



NOTICE ANNUELLE INITIALE

Le 27 mars 2007

TABLE DES MATIÈRES

NOTES EXPLICATIVES.....	1
DÉFINITION DU BAIIALA.....	1
PRÉSENTATION DE L'INFORMATION SECTORIELLE.....	2
MARQUES DE COMMERCE.....	2
STRUCTURE DE L'ENTREPRISE.....	3
RÉGLEMENTATION.....	5
APERÇU DU SECTEUR ET DE L'ENVIRONNEMENT CONCURRENTIEL.....	9
RÉTROSPECTIVE TRIENNALE : ÉVOLUTION DES ACTIVITÉS DE LA SOCIÉTÉ.....	13
APERÇU DES ACTIVITÉS.....	17
ACTIVITÉS D'AIR CANADA.....	20
MAIN-D'ŒUVRE.....	31
FACTEURS DE RISQUE.....	32
RELATIONS ET OPÉRATIONS AVEC UNE PERSONNE RELIÉE — AIR CANADA — JAZZ, AÉROPLAN ET ACTS.....	43
RELATIONS ENTRE AIR CANADA ET ACE.....	49
MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES.....	51
AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES.....	51
RELEVÉ DES DIVIDENDES VERSÉS.....	51
DESCRIPTION DE LA STRUCTURE DU CAPITAL-ACTIONS.....	51
ADMINISTRATEURS ET DIRIGEANTS.....	55
COMITÉ DE VÉRIFICATION.....	59
DIRIGEANTS ET AUTRES PERSONNES INTÉRESSÉS DANS DES OPÉRATIONS IMPORTANTES.....	61
AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES.....	62
ACTIONS EN JUSTICE.....	62
CONTRATS IMPORTANTS.....	63
EXPERTS.....	63
RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES.....	63
GLOSSAIRE.....	65
ANNEXE A.....	A-1

NOTES EXPLICATIVES

Sauf indication contraire, les renseignements qui figurent dans la présente notice annuelle initiale sont fournis au 31 décembre 2006.

Air Canada et la Société — Les mentions d'Air Canada et de la Société dans le présent texte 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.

Termes clés — Pour une explication des termes clés, voir la rubrique « Glossaire » à la fin de la présente notice annuelle initiale.

Monnaie — Dans le présent document, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens, sauf indication contraire.

Statistiques — Les renseignements concernant le marché et certaines prévisions sectorielles employés dans la présente notice annuelle initiale 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, mais que rien ne garantit que ces renseignements soient exacts et exhaustifs. 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 de ces renseignements.

Énoncés prospectifs — La présente notice annuelle initiale contient des énoncés prospectifs au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. Ces énoncés découlent d'analyses et d'autres renseignements fondés sur la prévision de résultats futurs et l'estimation de montants qu'il est impossible à l'heure actuelle de déterminer. Ils peuvent porter sur des observations concernant entre autres les stratégies, les attentes, les activités planifiées ou les actions à venir.

Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes tels que « prévoir », « projeter », « pouvoir », « planifier », employés au futur et au conditionnel et d'autres termes semblables, notamment à la mention de certaines hypothèses.

Comme, de par leur nature, les énoncés prospectifs partent d'hypothèses, ils sont soumis à d'importants risques et incertitudes. Toute prévision ou projection n'est donc pas entièrement assurée en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise le secteur. Les résultats indiqués dans des énoncés prospectifs peuvent donc différer sensiblement des résultats réels en raison de divers facteurs, dont les prix de l'énergie, les conditions du secteur, du marché et de l'économie en général, des conflits armés, des attentats terroristes, l'évolution de la demande en fonction du caractère saisonnier du secteur, la capacité de réduire les coûts d'exploitation et l'effectif, les relations du travail, les négociations collectives ou les conflits de travail, les questions de retraite, les taux de change et d'intérêt, l'évolution de la législation, des nouveautés ou procédures réglementaires, les litiges en cours et futurs avec des tiers ainsi que les facteurs précisés dans la présente notice annuelle initiale, en particulier à la rubrique « Facteurs de risque ». Les énoncés prospectifs contenus dans la présente notice annuelle initiale représentent les attentes d'Air Canada en date de celle-ci et ils peuvent changer après cette date. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle est tenue de le faire en vertu de la réglementation en valeurs mobilières applicable.

DÉFINITION DU BAIIALA

Le BAIIALA est une unité de mesure ne relevant pas des PCGR couramment utilisée dans le secteur du transport aérien pour mesurer le bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement, désuétude et locations avions. Cette unité de mesure donne un aperçu des résultats d'exploitation avant les coûts de location avions, l'amortissement et la désuétude, lesquels coûts varient sensiblement d'une compagnie à l'autre en raison de la façon dont chacune finance ses appareils et autres actifs. Comme le BAIIALA n'est pas une unité de mesure conforme aux principes comptables généralement

reconnus du Canada (les « PCGR du Canada ») pour la présentation de l'information financière et qu'il n'a pas de sens normalisé, il ne saurait être comparé à des mesures similaires présentées par d'autres émetteurs.

PRÉSENTATION DE L'INFORMATION SECTORIELLE

Air Canada compte deux secteurs d'exploitation : Services Air Canada et Jazz. Le secteur de Services Air Canada regroupe les services de transport de passagers et de fret de la Société offerts par Air Canada et les services connexes. Le secteur Jazz représente les résultats de Jazz Air S.E.C. (« Jazz SEC ») exerçant ses activités aux termes du contrat d'achat de capacité modifié et mis à jour, en vigueur le 1^{er} janvier 2006, conclu par Air Canada et Jazz (le « CAC de Jazz »). Jazz est consolidée dans les états financiers d'Air Canada en application de la note d'orientation concernant la comptabilité n^o 15, Consolidation des entités à détenteurs de droits variables (NOC-15). Air Canada inclut Jazz dans son périmètre de consolidation du fait qu'elle détient certains intérêts contractuels au titre du CAC de Jazz qui peut exiger qu'Air Canada absorbe une partie de la variabilité touchant les activités de Jazz et qu'elle fasse certains paiements à Jazz.

En vertu du CAC de Jazz, Air Canada a garanti à Jazz des planchers quotidiens d'utilisation et de capacité, paie certains coûts variables d'exploitation et est tenue de couvrir certains frais liés au retour des appareils de Jazz couverts par le CAC de Jazz. En raison des dispositions du CAC de Jazz, Air Canada détient des droits variables dans Jazz, au sens de la NOC-15. Il a été déterminé que le Groupe Air Canada est étroitement lié à Jazz et qu'il est l'entité devant consolider Jazz. Air Canada ne détient aucune part de société en commandite dans Jazz SEC ni de part de son commandité, Commandité Gestion Jazz Air Inc. Le 2 février 2006, Fonds de revenu Jazz Air a réalisé son premier appel public à l'épargne et a fait inscrire ses parts à la Bourse de Toronto (la « TSX ») sous le symbole JAZ.UN. À l'heure actuelle, 75 638 223 parts du Fonds de revenu Jazz Air sont émises et en circulation, et il détient une participation de 61,6 % dans Jazz SEC. ACE détient actuellement une participation directe de 38,4 % dans Jazz SEC et 25 000 000 de parts du Fonds de revenu Jazz Air, soit 33,1 % des parts émises et en circulation. Au total, ACE détient actuellement une participation de 58,8 % dans Jazz.

L'information sectorielle fournit des renseignements utiles aux actionnaires en leur permettant de faire la distinction entre les résultats d'exploitation, la trésorerie et les autres actifs et passifs des deux secteurs. Ceci est important parce qu'Air Canada n'a pas accès à la trésorerie ni aux autres actifs de Jazz, et qu'il n'y a aucun recours contre Air Canada en ce qui concerne les passifs constatés de Jazz SEC, sauf si Air Canada y consent expressément. Toutefois, Air Canada pourrait devoir payer des honoraires à Jazz pour les services de Jazz et elle pourrait devoir assumer certaines obligations si ces services sont annulés. La direction d'Air Canada (la « direction ») utilise l'information sectorielle pour les décisions relatives à l'exploitation, l'affectation des ressources et l'évaluation de la performance de chaque secteur pris séparément. Air Canada peut aussi avoir recours à l'information sectorielle pour évaluer le rendement de ses activités régionales aux termes du CAC de Jazz.

