan^{MD} au moyen d'une gamme d'avantages et privilèges de voyage accordée en fonction de leurs déplacements, notamment l'enregistrement prioritaire, une franchise de bagages enregistrés supplémentaires et les surclassements en Classe affaires, outre la possibilité d'amasser des milles Aéroplan^{MD} chaque fois qu'ils voyagent à bord d'Air Canada et des 27 autres compagnies aériennes membres du réseau Star Alliance^{MD}. Le programme de fidélisation Aéroplan constitue le plus grand consommateur de sièges passagers d'Air Canada. Les membres d'Aéroplan^{MD} ont également la possibilité de racheter leurs milles Aéroplan^{MD} en voyageant avec les compagnies aériennes membres du réseau Star Alliance^{MD}.

Conformément à sa promesse d'investir toujours davantage dans l'expérience client, Air Canada prévoit lancer son nouveau programme de fidélisation vers le milieu de 2020. Air Canada estime que le nouveau programme lui permettra de renforcer encore davantage sa relation avec sa clientèle, d'offrir aux participants un programme de récompenses plus souple et une expérience client plus homogène sur toute la ligne. Le nouveau programme offrira de nombreuses occasions de cumul et d'échange de points, un service plus personnalisé ainsi qu'une meilleure expérience numérique aux clients d'Air Canada.

Air Canada suit une stratégie exhaustive en vue d'améliorer la rentabilité et la position concurrentielle sur le marché des voyages d'agrément. Cette stratégie vise à tirer parti des forces d'Air Canada, d'Air Canada Rouge, transporteur loisirs à faibles coûts de la Société, et de Vacances Air Canada. Grâce à Air Canada Rouge, Air Canada exploite les possibilités que recèlent les nouveaux marchés internationaux des voyages d'agrément du fait de la structure de coûts plus concurrentielle d'Air Canada Rouge. L'un des principaux voyageurs au Canada, Vacances Air Canada élabore, commercialise et distribue des forfaits vacances. Vacances Air Canada exerce ses activités dans le secteur des voyages d'agrément à l'étranger (Antilles, Mexique, États-Unis, Europe, Amérique centrale et Amérique du Sud, Pacifique Sud, Australie et Asie), et le secteur intérieur des voyages d'agrément vers des destinations canadiennes. Elle offre en outre des forfaits croisières en Amérique du Nord, en Europe et dans les Antilles.

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

STRATÉGIE

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

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

De plus amples renseignements sur la stratégie d'Air Canada et ses réalisations de 2018 sont donnés à la rubrique 4, « Stratégie » du rapport de gestion 2018 d'Air Canada, rubrique qui est intégrée par renvoi à la présente notice annuelle.

ROUTES ET HORAIRES

En 2018, Air Canada, conjointement avec ses transporteurs sous contrat, a assuré en moyenne 1 613 vols réguliers quotidiens sur 222 destinations directes sur les six continents, vers 64 villes canadiennes, 60 destinations aux États-Unis et un total de 98 villes d'Europe, d'Afrique, du Moyen-Orient, de l'Asie, de l'Australie, des Antilles, du Mexique et de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud.

Les plaques tournantes d'Air Canada sont situées à Toronto, Vancouver et Montréal. Elles procurent toutes un large accès aux marchés intérieurs, transfrontaliers et internationaux. L'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto (l'« aéroport Pearson de Toronto ») est la principale plaque tournante du Canada et l'un des plus grands aéroports en Amérique du Nord, ce qui en fait un important point de départ et de destination en Amérique du Nord. En 2018, Air Canada et ses transporteurs sous contrat ont effectué en moyenne :

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

Services intérieurs

En 2018, Air Canada et ses transporteurs sous contrat ont offert le réseau le plus étendu et la plus vaste gamme de produits au Canada, avec des vols passagers réguliers directs sur 64 destinations canadiennes. Les lignes canadiennes les plus importantes au chapitre des produits d'exploitation sont les lignes transcontinentales qui relient Toronto, Montréal et Ottawa aux principales villes de l'ouest du Canada, soit Vancouver, Calgary, Edmonton et Winnipeg. Conjointement, Air Canada et ses transporteurs sous contrat exploitent un grand nombre de court-courriers, notamment les liaisons Rapidair^{MD} (reliant Toronto, Montréal et Ottawa). Air Canada et ses transporteurs sous contrat offrent également des vols à bonne fréquence entre les principaux centres métropolitains de l'Ouest du Canada et assurent de nombreux vols entre Calgary, Edmonton et Vancouver. Outre les vols transcontinentaux et régionaux, Air Canada et ses transporteurs sous contrat exploitent un grand nombre de lignes entre le Centre du Canada, les Prairies et les provinces de l'Atlantique. Air Canada Rouge exploite aussi des vols vers des destinations intérieures choisies comme Toronto-Abbotsford, Montréal-Victoria et Calgary-Halifax.

En 2018, Air Canada a étendu son réseau intérieur, notamment en lançant un service sans escale saisonnier d'Air Canada Rouge entre Toronto et Kamloops, Toronto et Nanaimo et Montréal et Victoria, de même qu'un service sans escale toute l'année d'Air Canada Express entre Edmonton et Kelowna.

En 2019, Air Canada prévoit lancer un service saisonnier quotidien offert par Air Canada Rouge entre Calgary et London, Ontario. De plus, Air Canada prévoit remplacer le parc aérien d'appareils de transport régional d'Air Canada Express par des appareils de plus grande taille d'Air Canada Rouge sur les vols entre Toronto et Fredericton, Moncton et ThunderBay, entre Montréal et St. John's et sur plusieurs vols dans l'Ouest canadien, y compris entre Vancouver et Nanaimo, Comox, Sandspit, Prince Rupert, Smithers, Kamloops, Penticton, et entre Calgary et Kelowna, Saskatoon et Winnipeg. De plus, Air Canada prévoit lancer un service saisonnier estival offert par Air Canada Express entre Montréal et Sydney, Nouvelle-Écosse.

Services transfrontaliers

Offrant le plus grand nombre de destinations et de vols sans escale du Canada vers les États-Unis, Air Canada et ses transporteurs sous contrat transportent plus de passagers entre le Canada et les États-Unis que toute autre compagnie aérienne. Air Canada et ses transporteurs sous contrat desservent directement 60 villes américaines en 2018. Le réseau d'Air Canada est par ailleurs amplifié au moyen de nombreuses correspondances et de vols avec code partagé offerts en collaboration avec United Airlines Inc. (« United Airlines »), son partenaire Star Alliance^{MD}.

En 2018, Air Canada, conjointement avec ses transporteurs sous contrat, a lancé dix lignes transfrontalières vers les États-Unis, reliant Montréal à Phoenix, Baltimore et Pittsburgh, Toronto à Omaha et Providence, Edmonton à San-Francisco et Las Vegas, Vancouver à Sacramento, Lihue et Hawaï, et Calgary à Palm Springs. En plus de stimuler les activités transfrontalières d'Air Canada, ces nouvelles lignes canalisent aussi le trafic au départ et à destination des réseaux intérieurs et internationaux d'Air Canada par le truchement de ses principaux aéroports-pivots.

En 2019, Air Canada prévoit lancer un service sans escale quotidien vers Raleigh/Durham à partir de Montréal. La Caroline du Nord a toujours été une destination de vacances populaire. Or elle connaît actuellement une forte croissance économique. Air Canada souhaite donc rendre plus commodes et confortables les déplacements des clients entre le Canada et les États-Unis. Air Canada prévoit également affecter de plus gros appareils sur certains vols régionaux d'Air Canada Express, notamment au départ de Toronto et à destination de Nashville, de Washington-Dulles, de Memphis et de Charlotte. En outre, Air Canada prévoit augmenter la

fréquence des vols reliant Toronto à Minneapolis et Philadelphie, Montréal à Baltimore et Vancouver à Anchorage.

Services internationaux

Air Canada est bien positionnée à titre de compagnie aérienne internationale régulière la plus importante au Canada. En 2018, elle assurait des vols directs réguliers sur 98 destinations en Europe, en Afrique, au Moyen-Orient, en Asie, en Australie, au Mexique, aux Antilles, en Amérique centrale et en Amérique du Sud.

Air Canada offre des services transatlantiques vers le Royaume-Uni, l'Allemagne, la France, la Suisse, l'Islande, Israël, l'Irlande, l'Italie, l'Espagne, la Belgique, le Danemark, les Pays-Bas, la Grèce, le Portugal, la Hongrie, la Pologne, la République tchèque, la Croatie, la Roumanie, les Émirats arabes unis, l'Inde, le Maroc et l'Algérie. Air Canada participe à une coentreprise transatlantique appelée A++ avec United Airlines et Deutsche Lufthansa AG. En coordonnant la tarification, les horaires et les ventes (dans le cadre de la coentreprise), Air Canada est en mesure de mieux servir sa clientèle en lui proposant un plus grand nombre d'options de voyage et des services plus variés et plus efficaces sur les routes qui relient l'Amérique du Nord et l'Amérique centrale, de même que l'Afrique, l'Inde, l'Europe et le Moyen-Orient.

Air Canada offre des services transpacifiques à partir de Vancouver, Calgary, Toronto et Montréal. Air Canada offre des vols sans escale sur le Japon (Vancouver et Calgary vers Tokyo-Narita, Toronto vers Tokyo-Haneda, Montréal vers Tokyo-Narita et Vancouver vers Osaka), la Chine (Vancouver et Toronto vers Beijing, Shanghai et Hong Kong, Montréal vers Shanghai, et Vancouver vers Taipei), la Corée (Vancouver et Toronto vers Séoul), et l'Australie (Vancouver vers Sydney, Brisbane et Melbourne). En 2018, Air Canada a conclu une entente de coentreprise assortie d'une structure de partage des revenus avec Air China. Il s'agit de la première coentreprise intervenue entre une société aérienne chinoise et une société aérienne nord-américaine. L'entente vise l'ensemble des vols reliant la Chine continentale et le Canada, et prévoit une collaboration dans divers secteurs commerciaux et opérationnels, notamment la planification du réseau, la gestion des revenus, les ventes et la distribution ainsi que les activités aéroportuaires. L'entente de coentreprise offre à la clientèle un plus grand éventail de vols, une expérience de voyage fluide, des horaires de vols optimisés, des produits tarifaires harmonisés ainsi qu'une participation réciproque aux programmes de voyageurs assidus et l'accès aux salons aéroportuaires.

Air Canada offre des vols à destination de six villes en Amérique du Sud au départ de Toronto (São Paulo, Buenos Aires, Santiago, Bogota, Carthagène et Lima) et à destination de Lima au départ de Montréal.

Air Canada assure également des vols vers 11 destinations au Mexique et en Amérique centrale et vers 31 destinations dans les Antilles. Air Canada assure également des vols de Toronto au Costa Rica et aussi la ville de Panama, faisant d'Air Canada le seul transporteur réseau canadien à assurer des vols entre le Canada et le Panama.

En 2018, Air Canada a commencé à exploiter un service sans escale entre Toronto et Buenos Aires et entre Montréal et Tokyo-Narita, ainsi que des services saisonniers sans escale entre Vancouver et Paris-Charles de Gaulle et Zurich, entre Toronto et Shannon, de même qu'entre Montréal et Dublin. En outre, Air Canada a lancé un service saisonnier sans escale d'Air Canada Rouge au départ de Montréal et à destination de Lisbonne et de Bucarest, ainsi qu'au départ de Toronto et à destination de Porto, de Bucarest et de Zagreb.

Air Canada prévoit lancer en 2019 un service sans escale d'Air Canada reliant Toronto à Vienne et Ouito, Montréal à Bordeaux et São Paulo et Vancouver à Auckland.

VACANCES AIR CANADA ET AIR CANADA ROUGE

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

Vacances Air Canada est un voyageur canadien basé à Montréal et à Toronto. Vacances Air Canada exerce ses activités dans le secteur des voyages d'agrément à l'étranger (Antilles, Mexique, États-Unis, Europe, Amérique centrale et Amérique du Sud, Pacifique-Sud et Asie) et vers des destinations canadiennes en organisant, en vendant et en distribuant des forfaits vacances. Vacances Air Canada offre également des forfaits croisières en Amérique du Nord, en Europe et dans les Antilles. Vacances Air Canada offre ses produits par le moyen de son site Web (www.vacancesaircanada.com) et d'un réseau indépendant d'agences de voyages partout au Canada.

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

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

TRANSPORTEURS SOUS CONTRAT

Comme il est décrit à la rubrique « Les activités » de la présente notice annuelle, Air Canada donne plus d'envergure à son réseau intérieur et transfrontalier au moyen de contrats d'achat de capacité conclus avec des transporteurs régionaux, notamment Jazz, Sky Regional, Air Georgian et EVAS, qui exploitent des vols pour le compte d'Air Canada.

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

Les points saillants des modifications au CAC de Jazz s'établissent comme suit :

- Prolongation de dix ans de la durée du CAC de Jazz, du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2035;

- Simplification et modernisation du parc aérien de Jazz. Croissance assurée par une transition vers de plus grands appareils. Les modifications au CAC de Jazz comprendront divers niveaux minimaux d'appareils couverts à différents moments, ce qui donnera à Air Canada la souplesse nécessaire pour optimiser son parc dans le cadre de sa stratégie de réseau;
- Maintien de la structure à barème fixe, comprenant de nouvelles modalités atténuant le risque et la rémunération liée au marché, afin de rendre le CAC de Jazz plus concurrentiel pour Air Canada face aux nouveaux rivaux qui entrent sur le marché;
- Au soutien du programme de transformation des coûts d'Air Canada, des économies annuelles prévues en 2019 et en 2020 d'environ 50 M\$ par année et des économies cumulatives d'environ 53 M\$ de 2021 à 2025, par rapport au cadre de l'ancien CAC de Jazz (grâce à la diminution du barème fixe et aux réductions liées à l'incitation au rendement). Au-delà de 2025, le CAC de Jazz stipule un barème fixe concurrentiel sur le marché. Ces économies projetées s'ajoutent aux avantages notables que devrait procurer l'amélioration des efficiences du réseau dans le cadre de cette transaction;
- Poursuite d'une entente sur la mobilité des pilotes très fructueuse qui permet aux pilotes d'Air Canada Express d'avoir des occasions d'accéder à des carrières de pilotes à Air Canada sur une base planifiée;
- Regroupement d'une plus grande partie de la capacité régionale globale d'Air Canada dans l'aire de desserte de Jazz, ce qui réduira ses coûts régionaux globaux à l'avenir.

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

Sky Regional exploite 25 appareils Embraer 175 pour Air Canada aux termes d'un contrat d'achat de capacité. Les appareils Embraer 175 sont surtout exploités sur des lignes régionales court-courrier au départ de Toronto et de Montréal vers des destinations du nord-est des États-Unis.

Air Georgian exploite plusieurs lignes régionales pour le compte d'Air Canada, notamment des lignes transfrontalières, au moyen d'appareils de transport régional à réaction Canadair et d'appareils 1900 de Beech. EVAS exploite également des appareils Beech 1900 sur des lignes reliant principalement les Maritimes.

ACQUISITIONS IMPORTANTES

Le 10 janvier 2019, Air Canada a clos l'acquisition d'Aimia Canada Inc., propriétaire et exploitant du programme de fidélisation Aéroplan, de la part d'Aimia Inc. Le prix d'achat global se ventilait comme suit : 450 M\$ en trésorerie, plus 47 M\$ en trésorerie au titre des ajustements avant la clôture. Le prix d'achat peut faire l'objet d'ajustements après la clôture et l'acquisition

comprend également la prise en charge d'un passif en milles Aéroplan. La Banque Toronto-Dominion (« TD ») et la Banque Canadienne Impériale de Commerce (« CIBC ») ont versé à Air Canada un montant total de 822 M\$. Corporation Visa Canada (« Visa ») et Amex Bank of Canada (« AMEX ») ont également effectué des versements à Air Canada.