Pour de plus amples informations, on se reportera aux notes 1 et 14 afférentes aux états financiers consolidés combinés d'Air Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006. On peut trouver les états financiers consolidés combinés d'Air Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006 sur le site Web de SEDAR à l'adresse www.sedar.com.

MARQUES DE COMMERCE

Air Canada® est le nom commercial et la marque de commerce d'Air Canada. Les autres marques de commerce comprennent Air Canada Jetz®, Air Canada Jazz®, Jazz™, Air Canada Vacations®, Vacances Air Canada®, Executive First®, Executive Class®, Expedair®, AC Expedair™, AC Priority™, AC Air Freight™, AC Lynx™, Hospitality Service®, Service Hospitalité®, Rapidair®, Maple Leaf™, Feuille d'Érable™, AC WEBSAVER™, Super Elite™ et Super Élite™. Star Alliance® est une marque de commerce d'Air Canada et des autres membres du réseau Star Alliance®. La présente notice annuelle initiale contient aussi des noms commerciaux et des marques de commerce de sociétés autres qu'Air Canada, qui appartiennent à leurs propriétaires respectifs. Aéroplan® et Aéroplan® sont des marques de commerce enregistrées de Société en commandite Aéroplan (« Aéroplan SEC ») qu'Air Canada peut utiliser aux termes d'une licence.

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 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 (appelé aux présentes le « plan »), Gestion ACE Aviation Inc. (« ACE ») est devenue la société de portefeuille mère d'Air Canada le 30 septembre 2004.

Le 24 novembre 2006, ACE et Air Canada ont réalisé un premier appel public à l'épargne et placement secondaire d'un total de 25 millions d'actions à droit de vote variable de catégorie A d'Air Canada (les « actions à droit de vote variable ») et actions à droit de vote de catégorie B d'Air Canada (les « actions à droit de vote », désignés conjointement avec les actions à droit de vote variable, les « actions ») à un prix de 21 \$ l'action, pour un produit brut de 525 millions de dollars (le « premier appel public à l'épargne »). Les actions sont inscrites pour négociation à la TSX sous le symbole AC.A pour les actions à droit de vote variable, et sous le symbole AC.B pour les actions à droit de vote.

Dans le cadre de son premier appel public à l'épargne, Air Canada a vendu un total de 9 523 810 actions à droit de vote variable et actions à droit de vote pour un produit brut de 200 millions de dollars devant être affecté aux fins générales de l'entreprise, notamment pour financer partiellement le programme de renouvellement de son parc aérien. Dans le cadre du placement secondaire, ACE a vendu 15 476 190 actions à droit de vote variable et actions à droit de vote pour un produit brut de 325 millions de dollars.

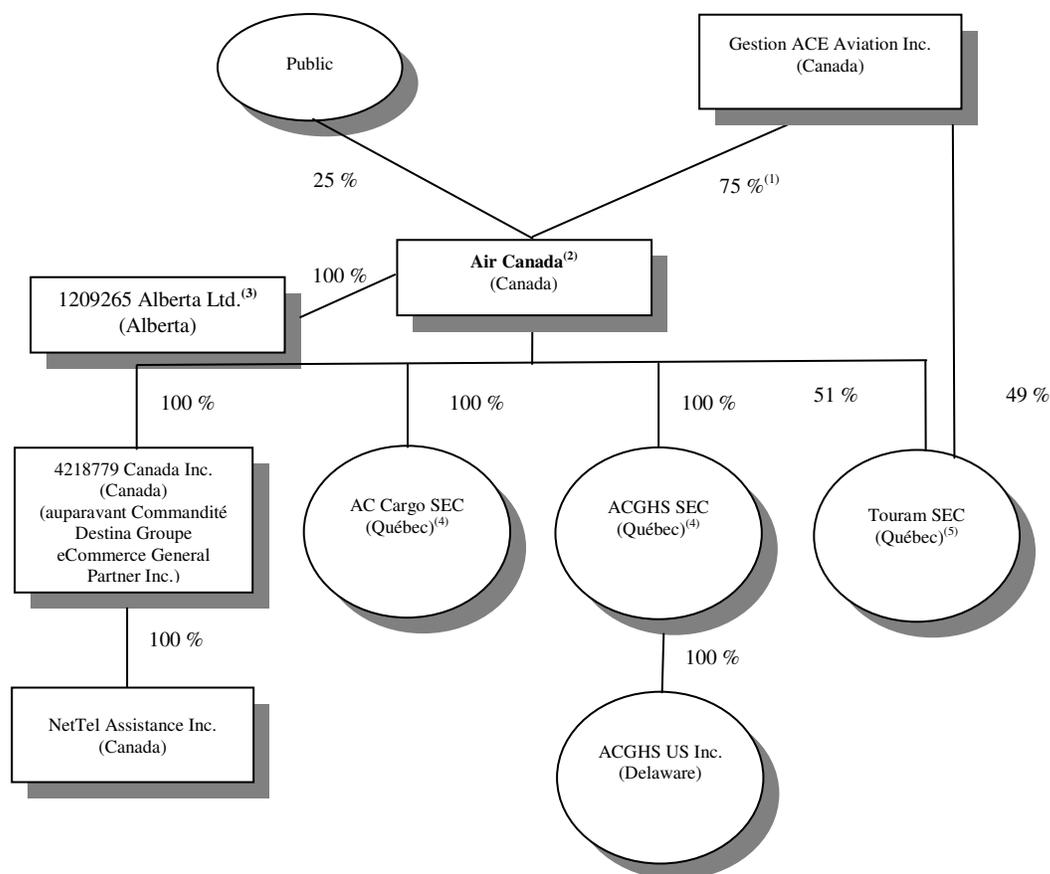
À l'occasion du premier appel public à l'épargne, Air Canada a mis en place une facilité de crédit renouvelable garantie de premier rang de 400 millions de dollars aux termes d'une convention de crédit modifiée et mise à jour conclue avec un consortium de prêteurs, pour les besoins du fonds de roulement et pour les fins générales d'Air Canada. Au 27 mars 2007, Air Canada n'avait rien prélevé sur la facilité de crédit.

Avant la clôture du premier appel public à l'épargne, ACE a effectué une réorganisation de sa structure d'entreprise. Aux termes de cette réorganisation, les participations dans les sociétés en commandite et dans les commandités de Société en commandite ACGHS SEC (« Services au sol Air Canada ») et AC Cargo SEC (« Air Canada Cargo ») pas encore détenues par Air Canada ont été transférées à Air Canada, et ACE a transféré une participation de 51 % dans les sociétés en commandite, de même qu'une participation de 51 % dans le commandité de Touram SEC (« Vacances Air Canada ») à Air Canada. En date du 31 décembre 2006, et en date des présentes, ACE détient directement et indirectement 75 % des actions d'Air Canada en circulation. Dans le cadre de la réorganisation, Air Canada a fusionné avec Commandité Gestion ACGHS Inc. avec prise d'effet le 24 novembre 2006; l'entité fusionnée a conservé la dénomination Air Canada.

Le siège social d'Air Canada est situé au 7373, boulevard Côte-Vertu Ouest, Saint-Laurent (Québec) H4Y 1H4.

Liens intersociétés

Le diagramme suivant illustre de façon simplifiée la structure d'Air Canada (y compris le territoire d'établissement/de constitution des diverses entités).



- (1) ACE détient une participation directe de 68,4 % dans Air Canada et une participation indirecte de 6,6 % dans Air Canada par l'intermédiaire d'une filiale en propriété exclusive, 4352891 Canada Inc., société constituée en vertu des lois du Canada.
- (2) Air Canada détient directement ou indirectement la totalité des actions émises et en circulation de certaines filiales, notamment Air Canada Capital Ltd. et Simco Leasing Ltd., constituées en vertu des lois de l'Alberta.
- (3) 1209265 Alberta Ltd. détient et gère l'encaisse et les investissements excédentaires d'Air Canada pour son compte.
- (4) Commandité AC Cargo inc. et Commandité ACGHS Inc., sociétés constituées en vertu des lois du Canada, sont les commandités de Société en commandite AC Cargo et de Société en commandite ACGHS, dans lesquelles elles détiennent respectivement une participation de 0,00001 %. Air Canada détient une participation de 100 % dans Commandité AC Cargo inc. et Commandité ACGHS Inc.
- (5) Commandité Touram inc., société constituée en vertu des lois du Canada, est le commandité de Société en commandite Touram dans laquelle elle détient une participation de 0,00001 %. Air Canada et ACE détiennent, respectivement, une participation de 51 % et de 49 % dans Commandité Touram inc.

Certaines filiales qui, au 31 décembre 2006, représentaient chacune moins de 10 % de l'actif consolidé et moins de 10 % des ventes et des produits d'exploitation consolidés de la Société, et qui, regroupées, ne représentent pas plus de 20 % de l'actif total consolidé et du total consolidé des ventes et des produits d'exploitation de la Société, n'ont pas été prises en compte.

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, est de compétence exclusive fédérale et relève du ministre des Transports. L'Office des transports du Canada est chargé de délivrer les licences de transport aérien applicables aux services intérieurs et internationaux; il réglemente les tarifs aériens internationaux et les conditions de transport. Depuis 1996, NAV Canada, une société privée, est chargée de fournir les services de navigation aérienne au Canada. Des administrations aéroportuaires canadiennes, également sociétés sans but lucratif, gèrent par ailleurs tous les grands aéroports canadiens.

Services intérieurs

La déréglementation de l'industrie du transport aérien intérieur en 1987 a permis aux transporteurs d'établir des tarifs aériens et des conditions de transport sans réglementation gouvernementale. En vertu de la *Loi sur les transports du Canada* (la « LTC »), l'entrée sur le marché est libre, pourvu qu'un transporteur puisse prouver : (i) qu'il est un « Canadien », défini dans la LTC comme étant une personne ou un organisme contrôlé de fait par des Canadiens, dont au moins 75 % des actions assorties du droit de vote sont détenues et contrôlées par des Canadiens; (ii) qu'il peut offrir des services donnant tous les gages de sécurité; (iii) qu'il est convenablement assuré; et (iv) qu'il respecte les exigences financières minimales établies dans le *Règlement sur les transports aériens* (Canada) pris en application de la LTC.

En juillet 2000, le gouvernement canadien a modifié la LTC, la *Loi sur la concurrence* (la « Loi sur la concurrence ») et la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* (Canada) (la « Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada ») en vue de régir la concurrence dans les transports aériens au pays et d'assurer la protection des consommateurs. Des dispositions en matière d'abus de position dominante, propres au secteur du transport aérien, ont été introduites dans la Loi sur la concurrence, auxquelles se sont ajoutées par après des dispositions prévoyant notamment l'imposition de sanctions administratives pécuniaires aux transporteurs intérieurs dominants en cas d'infraction.

En juillet 2003, le Tribunal de la concurrence a publié ses motifs et ses conclusions dans l'instance opposant le Commissaire de la concurrence et Air Canada, où il fallait déterminer comment établir si Air Canada était exploitée en deçà des « coûts évitables », contrairement à l'une des nouvelles dispositions contre l'abus de position dominante régissant les transporteurs aériens. Le Tribunal de la concurrence a formulé un critère de détermination des coûts évitables d'application très générale dans sa décision. En septembre 2004, le Commissaire de la concurrence a publié une lettre décrivant la méthode qu'il entend adopter à l'avenir en cas de nouvelle plainte visant les dispositions sur l'abus de position dominante par un transporteur aérien et affirmant que l'approche du Tribunal sur les coûts évitables reste pertinente.

En outre, le 2 novembre 2004, le ministre de l'Industrie a déposé le projet de loi C-19 visant à abroger les dispositions sur l'abus de position dominante propres au transport aérien dans la Loi sur la concurrence. Toutefois, le 29 novembre 2005, la 38^e législature du Canada a été dissoute. En conséquence, le processus législatif relatif à l'adoption du projet de loi C-19 a pris fin. La direction ne peut prédire si un tel projet de loi sera de nouveau présenté devant la Chambre des communes.

Le 27 avril 2004, le gouvernement du Canada a modifié les *Règlements sur les systèmes informatisés de réservation* (SIR) pris en application de la *Loi sur l'aéronautique* (Canada) afin de réduire les exigences réglementaires et de laisser jouer davantage les forces du marché en ce qui a trait au système de distribution, ce qui se traduira par une rationalisation du marché et une réduction des coûts pour les transporteurs. Par suite des modifications, aucune compagnie aérienne n'est tenue de participer à tous les SIR exploités au Canada et elles ont toutes la faculté de choisir les niveaux de participation les plus avantageux pour leurs activités. En outre, toutes les compagnies aériennes et les fournisseurs SIR sont maintenant autorisés à négocier librement les tarifs à des conditions strictement commerciales.

Le 4 mai 2006, le projet de loi C-11, *Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence* (Canada), a été présenté en première lecture à la Chambre des communes. Il est passé en troisième lecture le 28 février 2007 et a été déposé en première lecture au Sénat le 1^{er} mars 2007. Ce projet de loi vise, entre autres, à modifier les dispositions de la LTC relatives au secteur du transport aérien concernant la procédure de plainte, la publicité des prix pour les services aériens et la

communication des conditions de transport et à établir que, en cas d'incompatibilité ou de conflit entre une convention internationale ou une convention concernant les services aériens à laquelle le Canada est partie et la Loi sur la concurrence, les dispositions de la convention ont préséance. La direction ne peut prédire si les modifications législatives proposées seront adoptées.

Le 15 juin 2006, le projet de loi C-20, *Loi concernant les aéroports, les administrations aéroportuaires et les autres exploitants d'aéroport et modifiant la Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*, a été présenté en première lecture à la Chambre des communes. Ce projet de loi contient, entre autres, une politique canadienne sur les aéroports, un certain nombre d'obligations de base applicables aux exploitants d'aéroport et il précise les pouvoirs des administrations aéroportuaires et l'étendue de leurs activités. Le projet de loi C-20 introduit également des règles qui toucheront les usagers des aéroports, en ce qui concerne notamment l'attribution des créneaux et un cadre pour les frais imposés par les grandes administrations aéroportuaires. La direction ne peut prédire si les modifications législatives proposées seront adoptées.

Services transfrontaliers

En février 1995, un nouvel accord sur les services aériens (l'« accord de services aériens Canada/É.-U. de 1995 ») a été signé par le Canada et les États-Unis, remplaçant l'accord bilatéral précédent qui imposait des restrictions plus strictes à l'accès au marché et aux tarifs. Cet accord a permis aux transporteurs aériens canadiens de se prévaloir, en exploitant leurs propres avions, de droits illimités de desserte entre des points situés au Canada et des points situés aux États-Unis. Le transport local entre les villes d'un pays par des transporteurs d'un autre pays, communément appelé « cabotage », continuait d'être interdit.

Aux termes de l'accord de services aériens Canada/É.-U. de 1995, les règles régissant les grilles tarifaires et l'obligation d'homologation des tarifs (à l'exclusion des règles tarifaires) par les autorités gouvernementales ont été éliminées. Les transporteurs des deux pays ont toute liberté pour fixer leurs propres tarifs pour les services transfrontaliers en fonction du marché. Les tarifs peuvent être refusés uniquement dans des circonstances particulières, lorsque les autorités des deux pays s'entendent sur cette décision, par exemple en cas d'établissement de prix de monopole ou de prix abusifs sur des routes données. En novembre 1997, le Canada et les États-Unis ont conclu un accord qui permet aux transporteurs canadiens et américains d'offrir des services à code partagé en provenance ou à destination de l'autre pays ou via l'autre pays, en collaboration avec les transporteurs de pays tiers, à condition que le pays tiers accepte l'exploitation à code partagé sur son territoire et que les transporteurs détiennent les droits sous-jacents de desserte de ce pays. De ce fait, Air Canada a accru ses services à code partagé via le Canada et les États-Unis en collaboration avec certains des membres du réseau Star Alliance®, dont les codes figurent sur certains vols transfrontaliers de Jazz.