Parallèlement à la clôture de l'acquisition d'Aéroplan, Air Canada, TD, CIBC, et Visa ont parachevé différentes ententes commerciales entourant l'acquisition, notamment des ententes en matière de cartes de crédit et de réseau en vue d'une participation future dans le nouveau programme de fidélisation d'Air Canada. Qui plus est, TD et CIBC ont remis 400 M\$ à Aimia Canada Inc., désormais filiale en propriété exclusive d'Air Canada appelée Aéroplan Inc., en versements anticipés s'appliquant aux paiements mensuels futurs des milles Aéroplan. À la suite de la clôture de l'acquisition, Aimia Canada Inc. a remplacé sa dénomination par Aéroplan Inc. De plus, le 28 février 2019, Air Canada a conclu une entente avec AMEX, qui elle aussi émet des produits comarqués Aéroplan, afin d'assurer la poursuite de sa participation au programme de fidélisation d'Air Canada après 2020.

STAR ALLIANCE^{MD}

Air Canada est un membre fondateur du réseau Star Alliance^{MD}, la plus vaste alliance aérienne du globe. De concert avec des compagnies aériennes internationales, Air Canada exploite en partenariat un réseau mondial d'envergure.

Depuis sa création en 1997, le réseau Star Alliance^{MD} s'est étendu et comprend les 28 compagnies aériennes suivantes : Adria Airways, Aegean Airlines, Air Canada, Air China, Air India, Air New Zealand, ANA, Asiana Airlines, Austrian, Avianca, Avianca Brasil, Brussels Airlines, Copa Airlines, Croatia Airlines, EGYPTAIR, Ethiopian Airlines, EVA Air, LOT Polish Airlines, Lufthansa, Scandinavian Airlines, Shenzhen Airlines, Singapore Airlines, South African Airways, SWISS, TAP Portugal, THAI, Turkish Airlines et United Airlines.

Grâce au réseau Star Alliance^{MD}, Air Canada propose à sa clientèle des vols vers plus de 1 300 destinations dans 193 pays, ainsi qu'un accès réciproque aux programmes de fidélisation des voyageurs, aux salons aéroportuaires et aux autres installations aéroportuaires communes. Le réseau Star Alliance^{MD} est une alliance qui réunit des réseaux aériens, l'accès aux salons, les services d'enregistrement, la billetterie et d'autres services visant à rehausser l'expérience de voyage des clients. Des compagnies aériennes membres ont mis en œuvre diverses initiatives, comme le partage des installations, et s'efforcent de tirer parti de synergies potentielles dans d'autres domaines. Air Canada offre des services à codes partagés en collaboration avec tous les membres de Star Alliance^{MD}, exception faite d'Adria Airways, de Copa Airlines et de Shenzhen Airlines.

PARTAGES DE CODES ET COENTREPRISES

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

La Société peut également accroître sa masse critique et étendre son réseau par l'entremise de nombreuses ententes d'exploitation à code multiple et d'ententes intertransporteurs. Air Canada compte 36 partenaires d'exploitation à code multiple, dont 26 sont des membres Star Alliance et 10 ne le sont pas (Aer Lingus, Central Mountain Air, Etihad, Eurowings, GOL Linhas Aéreas Inteligentes, Jet Airways, Middle East Airlines, SriLankan Airlines, Cathay Pacific et Virgin Australia). Outre sa nouvelle entente d'exploitation à code multiple avec Adria Airways, en 2018, Air Canada a aussi accru la portée de ses ententes d'exploitation à code multiple en vigueur avec le groupe Lufthansa, United Airlines, Air China, All Nippon Airways et Cathay Pacific.

Air Canada continue d'évaluer de nouveaux partenariats stratégiques à même d'appuyer son plan d'entreprise et sa stratégie d'expansion internationale. En 2018, Air Canada a, à cet égard :

- Conclusion d'une entente de coentreprise assortie d'une structure de partage des revenus avec Air China, comme susmentionné. Il s'agit de la première coentreprise intervenue entre une société aérienne chinoise et une société aérienne nord-américaine. L'entente, qui vise l'ensemble des vols reliant la Chine continentale et le Canada, prévoit la collaboration des coentrepreneurs dans divers secteurs commerciaux et opérationnels, notamment la planification du réseau, la gestion des revenus, les ventes et la distribution ainsi que les activités aéroportuaires. L'entente de coentreprise offre à la clientèle un plus grand éventail de vols, une expérience de voyage fluide, des horaires de vols optimisés, des produits tarifaires harmonisés ainsi qu'une participation réciproque aux programmes de voyageurs assidus et l'accès aux salons aéroportuaires. Air Canada et Air China ont également rehaussé leur entente d'exploitation à code multiple afin d'y inclure Zhengzhou, Xiamen, Shenzhen et Nanjing aux services intérieurs en Chine, ainsi que Victoria, Kelowna, Saskatoon et Regina aux services intérieurs au Canada. De plus, l'entente d'exploitation à code multiple comporte désormais des vols reliant Montréal, d'une part, à La Havane et à Shanghai, d'autre part;
- Expansion de son entente d'exploitation à code multiple avec Cathay Pacific, élément qui élargit le réseau en permettant les correspondances entre les services d'Air Canada sur Hong Kong et de nombreuses destinations de l'Asie du Sud-Est, notamment aux Philippines, en Malaisie, au Vietnam et en Thaïlande. De ce fait, Air Canada offre désormais des services à code multiple pour des destinations comme Manille, Cebu, Kuala Lumpur, Ho Chi Minh-Ville, Hanoi, Bangkok, Phuket et Chiang Mai;
- Mise en œuvre d'une nouvelle entente d'exploitation à code multiple avec Adria Airways permettant les correspondances entre des escales d'Air Canada en Allemagne et en Belgique (Francfort, Munich et Bruxelles) et Ljubljana, en Slovénie;
- Expansion de son entente d'exploitation à code multiple avec All Nippon Airways (ANA), celle-ci ayant apposé son code sur le nouveau service Montréal-Narita d'Air Canada, ce qui offre aux clients des options de voyage supplémentaires pour diverses villes du Japon et d'autres destinations en Asie;
- En février 2019, Air Canada a conclu un protocole d'entente avec Air New Zealand, partenaire de Star Alliance, afin de poursuivre l'expansion de son entente d'alliance actuellement en vigueur pour en arriver à une collaboration stratégique sous forme de coentreprise, sous réserve de la production par Air Canada et Air New Zealand des documents requis, de l'obtention des approbations des autorités responsables de la concurrence et de la réglementation et de la finalisation des documents. Un partenariat renforcé et plus intégré permettra d'offrir un meilleur choix aux clients, des avantages exhaustifs et un réseau transpacifique plus étendu.

SERVICES DE FRET

Air Canada Cargo, division d'Air Canada, offre des services de fret directs sur plus de 150 destinations canadiennes, transfrontalières et internationales et dispose de représentants commerciaux dans plus de 50 pays. Les services de transport de fret aérien sont fournis dans l'ensemble du réseau d'Air Canada.

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

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

OBJECTIFS D'AIR CANADA EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT

Air Canada est consciente de l'impact de ses activités sur l'environnement. Pour favoriser la réduction des déchets, de la pollution et des émissions de gaz à effet de serre, elle a choisi d'obtenir la certification environnementale IEnvA (*IATA Environmental Assessment*) (« IenvA ») pour son système de gestion de l'environnement. IEnvA est une certification de système de gestion de l'environnement de l'IATA qui est conforme à la norme ISO 14001 : 2015. Air Canada a réussi la première des deux étapes de la certification IEnvA.

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

- Respecter les obligations environnementales et les autres engagements auxquels Air Canada a souscrit;
- Identifier, hiérarchiser et gérer les risques environnementaux afin de réduire et de prévenir la pollution et de protéger l'environnement naturel des impacts environnementaux de ses activités, en vol comme au sol;
- Gérer de façon responsable ses impacts environnementaux en réduisant les déchets, en diminuant le bruit et en explorant les différents moyens d'abaisser ses émissions de carbone;
- Améliorer son rendement environnemental grâce au perfectionnement constant de son système de gestion de l'environnement et à la prise en compte de la durabilité de l'environnement dans les décisions d'affaires, les stratégies commerciales et les objectifs de rendement;
- Voir à ce que la direction d'Air Canada assure le leadership dans les questions environnementales, atteigne les objectifs spécifiques qu'Air Canada a fixés et fournisse la formation et les ressources nécessaires;
- Communiquer ouvertement avec ses employés et les autres parties prenantes dans le but de résoudre les problèmes, de promouvoir la collaboration et de faciliter la compréhension mutuelle des questions environnementales.

Dans le cadre du système de gestion de l'environnement d'Air Canada, la direction présente des rapports trimestriels au Conseil général de l'environnement, présidé par le chef de la direction, et des rapports périodiques au comité de la sécurité, de la santé et de l'environnement du conseil d'administration.

Air Canada publie les chiffres de ses émissions de GES et ses résultats relatifs au changement climatique dans son rapport sur le développement durable et son rapport annuel dans le cadre du projet de communication d'information sur le carbone (*Carbon Disclosure Project*). Voir la rubrique « Réglementation » de la présente notice annuelle pour de plus amples renseignements.

APERÇU FINANCIER

Le tableau ci-après présente certains résultats financiers d'Air Canada pour les exercices 2016 à 2018.

(en millions de dollars canadiens)	2018	2017 ⁽¹⁾	2016 ⁽¹⁾
Produits passages	16 223 \$	14 593 \$	13 148 \$
Produits fret	803	708	512
Autres produits	1 039	951	1 017
Total des produits d'exploitation	18 065	16 252	14 677
Total des charges opérationnelles	16 891	14 881	13 332
Résultat opérationnel	1 174	1 371	1 345
Charges non opérationnelles	(769)	(85)	(468)
Bénéfice avant impôts sur le résultat	405	1 286	877
Recouvrement (charge) d'impôts sur le résultat ⁽²⁾	(238)	743	(1)
Bénéfice net	167 \$	2 029 \$	876 \$
BAI IALA (compte non tenu des éléments particuliers)⁽³⁾	2 851 \$	2 928 \$	2 768 \$
Bénéfice avant impôts ajusté⁽³⁾	952 \$	1 165 \$	1 148 \$

(1) Air Canada a adopté la norme comptable IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2018 et a retraité les chiffres de 2017. Les chiffres de 2016 n'ont pas été retraités par suite de l'adoption d'IFRS 15.

(2) En 2017, Air Canada a comptabilisé un recouvrement d'impôt de 743 M\$ (qui correspond à un recouvrement d'impôt différé de 759 M\$ et à une charge d'impôt exigible de 16 M\$). Ce recouvrement d'impôt différé n'a pas été inclus dans le bénéfice net ajusté car il rendait compte de la comptabilisation non récurrente d'actifs d'impôt différé qui n'avaient pas été constatés auparavant.

(3) Le BAI IALA et le bénéfice avant impôts ajusté sont des mesures financières hors PCGR. Air Canada utilise des mesures hors PCGR pour fournir aux lecteurs des renseignements supplémentaires sur sa performance financière et opérationnelle. Comme ces mesures ne sont pas conformes aux PCGR pour la présentation d'états financiers et qu'elles n'ont pas de sens normalisé, elles ne sauraient être comparées à des mesures similaires présentées par d'autres entités et ne doivent pas être considérées comme pouvant se substituer à des résultats établis selon les PCGR ou comme ayant préséance sur ceux-ci. De plus amples renseignements sur ces mesures et leur rapprochement avec les mesures PCGR comparables figurent dans les rapports de gestion de 2018 et de 2017 d'Air Canada présentés sur SEDAR à www.sedar.com ou sur le site Web d'Air Canada à aircanada.com.

Le tableau ci-après présente la proportion des produits passages tirés des services intérieurs, transfrontaliers et internationaux d’Air Canada pour les exercices 2016 à 2018.

(en pourcentage)	2018	2017	2016
Intérieur	30 %	32 %	34 %
Transfrontalier	22 %	22 %	22 %
International	48 %	46 %	44 %
Total	100 %	100 %	100 %

Air Canada a pour objectif d’accroître le trafic de correspondance mondial entre lignes internationales (la « sixième liberté ») par le truchement de ses principaux points d’accès au Canada. Les marchés national et transfrontalier ont continué de poursuivre leur progression dans le trafic de correspondance via le Canada vers des destinations internationales. En 2018, Air Canada a accru de 15 % le trafic de correspondance issu de la sixième liberté de l’air à ses plaques tournantes en regard de 2017.

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

Les états financiers consolidés d’Air Canada pour l’exercice clos le 31 décembre 2018 et le rapport de gestion 2018 d’Air Canada, que l’on peut consulter sur les sites Web de SEDAR (www.sedar.com) ou d’Air Canada (aircanada.com), contiennent de plus amples renseignements sur les résultats financiers d’Air Canada pour 2018.

OPÉRATIONS DE FINANCEMENT IMPORTANTES

Air Canada a effectué les importantes opérations de financement suivantes de 2016 à la date de la présente notice annuelle :

En 2018 :

- Dans le cadre du financement d’un nouvel appareil 787-9 de Boeing et de quatre nouveaux appareils 737 MAX-8 de Boeing, livrés en 2018, Air Canada a conclu une convention définitive le 8 mars 2018 relativement au placement privé de deux tranches de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel d’une valeur nominale globale d’environ 301 M\$. Le taux d’intérêt moyen pondéré des certificats de fiducie est de 3,76 % par an et leur dernière date de distribution est prévue pour le 15 avril 2030;
- Air Canada a modifié sa facilité de crédit de 2016, comme il est décrit ci-après, afin d’augmenter sa facilité de crédit renouvelable garantie encore inutilisée, qui passe de 300 M\$ américains à 600 M\$ américains, et d’en proroger la date de disponibilité de 2021 à 2023. Dans le cadre de cette opération, le prêt à terme garanti de 800 M\$ américains (encours de 792 M\$ américains), comme il est décrit ci-après, été réduit à 600 M\$ américains après un remboursement en espèces de 192 M\$ américains;
- Air Canada a conclu une nouvelle facilité de crédit renouvelable consortiale de 200 M\$ le 18 décembre 2018. La facilité est disponible pendant trois ans et garantie par certains avions désignés advenant son utilisation;

- Le 28 février 2018, Air Canada a achevé la seconde réappréciation de sa facilité de crédit de 2016 (décrite ci-après), ce qui a réduit le taux d'intérêt de 25 points de base pour le ramener au taux TIOL majoré de 200 points de base (avec un taux TIOL minimum de 75 points de base).

En 2017

- Dans le cadre du financement de quatre nouveaux appareils 787-9 de Boeing et de neuf nouveaux appareils 737 MAX-8 de Boeing, livrés en 2018, Air Canada a réalisé un placement privé de trois tranches de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel d'une valeur nominale globale d'environ 719 M\$ américains. Le taux d'intérêt moyen pondéré des certificats de fiducie est de 3,422 % par an et leur dernière date de distribution est prévue pour le 15 janvier 2030;
- Air Canada a obtenu un financement de 439 M\$ américains et de 12 990 M¥ JPY dans le cadre de la livraison de quatre appareils 787 de Boeing. Ces financements ont été obtenus au moyen de contrats japonais de location-exploitation assortis d'options d'achat (« JOLCO »);
- Le 2 juin 2017, Air Canada a achevé la première réappréciation de sa facilité de crédit de 2016 (décrite ci-après) et en a modifié le taux d'intérêt pour le réduire de 50 points de base, de sorte qu'il corresponde au TIOL majoré de 225 points de base (sous réserve d'un TIOL minimum de 75 points de base).

En 2016

- Air Canada a réalisé un placement privé de billets garantis prioritaires et conclu une nouvelle facilité de crédit dans le cadre d'un refinancement de 1,25 milliard de dollars. À l'occasion de ce refinancement, Air Canada a conclu une convention d'achat avec un syndicat de premiers acheteurs relativement à un placement privé de billets garantis de premier rang à 4,75 % d'un capital global de 200 M\$ échéant en 2023 (les « billets de premier rang de 2016 »), qui ont été vendus au pair. Air Canada a également obtenu le produit d'un prêt à terme de 800 M\$ américains échéant en 2023 et a conclu une nouvelle facilité de crédit renouvelable inutilisée de 300 M\$ américains échéant en 2021 (désignée, collectivement avec le prêt à terme, la « facilité de crédit de 2016 »). La facilité de crédit de 2016 est assortie d'un taux d'intérêt initial correspondant au TIOL majoré de 275 points de base (sous réserve d'un TIOL minimum de 75 points de base). Air Canada a affecté le produit net de la vente des billets de premier rang de 2016, certaines sommes prélevées sur la facilité de crédit de 2016 en vertu du prêt à terme et des liquidités de 444 M\$ au rachat de tous ses billets garantis prioritaires en circulation, ainsi qu'au remboursement de l'encours du prêt à terme de 300 M\$ américains.