Le 11 novembre 2005, Transports Canada a annoncé la conclusion par les gouvernements du Canada et des États-Unis d'un accord de transport aérien « Ciel ouvert » (l'« accord Ciel ouvert ») libéralisant de façon plus poussée les services de transport aérien. L'accord Ciel ouvert devait entrer en vigueur le 1^{er} septembre 2006, mais cette date a été repoussée en raison de la demande d'immunité présentée au ministère des Transports des États-Unis par certains transporteurs du réseau Star Alliance®, notamment Air Canada. L'ordonnance définitive du ministère des Transports des États-Unis sur la demande d'immunité a été rendue le 13 février 2007. L'accord Ciel ouvert est entré en vigueur le 12 mars 2007. L'accord Ciel ouvert permet 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. Le cabotage demeure interdit.

Services internationaux

Les services aériens internationaux réguliers sont réglementés par les gouvernements 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 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, tandis que d'autres n'en acceptent qu'un. En général, les accords bilatéraux entre le Canada et les

pays européens sont plus souples dans les contrôles de capacité et de fréquence que ceux entre le Canada et les pays d'Asie.

En février 2001, le ministre des Transports a annoncé l'examen de la politique du Canada sur les services aériens internationaux, examen qui s'intéresse aux questions soulevées par la concurrence sur les marchés internationaux dans le but de libéraliser la politique du pays en matière de services aériens internationaux réguliers, notamment en ce qui touche la façon dont le Canada entend négocier et gérer les droits de trafic aérien avec d'autres pays.

En mai 2002, le ministre des Transports a introduit une politique de désignations multiples libéralisée qui s'applique 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 a indiqué qu'il 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.

Le 27 novembre 2006, le ministre des Transports a publié une nouvelle politique en matière de transport aérien international, intitulée « Ciel bleu », qui prévoit une approche plus ouverte aux négociations bilatérales sur le transport aérien. Aux termes de la nouvelle politique, le Canada souhaite tirer profit des débouchés commerciaux internationaux pour négocier des accords de transport aérien régulier international plus ouverts qui fourniront le maximum d'occasion d'ajout de services passagers et cargo en fonction de la conjoncture du marché. Air Canada a fourni ses commentaires sur la nouvelle politique aux termes desquels, notamment, elle appuie entièrement une plus grande ouverture reposant sur le principe d'un équilibre des chances qui fournit des occasions commerciales avantageuses pour les transporteurs des deux États signataires.

Transports Canada fait également appel aux intervenants afin qu'ils participent à des débats importants qui ne font pas partie de la nouvelle politique, comme l'exploration d'une convention sur le transport aérien entre le Canada et l'Union européenne, l'examen des régimes de propriété et de contrôle des transporteurs aériens étrangers, le mouvement vers la création d'un marché de l'aviation nord américain et l'adoption d'une approche multilatérale à certaines négociations. Air Canada a fourni ses commentaires sur ces questions à long terme pendant la période de consultation qui a suivi la publication du document de consultation présentant la politique en matière de transport aérien international.

Services d'affrètement

Habituellement, les services d'affrètement ne sont pas visés par les accords bilatéraux, mais ils le sont dans l'accord de services aériens Canada/É.-U. de 1995. Selon la politique du gouvernement du Canada, tout transporteur canadien peut 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. Air Canada assure des vols nolisés sur les destinations étrangères lorsqu'elle n'est pas le transporteur désigné ou pour rentabiliser des avions qui sinon resteraient au sol.

En avril 2000, le ministre des Transports a annoncé une nouvelle politique régissant les services aériens internationaux de transport de passagers par affrètement. Cette politique lève les restrictions concernant notamment les réservations anticipées, les exigences de séjour minimal et l'interdiction d'effectuer des voyages aller simple seulement. Pour préserver une distinction entre les services d'affrètement et les services internationaux réguliers, la politique exige toujours l'affrètement de toutes les places à bord d'un appareil et interdit la vente directe au public par les transporteurs.

Loi sur les langues officielles

Air Canada est assujéti à la *Loi sur les langues officielles* (Canada) (la « LLO »). La LLO oblige notamment Air Canada à faire en sorte que les voyageurs puissent communiquer avec l'entreprise et obtenir ses services dans l'une ou l'autre des langues officielles, soit le français et l'anglais, lorsque la demande pour les services dans cette langue le justifie (partie IV de la LLO). Elle permet en outre aux employés de travailler dans l'une ou l'autre des langues officielles (partie V de la LLO). En 2000, le Parlement a modifié la Loi sur la participation publique au

capital d'Air Canada pour obliger 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.

Quand Air Canada a cessé de bénéficier de la protection prévue par la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (la « LACC »), en septembre 2004, plusieurs divisions internes et anciennes filiales d'Air Canada ont été transformées en sociétés en commandite contrôlées directement ou indirectement par ACE. Bien que les obligations linguistiques mentionnées précédemment continuent de s'appliquer à Air Canada elle-même, ACE et les entités remplaçantes dont elle est propriétaire ne sont actuellement pas assujetties aux obligations sur les langues officielles. Cependant, en vertu de la LLO, lorsqu'un tiers exécute les services pour Air Canada, Air Canada a le devoir de faire en sorte qu'un membre du public puisse communiquer et obtenir les services dans l'une ou l'autre des langues officielles si Air Canada avait été tenue à la même obligation.

Le 2 mai 2005, le projet de loi C-47 intitulé *Loi modifiant la loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* (Canada) (le « projet de loi C-47 ») a été déposé devant la Chambre des communes. Le 3 novembre 2005, après avoir été lu en deuxième lecture, le projet de loi C-47 a été renvoyé au Comité permanent des transports. Le projet de loi C-47 cherchait à modifier la législation existante afin de garantir que les entités qui remplacent Air Canada soient assujetties aux obligations en matière de langues officielles. Toutefois, le 29 novembre 2005, la 38^e législature du Canada a été dissoute. En conséquence, le processus législatif relatif à l'adoption du projet de loi C-47 a pris fin. Le 18 octobre 2006, le projet de loi C-29 intitulé *Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* (Canada) (le « projet de loi C-29 ») a été déposé devant la Chambre des communes. Ce projet de loi contient des dispositions sur les langues officielles semblables à celles du projet de loi C-47. La direction ne peut pas prévoir si ce projet de loi deviendra loi.

Initiatives liées à la sécurité

Dans la foulée des attentats terroristes du 11 septembre 2001, le ministre des Transports a imposé de nouvelles mesures de sécurité aérienne, prévoyant notamment un contrôle plus serré des passagers et des bagages à l'enregistrement et à l'embarquement. D'autres pays, comme les États-Unis et le Royaume-Uni, en ont fait autant. La priorité d'Air Canada a été d'assurer la sécurité des passagers et de l'équipage sur tous les vols. En applications des nouvelles mesures, Air Canada a renforcé les portes des postes de pilotage des avions de toutes ses grandes lignes et demande aux passagers de produire une pièce d'identité valable avant l'embarquement. En décembre 2001, le ministre des Transports a annoncé plusieurs initiatives en matière de sécurité, notamment la création d'un organisme fédéral chargé de la sécurité aérienne, la mise sur pied d'un programme visant à affecter des policiers armés à bord des avions assurant certaines liaisons intérieures et internationales, ainsi que l'imposition de droits pour la sécurité des passagers du transport aérien. Ces droits ont été introduits le 1^{er} avril 2002, puis révisés dans les budgets fédéraux suivants. Depuis le 1^{er} avril 2005, le maximum est de 10 \$ pour les vols intérieurs et de 17 \$ pour les vols transfrontaliers et internationaux.

En octobre 2002, le gouvernement canadien a mis en œuvre son programme d'information préalable sur les voyageurs, conçu pour détecter les individus à risque élevé et pour répondre aux besoins de sécurité aux frontières. En mars 2003, il a également instauré un programme de dossiers passagers. Selon la réglementation, les transporteurs aériens canadiens et étrangers sont à présent tenus de fournir à l'Agence des services frontaliers du Canada, au moment du départ, des renseignements de base sur tous les passagers et membres d'équipage de leurs vols internationaux à destination du Canada. Ils doivent aussi rendre accessibles les dossiers passagers figurant dans leurs systèmes de réservation. Certains pays étrangers, comme les États-Unis, le Royaume-Uni, l'Australie, le Mexique, la Corée du Sud, la Chine et des pays membres du Marché commun des Caraïbes (CARICOM) ont imposé les mêmes exigences aux transporteurs assurant des vols sur leur territoire.

Le 6 mai 2004, le projet de loi C-7, *Loi visant à modifier certaines lois du Canada afin d'améliorer la sécurité publique* (la « Loi sur la sécurité publique de 2002 »), a reçu la sanction royale. La loi modifie certaines dispositions de la *Loi sur l'aéronautique* (Canada) afin d'élargir le champ d'application et les objectifs du régime canadien de sécurité aérienne. Ces modifications prévoient que les transporteurs canadiens et étrangers assurant des vols au Canada doivent fournir, sur demande, des renseignements sur certaines personnes ou certains vols au ministère des Transports, à la Gendarmerie royale du Canada et au Service canadien du renseignement de sécurité pour des raisons de sécurité des transports ou de sécurité nationale. Ces modifications sont entrées en vigueur le 11 mai 2004.

Mesures de sécurité

Le 15 juin 2005, le ministre des Transports a annoncé des modifications réglementaires visant à améliorer la sécurité des compagnies canadiennes aériennes et à responsabiliser davantage le secteur de l'aviation par la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité. Ces systèmes ont pour objectif d'accroître la responsabilisation de l'industrie, d'instituer une culture de sécurité uniforme et positive et de contribuer à améliorer la performance des compagnies aériennes canadiennes en matière de sécurité. En vertu des modifications du Règlement de l'aviation canadien, les compagnies aériennes canadiennes doivent mettre en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité dans leurs organisations et nommer des cadres supérieurs responsables de la sécurité. Ces modifications sont entrées en vigueur le 31 mai 2005. Le 27 avril 2006, le projet de loi C-6, *Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et d'autres lois en conséquence* (Canada) (le « projet de loi C-6 ») a été présenté en première lecture à la Chambre des communes. Le 7 novembre 2006, après avoir été lu en deuxième lecture, le projet de loi C-6 a été renvoyé au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Ce projet de loi concerne, entre autres, les systèmes de gestion intégrée et la mise en place de programmes de déclaration volontaire aux termes desquels des renseignements relatifs à la sécurité aérienne peuvent être communiqués. La direction ne peut prédire si ce projet de loi entrera en vigueur.

Air Canada est actuellement en train de mettre en place son système de gestion de la sécurité conformément aux modifications récentes apportées au Règlement de l'aviation canadien. Le président du conseil et chef de la direction d'Air Canada, Montie Brewer, a été désigné dirigeant responsable du système de gestion de la sécurité d'Air Canada.

Confidentialité

Air Canada est assujettie à la législation canadienne et étrangère applicable à la protection des renseignements personnels en ce qui concerne la collecte, l'utilisation, la communication et la protection des données sur les passagers et les employés. La législation fédérale canadienne sur la protection des renseignements personnels dans le secteur privé, la *Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques* (Canada) (la « LPRPDE »), régit notamment la collecte, l'utilisation et la communication des renseignements personnels dans le cadre d'activités commerciales d'une entreprise sous réglementation fédérale. De plus, la LPRPDE régit le traitement des renseignements personnels des employés travaillant pour des employeurs sous réglementation fédérale. 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. La LPRPDE requiert le consentement éclairé des personnes dont les renseignements personnels sont recueillis et utilisés. Les renseignements personnels ne peuvent alors servir que pour les raisons pour lesquelles ils ont été cueillis ou pour d'autres raisons particulières mentionnées dans la LPRPDE. Air Canada a une politique de confidentialité conçue pour respecter la législation ou dépasser ses exigences. La direction estime que sa politique et ses pratiques en matière de protection des renseignements personnels sont conformes aux lois applicables au Canada et ailleurs.

APERÇU DU SECTEUR ET DE L'ENVIRONNEMENT CONCURRENTIEL

Généralités

Le secteur du transport aérien a toujours été dominé 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 deux 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 mondial et a favorisé la venue de transporteurs à bas prix. L'arrivée des transporteurs à bas prix 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 bas prix sont en mesure d'exercer leurs activités de façon rentable tout en offrant des tarifs beaucoup moins chers que ceux des 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 bas prix offrent principalement un service de ville à ville entre des villes désignées, certains appliquent une stratégie de réseaux en étoile, dans le cadre de laquelle le transport aérien est offert à partir d'un aéroport local vers un aéroport central qui offre des vols long-courriers.

Afin de devenir plus concurrentiels par rapport aux transporteurs à bas prix et en raison de la série de difficultés touchant le secteur du transport aérien comme les événements du 11 septembre 2001, la crise du SRAS et les prix constamment élevés du carburant, de nombreux transporteurs réseau ont choisi de se restructurer ou se restructurent actuellement, soit sous supervision judiciaire, soit par voie consensuelle. L'ampleur de la restructuration et des changements varie d'un transporteur à l'autre. Les transporteurs réseau ont réduit leurs coûts et leur capacité en obtenant des concessions importantes de la part de leurs salariés, en renégociant le financement des appareils et d'autres contrats, en rationalisant la capacité intérieure et en redéployant leur parc aérien de sorte à se concentrer sur les voyages d'affaires long-courriers plus rémunérateurs. En vue de mieux exploiter leurs réseaux, certains transporteurs réseau ont également noué des liens étroits avec les compagnies aériennes régionales exploitant généralement des appareils légers dans des régions géographiques précises de manière plus économique que les transporteurs réseau. Ces mesures ont permis aux transporteurs réseau d'exploiter leurs avantages concurrentiels sur le marché mondial.

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 à l'Ouest et au centre du Canada autour de quatre grandes plaques tournantes : Toronto, Montréal, Vancouver et Calgary.

D'après Transports Canada, le nombre de passagers payants intérieurs a augmenté au taux annuel composé de 3,2 % entre 1994 et la fin de 2004 et devrait croître au taux annuel composé de 3,0 % de 2005 jusqu'à la fin de 2009.

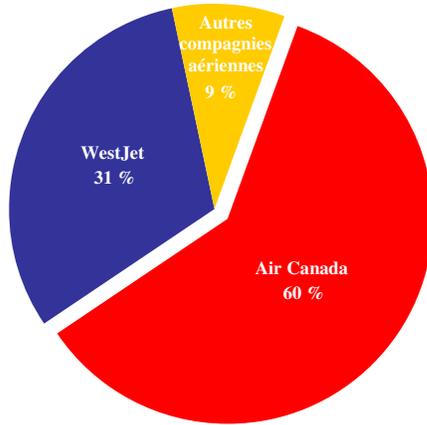
Air Canada est la plus importante compagnie aérienne intérieure du Canada. Son transporteur aérien régional Jazz est le premier transporteur aérien régional et la deuxième compagnie aérienne du Canada, compte tenu du parc aérien et du nombre de lignes desservies.

WestJet Airlines Ltd. (« WestJet ») est la troisième compagnie aérienne du Canada compte tenu du parc aérien et du nombre de lignes desservies. CanJet Airlines a mis fin à ses services passagers réguliers le 10 septembre 2006. CanJet Airlines offrait auparavant des services passagers réguliers vers plusieurs destinations intérieures, particulièrement dans l'Est du Canada. Entre le 1^{er} janvier 2006 et le 31 août 2006, CanJet Airlines assurait environ 3 % de la capacité régulière intérieure totale du secteur du transport aérien canadien, selon le nombre total de sièges disponibles pour les passagers multiplié par le nombre de milles parcourus (les « sièges-milles offerts » ou les « SMO »). CanJet Airlines a invoqué les coûts élevés du carburant, l'augmentation des redevances d'atterrissage et les augmentations de la capacité de la concurrence sur ses routes principales comme motifs fondamentaux derrière sa décision de mettre fin à ses services passagers réguliers.