NOTATION

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

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

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

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

Notes attribuées au crédit d’Air Canada

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

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

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

Agence de notation	Note	Rang
Moody’s	Ba1	11 sur 21
Standard & Poor’s	BBB-	10 sur 22

(ii) Billets non garantis de premier rang

Agence de notation	Note	Rang
Moody’s	Ba3	13 sur 21
Standard & Poor’s	BB	12 sur 22

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

Certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, série 2013-1	Agence de notation	Note et rang attribués à la tranche A	Note et rang attribués à la tranche B	Note et rang à attribuer à la tranche C
	Moody’s	Baa1 (8 sur 21) ¹	Baa3 (10 sur 21)	

¹ Moody’s a révisé à la baisse la note de catégorie A attribuée à la série 2013-1, passée de A2 à Baa1, parce qu’elle projette une forte diminution des réserves de fonds propres pendant la durée restante de cette opération par rapport à ses attentes initiales, fondée sur l’accentuation du taux d’amortissement annuel pour le Boeing B777-300ER, comparativement à celui qu’elle avait utilisé dans le passé.

	Standard & Poor's	A (6 sur 22)	BBB+ (8 sur 22)	
	Fitch	A (6 sur 21)	BBB- (10 sur 21)	
Certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, série 2015-1	Agence de notation	Note et rang attribués à la tranche A	Note et rang attribués à la tranche B	Note et rang attribués à la tranche C
	Standard & Poor's	A (6 sur 22)	A- (7 sur 22)	BB+ (11 sur 22)
	Fitch	A (6 sur 21)	BBB (9 sur 21)	BB+ (11 sur 21)
Certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, série 2015-2	Agence de notation	Note et rang attribués à la tranche AA	Note et rang attribués à la tranche A	Note et rang attribués à la tranche B
	Moody's	Aa3 (4 sur 21)	A2 (6 sur 21)	Baa2 (9 sur 21)
	Standard & Poor's	AA (3 sur 22)	A+ (5 sur 22)	BBB+ (8 sur 22)
Certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, série 2017-1	Agence de notation	Note et rang attribués à la tranche AA	Note et rang attribués à la tranche A	Note et rang attribués à la tranche B
	Moody's	Aa3 (4 sur 21)	A2 (6 sur 21)	Baa2 (9 sur 21)
	Fitch	AA (3 sur 21)	A (6 sur 21)	BBB (9 sur 21)
Certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, série 2018-1 (\$ CA)	Agence de notation	Note et rang attribués à la tranche A	Note et rang attribués à la tranche B	
	Standard & Poor's	A+ (5 sur 22)	BBB+ (8 sur 22)	

Note générale attribuée aux titres de créance à long terme :

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

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

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

Explication des notes attribuées par Moody's aux titres de créance à long terme

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

Dette garantie de premier rang d'Air Canada (billets prioritaires de premier rang)	Ba1	Les obligations notées Ba sont considérées comme ayant des éléments spéculatifs et sont exposées à un risque de crédit substantiel. Le modificateur 1 indique que le titre se situe dans la fourchette supérieure de cette catégorie de notation.
Billets non garantis de premier rang d'Air Canada	Ba3	Les obligations notées Ba sont considérées comme ayant des éléments spéculatifs et sont exposées à un risque de crédit important. Le modificateur 3 indique que le titre se situe dans la fourchette inférieure de cette catégorie de notation.

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

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

Dette garantie de premier rang d'Air Canada (billets prioritaires de premier rang)	BBB-	Les obligations notées BBB démontrent des paramètres de protection adéquats. Toutefois, une évolution défavorable des conditions économiques ou de la conjoncture est plus susceptible d'affaiblir la capacité de la part du débiteur à respecter son engagement financier à l'égard de l'obligation. Le modificateur plus (+) ou moins (-) indique la position relative dans cette catégorie de notation.
Billets non garantis de premier rang	BB	Les obligations notées BB sont considérées comme ayant des caractéristiques spéculatives considérables et comme étant

d'Air Canada		constamment confrontées à de grandes incertitudes ou vulnérables à une conjoncture commerciale, financière ou économique défavorable, ce qui pourrait rendre l'émetteur incapable de remplir ses engagements financiers découlant de l'obligation. Le modificateur plus (+) ou moins (-) indique la position relative dans cette catégorie de notation.
--------------	--	---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ENTENTES À L'ÉGARD DES RÉGIMES DE RETRAITE

Air Canada propose à ses employés plusieurs régimes de retraite à prestations définies, notamment des régimes de retraite agréés canadiens, des régimes complémentaires de retraite et des régimes de retraite à l'étranger. Air Canada offre également plusieurs régimes de retraite à cotisations définies, ainsi que des régimes prévoyant d'autres prestations de retraite et avantages postérieurs à l'emploi.

Selon les évaluations actuarielles arrêtées au 1^{er} janvier 2019, l'excédent de solvabilité des régimes de retraite agréés canadiens d'Air Canada totalisait 2,5 G\$. Par conséquent, Air Canada ne versera en 2019 aucune cotisation au titre de services passés.

Comme il est permis par les lois en vigueur mais sous réserve des règles applicables aux régimes, l'excédent sur la position de solvabilité de 105 % peut servir à réduire les cotisations relatives aux services rendus au cours de l'exercice considéré pour la composante cotisations définies ou à capitaliser la cotisation de l'employeur pour la composante cotisations définies du même régime de retraite. Par conséquent, les cotisations totales versées en 2018 par l'employeur au titre de la capitalisation des régimes de retraite (y compris les régimes à l'étranger et les régimes complémentaires) se sont élevées à 94 M\$. Les obligations de capitalisation des régimes de retraite pour 2019 devraient être de 93 M\$.

Pour de plus amples renseignements sur les ententes relatives aux régimes de retraite d'Air Canada, voir les états financiers consolidés d'Air Canada pour l'exercice clos le 31 décembre 2018 et la rubrique 9.7, « Obligations de capitalisation de régime de retraite » du rapport de gestion 2018 d'Air Canada, intégrée par renvoi à la notice annuelle.

ÉCART DE CHANGE

Les résultats financiers d'Air Canada sont présentés en dollars canadiens, alors qu'une grande partie de ses charges, dettes et engagements d'immobilisations sont libellés en monnaies étrangères, principalement en dollars américains. Le risque de change est le risque de l'effet des variations des cours des monnaies étrangères sur le résultat d'exploitation et les flux de trésorerie. En matière de gestion du risque de change, l'objectif d'Air Canada est de réduire le risque de flux de trésorerie lié aux flux de trésorerie libellés en devises. Pour obtenir de plus amples renseignements, voir les états financiers consolidés d'Air Canada pour l'exercice clos le 31 décembre 2018 et la rubrique 12, « Instruments financiers et gestion du risque » du rapport de gestion 2018 d'Air Canada, intégrée par renvoi à la notice annuelle.

KÉROSÈNE

Le kérosène constitue une dépense importante dans le secteur de l'aviation et la plus importante dépense d'Air Canada, représentant près de 27 % du total des charges d'exploitation d'Air Canada en 2018. De plus amples renseignements figurent dans les états financiers consolidés d'Air Canada pour l'exercice clos le 31 décembre 2018 et à la rubrique 12, « Instruments financiers et gestion du risque » du rapport de gestion 2018 d'Air Canada, intégrée par renvoi à la notice annuelle.

PARC AÉRIEN

Une description du parc aérien d'Air Canada et des plans le concernant au 31 décembre 2018 figure à la rubrique 8, « Parc aérien » du rapport de gestion de 2018 d'Air Canada, intégrée par renvoi à la notice annuelle.

Le 13 mars 2019, Transport Canada a publié un avis de sécurité concernant la fermeture de l'espace aérien canadien aux appareils 737 MAX de Boeing jusqu'à nouvel ordre. La Federal Aviation Administration a également émis une ordonnance d'interdiction de vol temporaire pour ce type d'appareil et Boeing a suspendu toutes les livraisons d'appareils 737 MAX aux

compagnies aériennes. Par conséquent, Air Canada continue d'ajuster son plan de contingence afin de gérer la situation concernant les appareils 737 MAX de Boeing, qui peut avoir une incidence sur le parc aérien, les plans relatifs au parc aérien, les routes et les horaires d'Air Canada. Dans le cadre de son plan de contingence, le 19 mars 2019, Air Canada a annoncé ce qui suit :

- Air Canada a ajusté son horaire jusqu'au 30 avril 2019 afin de couvrir 98 % de ses vols d'appareils 737 MAX de Boeing qui étaient prévus;
- En raison de l'incertitude entourant les appareils 737 MAX de Boeing, Air Canada a annoncé son intention de retirer des vols prévus à son horaire les appareils 737 MAX de Boeing, au moins jusqu'au 1^{er} juillet 2019;
- Air Canada a remplacé les appareils 737 MAX de Boeing par d'autres appareils sur les différentes routes, a prolongé les contrats de location des appareils qui devaient être retirés du parc aérien et a accéléré l'ajout au parc aérien des appareils Airbus A321 récemment acquis auprès de WOW Air;
- Air Canada a fait appel à d'autres transporteurs afin de pouvoir offrir une capacité accrue dans l'immédiat, elle a mis en place un certain nombre de changements au niveau des routes, notamment en modifiant les heures d'exploitation ou en affectant de plus gros appareils selon des fréquences réduites à des liaisons exploitées plus fréquemment par de plus petits appareils;
- Dans certains cas, Air Canada a affecté des appareils d'Air Canada Rouge à des routes principales et, dans quelques cas, elle a temporairement suspendu le service sur certaines routes desservies par des appareils 737 MAX de Boeing puisqu'aucun autre appareil n'est actuellement disponible. Air Canada maintient son engagement à l'égard de ces routes et le service reprendra dès que possible.

MAIN-D'ŒUVRE ET ENTENTES AVEC LES SYNDICATS

Le tableau suivant donne la répartition de l'effectif moyen d'Air Canada exprimé en employés équivalent temps plein (« ETP »), pour les exercices 2018 et 2017, et indique les syndicats qui les représentent.

Groupe d'employés	Syndicat ⁽¹⁾	2018	2017
Direction et soutien administratif	s.o. ⁽²⁾	4 670	4 248
Pilotes	APAC	3 406	3 149
Agents de bord	SCFP	7 975	7 502
Agents-Ventes, service clientèle et régulation des vols	Unifor/IBT/SCFP	4 694	4 400
Services techniques, aire de trafic et fret	AIMTA	8 673	8 045
Employés syndiqués du Royaume-Uni	UNITE	180	176
Autres employés syndiqués	Divers	297	303
Total		29 895	27 823

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

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

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

- APAC (pilotes) - En 2014, Air Canada et l'APAC, qui représente les pilotes, ont ratifié une nouvelle convention collective d'une durée de 10 ans prenant fin le 29 septembre 2024, sous réserve de certaines clauses de renégociation et mesures de référence applicables au cours de cette période. En 2017, Air Canada et l'APAC ont ratifié les modifications à la convention collective de longue durée en vigueur. La version modifiée de la convention fournit davantage de possibilités commerciales ainsi qu'une flexibilité opérationnelle accrue;
- AIMTA (employés de l'appui technique et de l'entretien, du soutien opérationnel et bagagistes) - En 2016, Air Canada et l'AIMTA, qui représente les employés de l'appui technique et de l'entretien, du soutien opérationnel et les bagagistes, ont conclu une nouvelle convention collective d'une durée de 10 ans prenant fin le 31 mars 2026, sous réserve de certaines clauses de renégociation applicables au cours de cette période;
- CALDA (ordonnances) - En 2016, Air Canada et la CALDA, qui représente les ordonnances de vols, ont conclu une nouvelle convention collective d'une durée de 12 ans prenant fin le 29 février 2028, sous réserve de certaines clauses de renégociation applicables au cours de cette période;
- SFCP (agents de bord) - En 2015, Air Canada et le SFCP, qui représente les agents de bord, ont conclu une nouvelle convention collective d'une durée de 10 ans prenant fin le 31 mars 2025, sous réserve de certaines clauses de renégociation applicables au cours de cette période;
- Unifor (agents - Ventes et Service clientèle) - En 2015, Air Canada et Unifor, qui représente les agents - Ventes et Service clientèle de la compagnie aérienne, ont conclu une nouvelle convention collective d'une durée de cinq ans prenant fin le 28 février 2020;
- International Brotherhood of Teamsters (IBT) - En 2015, Air Canada et IBT, qui représente les employés des aéroports, de fret et de centres d'appels aux É.-U. ont conclu une nouvelle convention collective d'une durée de sept ans prenant fin le 30 juin 2019;
- UNITE - En 2015, Air Canada et UNITE, qui représente les employés du R.-U., ont conclu une nouvelle convention collective d'une durée de cinq ans prenant fin le 31 décembre 2019 pour ses employés des aéroports et de fret. En 2016, une nouvelle convention collective d'une durée de 10 ans prenant fin le 31 décembre 2026 a été conclue pour ses employés de la maintenance représentés par UNITE.

INSTALLATIONS

Air Canada est propriétaire d'installations ou en loue dans des aéroports importants et dans certaines villes. Ces installations comprennent des bureaux, des hangars, des installations de maintenance et des installations d'assistance en escale. Le tableau suivant décrit les principaux immeubles dont Air Canada était propriétaire ou qu'elle louait en date du 31 décembre 2018 :

<u>Principaux immeubles</u>	<u>Description</u>	<u>Superficie</u>	<u>Nature du droit</u>
Montréal – Immeuble d'Air Canada, siège social d'Air Canada	Siège social et installations de formation	272 000	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué
Montréal – Centre de maintenance de l'aéroport Trudeau	Bureaux, centre informatique, maintenance des appareils, hangars, ateliers et installations de formation	1 326 664	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué
Toronto – Aéroport Pearson – Aérogare	Comptoirs, bureaux, installations pour les passagers et la manutention des bagages	180 000	En location
Toronto – Centre de maintenance de l'Aéroport Pearson	Bureaux, hangars, ateliers et simulateurs	871 343	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué
Toronto – Aéroport Pearson	Bureaux, ateliers, installations de formation et d'entreposage d'équipement	258 757	En location
Toronto – Installations de fret et de maintenance	Bureaux, installations de fret et de maintenance de l'équipement	426 000	En location
Brampton (Ontario) - Centre d'exploitation de système	Centre d'exploitation de système	74 000	Propriétaire des installations et du terrain
Vancouver – Centre des activités techniques	Bureaux, hangars, ateliers et simulateurs	1 087 985	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué
Vancouver – Hangar sud	Bureaux, hangars, ateliers, magasins	131 626	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué
Aéroport international de Calgary	Hangar, commissariat, équipement d'assistance en escale et entrepôt	267 891	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué
Winnipeg – Immeuble d'Air Canada	Bureaux et centre informatique	394 650	Propriétaire des installations et du terrain

Principaux immeubles	Description	Superficie	Nature du droit
Centre de maintenance de l'aéroport de Winnipeg	Bureaux, hangars de maintenance d'appareil et ateliers	278 891	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué

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

MARQUES DE COMMERCE

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

RÉGLEMENTATION

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

Le 23 mai 2018, la *Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois* (la « Loi sur la modernisation des transports ») a obtenu la sanction royale. Entre autres, la Loi sur la modernisation des transports a modifié la *Loi sur les transports au Canada* afin que l'Office des transports du Canada soit tenu d'établir un régime de droits des passagers aériens et a créé un nouveau processus pour l'autorisation des coentreprises internationales du secteur du transport aérien, processus qui tient compte des effets concurrentiels et de considérations d'intérêt public plus étendues. La nouvelle procédure d'examen des coentreprises prendra effet lorsque les nouveaux règlements établissant les droits applicables seront pris, ce qui est prévu pour 2019. La Loi sur la modernisation des transports a aussi élevé la limite de

propriété étrangère dans les compagnies aériennes canadiennes pour le faire passer de 25 % à 49 %, pourvu qu'aucun non-Canadien ne détienne plus de 25 % des intérêts avec droit de vote et que les fournisseurs non canadiens de services aériens ne détiennent pas un total de plus de 25 % des intérêts avec droit de vote d'un transporteur aérien canadien. Des renseignements supplémentaires sur les actions et les limites de propriété d'Air Canada figurent à la rubrique intitulée « Description de la structure du capital-actions » de la présente notice annuelle.

En décembre 2018, le gouvernement canadien a annoncé son intention d'adopter le règlement sur la protection des passagers aériens pris en application de la Loi sur la modernisation des transports et régissant les vols nationaux et les vols internationaux au départ et à destination du Canada, y compris les vols de correspondance. Le règlement projeté, censé entrer en vigueur le 1^{er} juillet 2019, énonce les obligations du transporteur en cas de vol retardé, d'annulation de vol, de refus d'embarquement. Il précise par ailleurs les normes minimales de traitement, d'indemnisation et d'aide à fournir pour permettre le déplacement prévu. Le règlement prescrit des indemnités minimales pour bagages perdus ou endommagés, les obligations en cas de retard de plus de trois heures lorsque l'appareil se trouve sur l'aire de trafic et oblige le transporteur à attribuer un siège aux jeunes enfants près d'un parent, d'un gardien ou d'un tuteur. Le ministre des Transports est également autorisé à ordonner à l'Office des transports du Canada de promulguer un règlement concernant toute autre obligation d'un transporteur envers les passagers.

De plus, le projet de loi C-81, *Loi visant à faire du Canada un pays exempt d'obstacles* (aussi appelée « *Loi canadienne sur l'accessibilité* »), est actuellement devant la Chambre des communes. Si elle est adoptée, cette loi devrait imposer aux transporteurs de nouvelles obligations d'accessibilité pour les passagers ayant une déficience. Air Canada ne peut émettre de pronostics sur le résultat ou le calendrier de l'adoption de ce projet de loi.

Le 8 mars 2019, le projet de *Règlement sur les transports accessibles pour les personnes handicapées* de l'Office des transports du Canada a été publié (le « Règlement sur le transport accessible ») dans le but de créer un seul ensemble exhaustif de règlements sur les transports accessibles au Canada. Une fois adopté, ce règlement fera partie de la vaste initiative de modernisation de la réglementation de l'Office des transports du Canada et viendra compléter les mesures proposées dans la Loi canadienne sur l'accessibilité. S'il est adopté, le Règlement sur le transport accessible s'appliquera aux grands transporteurs qui desservent le Canada, comme Air Canada; toutefois, certaines exigences s'appliqueraient uniquement à l'égard des appareils ayant au moins 30 sièges passagers exploités par de grands transporteurs canadiens. Air Canada ne peut émettre de pronostics sur le résultat ou le calendrier de l'adoption du règlement définitif, mais le Règlement sur le transport accessible devrait entrer en vigueur un an après la date de son enregistrement, à l'exception de certaines dispositions spécifiques qui pourraient entrer en vigueur plus tard.

Services transfrontaliers américains

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

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

Services internationaux

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

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

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

Services d'affrètement

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

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

Émissions de dioxyde de carbone

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

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

Le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation* ou « CORSIA ») que l'Organisation de l'aviation civile internationale a adopté en 2016 vise les émissions des vols internationaux. En vertu du CORSIA, toute croissance des émissions au-delà du niveau de base de 2020 devra être compensée par les émetteurs (les compagnies aériennes) par l'acquisition et la remise de crédits compensatoires ou par l'utilisation de biocarburants durables. Le CORSIA doit être appliqué par étapes, les deux premières (s'échelonnant de 2021 à 2023 et de 2024 à 2026, respectivement) étant volontaires, la troisième (qui s'échelonne de 2027 à 2035) étant obligatoire. Le Canada a adopté volontairement la première phase. Le 28 novembre 2018, Transport Canada a publié les modifications définitives du *Règlement de l'aviation canadien* (le « RAC ») qui tiennent compte de la mise en application du CORSIA. Air Canada, Air Canada Rouge et les transporteurs régionaux d'Air Canada ont présenté à Transport Canada leurs plans de surveillance des émissions conformément au RAC modifié.

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

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

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

Le gouvernement du Canada reconnaît le besoin d'une approche nationale qui couvre les vols entre les provinces et territoires et a fait savoir qu'il poursuivra les discussions en 2019 avec les gouvernements provinciaux et territoriaux et les parties prenantes pour déterminer le moyen de viser les émissions produites lors de ces vols. Dans l'intervalle, le prix de référence ne s'appliquera qu'au carburéacteur utilisé dans les vols à l'intérieur d'une province qui n'a pas instauré un régime de tarification du carbone (la Saskatchewan, le Manitoba, l'Ontario et le Nouveau-Brunswick). Le gouvernement du Canada a indiqué qu'il ne cherchera pas à appliquer le prix de référence dans les provinces qui ont mis en œuvre un tel régime.

Depuis 2017, Air Canada et les transporteurs régionaux qui assurent des vols pour le compte d'Air Canada sont assujettis à une taxe sur le carbone pour les vols exploités à l'intérieur de l'Alberta et, depuis 2008, à l'intérieur de la Colombie-Britannique. Le gouvernement du Canada a indiqué qu'il commencera à appliquer le prix de référence le 1^{er} avril 2019 en Saskatchewan, au Manitoba, en Ontario et au Nouveau-Brunswick. Les contestations déposées devant les tribunaux par la Saskatchewan et l'Ontario sont toujours en instance. Air Canada s'attend à ce que le prix de référence prenne effet le 1^{er} avril 2019 dans ces provinces.

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

En 2012, le gouvernement du Canada et l'industrie canadienne de l'aviation, par l'intermédiaire de ses associations représentatives du secteur de l'aviation, ont collectivement élaboré et adopté le Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation. Il s'agit d'un plan d'action volontaire qui fixe l'objectif ambitieux d'améliorer l'efficacité énergétique au taux annuel moyen d'au moins 2 % jusqu'en 2020 par rapport au niveau de base de 2005 (le « plan d'action volontaire »). Le Plan d'action constitue le fondement de la réponse du gouvernement du Canada à la résolution adoptée par l'assemblée A37-19 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (« OACI »), qui encourage les états membres à présenter un plan d'action national énonçant les mesures que chaque état prend ou a l'intention de prendre pour réduire les émissions provenant du transport aérien international. En 2015, toutes les parties au Plan d'action ont procédé à l'examen triennal du plan volontaire et ont révisé le taux annuel moyen de l'amélioration de l'efficacité énergétique à 1,5 % par année, ce qui semblait être un objectif plus réaliste pour le Canada et respectait les objectifs mondiaux du secteur de l'aviation. Les trois mesures clés de l'industrie en vue d'atteindre cet objectif sont l'amélioration technologique par le renouvellement et la modernisation du parc aérien, et l'utilisation de carburants pour l'aviation respectant les critères de développement durable, une plus grande efficacité des opérations aériennes et l'amélioration de l'infrastructure, notamment par l'amélioration de l'efficacité de la gestion du trafic aérien. Le plan d'action volontaire vise également l'objectif ambitieux d'atteindre la croissance neutre en carbone à partir de 2020 et la réduction des émissions absolues de gaz à effet de serre de 50 % par rapport aux niveaux de 2005, d'ici 2020.

Loi sur les langues officielles

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

Loi antiterroriste

La *Loi édictant la Loi sur la communication d'information ayant trait à la sécurité du Canada et la Loi sur la sûreté des déplacements aériens, modifiant le Code criminel, la Loi sur le Service canadien du renseignement de sécurité et la Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés et apportant des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois* (la « Loi antiterroriste ») a obtenu la sanction royale le 18 juin 2015. La Loi antiterroriste établit un cadre législatif en vue d'identifier et de contrer les personnes soupçonnées de menacer la sûreté des transports ou de se déplacer en aéronef dans le but de commettre une infraction de terrorisme. La Loi antiterroriste

autorise le ministre fédéral de la Sécurité publique et de la Protection civile à établir la liste de telles personnes et à enjoindre aux transporteurs aériens de prendre toute mesure pour prévenir la commission de tels actes. En vertu de la Loi antiterroriste, le ministre fédéral des Transports a également le pouvoir de saisir un aéronef en vue de l'inspecter et d'obliger le propriétaire à lui accorder toute l'assistance que le ministre peut valablement exiger pour lui permettre de réaliser l'inspection. Si le ministre estime qu'un propriétaire d'aéronef contrevient à la loi, il peut prendre des mesures en ce qui concerne le mouvement de l'aéronef.

Sécurité

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

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

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

De plus, le gouvernement du Canada a déposé le projet de loi C-59, la *Loi concernant des questions de sécurité nationale* (la « Loi concernant des questions de sécurité nationale »). Si elle est adoptée, cette loi permettra au ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile de recueillir des renseignements existants auprès des transporteurs aériens et des exploitants de systèmes de réservation de services aériens afin d'identifier les personnes inscrites qui sont ou seront vraisemblablement à bord d'un vol visé par règlement. Le ministre pourra aussi soustraire un transporteur aérien à l'obligation de lui fournir ces renseignements ou à l'application d'une disposition des règlements de la Loi concernant des questions de sécurité nationale dans certaines circonstances. Si elle est adoptée, la Loi concernant des questions de sécurité nationale autoriserait également le ministre à recueillir des renseignements personnels permettant d'attribuer aux voyageurs un identifiant unique qui aide à la vérification de leur identité avant leur départ à bord d'aéronefs. Air Canada ne peut prévoir l'issue ou le moment de l'adoption du projet de loi C-59.

Sûreté

Afin d'améliorer la sécurité des compagnies aériennes canadiennes et de responsabiliser davantage le secteur de l'aviation, le Règlement de l'aviation canadien oblige les compagnies aériennes canadiennes à mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité (un « SGS ») dans leurs organisations et à nommer des dirigeants responsables de la sécurité.

Air Canada et Air Canada Rouge ont mis en place des SGS qui vont au-delà des obligations prescrites par le Règlement de l'aviation canadien. Le président et chef de la direction d'Air Canada a été nommé dirigeant responsable du système de gestion de la sécurité d'Air Canada et c'est le vice-président, Sécurité qui est responsable de l'administration et de la surveillance quotidienne des SGS au nom du dirigeant responsable. Le président d'Air Canada Rouge est le dirigeant responsable désigné du système de gestion de la sécurité d'Air Canada Rouge, et le directeur, Sécurité, sûreté et Affaires réglementaires, Air Canada Rouge est la personne désignée qui est chargée de la gestion des SGS au nom du dirigeant responsable.

En mai 2017, Air Canada a réalisé avec succès une évaluation complète des SGS avec Transports Canada. Air Canada démontre ainsi son engagement à appliquer rigoureusement les principes du programme sur les SGS et à respecter intégralement tous les aspects d'un programme sur les SGS effectif. De plus, en tant que membre fondateur du réseau Star Alliance^{MD}, Air Canada veille à ce que les membres de Star Alliance^{MD}, elle comprise, suivent les pratiques exemplaires de l'industrie et les normes de sécurité les plus pointues. Des mesures non réglementées supplémentaires, comme la réalisation d'un audit de sécurité en service de ligne, l'établissement de programmes avancés de suivi des données de vol, la mise en place de programmes de gestion des risques liés à la fatigue et le respect des normes d'audit de sécurité opérationnelle (IOSA) de l'IATA sont des exemples importants de mesures démontrant qu'Air Canada fait partie des chefs de file en matière de sûreté internationale.

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

Le programme IOSA de l'IATA est un système d'évaluation internationalement reconnu et accepté des systèmes de gestion et de contrôle opérationnels d'une compagnie aérienne. Les membres de l'IATA sont inscrits au registre de l'IOSA et ils doivent demeurer inscrits pour rester membres de l'IATA. Air Canada doit réussir un audit biennal pour rester membre du réseau Star Alliance. En novembre 2017, Air Canada et Air Canada Rouge ont procédé en parallèle aux audits de l'IOSA. Les deux compagnies aériennes ont réussi cet audit, qui impose à chacune le respect de plus de 900 normes selon une méthodologie structurée, prévoyant des listes de vérification normalisées. Les résultats ont été les suivants : deux constatations et deux observations dans le cas d'Air Canada, aucune constatation et deux observations dans le cas d'Air Canada Rouge.

Confidentialité et lutte contre les pourriels

Comme il est indiqué à la rubrique 18, « Facteurs de risque » de son rapport de gestion de 2018, Air Canada est assujettie à la législation canadienne et à une législation étrangère de plus en plus complexe et volumineuse sur la protection des renseignements personnels, applicables à la collecte, à l'utilisation, au traitement, à la communication et à la protection des données sur les passagers et les employés. La loi fédérale canadienne sur la protection des renseignements personnels dans le secteur privé, la *Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques* (la « LPRPDE »), régit la collecte, l'utilisation et la communication des renseignements personnels, y compris les renseignements personnels des employés travaillant pour des employeurs sous réglementation fédérale. Sous réserve de certaines exceptions, la LPRPDE s'applique également à la collecte et à la communication des renseignements personnels d'une province à l'autre ou entre le Canada et un autre pays et à l'intérieur des provinces en l'absence d'une législation sur la protection des renseignements personnels substantiellement semblable applicable au secteur privé. Le 1^{er} novembre 2018, de nouvelles dispositions à la LPRPDE sont entrées en vigueur et obligent la transmission d'un avis aux personnes visées ainsi qu'aux autorités pertinentes en cas d'atteinte à la sécurité des données, ainsi que la conservation d'un registre consignait toutes les atteintes à la sécurité des renseignements personnels.

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

Air Canada est assujettie à la loi fédérale canadiennes connue sous le nom de « Loi canadienne antipourriel » ou « LCAP », qui réglemente les conditions auxquelles les messages électroniques commerciaux peuvent être envoyés. Cette loi interdit également l'installation de programmes sur l'ordinateur d'un tiers sans consentement.

Un droit privé d'action pour les particuliers et les organisations qui prétendent avoir été victimes d'une contravention à la LCAP devait entrer en vigueur en juillet 2017, mais a été suspendu en attendant l'issue de l'examen parlementaire prévu au troisième anniversaire de l'entrée en vigueur de la loi.

Cybersécurité

Comme il est décrit à la rubrique 18, « Facteurs de risque », du rapport de gestion de 2018 d'Air Canada, Air Canada s'expose à des risques de cybersécurité. Le contexte mondial des cybermenaces est fort mouvementé et en constante évolution. Le consensus est que les cyberattaques croissent en nombre et en complexité et que cette tendance se poursuivra. La protection des systèmes, applications et banques d'information d'Air Canada est essentielle à l'exploitation sûre et continue de l'entreprise d'Air Canada. Par mesure de protection contre la menace croissante de cyberattaques, Air Canada investit dans des différentes initiatives en matière de sécurité, notamment des technologies, des procédés, des ressources, la formation et des plans de rétablissement du service après sinistre, et elle procède constamment à des essais et à des comparaisons de pratiques exemplaires.

APERÇU DU SECTEUR ET DE L'ENVIRONNEMENT CONCURRENTIEL

Généralités

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

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

Marché intérieur

Le marché intérieur canadien se caractérise par un vaste territoire géographique dans lequel il n'y a qu'un nombre limité de marchés à forte densité qui fournissent la majorité du trafic passagers et des produits d'exploitation, ce qui fait en sorte que les liaisons aériennes se

concentrent au Canada autour de trois grandes plaques tournantes : Toronto, Montréal et Vancouver.

Air Canada est le plus grand fournisseur de services passagers réguliers sur le marché canadien. Selon les renseignements fournis par l'Official Airline Guide (l'« OAG »), entre le 1^{er} janvier 2018 et le 31 décembre 2018, Air Canada, conjointement avec ses transporteurs sous contrat, se classait au premier rang du secteur du transport aérien canadien au titre de la capacité régulière intérieure avec une part de marché estimée à environ 53 %, selon les sièges-milles offerts (« SMO »). Air Canada est la plus importante compagnie aérienne intérieure du Canada. Jazz est le premier transporteur aérien régional et exploite des services régionaux pour Air Canada aux termes du CAC de Jazz. Air Canada, conjointement avec ses transporteurs sous contrat, transporte plus de passagers, dessert plus de destinations sans escale et offre plus de vols sur le marché intérieur que toute autre compagnie aérienne.