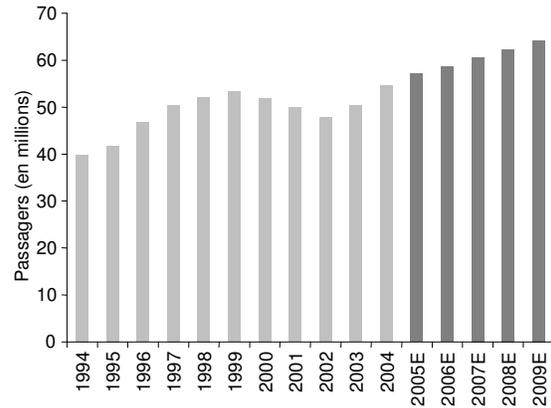
Air Canada est le plus grand fournisseur de services passagers réguliers sur le marché canadien. Selon les renseignements fournis par l'Official Airline Guide (l'« OAG »), entre le 1^{er} janvier 2006 et le 31 décembre 2006, Air Canada se classait au premier rang du secteur du transport aérien canadien au titre de la capacité régulière intérieure avec une part de marché estimée à environ 60 %, selon les SMO.

Les graphiques suivants illustrent (i) la portion de la capacité régulière intérieure totale prévue fournie par Air Canada, conjointement avec Jazz, et d'autres compagnies aériennes selon les SMO et (ii) le nombre de passagers payants intérieurs annuel historique et prévu.

Part estimative de la capacité régulière intérieure totale⁽¹⁾



Nombre historique et prévu de passagers payants intérieurs⁽²⁾



(1) Source : Données de l'OAG, d'après les sièges-milles offerts entre le 1^{er} janvier 2006 et le 31 décembre 2006. La part prévue de l'ensemble de la capacité régulière intérieure d'Air Canada comprend la capacité régulière intérieure de Jazz. CanJet Airlines a mis fin à ses services passagers réguliers le 10 septembre 2006.

(2) Source : Prévisions aériennes de Transports Canada, juillet 2006. Représente le nombre de passagers intérieurs payants transportés.

Marché transfrontalier

Au 31 décembre 2006, on comptait 1 055 vols transfrontaliers réguliers quotidiens entre le Canada et les États-Unis. L'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto (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.

Selon Transports Canada, le nombre de passagers payants transfrontaliers a augmenté au taux annuel composé de 3,4 % de 1994 à 2004 et devrait croître au taux annuel composé de 4,3 % de 2005 à 2009.

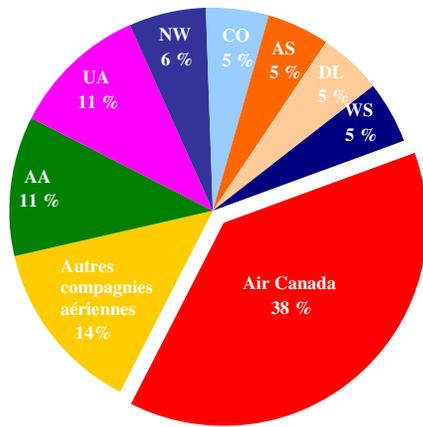
Air Canada et Jazz transportent plus de passagers, desservent plus de destinations sans escale et offrent plus de vols sur le marché transfrontalier que toute autre compagnie aérienne. La concurrence sur le marché transfrontalier est principalement le fait des transporteurs réseau américains et de leurs partenaires régionaux qui tendent à assurer des vols entre les États-Unis et le Canada en passant par leurs plaques tournantes pour les vols de correspondance. Parmi ceux qui offrent des services transfrontaliers, signalons Alaska Airlines, American Airlines, Continental Airlines, Delta Airlines, Northwest Airlines, United Airlines et U.S. Airways. Au 31 décembre 2006, Air Canada, conjointement avec Jazz, desservait 46 destinations aux États-Unis (dont six destinations saisonnières) à partir du Canada, alors que des transporteurs américains desservaient 31 destinations aux États-Unis à partir du Canada. En outre, un transporteur à bas prix américain, Frontier Airlines, offre des services entre Denver et Calgary.

Les transporteurs à bas prix canadiens ont mentionné leur intention d'augmenter leurs activités transfrontalières à l'avenir. WestJet offre actuellement des services transfrontaliers sur onze destinations aux États-Unis.

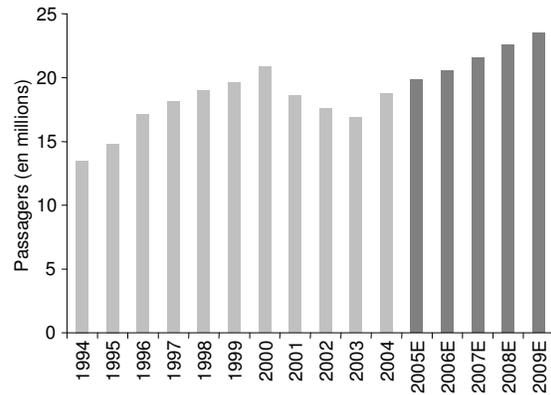
Air Canada est le plus grand fournisseur de services passagers réguliers sur le marché transfrontalier. D'après les renseignements fournis par de l'OAG, entre le 1^{er} janvier 2006 et le 31 décembre 2006, Air Canada a assuré une capacité régulière transfrontalière supérieure à celle de tout autre transporteur aérien, avec une part de marché estimée à environ 38 %, selon les SMO.

Les graphiques suivants illustrent (i) la portion de la capacité régulière transfrontalière totale prévue fournie par Air Canada, conjointement avec Jazz, et d'autres compagnies aériennes, mesurée en SMO, et (ii) le nombre de passagers payants transfrontaliers annuel historique et prévu.

Part estimative de la capacité régulière transfrontalière totale ⁽¹⁾



Nombre historique et prévu de passagers payants transfrontaliers ⁽²⁾



- (1) Source : Données de l'OAG, d'après les sièges-milles offerts entre le 1^{er} janvier 2006 et le 31 décembre 2006. La capacité régulière transfrontalière totale d'Air Canada comprend celle de Jazz. La capacité régulière transfrontalière totale des autres transporteurs comprend également celle des transporteurs régionaux membres de leur groupe ou liés par contrat, le cas échéant. AA : American Airlines; UA : UAL Corporation; CO : NW : Northwest Airlines; Continental Airlines; AS : Alaska Air Group; DL : Delta Air Lines; WS : WestJet Airlines.
- (2) Source : Prévisions aériennes de Transports Canada, juillet 2006. Représente le nombre de passagers transfrontaliers payants transportés.

Marché international

Les compagnies aériennes canadiennes desservent le marché international principalement à partir de trois aéroports positionnés stratégiquement. L'aéroport Pearson de Toronto, le plus grand aéroport canadien, est situé dans la métropole du Canada et offre des vols réguliers sans escale vers de nombreuses villes d'Europe, d'Amérique centrale, des Antilles et plus récemment d'Asie par les routes polaires. L'aéroport Pearson de Toronto offre plus de 495 départs quotidiens, dont 10 % vers l'étranger. L'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal (l'« aéroport Trudeau de Montréal ») est situé dans la deuxième ville du Canada et offre des vols réguliers sans escale vers plusieurs destinations européennes et certaines destinations d'Amérique centrale, des Antilles et d'Amérique du Sud. L'aéroport Trudeau de Montréal offre 210 départs quotidiens, dont 9 % vers l'étranger. L'aéroport international de Vancouver, situé dans la troisième ville du Canada, est positionné stratégiquement sur la côte ouest du Canada et sert de porte d'entrée pour plusieurs destinations en Asie. L'aéroport international de Vancouver offre plus de 300 départs quotidiens, dont 7 % vers l'étranger.

Selon Transports Canada, le nombre de passagers payants internationaux a augmenté au taux annuel composé de 5,2 % de 1994 à 2004 et devrait croître au taux annuel composé de 5,2 % de 2005 à 2009. Selon le *Conference Board* du Canada, la force du dollar canadien, la croissance de l'économie canadienne, l'attrait sur les Canadiens des destinations plus éloignées, le vieillissement de la population canadienne et l'augmentation de la capacité aérienne internationale sont des facteurs clés qui contribueront à une croissance plus forte des dépenses de voyage à l'étranger.