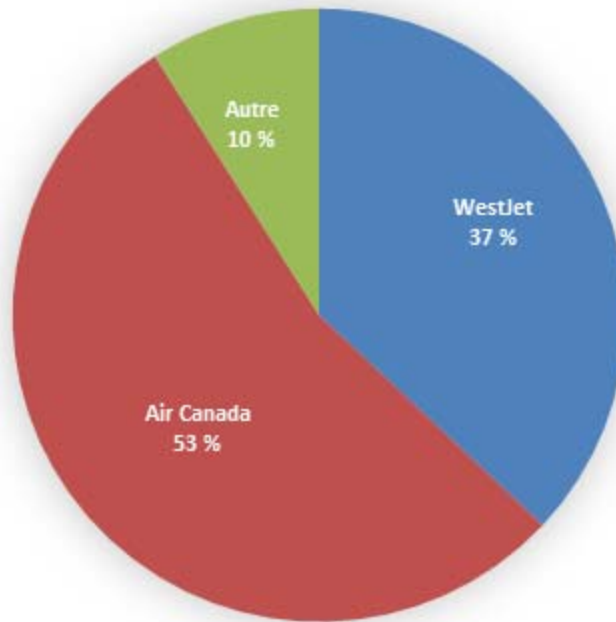
WestJet Airlines Ltd. (« WestJet »), deuxième transporteur en importance du Canada, offre des vols vers des destinations en Amérique du Nord, en Amérique centrale, dans les Antilles et en Europe. La concurrence sur le marché intérieur est principalement le fait de WestJet. Au 31 décembre 2018, Air Canada et ses transporteurs sous contrat desservaient 64 destinations intérieures au Canada, tandis que WestJet desservait 43 destinations intérieures.

Porter Airlines Inc. (« Porter ») est un transporteur aérien régional exerçant ses activités principalement à partir de l'aéroport Billy-Bishop de Toronto, sur le marché du triangle de l'Est, pour faire concurrence aux services Rapidair d'Air Canada à partir de l'aéroport Pearson de Toronto. Ce transporteur aérien dessert principalement les marchés d'affaires court-courrier comme Ottawa, Montréal, New York (Newark), Chicago (Midway), Washington (Dulles) et Boston (Logan) au départ de Toronto.

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

Le graphique suivant illustre la part estimative de la capacité régulière intérieure totale fournie par Air Canada et ses transporteurs sous contrat, selon les sièges-milles offerts (« SMO ») pour l'exercice 2018.

Part estimative de la capacité régulière intérieure totale



(1) Source : Données de l'OAG, d'après les SMO offerts entre le 1^{er} janvier 2018 et le 31 décembre 2018. La part estimative de la capacité régulière intérieure totale d'Air Canada comprend celle de ses transporteurs sous contrat. La part estimative de la capacité régulière intérieure totale des autres transporteurs comprend également celle des transporteurs régionaux membres de leur groupe ou sous contrat, le cas échéant.

Marché transfrontalier américain

En 2018, on comptait en moyenne 1 096 vols transfrontaliers réguliers par jour entre le Canada et les États-Unis, tous transporteurs aériens confondus. L'aéroport Pearson de Toronto, la plus grande plaque tournante d'Air Canada, est l'aéroport international offrant le plus de vols au monde vers les États-Unis.

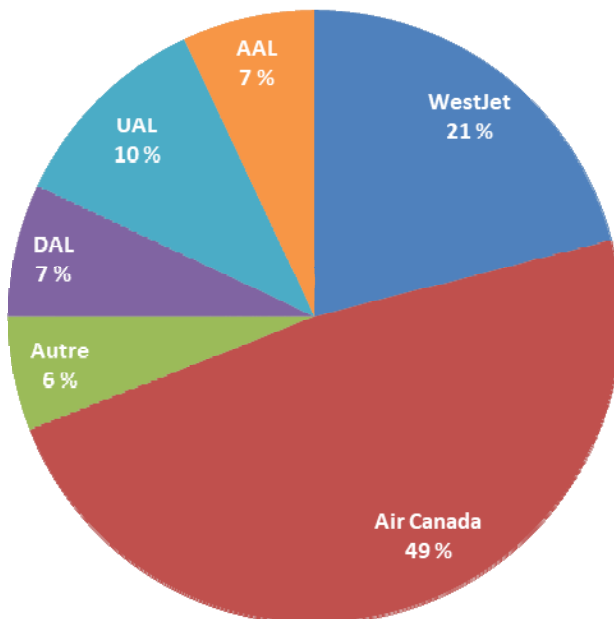
Air Canada est le plus grand fournisseur de services passagers réguliers sur le marché transfrontalier. D'après les renseignements fournis par l'OAG, entre le 1^{er} janvier 2018 et le 31 décembre 2018, Air Canada, conjointement avec ses transporteurs sous contrat, a fourni une plus grande capacité régulière transfrontalière que tout autre transporteur aérien, avec une part de marché estimée à environ 49 %, selon les SMO.

Air Canada, conjointement avec ses transporteurs sous contrat, transporte plus de passagers, dessert plus de destinations sans escale et offre plus de vols sur le marché transfrontalier que toute autre compagnie aérienne. La concurrence sur le marché transfrontalier est principalement le fait des transporteurs réseau américains, de leurs partenaires régionaux et de WestJet. Les transporteurs réseau américains tendent à offrir des vols entre les États-Unis et le Canada jusqu'à leurs plaques tournantes, d'où ils assurent la correspondance vers d'autres destinations aux États-Unis. Parmi ceux qui offrent des services transfrontaliers, signalons Alaska Airlines, American Airlines, United Airlines et Delta Airlines. En 2018, Air Canada et ses transporteurs sous contrat desservaient 60 destinations aux États-Unis à partir du Canada, alors que des transporteurs américains desservaient 23 destinations aux États-Unis à partir du Canada et que WestJet desservait 26 destinations américaines.

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

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

Part estimative de la capacité régulière transfrontalière totale



(1) Source : Données de l'OAG, d'après les SMO entre le 1^{er} janvier 2018 et le 31 décembre 2018. La part estimative de la capacité régulière transfrontalière totale d'Air Canada comprend celle de ses transporteurs sous contrat. La part estimative de la capacité régulière transfrontalière totale des autres transporteurs indiqués comprend également celle des transporteurs régionaux membres de leur groupe ou sous contrat, le cas échéant.

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

Marché international

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

- L'aéroport Pearson de Toronto, le plus grand aéroport du Canada et l'un des plus grands aéroports en Amérique du Nord, est situé dans la métropole du Canada et offre des vols réguliers sans escale vers de nombreuses villes d'Europe, d'Amérique centrale et d'Amérique du Sud, des Antilles, du Mexique, du Moyen-Orient, d'Asie et d'Afrique. L'aéroport Pearson de Toronto offre en moyenne environ 606 départs quotidiens, dont 18 % vers des destinations étrangères autres que les États-Unis, toutes compagnies aériennes confondues;
- L'aéroport Trudeau de Montréal est situé dans la deuxième ville du Canada et offre des vols réguliers sans escale vers des destinations en Europe, en Amérique centrale et en Amérique du Sud, dans les Antilles, au Mexique, au Moyen-Orient, en Asie et en Afrique. L'aéroport Trudeau de Montréal offre en moyenne environ 284 départs quotidiens, dont 18 % vers des destinations étrangères autres que les États-Unis, toutes compagnies aériennes confondues;
- L'aéroport international de Vancouver, situé dans la troisième ville du Canada, est positionné stratégiquement sur la côte ouest du Canada. Il sert de porte d'entrée pour plusieurs destinations en Asie et offre des vols vers des destinations choisies en Europe.

L'aéroport international de Vancouver offre en moyenne environ 352 départs quotidiens, dont 12 % vers des destinations étrangères autres que les États-Unis, toutes compagnies aériennes confondues.

Air Canada est le plus important fournisseur de services passagers réguliers sur le marché international au départ et à destination du Canada et a un vaste portefeuille de droits sur des routes internationales. D'après les renseignements fournis par l'OAG, entre le 1^{er} janvier 2018 et le 31 décembre 2018, Air Canada, conjointement avec ses transporteurs sous contrat, a fourni une plus grande capacité régulière internationale sur le marché international en partance et à destination du Canada que tout autre transporteur aérien avec une part de marché estimée à environ 41 %, selon les SMO.

Des transporteurs à faibles coûts, des exploitants de vols d'affrètement et des voyageurs canadiens, comme Transat A.T. Inc. (« Transat ») et Sunwing Airlines (« Sunwing »), desservent également le Mexique et les Antilles et certains d'entre eux ont exprimé leur intention d'augmenter ces activités à l'avenir. En 2018, WestJet, Sunwing et Transat ont assuré le service vers 35, 29 et 34 destinations, respectivement, au Mexique, en Amérique centrale, en Amérique du Sud et dans les Antilles. Transat a également desservi 27 destinations en Europe et au Moyen-Orient, tandis que WestJet a desservi quatre destinations en Europe. Westjet a fait part de son intention de s'étendre davantage à l'international et a déclaré avoir des engagements visant 10 appareils 787-9 de Boeing qui seront livrés entre le premier trimestre de 2019 et décembre 2021, avec possibilité de livraison de 10 aéronefs de plus entre 2020 et 2024. Westjet a aussi annoncé qu'elle lancera, à l'été 2019, des vols de Calgary vers Paris-De Gaulle, Londres-Gatwick et Dublin au moyen d'un appareil Boeing 787-9.

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

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

Air Canada dispose d'outils, de procédés et de capacités concurrentielles qui lui permettent avec une efficacité de plus en plus grande d'exploiter fructueusement les routes internationales qui s'ouvrent à elle. La Société est en mesure d'accroître de manière appréciable le trafic entre lignes internationales par le truchement des points d'accès internationaux stratégiques que sont Toronto, Vancouver et Montréal.

L'aéroport Pearson de Toronto présente un avantage stratégique en raison de sa proximité avec des marchés importants et très peuplés aux États-Unis et dessert un grand nombre de voyageurs d'affaires et d'agrément au départ et à destination de Toronto. En outre, les activités d'Air Canada et de ses partenaires Star Alliance sont regroupées dans une même aérogare à l'aéroport Pearson de Toronto, qui possède aussi des installations de transit qui permettent aux passagers, et à leurs bagages, de traverser aisément les services de douanes et d'immigration du Canada et des États-Unis. Depuis plusieurs années, Air Canada travaille en étroite collaboration avec l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto afin que l'aéroport Pearson de Toronto devienne un aéroport de premier plan en Amérique du Nord, pour ainsi accroître sa part du trafic issu de la sixième liberté de l'air.

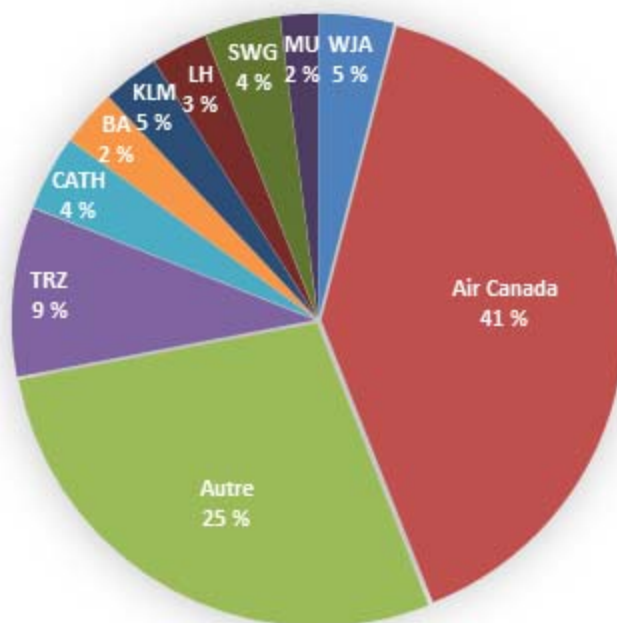
Air Canada est également en train de transformer sa plaque tournante à Vancouver en une ville-porte de premier plan pour les marchés de l'Asie-Pacifique et de faire de Montréal une plaque tournante transatlantique complémentaire. Étant donné les nouveaux vols lancés entre Vancouver et diverses villes nord-américaines, Air Canada s'apprête à exploiter des vols entre

l'Amérique du Nord et l'Asie-Pacifique comportant la durée la plus courte, pour ainsi offrir une meilleure expérience voyage. La plaque tournante de la Société à Montréal constitue une ville-porte transatlantique de premier plan, permettant l'accès aux marchés clés de l'Europe. Tirant profit des améliorations apportées aux aéroports de Toronto, de Vancouver et de Montréal, la Société est en mesure d'étendre son réseau au départ des États-Unis afin d'accroître les flux de passagers en correspondance vers ses vols internationaux. À Calgary, Air Canada a relocalisé ses activités internationales et transfrontalières dans une nouvelle aérogare à la fine pointe qui offre désormais un processus de correspondance comparable à celui des autres plaques tournantes d'Air Canada.

Air Canada augmente également le pouvoir d'attraction de son réseau grâce à son appartenance au réseau Star Alliance^{MD}, sa coentreprise transatlantique à structure de partage des revenus et grâce à de nombreux accords de partage des codes de vol et d'ententes intertransporteurs. En outre, Air Canada a accès au vaste portefeuille de droits de desserte internationale du Canada, dont le profil démographique multiethnique suscite une demande de voyages internationaux qu'elle peut satisfaire avec profit. Ces facteurs, conjugués à sa marque renommée et à ses produits et services à la pointe de l'industrie aérienne, permettent à Air Canada de miser sur son réseau et d'obtenir les marges supérieures dont sont d'ordinaire assortis les marchés internationaux.

Le graphique suivant illustre la part estimative de la capacité régulière internationale totale fournie par Air Canada et d'autres compagnies aériennes, selon les SMO pour l'exercice 2018.

Part estimative de la capacité régulière internationale totale



(1) Source : Données de l'OAG, d'après le nombre total de SMO entre le 1^{er} janvier 2018 et le 31 décembre 2018. La part estimative de la capacité régulière internationale totale d'Air Canada comprend celle de ses transporteurs sous contrat. La part estimative de la capacité régulière internationale totale des autres transporteurs indiqués comprend également celle des transporteurs régionaux membres de leur groupe ou sous contrat, le cas échéant.

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

FACTEURS DE RISQUE

La description des facteurs de risque auxquels sont exposées Air Canada et ses activités figure à la rubrique 18, « Facteurs de risque », du rapport de gestion de 2018 d'Air Canada, rubrique qui est intégrée par renvoi à la présente notice annuelle.

MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES

Le 3 novembre 2014, les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote d'Air Canada ont commencé à se négocier à la cote de la Bourse de Toronto sous un seul symbole, « AC ». Le tableau suivant donne les cours extrêmes et le volume de négociation des actions à droit de vote variable et des actions à droit de vote à la TSX, sur une base combinée, pour les mois de janvier à décembre 2018.

2018	Actions à droit de vote variable et actions à droit de vote (AC)			
	Haut	Bas	Volume de négociation quotidien moyen	Volume mensuel total
Janvier	26,24 \$	22,52 \$	1 379 540	30 349 879
Février	27,48 \$	22,05 \$	1 521 043	28 899 818
Mars	29,11 \$	25,80 \$	1 143 607	24 015 746
Avril	26,81 \$	24,60 \$	961 336	20 188 059
Mai	25,56 \$	22,55 \$	1 111 637	24 456 008
Juin	23,98 \$	20,33 \$	1 122 011	23 562 229
Juillet	24,36 \$	20,63 \$	1 227 294	25 773 175
Août	27,33 \$	23,12 \$	1 088 261	23 941 743
Septembre	28,44 \$	25,98 \$	1 120 796	21 295 117
Octobre	28,22 \$	22,57 \$	1 746 442	38 421 728
Novembre	29,39 \$	24,18 \$	1 253 461	27 576 136
Décembre	29,35 \$	23,50 \$	1 267 951	24 091 077

AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES

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

RELEVÉ DES DIVIDENDES VERSÉS

Air Canada n'a ni déclaré ni versé de dividendes sur ses actions à droit de vote et ses actions à droit de vote variable au cours des exercices clos les 31 décembre 2018, 2017 et 2016.

Air Canada a actuellement pour politique de réinvestir tous ses bénéfices pour financer la croissance et le développement de ses activités, améliorer ses niveaux de liquidité, rembourser sa dette et, s'il y a lieu, racheter des actions. Certaines conventions décrites à la rubrique « Opérations de financement importantes » imposent des conditions en ce qui concerne la capacité d'Air Canada de déclarer et de verser des dividendes. En outre, certaines autres

conventions passées ou futures d'Air Canada pourraient contenir des conditions en ce qui concerne la capacité d'Air Canada de déclarer et de verser des dividendes. Toute décision de déclarer et de verser des dividendes en espèces est assujettie aux restrictions juridiques applicables à Air Canada et au pouvoir discrétionnaire de son conseil d'administration. Elle dépendra également de la situation financière, des résultats d'exploitation, des besoins en capital et des clauses restrictives des contrats d'Air Canada ainsi que d'autres facteurs jugés pertinents par le conseil d'administration. À la date de la présente notice annuelle, Air Canada remplit les conditions qui lui sont imposées dans ses conventions pour être en mesure de déclarer et de verser des dividendes.

DESCRIPTION DE LA STRUCTURE DU CAPITAL-ACTIONS

Le capital-actions autorisé d'Air Canada comprend un nombre illimité d'actions à droit de vote variable et d'actions à droit de vote. Au 31 décembre 2018, 125 214 350 actions à droit de vote variable et 145 515 561 actions à droit de vote étaient émises et en circulation, soit un total de 270 729 911.

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

Actions à droit de vote variable

Exercice des droits de vote

Les porteurs d'actions à droit de vote variable ont le droit d'être convoqués et d'assister à toutes les assemblées des actionnaires d'Air Canada, sauf lorsque les porteurs d'une catégorie précise ont le droit de voter séparément comme catégorie comme il est prévu dans la LCSA.

Les actions à droit de vote variable ne peuvent être la propriété véritable ou être contrôlées, directement ou indirectement que par des personnes qui ne sont pas des Canadiens (au sens de la LTC) (les « Canadiens admissibles ») et elles confèrent une voix par action, sauf (i) si le pourcentage des voix rattachées à toutes les actions à droit de vote variable, par rapport à toutes les voix rattachées aux actions à droit de vote en circulation, est supérieur à 25 % (ou au pourcentage plus élevé que le gouverneur en conseil peut préciser par règlement) ou si (ii) le total des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote variable ou en leur nom lors d'une assemblée est supérieur à 25 % (ou au pourcentage plus élevé que le gouverneur en conseil peut préciser par règlement) du nombre total de voix pouvant être exprimées à cette assemblée. Si l'un ou l'autre des seuils mentionnés ci-dessus devait être dépassé, le droit de vote attaché à chaque action à droit de vote variable diminuera proportionnellement de manière à ce que (i) les actions à droite de vote variable, en tant que catégorie, ne représentent pas plus de 25 % (ou le pourcentage plus élevé que le gouverneur en conseil peut préciser par règlement) de toutes les voix rattachées aux actions à droit de vote en circulation d'Air Canada et (ii) le total des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote variable ou en leur nom à une assemblée ne dépasse pas 25 % (ou le pourcentage plus élevé que le gouverneur en conseil peut préciser par règlement) des voix pouvant y être exprimées.

En 2018, le gouvernement du Canada a adopté la *Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois* (également appelée la « Loi sur la modernisation des transports »). Cette loi a notamment eu pour effet de modifier la Loi sur les transports au Canada (« LTC ») en faisant passer de 25 % à 49 % la limite à la propriété étrangère dans le capital des transporteurs aériens canadiens, tout en plafonnant les droits de vote d'un même non-Canadien et de l'ensemble des transporteurs aériens non canadiens à 25 %. À son assemblée annuelle et extraordinaire des actionnaires de 2019, Air Canada demandera à ses

actionnaires d'approuver une modification de ses statuts constitutifs qui augmente les limites à la propriété étrangère et au contrôle de ses actions à droit de vote jusqu'aux seuls permis par la LTC modifiée. La modification des statuts se fera au moyen d'un plan d'arrangement prévu par la loi, sous supervision judiciaire. Elle devra être approuvée par les actionnaires et par la Cour supérieure du Québec.

Dividendes

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

Division ou regroupement

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

Droits en cas de liquidation ou de dissolution

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

Conversion

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

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

tenu de déposer les actions à droit de vote issues de la conversion pour le compte de l'actionnaire.

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

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

Contraintes en matière de propriété d'actions

Seules des personnes qui ne sont pas des Canadiens admissibles peuvent être détenteurs, véritables propriétaires ou avoir le contrôle, directement ou indirectement, des actions à droit de vote variable. Les statuts constitutifs mis à jour d'Air Canada prévoient que : (i) seuls des Canadiens admissibles peuvent être détenteurs, véritables propriétaires et avoir le contrôle, directement ou indirectement, des actions à droit de vote; et (ii) seules des personnes qui ne sont pas des Canadiens admissibles peuvent être détenteurs, véritables propriétaires ou avoir le contrôle, directement ou indirectement, des actions à droit de vote variable.

Actions à droit de vote

Exercice des droits de vote

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

Dividendes

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

Division ou regroupement

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

Droits en cas de liquidation ou de dissolution

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

Conversion

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

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

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

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

Rachat d'actions

Air Canada pourrait être autorisée à racheter des actions aux fins d'annulation conformément aux lois sur les valeurs mobilières applicables, aux règles prescrites par les bourses ou aux instructions générales applicables des organismes de réglementation. Pareil rachat constituera une « offre publique de rachat » selon les lois sur les valeurs mobilières des provinces canadiennes et s'effectuera conformément à leurs exigences. Toute future décision de racheter des actions aux fins d'annulation dépendra de la situation financière, des résultats d'exploitation, des besoins en capital, des clauses restrictives des contrats d'Air Canada ainsi que des autres facteurs jugés pertinents par le conseil d'administration d'Air Canada. Les conventions conclues relativement aux billets de premier rang, aux billets non garantis et à la facilité de crédit décrites à la rubrique « Opérations de financement importantes » de la présente notice annuelle et les autres conventions d'Air Canada contiennent des conditions touchant sa capacité de racheter des actions aux fins d'annulation.

En mai 2018, Air Canada a reçu l'approbation par la Bourse de Toronto (« TSX ») du renouvellement de son offre publique de rachat dans le cours normal des activités pour ses actions à droit de vote variable et ses actions à droit de vote (collectivement les « actions »), autorisant le rachat, entre le 31 mai 2018 et le 30 mai 2019, d'au plus 24 040 243 actions, soit 10 % du flottant au 17 mai 2018 (l'« offre publique de rachat »). Le renouvellement a fait suite à la conclusion de l'offre publique de rachat dans le cours normal des activités de 2017 qui a expiré le 30 mai 2018.

Le 27 octobre 2017, Air Canada a conclu un programme de rachat d'actions automatique (le « programme »), renouvelé le 30 mai 2018 en même temps que l'offre publique de rachat, avec un courtier désigné, de sorte à pouvoir racheter des actions aux termes de l'offre publique de rachat à des moments où Air Canada ne pourrait pas normalement en racheter en raison de restrictions réglementaires ou de périodes d'interdiction d'opérations auto-imposées. Air Canada s'impose régulièrement des périodes d'interdiction d'opérations qui commencent le quinzième jour précédant la fin de chaque trimestre et se terminent deux jours de bourse après l'annonce publique de ses résultats financiers trimestriels ou annuels. Aux termes du programme, avant d'entrer dans une période d'interdiction d'opérations, Air Canada peut, sans y être tenue, demander au courtier désigné de faire des rachats aux termes de l'offre publique de rachat conformément au programme. Le courtier désigné décide des rachats à effectuer en fonction des paramètres établis par Air Canada avant la période d'interdiction d'opérations conformément aux règles de la TSX, aux lois sur les valeurs mobilières applicables et au programme. En dehors des périodes d'interdiction d'opérations préalablement établies, Air Canada peut racheter des actions aux termes de l'offre publique de rachat à son gré, en conformité avec les règles de la TSX et les lois sur les valeurs mobilières applicables. Les actions rachetées aux termes du programme seront comptabilisées parmi les actions rachetées aux termes de l'offre publique de rachat.

En 2018, Air Canada a racheté, aux fins d'annulation, 3 013 822 actions à un prix moyen de 24,11 \$ l'action pour une contrepartie totale de 73 M\$. Après le 31 décembre 2018, Air Canada a racheté, aux fins d'annulation, 1 544 487 actions à un prix moyen de 33,09 \$ l'action pour une contrepartie totale de 51 M\$. À la date de la présente notice annuelle, un total de 20 396 152 actions demeuraient susceptibles de rachat dans le cadre de l'offre publique de rachat.

Régime de droits des actionnaires d'Air Canada

Le 24 mars 2017, le conseil d'administration a adopté un nouveau régime de droits des actionnaires (le « nouveau régime de droits »), qui reprend et actualise l'ancien régime de droits des actionnaires qui devait prendre fin le lendemain de l'assemblée annuelle des actionnaires de 2017 qui s'est tenue le 5 mai 2017. Le nouveau régime de droits a été ratifié à l'assemblée annuelle des actionnaires de 2017 qui s'est tenue le 5 mai 2017 et, par conséquent, il a effet jusqu'à la fermeture des bureaux à la date de l'assemblée annuelle des actionnaires de la Société qui se tiendra en 2020 et peut être reconduit conformément à ses conditions pour une autre durée de trois ans (de 2020 à 2023) si les actionnaires ratifient cette reconduction au plus tard à l'assemblée annuelle des actionnaires qui se tiendra en 2020.

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

- d'éviter les « prises de contrôle rampantes » (l'accumulation de plus de 20 % des actions à droit de vote variable et des actions à droit de vote prises dans leur ensemble) opérées au moyen d'achats auxquels ne s'appliquent pas les règles

canadiennes sur les offres publiques d'achat, par exemple : (i) l'achat des actions d'un petit groupe d'actionnaires en vertu d'une entente de gré à gré, moyennant une prime sur le cours non offerte à tous les actionnaires; (ii) la prise de contrôle par accumulation lente d'actions, sans offrir d'acheter les actions de tous les actionnaires; (iii) la prise de contrôle par accumulation lente d'actions négociées à une bourse, sans payer de prime pour prise de contrôle; (iv) d'autres opérations à l'étranger qui ne sont pas formellement assujetties aux règles canadiennes sur les offres publiques d'achat et qui obligent la présentation de l'offre à tous les actionnaires;

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

Le nouveau régime de droits est disponible sur SEDAR au www.sedar.com.

Régime d'intéressement à long terme d'Air Canada

Certains employés de la Société participent au régime d'intéressement à long terme d'Air Canada (le « régime d'intéressement à long terme »). Ce régime prévoit l'attribution d'options, d'unités d'actions liées au rendement et d'unités d'actions de négociation restreinte aux dirigeants et membres de la haute direction d'Air Canada. En vertu du régime d'intéressement à long terme, 19 381 792 actions peuvent être émises, dont 9 046 974 demeurent actuellement susceptibles d'être émises ultérieurement compte tenu des options d'achat d'actions émises et en cours, et après déduction des options d'achat d'actions qui ont été exercées. Les unités d'actions liées au rendement et les unités d'actions de négociation restreinte en cours n'entraîneront pas l'émission de nouvelles actions étant donné que ces unités d'actions seront échangées contre des actions achetées sur le marché secondaire (et non contre des actions nouvellement émises) ou contre l'équivalent en espèces, ou les deux, au gré de la Société.

ADMINISTRATEURS ET DIRIGEANTS

Administrateurs

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

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

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

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

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

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

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

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

À moins d'indication contraire ci-après, chaque administrateur exerce l'activité principale mentionnée ci-dessus depuis plus de cinq ans. M. Doer a été ambassadeur du Canada aux États-Unis de 2009 à 2016. M. Fyfe a été chef de la direction d'Icebreaker de 2014 à 2017.

Dirigeants

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

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

Nom et municipalité de résidence	Fonctions au sein d’Air Canada	Dirigeant depuis
Vagn Sørensen ⁽¹⁾ Londres, Royaume-Uni	Président du conseil d’administration	Le 5 mai 2017
Calin Rovinescu ⁽²⁾ Montréal (Québec)	Président et chef de la direction	Le 1 ^{er} avril 2009
Michael Rousseau Saint-Lambert (Québec)	Chef de la direction adjoint et chef des Affaires financières	Le 22 octobre 2007
Lucie Guillemette Beaconsfield (Québec)	Vice-présidente générale et chef des Affaires commerciales	Le 6 février 2008
Craig Landry Montréal (Québec)	Vice-président général – Exploitation	Le 1 ^{er} août 2010
Catherine Dyer Beaconsfield (Québec)	Première vice-présidente et chef des Affaires informatiques	Le 15 août 2017
Amos Kazzaz Saint-Laurent (Québec)	Premier vice-président – Finances	Le 3 mai 2010
Arielle Meloul-Wechsler Montréal (Québec)	Première vice-présidente – Employés, Culture et Communications	Le 18 septembre 2013
Ferio Pugliese Mississauga (Ontario)	Premier vice-président – Relations gouvernementales et Air Canada Express	Le 20 août 2018
David J. Shapiro Hampstead (Québec)	Premier vice-président – Réseau international et Affaires réglementaires et chef des Affaires juridiques	Le 12 novembre 2004
Richard Steer Georgetown (Ontario)	Premier vice-président – Exploitation	Le 1 ^{er} janvier 2015
Duncan Bureau Oakville (Ontario)	Président – Air Canada Rouge	Le 9 juin 2014
Samuel Elfassy North York (Ontario)	Vice-président – Sécurité	Le 18 juillet 2017
Mark Galardo Mont-Royal (Québec)	Vice-président – Planification du réseau	Le 1 ^{er} janvier 2017
Carolyn M. Hadrovic Beaconsfield (Québec)	Vice-présidente et secrétaire générale	Le 16 février 2006
Chris Isford Winnipeg (Manitoba)	Vice-président et contrôleur	Le 1 ^{er} novembre 2006
John MacLeod Toronto (Ontario)	Vice-président – Ventes mondiales et Alliances	Le 6 mars 2017
Mark Nasr Toronto (Ontario)	Vice-président – Fidélisation et Commerce électronique	Le 11 juillet 2017

Nom et municipalité de résidence	Fonctions au sein d’Air Canada	Dirigeant depuis
Kevin O’Connor Burlington (Ontario)	Vice-président – Contrôle de l’exploitation réseau	Le 31 octobre 2017
Al Read Mississauga (Ontario)	Vice-président – Aéroports, Amérique du Nord	Le 1 ^{er} mars 2018
Renee Smith-Valade Victoria (Colombie-Britannique)	Vice-présidente – Service en vol	Le 1 ^{er} avril 2015
Tim Strauss Lachine (Québec)	Vice-président – Fret	Le 3 avril 2017
Murray Strom Burlington (Ontario)	Vice-président, Opérations aériennes	Le 6 mars 2018
Jon Turner Toronto (Ontario)	Vice-président – Maintenance	Le 1 ^{er} février 2018
Andrew Yiu Richmond Hill (Ontario)	Vice-président – Produits	Le 31 octobre 2017

(1) M. Sørensen est un dirigeant non membre de la direction d’Air Canada. M Sørensen est principalement administrateur de sociétés.