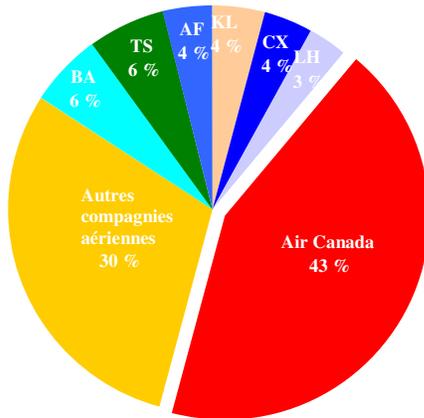
Air Canada est le transporteur international régulier le plus important du Canada et a un vaste portefeuille de droits sur des routes internationales. Air Canada est actuellement le seul transporteur régulier canadien qui dessert des routes asiatiques à partir du Canada, bien que les transporteurs d'un certain nombre de pays asiatiques desservent des destinations canadiennes. Air Canada est également le seul transporteur régulier canadien offrant des vols sur l'Amérique du Sud puisque aucun transporteur réseau régulier sud-américain ne dessert actuellement le Canada.

L'expansion des grands réseaux aériens, comme Star Alliance®, oneworld® et SkyTeam®, a amélioré l'efficacité des activités sur les marchés transatlantique et transpacifique. Sur ces marchés, 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 le marché international.

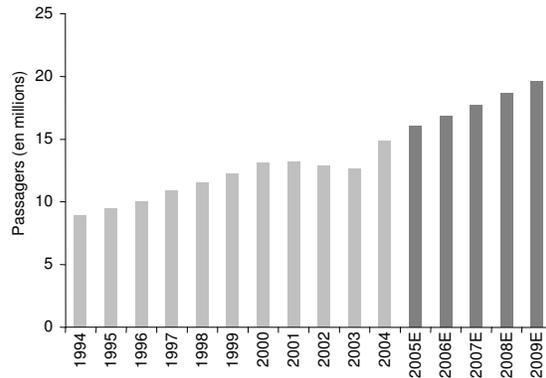
Air Canada est le plus grand fournisseur de services passagers réguliers sur le marché international au départ et à destination du Canada. D'après les renseignements fournis par l'OAG, entre le 1^{er} janvier 2006 et le 31 décembre 2006, Air Canada a fourni une plus grande capacité régulière internationale sur le marché international en partance et à destination du Canada que tout autre transporteur aérien avec une part de marché estimée à environ 43 %, selon les SMO.

Les graphiques suivants illustrent (i) la portion de la capacité régulière internationale totale prévue fournie par Air Canada et d'autres compagnies aériennes, mesurée en SMO, et (ii) le nombre de passagers payants internationaux annuel historique et prévu.

Part estimative de la capacité régulière internationale totale⁽¹⁾



Nombre historique et prévu de passagers payants sur le marché international, en partance et à destination du Canada⁽²⁾



(1) Source : Données de l'OAG, d'après le nombre total de sièges-milles offerts entre le 1^{er} janvier 2006 et le 31 décembre 2006. BA : British Airways; TS : Air Transat; AF : Air France; KL : KLM Royal Dutch Airlines; CX : Cathay Pacific Airways; LH : Deutsche Lufthansa.

(2) Source : Prévisions aériennes de Transports Canada, juillet 2006. Représente le nombre de passagers internationaux payants transportés (sauf les passagers transfrontaliers payants sur des vols Canada-É.-U.).

RÉTROSPECTIVE TRIENNALE : ÉVOLUTION DES ACTIVITÉS DE LA SOCIÉTÉ

Le plan

Le 1^{er} avril 2003, Air Canada a obtenu une ordonnance initiale par laquelle la Cour Supérieure de justice de l'Ontario l'a protégée de ses créanciers en vertu de la LACC. La Cour Supérieure de justice de l'Ontario a modifié cette ordonnance initiale par la suite dans le cadre de l'instance relative à la LACC sur requête d'Air Canada, de ses créanciers et d'autres parties intéressées. Le 1^{er} avril 2003, Air Canada, par l'entremise d'Ernst & Young Inc., le contrôleur nommé par la Cour Supérieure de justice de l'Ontario, a également présenté une demande de protection et de mesures accessoires en vertu de l'article 304 du *Bankruptcy Code* des États-Unis. La protection demandée en vertu de la LACC et des lois américaines visait Air Canada et les filiales en propriété exclusive suivantes : Jazz Air Inc., ZIP Air Inc., 3838722 Canada Inc., Air Canada Capital Ltd., Manoir International Finance Inc., Simco Leasing Ltd. et Wingo Leasing Inc. (collectivement les « requérantes »). Aéroplan, Touram Inc. et Destina.ca n'étaient pas

visées par l'instance entreprise en vertu de la LACC et des lois américaines et continuaient de traiter avec leurs créanciers dans le cours normal de leurs activités.

Le 30 septembre 2004, Air Canada et les autres requérantes ont cessé d'être protégées contre leurs créanciers par la LACC et ont mis en œuvre le plan. Le plan et la nouvelle stratégie commerciale d'Air Canada avaient pour but de procéder à une restructuration du capital, de l'exploitation et de la structure des coûts d'Air Canada. Le plan et la nouvelle stratégie commerciale ont été conçus pour :

- ramener les coûts d'exploitation d'Air Canada à un niveau concurrentiel en renégociant les conventions collectives, les contrats de location d'appareils, les contrats de location d'immeubles et divers autres contrats commerciaux;
- mettre en œuvre un programme de renouvellement du parc aérien visant à rajuster le nombre, la taille et la composition des appareils pour le réseau de lignes d'Air Canada;
- restructurer complètement les obligations d'Air Canada en matière de dettes et de location;
- redéfinir les principaux produits offerts par Air Canada pour la rendre plus concurrentielle dans l'environnement actuel et futur du secteur du transport aérien;
- réorganiser la structure organisationnelle d'Air Canada pour mieux permettre à certaines entreprises clés d'aller chercher une nouvelle clientèle et augmenter la valeur de la participation des parties prenantes.

La mise en œuvre du plan a réduit la dette (déduction faite des espèces et quasi-espèces) et les obligations de location (à leur valeur actualisée) d'Air Canada, les ramenant d'environ 12 milliards de dollars au 31 décembre 2002, avant qu'Air Canada dépose sa demande de protection en vertu de la LACC, à environ 4 milliards de dollars au 31 décembre 2004. De plus, dans le cadre de la mise en œuvre du plan, toutes les actions privilégiées d'Air Canada ont été annulées et tous les porteurs d'actions ordinaires et d'actions sans droit de vote de catégorie A d'Air Canada ont échangé leurs actions contre des actions à droit de vote et des actions à droit de vote variable d'ACE. Aux termes de cet échange, les anciens porteurs d'actions ordinaires et d'actions sans droit de vote de catégorie A d'Air Canada ont reçu 0,01 % du capital-actions dilué d'ACE à levée de la protection.

Le 30 septembre 2004, dans le cadre de la mise en œuvre du plan, Air Canada a réorganisé sa structure d'entreprise. Aux termes de cette réorganisation, Société en commandite APLN (société devancière d'Aéroplan), Jazz Air Inc. (société devancière de Société en commandite Jazz Air et de Jazz SEC) et Touram Inc. (société devancière de Vacances Air Canada) qui étaient déjà des entités distinctes membres du même groupe qu'Air Canada, sont devenues des entités distinctes membres du même groupe qu'ACE, tandis que Société en commandite Gestion ACTS (société devancière d'ACTS SEC), Air Canada Cargo et Services au sol Air Canada ont été constituées en sociétés en commandite distinctes membres du même groupe qu'ACE.

Placement de droits

Dans le cadre du plan, ACE a offert aux créanciers d'Air Canada ayant des réclamations prouvées des droits visant la souscription d'au plus 850 millions de dollars en actions à droit de vote et/ou en actions à droit de vote variable d'ACE. Aux termes de son contrat d'achat garanti conclu avec Air Canada, Deutsche Bank Securities Inc. (« Deutsche Bank ») s'est engagée à agir à titre d'acheteur garanti exclusif à l'égard du placement de droits. Deutsche Bank et les membres de son consortium ont souscrit l'ensemble des actions à droit de vote et/ou des actions à droit de vote variable d'ACE qui n'avaient pas par ailleurs été souscrites par les créanciers.