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

Sous réserve de ce qui est précisé ci-après, chaque dirigeant occupe chez Air Canada un poste semblable au poste indiqué ci-dessus depuis au moins cinq ans. M. Bureau a été premier vice-président, Ventes mondiales de Malaysia Airlines de 2012 à 2014 et vice-président, Ventes mondiales d’Air Canada de 2014 à 2018. M^{me} Dyer a été vice-présidente – Solutions d’affaires en technologies de l’information d’Enbridge Inc. de 2013 à 2015 et chef de l’information de 2015 à 2017. M. Elfassy a été premier directeur, Sécurité, Environnement et Qualité de l’entreprise d’Air Canada de 2013 à 2015 et directeur délégué, Sécurité, Environnement et Qualité de l’entreprise de 2015 à 2017. M^{me} Guillemette a été vice-présidente – Gestion du chiffre d’affaires d’Air Canada de 2008 à 2015 et première vice-présidente – Optimisation du chiffre d’affaires de 2015 à 2016. M. Landry a été vice-président, Marketing d’Air Canada de 2010 à 2016, président, Groupe voyage d’agrément d’Air Canada de 2016 à 2017 et premier vice-président, Optimisation du chiffre d’affaires de 2017 à 2018. M. Galardo a été directeur, Planification du réseau d’Air Canada de 2012 à 2014 et premier directeur – Planification du réseau de 2014 à 2016. M. MacLeod a été premier vice-président, Planification, ventes, gestion des produits d’exploitation et cybercommerce de Virgin America de 2012 à 2017. M^{me} Meloul-Wechsler a été vice-présidente – Ressources humaines de 2013 à 2017. M. Nasr a été directeur général, Cybercommerce d’United Airlines de 2012 à 2015 et directeur délégué, Stratégie et développement d’entreprise de 2015 à 2016, et a été directeur délégué – Commerce électronique, Fidélisation et Rentrées complémentaires d’Air Canada de 2016 à 2017. M. O’Connor a été directeur - Transition – Contrôle de l’exploitation d’Air Canada de 2013 à 2014, directeur - Contrôle de l’exploitation réseau de 2014 à 2015, premier directeur – Contrôle de l’exploitation réseau de 2015 à 2017 et directeur délégué – Contrôle de l’exploitation réseau d’avril 2017 à novembre 2017. M. Pugliese a été président et vice-président directeur de WestJet Encore de 2012 à 2016 et vice-président général des services au client et des affaires commerciales de Hydro One de 2016 à 2018. M. Read a été vice-président – Exploitation - Air Canada Rouge de 2012 à 2017 et directeur délégué - Air Canada Rouge de 2017 à 2018. M^{me} Smith-Valade a été vice-présidente, Expérience client d’Air Canada Rouge de 2013 à 2015 et vice-présidente, Expérience client d’Air Canada en 2015. M. Steer a été directeur délégué – Exploitation – Maintenance d’Air Canada de 2013 à 2014 et vice-président,

Maintenance et Ingénierie de Jazz de 2015 à 2017. M. Strauss a été vice-président – Fret de Hawaiian Airlines de 2012 à 2017. M. Strom a été chef pilote – 777 de Boeing de 2013 à 2016 et commandant - 777 de Boeing de 2016 à 2018. M. Turner a été vice-président général d’Air Transat de 2008 à 2015 et chef de la direction et président de Sky Regional Airlines de 2015 à 2018. M. Yiu a été directeur - Spécifications des produits d’Air Canada de 2013 à 2015, directeur - Conception des produits - Aéroports et services en vol en 2015, premier directeur - Conception des produits de 2015 à 2016 et directeur délégué - Conception des produits de 2016 à 2017.

Au 31 décembre 2018, les administrateurs et dirigeants susmentionnés avaient collectivement la propriété ou le contrôle, directement ou indirectement, de 921 545 actions à droit de vote, soit environ 0,6333 % des actions à droit de vote en circulation, et de 24 254 actions à droit de vote variable, soit environ 0,0194 % des actions à droit de vote variable en circulation.

Interdiction d’opérations, faillite, amendes ou sanctions

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

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

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

COMITÉ D'AUDIT, DES FINANCES ET DU RISQUE

Règles du comité d'audit

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

Composition du comité d'audit

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

Formation et expérience pertinentes des membres du comité d'audit

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

- (i) Christie J. B. Clark est administrateur de sociétés. M. Clark est administrateur de Les Compagnies Loblaw limitée et fiduciaire de la Fiducie de placement immobilier propriétés de choix. De 2005 à 2011, M. Clark a été chef de la direction et premier directeur de PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l. Avant d'être élu chef de la direction, M. Clark était associé directeur national et il a siégé au comité de direction du cabinet de 2001 à 2005. M. Clark est également membre du conseil du Comité olympique canadien, d'À nous le podium et de la Fondation de l'hôpital Sunnybrook, et membre du conseil consultatif de la Stephen J.R. Smith School of Business de l'Université Queen's. M. Clark a été administrateur de Hydro One Limited, d'Hydro One Inc., de Brookfield Office Properties Inc. et d'IGM Financial Inc. Il est titulaire d'un baccalauréat en commerce de l'Université Queen's et d'une maîtrise en administration des affaires de l'Université de Toronto. Il est comptable agréé (Fellow). M. Clark est actuellement directeur national aux affaires académiques pour le cours de l'Institut des administrateurs de sociétés intitulé « Efficacité du comité d'audit » (*Audit Committee Effectiveness*).
- (ii) Gary Doer est administrateur de sociétés. Il siège au conseil d'IGM Financial Inc., de Great-West Lifeco Inc., de Power Corporation du Canada et de Corporation Financière Power. Il est également conseiller en affaires principal du cabinet d'avocats Dentons S.E.N.C.R.L. Auparavant, M. Doer a été ambassadeur du Canada aux États-Unis de 2009 à 2016 et il a participé aux négociations du nouvel accord frontalier entre le Canada et les États-Unis et de l'accord de principe pour le Partenariat transpacifique. M. Doer a également été le 20^e premier ministre du Manitoba de 1999 à 2009. Il a été élu membre de l'Assemblée législative du Manitoba en 1986 et, pendant son mandat, il a occupé le poste de ministre des Affaires urbaines et ministre des Investissements de la Couronne. De 1979 à 1986, M. Doer a été président de l'Association des employés du gouvernement du Manitoba. M. Doer est membre canadien de la Commission trilatérale et coprésident du Wilson Centre's Canada Institute, une association non partisane qui suit les politiques d'intérêt public, plus particulièrement les relations entre le Canada et les États-Unis. En 2010, il est devenu membre de l'Ordre du Manitoba et, en 2011, le World Affairs Council lui a décerné un prix pour services distingués dans la diplomatie.
- (iii) Vagn Sørensen est administrateur de sociétés. M. Sørensen est président du conseil de FLSmidth & Co. A/S et de SSP Group plc et administrateur de Royal Caribbean Cruises Ltd. Il représente aussi le fonds de capitaux privés EQT dans quelques

sociétés de son portefeuille. Auparavant, M. Sørensen était président et chef de la direction d'Austrian Airlines Group de 2001 à 2006. M. Sørensen a occupé divers postes commerciaux auprès de SAS Scandinavian Airlines System, notamment celui de chef de la direction adjoint. M. Sørensen est l'ancien président du conseil de British Midland Ltd. et ancien administrateur de Lufthansa Cargo AG. Il a aussi été président du conseil de l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne et membre du conseil des dirigeants de l'IATA. M. Sørensen est titulaire d'une maîtrise en sciences (économie) et en administration des affaires de la Aarhus School of Business de l'Université d'Aarhus du Danemark.

- (iv) Kathleen Taylor est administratrice de sociétés. M^{me} Taylor est présidente du conseil de la Banque Royale du Canada, vice-présidente du Groupe Adecco et administratrice de l'Office d'investissement du Régime de pensions du Canada. Elle est également présidente du conseil de la SickKids Foundation, membre du conseil des fiduciaires de l'Hospital for Sick Children et coprésidente de la SickKids Capital Campaign. Elle a été présidente et chef de la direction de Four Seasons Hotels and Resorts. Au cours de sa carrière de plus de 24 ans, elle a occupé divers postes de haute direction et a joué un rôle important dans le développement de la marque mondiale de la société et de son portefeuille international de propriétés de luxe. M^{me} Taylor est membre du Conseil national de l'Institut C.D. Howe et elle siège au conseil consultatif du doyen de l'école de commerce Schulich, et au conseil consultatif international de la principale de l'Université McGill. Elle est membre de l'Ordre du Canada et elle a obtenu des doctorats honorifiques en droit de l'Université McGill, de l'Université York et de l'Université Trent, ainsi qu'un doctorat honorifique en lettres de l'Université Mount Saint Vincent. M^{me} Taylor est titulaire d'une maîtrise en administration des affaires de la Schulich School of Business, d'un diplôme en droit de la Osgoode Hall Law School et d'un baccalauréat ès arts (spécialisé) de l'Université de Toronto.
- (v) Annette Verschuren est présidente du conseil et chef de la direction de NRStor Inc., société spécialisée dans les solutions stockage de l'énergie. De 1996 à 2011, M^{me} Verschuren était présidente de Home Dépôt du Canada où elle a supervisé la croissance de l'entreprise, dont le nombre de magasins est passé de 19 à 179 au Canada, et elle a contribué à son implantation en Chine. Avant de se joindre à cette entreprise, M^{me} Verschuren a été présidente et copropriétaire de Michaels of Canada, chaîne de magasins spécialisés en matériel d'artisanat. Auparavant, M^{me} Verschuren a été vice-présidente, Développement de l'entreprise d'Imasco Ltée et vice-présidente exécutive de la Corporation de développement des investissements du Canada. M^{me} Verschuren est administratrice de Canadian Natural Resources Limited, de Liberty Mutual Insurance Group et de Saputo inc., et elle est présidente du conseil de MaRS Discovery District. Elle est chancelière de l'Université du Cap-Breton et membre du conseil de plusieurs autres organisations caritatives, notamment la CAMH Foundation. En 2011, M^{me} Verschuren a été nommée Officier de l'Ordre du Canada pour sa contribution au secteur du commerce de détail du Canada et à la responsabilité sociale d'entreprise. À la demande du gouvernement fédéral, M^{me} Verschuren siège au conseil consultatif de l'ALENA et au Conseil canado-américain pour l'avancement des femmes entrepreneurs et chefs d'entreprises. M^{me} Verschuren est titulaire de doctorats honorifiques de huit universités, y compris l'Université St. Francis Xavier, où elle a également obtenu un baccalauréat en administration des affaires.
- (vi) Michael M. Wilson est administrateur de sociétés. M. Wilson est ancien président et chef de la direction d'Agrium Inc., poste qu'il a occupé de 2003 à son départ à la retraite en 2013, après avoir été vice-président exécutif et chef de l'exploitation. M. Wilson a acquis une grande expérience dans l'industrie pétrochimique, notamment en qualité de président de Methanex Corporation et dans diverses fonctions à responsabilités croissantes au service de Dow Chemical Company, en Amérique du

Nord et en Asie. M. Wilson est président du conseil de Suncor Energy Inc. et administrateur de Celestica Inc. M. Wilson est titulaire d'un baccalauréat ès Sciences (génie chimique) de l'Université de Waterloo.

Politiques et procédures d'approbation préalable

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

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

Honoraires de l'auditeur

Le cabinet PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l. agit à titre d'auditeur d'Air Canada depuis le 26 avril 1990. Les honoraires payables pour les exercices clos les 31 décembre 2018 et 31 décembre 2017 à PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l. et aux membres de son groupe s'élevaient respectivement à 3 423 761 \$ et 3 228 566 \$ et sont présentés ci-après.

	2018	2017
Honoraires d'audit	2 110 000 \$	1 950 000 \$
Honoraires liés à l'audit	699 588	684 171
Honoraires pour les services de fiscalité	190 115	346 365
Autres honoraires	424 058	248 030
Total	3 423 761 \$	3 228 566 \$

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

Honoraires d'audit

Des honoraires d'audit ont été versés pour les services professionnels rendus par l'auditeur concernant l'audit des états financiers consolidés annuels d'Air Canada et pour les services rendus à l'occasion de dépôts et de missions liés aux états financiers consolidés annuels, notamment les missions d'examen des états financiers consolidés résumés intermédiaires d'Air Canada. La hausse des honoraires d'audit d'une année à l'autre est principalement attribuable aux travaux effectués à la suite de l'adoption de la norme relative aux contrats de location IFRS 16.

Honoraires liés à l'audit

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

Honoraires pour les services de fiscalité

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

Autres honoraires

D'autres honoraires ont été versés pour des services de traduction, des services-conseils et des services liés à la participation de l'auditeur aux documents de placement, le cas échéant. La hausse des autres honoraires d'une année à l'autre est attribuable aux travaux sur les contrôles internes de l'exécution de nouveaux projets et de questions réglementaires.

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

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

ACTIONS EN JUSTICE

Une description de certaines actions en justice auxquelles Air Canada est partie figure sous le titre « Litiges en cours » à la rubrique 18, « Facteurs de risque », du rapport de gestion de 2018 d'Air Canada, rubrique qui est intégrée par renvoi à la notice annuelle.

CONTRATS IMPORTANTS

Les contrats importants pour la Société conclus pendant l'exercice clos le 31 décembre 2018 ou avant, qui sont encore en vigueur et doivent être déposés en vertu de l'article 12.2 du *Règlement 51-102 sur les obligations d'information continue*, sont les suivants :

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

EXPERTS

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

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Des renseignements complémentaires, concernant notamment la rémunération des administrateurs et des dirigeants, les prêts qui ont été consentis aux administrateurs et dirigeants, les principaux porteurs des titres d'Air Canada et les titres dont l'émission a été autorisée aux termes des régimes de rémunération en actions figurent dans la circulaire de sollicitation de procurations par la direction d'Air Canada pour son assemblée annuelle des actionnaires de 2018 qui a eu lieu le 30 avril 2018 et figureront dans la circulaire de sollicitation de procurations par la direction d'Air Canada relative à son assemblée annuelle et extraordinaire des actionnaires de 2019 qui aura lieu le 6 mai 2019.

Des renseignements financiers supplémentaires figurent dans les états financiers consolidés pour l'exercice clos le 31 décembre 2018 et dans le rapport de gestion de 2018 d'Air Canada. Les documents ci-dessus et les renseignements complémentaires au sujet d'Air Canada sont disponibles sur les sites Web d'Air Canada (aircanada.com) et de SEDAR (www.sedar.com).

On peut obtenir les documents suivants en s'adressant par écrit vice-président et secrétaire général d'Air Canada, Immeuble Air Canada, Zip 1273, C.P. 14000, Succursale Aéroport, Dorval (Québec) H4Y 1H4 :

- (i) la présente notice annuelle accompagnée des documents qui y sont intégrés par renvoi;
- (ii) les états financiers consolidés d'Air Canada pour l'exercice clos le 31 décembre 2018, y compris le rapport de l'auditeur indépendant et les notes y afférentes, le rapport de gestion de 2018 d'Air Canada et les états financiers intermédiaires déposés après les états financiers audités d'Air Canada pour son dernier exercice;
- (iii) tout autre document qui est intégré par renvoi dans le prospectus simplifié aux termes duquel les titres d'Air Canada sont en voie de placement.

GLOSSAIRE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

« **Air Georgian** » Air Georgian Limited;

« **AMEX** » Amex Bank of Canada

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

« **Boeing** » The Boeing Company;

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

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

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

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

« **Canadiens admissibles** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Actions à droit de vote variable ».

« **CEE** » La Communauté économique européenne.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

« **EVAS** » Exploits Valley Air Services Limited;

« **Fitch** » Fitch Ratings, Inc.;

« **IASB** » L'International Accounting Standards Board;

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

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

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

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

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

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

« **Jazz** » Jazz Aviation S.E.C.;

« **JOLCO** » Les contrats japonais de location-exploitation assortis d'options d'achat.

« **LACC** » La *Loi sur les arrangements avec les jazz créanciers des compagnies*, en sa version modifiée;

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

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

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

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

modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois;

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

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

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

« **Lufthansa** » Deutsche Lufthansa AG;

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

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

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

« **OAG** » L'Official Airline Guide;

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

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

« **Porter** » Porter Airlines Inc.;

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

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

« **projet de loi C-49** » ou « **Loi sur la modernisation des transports** » La *Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois;*

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

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

« **rapport de gestion 2018 d'Air Canada** » Le rapport de gestion 2018 d'Air Canada daté du 15 février 2019;

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

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

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

- « **SGS** » Les systèmes de gestion de la sécurité;
- « **Sky Regional** » Lignes Aériennes Sky Regional Inc.;
- « **SMO** » Les sièges-milles offerts, qui désignent une mesure de la capacité offerte aux passagers correspondant au produit du nombre total de sièges payants offerts par le nombre de milles parcourus;
- « **Société** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Notes explicatives »;
- « **Standard & Poor's** » Standard & Poor's Rating Services;
- « **Sunwing** » Sunwing Airlines;
- « **TD** » La Banque Toronto-Dominion.
- « **Transat** » Transat A.T. Inc.;
- « **transporteurs sous contrat** » Jazz, Sky Regional, Air Georgian et d'autres compagnies aériennes qui exploitent des vols au nom d'Air Canada en vertu d'ententes commerciales conclues avec Air Canada.
- « **TSX** » La Bourse de Toronto;
- « **UE** » L'Union européenne.
- « **Unifor** » Syndicat canadien créé en 2013 à la suite de la fusion du Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatial, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada et du Syndicat canadien des communications, de l'énergie et du papier;
- « **United Airlines** » United Airlines Inc.;
- « **Vacances Air Canada** » Société en commandite Touram (qui exerce ses activités sous la dénomination Vacances Air Canada), société en commandite établie sous le régime des lois du Québec;
- « **Visa** » Corporation Visa Canada.
- « **WestJet** » WestJet Airlines Ltd.

ANNEXE A

RÈGLES DU COMITÉ D'AUDIT, DES FINANCES ET DU RISQUE (le « comité d'audit »)

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION D'AIR CANADA (la « Société »)

1. OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Les objectifs du comité d'audit sont les suivants :

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

2. COMPOSITION ET QUALIFICATIONS PROFESSIONNELLES DES MEMBRES DU COMITÉ

- a) Le comité d'audit se compose d'au moins trois administrateurs, qui, de l'avis du conseil d'administration, répondent aux critères d'indépendance, d'expérience et autres prévus par les lois, règles et règlements applicables. Les membres du comité d'audit ne doivent avoir aucun lien avec la direction, la Société et les entités liées à la Société qui, de l'avis du conseil, risqueraient de compromettre leur indépendance par rapport à la direction et à la Société. En outre, les membres du comité d'audit ne recevront de la Société, d'entités liées à la Société, d'une partie liée à la Société ou d'une filiale de la Société aucune rémunération pour services de consultation, de conseil ou tout autres services, sauf à titre de membres du conseil, du comité d'audit ou d'autres comités du conseil. Les membres du comité d'audit posséderont les qualités, l'expérience et les compétences nécessaires à la bonne exécution de leurs fonctions au sein du comité. Plus précisément, tous les membres du comité d'audit posséderont des « compétences financières » et au moins l'un d'entre eux sera un « expert financier » au sens de la législation et de la réglementation en valeurs mobilières applicable.

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

3. RÉUNIONS ET PROCÉDURES

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

4. RESPONSABILITÉS ET FONCTIONS DU COMITÉ

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

- a) Superviser et examiner la qualité et l'intégrité du processus de communication comptable et financière de la Société au moyen de discussions avec la direction, l'auditeur externe et le chef de l'audit et du conseil d'entreprise. Pour ce faire, le comité examinera les états financiers annuels et trimestriels et le rapport de gestion qui doivent être déposés auprès des organismes de réglementation et remis aux actionnaires, ainsi que les états financiers et autres informations financières inclus dans les prospectus, les communiqués

sur les résultats et les autres documents semblables. Le comité d'audit examinera également la notice annuelle et les autres documents semblables émanant de la Société. Dans le cadre de ses examens, le comité d'audit s'acquittera des tâches suivantes :

- (i) discuter avec la direction et l'auditeur externe et étudier le rapport que l'auditeur externe lui présente sur les questions touchant la mission d'audit;
 - (ii) discuter avec l'auditeur externe de son avis quant au caractère acceptable et à la qualité des états financiers. Seront ainsi abordés, notamment, les politiques et pratiques de comptabilité clé employées par la direction pour préparer, traiter différemment et communiquer l'information financière conformément aux principes comptables généralement reconnus dont elle a tenu compte, les conséquences de ces politiques et pratiques, les modifications apportées aux politiques comptables importantes, la méthode employée pour comptabiliser des transactions inhabituelles importantes, l'effet des politiques comptables importantes dans des domaines controversés ou naissants, le degré de créativité ou de conservatisme, selon le cas, des politiques comptables adoptées par la Société, la méthode employée par la direction pour formuler des estimations comptables particulièrement importantes et le fondement des conclusions de l'auditeur externe quant au caractère raisonnable de ces estimations;
 - (iii) examiner les rajustements importants découlant d'un audit;
 - (iv) examiner les désaccords avec la direction quant à l'application des politiques comptables et à la communication des états financiers. Le comité d'audit est chargé de résoudre les désaccords entre la direction et l'auditeur externe à l'égard de l'information financière;
 - (v) examiner toutes les opérations hors bilan importantes et les autres relations avec des entités non consolidées susceptibles d'avoir un effet immédiat ou futur important sur la situation financière de la Société, notamment pour déterminer si elles doivent être communiquées ou non dans les états financiers trimestriels ou annuels;
 - (vi) examiner les suggestions d'améliorations formulées par l'auditeur externe quant au fonctionnement et aux contrôles internes de la Société;
 - (vii) examiner la nature et l'ampleur des erreurs non rajustées d'un montant non négligeable;
 - (viii) vérifier le respect de divers engagements financiers;
 - (ix) étudier et choisir les politiques comptables à adopter ou à modifier.
- b) Déterminer, après étude et discussion, s'il y a lieu de recommander au conseil d'approuver les états financiers annuels, trimestriels et les rapports de gestion rattachés, ainsi que l'information financière communiquée dans une notice annuelle, un communiqué sur les résultats, un prospectus et d'autres documents semblables.
- c) Examiner, de concert avec la direction, l'auditeur externe et les conseillers juridiques, la procédure de la Société pour avoir la certitude de sa conformité aux lois et aux règlements applicables; examiner de même les litiges, les réclamations ou les autres éventualités, notamment les cotisations fiscales, susceptibles d'avoir d'importantes répercussions sur la situation financière ou les résultats d'exploitation de la Société; étudier la communication ou l'effet de ces questions sur les résultats dans les états

financiers trimestriels et annuels. Le comité d'audit doit juger que les procédures adéquates sont en place en matière d'examen de la communication publique de l'information financière extraite ou découlant des états financiers de la Société, et il doit régulièrement évaluer le caractère adéquat de ces procédures.

- d) Se réunir avec l'auditeur externe de la Société pour examiner et approuver son plan d'audit, l'accent étant particulièrement mis sur les facteurs de risque qui pourraient entraîner une déclaration inexacte importante dans les états financiers, la portée et le calendrier de l'audit, les hypothèses qui ont été formulées et les décisions qui ont été prises lors de l'élaboration du plan et la coordination du travail entre l'auditeur externe et le service de l'audit et du conseil d'entreprise. Il incombe au comité d'audit de superviser le travail de l'auditeur externe chargé de préparer ou publier un rapport de l'auditeur ou d'exécuter d'autres services d'audit, d'examen ou d'attestation pour la Société.
- e) Examiner et approuver l'estimation des honoraires et frais d'audit et des honoraires et frais liés à l'audit pour l'année en cours. Approuver au préalable tout supplément important sur le montant estimatif des honoraires d'audit et des honoraires liés à l'audit. Examiner et approuver les honoraires et frais d'audit et les honoraires et frais liés à l'audit pour l'année antérieure. Seul le comité d'audit a l'autorité d'établir et de payer les honoraires de l'auditeur externe. La Société s'assurera que le comité d'audit dispose des fonds nécessaires pour rémunérer l'auditeur externe.
- f) Examiner et approuver la nature de tous les services non liés à l'audit, autorisés par la législation et la réglementation en valeurs mobilières, qui seront rendus par l'auditeur externe de la Société avant le début du travail, ou déléguer cette responsabilité à un membre du comité d'audit. À cet égard, le comité d'audit présentera un rapport trimestriel ou annuel aux actionnaires de la Société, selon le cas, portant sur les services non liés à l'audit approuvés par le comité au cours de la période en question. L'approbation préalable des services non liés à l'audit par un membre du comité d'audit à qui ce pouvoir est délégué doit être présentée au comité d'audit à la première de ses réunions qui suit cette approbation préalable.
- g) Étudier le rapport de l'auditeur externe décrivant les liens éventuels entre celui-ci et la Société et confirmant que l'auditeur externe se considère comme indépendant de la Société; discuter de ce rapport avec l'auditeur externe afin d'évaluer son objectivité et son indépendance. Le comité d'audit doit expressément demander à l'auditeur externe de confirmer qu'il est un cabinet comptable enregistré au sens des règlements sur les valeurs mobilières applicables et qu'il ne fait l'objet de quelque autre demande ou enquête d'un organisme gouvernemental ou professionnel relativement à un audit exécuté par le cabinet.
- h) Recevoir des rapports sur les discussions entre la direction et d'autres experts-comptables concernant les principes comptables à appliquer dans la préparation des états financiers trimestriels ou annuels et les cas de fraude ou d'actes illégaux dont la direction, le service de l'audit et du conseil d'entreprise ou l'auditeur externe prend connaissance. À cet égard, examiner la procédure de contrôle pertinente avec la direction pour avoir la certitude qu'il existe une protection convenable contre de tels risques.
- i) À chaque réunion trimestrielle prévue du comité d'audit, se réunir en privé avec l'auditeur externe, entre autres pour connaître toute restriction qu'on lui aurait imposée et les autres difficultés qu'il aurait rencontrées au cours de l'audit ou de l'examen, notamment quant aux instructions sur la portée de son travail, l'accès aux renseignements demandés, la collaboration fournie par la direction durant l'exécution de son travail et son évaluation du personnel et des systèmes financiers, comptables et d'audit de la Société.

- j) De concert avec la direction, évaluer, chaque année le rendement de l'auditeur externe; recommander au conseil soit de le remplacer au besoin, soit de voir à sa reconduction dans ses fonctions par les actionnaires.
- k) En ce qui a trait aux services fournis par le service de l'audit et du conseil d'entreprise, le comité d'audit :
 - (i) se réunit en privé avec le chef de l'audit et du conseil d'entreprise au moins chaque trimestre, entre autres pour comprendre les restrictions imposées au service et les autres difficultés éventuellement rencontrées au cours de l'audit, notamment quant aux instructions sur la portée du travail, l'accès aux renseignements demandés et la collaboration fournie par la direction durant l'exécution du travail;
 - (ii) examine et approuve périodiquement le mandat, la relation hiérarchique et les ressources du service de l'audit et du conseil d'entreprise pour s'assurer qu'il est indépendant de la direction et qu'il a les ressources suffisantes pour s'acquitter de son mandat;
 - (iii) examine l'objectivité, les qualifications, l'efficacité et l'expérience du personnel de l'audit et du conseil d'entreprise; il approuve la nomination, le congédiement ou le remplacement du chef de l'audit et du conseil d'entreprise;
 - (iv) examine et approuve annuellement la portée prévue du programme d'audit interne, ses objectifs, son budget et les ressources nécessaires pour atteindre ces objectifs;
 - (v) à chaque réunion trimestrielle, examine les rapports du service de l'audit et du conseil d'entreprise qui décrivent les activités du service pour la période précédente, autres que les rapports qui ont été demandés directement par le comité des ressources humaines et de la rémunération ou le comité de la sécurité, de la santé et de l'environnement;
 - (vi) à chaque réunion trimestrielle, examine la relation de travail entre le service de l'audit et du conseil d'entreprise et l'auditeur externe et entre le service de l'audit et du conseil d'entreprise et la direction.
- l) Obtenir du service de l'audit et du conseil d'entreprise et de l'auditeur externe de la Société les conclusions importantes et les recommandations de contrôle interne communiquées durant la période examinée, la réponse de la direction à ces recommandations; examiner le suivi effectué par la direction et le service de l'audit et du conseil d'entreprise afin de vérifier si la direction a mis en place un système efficace de contrôle comptable interne.
- m) Examiner les questions d'actualité importantes en matière de comptabilité et de communication de l'information financière, notamment les prises de position des autorités professionnelles et réglementaires, et évaluer leur effet sur les états financiers de la Société.
- n) Établir les politiques et la procédure régissant le dépôt, la conservation et le traitement des plaintes reçues par la Société de la part de ses employés, actionnaires et autres parties prenantes concernant les questions comptables, l'information financière, les contrôles comptables internes et l'audit interne ou externe. Le comité d'audit doit avoir la certitude que des contrôles suffisants existent dont l'objectif est de permettre le dépôt anonyme et confidentiel des plaintes. Il informe les employés de la procédure prévue. Le comité d'audit doit avoir la certitude qu'il existe un mécanisme faisant en sorte qu'un sommaire de ces plaintes lui soit communiqué, indépendamment de leur importance.

- o) Examiner les politiques d'approbation des dépenses de la haute direction.
- p) Examiner le processus en vertu duquel le chef de la direction et le chef des affaires financières de la Société attestent périodiquement de la validité des informations financières; enquêter sur l'existence de toute lacune importante dans la conception ou le fonctionnement des contrôles internes qui risquerait d'avoir un effet défavorable sur la capacité de la Société à enregistrer, traiter, résumer et communiquer des informations financières; étudier toute modification importante des contrôles internes ou du contexte d'application des contrôles internes, notamment les corrections de lacunes et de faiblesses importantes.
- q) Recevoir des rapports périodiques du comité de communication de l'information et du groupe de conformité des contrôles internes en ce qui concerne les contrôles et procédures de communication de l'information et contrôles internes à l'égard de l'information financière.
- r) Examiner et approuver toutes les opérations avec une personne reliée au sens du *Règlement 61-101 sur les mesures de protection des porteurs minoritaires lors d'opérations particulières* de l'Autorité des marchés financiers et du *Multilateral Instrument 61-101* de la Commission des valeurs mobilières de l'Ontario, en leur version éventuellement modifiée.
- s) Au besoin, se faire conseiller par des experts, notamment des conseillers juridiques et des comptables indépendants, et mener ou faire mener des enquêtes sur des questions qui relèvent de la responsabilité du comité d'audit, selon ce qu'il juge opportun. La Société s'assurera que le comité d'audit dispose de fonds suffisants pour les activités susmentionnées.
- t) Présenter régulièrement au conseil un rapport écrit sur ses activités et ses conclusions.
- u) Examiner les présentes règles chaque année et recommander au conseil de les modifier au besoin.
- v) Évaluer annuellement l'efficacité avec laquelle il exerce ses responsabilités.
- w) Remplir toute autre fonction que lui délègue le conseil.
- x) Examiner et confirmer le choix de l'associé responsable de l'audit et de tout autre associé de l'équipe de la mission d'audit de l'auditeur externe de la Société.
- y) Examiner et approuver les politiques d'embauche de la Société en ce qui concerne les actuels et anciens associés et employés des actuels et anciens auditeurs externes de la Société.

5. **AUTRES RESPONSABILITÉS ET OBLIGATIONS**

a) **Information publique**

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

- (i) Examiner et approuver la politique d'information publique de la Société et les modifications y afférentes et avoir la certitude que cette politique est conforme à la situation actuelle et aux pratiques exemplaires;

- (ii) Si possible, la direction examinera, de concert avec le comité d'audit ou le président du comité d'audit, des projets de communiqués au sujet d'alertes sur résultats ou de prévisions des résultats financiers par la Société qui, de l'avis de la direction, sont susceptibles d'avoir un effet important sur le cours des titres de la Société.

b) Gestion des risques d'entreprise

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

- (i) Surveiller le programme de gestion des risques d'entreprise et les travaux accomplis par le service d'audit et de conseil d'entreprise en exécution de ce programme. Ces travaux comprennent l'établissement du compte rendu trimestriel présenté au comité d'audit, qui se compose du tableau de bord des dirigeants, d'un aperçu des risques, du registre des risques d'entreprise sous gestion et de l'état courant des risques.
- (ii) Avoir la certitude que sont gérés efficacement les risques particuliers dont la surveillance lui a été déléguée par le conseil. Le comité d'audit, sur réception des rapports périodiques de leur part, discute avec le service d'audit et de conseil d'entreprise et la direction de toutes les expositions aux principaux risques d'entreprise (autres que les risques dont le conseil a délégué la responsabilité au comité des ressources humaines et de la rémunération et au comité de la sécurité, de la santé et de l'environnement) et des mesures prises par la direction pour surveiller, contrôler et atténuer ces expositions. Le comité d'audit est autorisé à retenir les services d'experts et de consultants pour l'aider à remplir cette tâche. Il sera loisible au comité d'audit, dans l'exécution de cette fonction, de se pencher sur ce qu'il considère comme des risques naissants qui menacent les objectifs stratégiques, financiers et opérationnels de la Société. Le président du comité d'audit rend régulièrement des comptes au conseil quant à toutes les questions majeures découlant de la gestion de ces risques.

c) Responsabilités éventuelles

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

d) Politiques d'autorisation

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

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

(iv) Examiner, superviser et approuver toute autre politique de dépenses qui aurait un effet sur la situation financière ou la réputation de la Société et de ses filiales.

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

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

f) **Responsabilités**

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

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

Approuvé par le conseil d'administration le 29 avril 2018