Restructuration des contrats de location et financement de GECC

En 2003 et en 2004, General Electric Capital Corporation (« GECC ») et Air Canada ont conclu des contrats qui prévoyaient ce qui suit :

- la restructuration des arrangements existants à l'égard de 106 appareils, incluant des réductions de taux de location visant 47 appareils, la résiliation d'obligations à l'égard de 20 appareils remisés, l'annulation de quatre engagements de location d'appareils futurs et la restructuration des obligations globales relatives à six appareils;

- un financement de sortie en trois tranches totalisant environ 681 millions de dollars américains à la levée de la protection en vertu de la LACC. Le prêt a été remboursé en totalité avant l'échéance, le 6 avril 2005;
- un engagement de financement d'au plus 950 millions de dollars américains devant être utilisés pour les acquisitions de nouveaux biréacteurs régionaux. À la levée de la protection en vertu de la LACC, les parties ont convenu de ramener l'engagement à 500 millions de dollars américains;
- l'achat à GECC de deux Boeing 747-400 Combi par Air Canada le 30 septembre 2004 (qu'elle louait à l'époque), pour un montant total de 353 millions de dollars. Le prix d'achat a été payé par un versement de 290 millions de dollars en espèces et par l'émission d'un emprunt à recours limité de 50 millions de dollars américains. Les deux appareils 747-400 Combi de Boeing ont été vendus en décembre 2004 et en janvier 2005 et le produit tiré de cette vente a été affecté au remboursement du prêt de 50 millions de dollars américains consenti par GECC.

Ententes à l'égard des régimes de retraite

La solvabilité des régimes de retraite enregistrés à prestations déterminées d'Air Canada s'est considérablement détériorée en 2002 par suite de nombreux événements macroéconomiques, de sorte qu'en mars 2003, le BSIF, organisme de réglementation des régimes de retraite fédéraux, a donné à Air Canada une série de directives en matière d'évaluation actuarielle et de capitalisation. Le 30 septembre 2004, à la suite des négociations avec le BSIF et les représentants des parties prenantes des régimes de retraite, le Règlement sur la capitalisation du déficit de solvabilité des régimes de pension d'Air Canada est entré en vigueur. Le règlement a prolongé la période d'amortissement habituelle de cinq ans applicables aux déficits de solvabilité pour la fixer à dix ans et prévoit le versement de paiements d'amortissement annuels variables selon un calendrier convenu plutôt que les paiements annuels égaux habituels. Air Canada a également émis une série de billets garantis subordonnés d'un montant initial total d'environ 347 millions de dollars en faveur des fiduciaires des régimes de retraite, dont environ 185 millions de dollars demeuraient impayés en date du 31 janvier 2007. Les billets sont garantis par une charge de deuxième rang sur des éléments d'actif d'Air Canada et de certains des membres de son groupe. Leur montant diminuera en proportion du capital versé par Air Canada pour renflouer les régimes de retraite conformément au calendrier convenu. Voir « Facteurs de risque – Risques liés à la Société – Régimes de retraite ».

Ententes avec les syndicats

Après le dépôt de sa demande de protection en vertu de la LACC, Air Canada a conclu en 2003 et a modifié en 2004 des conventions collectives de longue durée venant à échéance en 2009 avec l'Association internationale des machinistes et travailleurs de l'aérospatiale (l'« AIMTA »), l'Association des pilotes d'Air Canada (l'« APAC »), le Syndicat canadien de la fonction publique (le « SCFP »), la Canadian Air Line Dispatchers Association (la « CALDA »), le Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada (les « TCA »), et la Fraternité internationale des Teamsters (la « FIT »). Elle a également conclu des conventions avec le Syndicat des transports et de la manutention (le « TGWU ») et Amicus, deux syndicats du Royaume-Uni. Toutes ces conventions collectives ont été ratifiées par les membres des unités de négociation en cause. Ces conventions « de règlement intégral » prévoyaient un ensemble d'améliorations de productivité et de réductions salariales. Toutes les clauses concernant la sécurité d'emploi sans réserve dans les conventions collectives ont également été éliminées. Tous les versements de primes et toutes les augmentations de salaire prévus ont été annulés et toutes les heures supplémentaires sont désormais payées à un taux équivalent à une fois et demi le taux salarial applicable. Air Canada a également conclu des conventions « de règlement intégral » avec tous ses syndicats de l'Amérique du Nord aux termes desquelles les parties se sont engagées à régler l'intégralité des griefs en cours par règlement, abandon ou compromis.

Ces conventions collectives prévoient qu'aucune grève ou aucun lock-out ne peut légalement être déclaré au cours de la durée des conventions collectives. En 2006, Air Canada a mené à terme avec tous ses syndicats des conventions, des médiations ou des arbitrages prévoyant le réexamen des salaires en vertu de la convention collective. Elle attend toujours la décision de l'arbitre à l'égard des agents de bord, représentés par le SCFP, qui devrait être rendue au cours du deuxième trimestre de 2007. Les augmentations salariales accordées ou convenues sont d'au plus 2,6 % par année jusqu'en 2009.

En mars 2007, Air Canada a conclu un accord avec le TGWU et Amicus, représentant des employés des services au sol d'Air Canada au Royaume-Uni, qui permet à Air Canada de continuer à exécuter à l'interne certaines activités des services au sol à l'aéroport Heathrow de Londres. L'accord prévoit plusieurs changements aux pratiques de travail des employés actuels et des changements structureux dans l'avenir. Aux termes de l'accord, les nouveaux employés seront exclus du régime de retraite à cotisation déterminée actuel. Ils seront plutôt couverts par un nouveau régime de retraite à cotisations déterminées.

Renégociation ou résiliation des contrats pendant la procédure en vertu de la LACC

Durant la période de restructuration, Air Canada a examiné l'ensemble de ses immeubles et a choisi d'éliminer les installations inutilisées ou sous-utilisées et de regrouper ses activités afin de réduire davantage ses frais d'exploitation. En outre, Air Canada a évalué l'ensemble de ses contrats de biens et de services pour repérer des occasions de regrouper sa base d'approvisionnement, de tirer meilleur parti de son pouvoir d'achat et de profiter de l'occasion offerte par la procédure de restructuration pour résilier unilatéralement des contrats qui lui étaient défavorables.

De plus, Air Canada a mené d'intenses négociations avec les sociétés qui financent ses appareils et qui lui en louent en vue de réaménager sa structure de coût à cet égard. Grâce à ces négociations, Air Canada et Jazz ont réussi (i) à ramener leurs frais de propriété et de location à des niveaux plus conformes aux conditions du marché de l'époque; (ii) à modifier les dates d'expiration des contrats de location pour tenir compte des nouvelles acquisitions d'appareils envisagées et des besoins de maintenance lourde prévus; (iii) à négocier le retour des appareils à des conditions satisfaisantes, qui tiennent compte des dates d'expiration modifiées des contrats de location.

Contrat d'achat d'appareils Embraer

En 2004, Air Canada a conclu avec EMBRAER — Empresa Brasileira de Aeronautica S.A. (« Embraer ») un contrat d'achat définitif portant sur des commandes fermes de 45 appareils Embraer ERJ-190 et de 15 appareils Embraer ERJ-175. Voir « Activités d'Air Canada – Parc aérien – Parc aérien d'avions à fuselage étroit et de biréacteurs régionaux – Commandes d'Embraer et conditions de financement ».

Contrat d'achat d'appareils conclu par The Boeing Company et Air Canada

Le 4 novembre 2005, la Société a conclu des ententes avec The Boeing Company (« Boeing ») pour l'acquisition d'un maximum de 36 Boeing 777 et de 60 Boeing 787. Ces ententes prévoient la commande ferme de 18 Boeing 777 et des droits d'achat sur 18 autres appareils choisis parmi les plus récents modèles de la famille 777. La livraison des 777 débutera en mars 2007. Sept, neuf et deux appareils 777 en commande ferme devraient être livrés respectivement en 2007, 2008 et 2009. Les ententes prévoient également des commandes fermes pour 14 appareils 787, avec des options et des droits d'achat sur 46 autres appareils du même type. Air Canada est censé recevoir son premier 787 en 2010.

Premier appel public à l'épargne d'Air Canada

Le 24 novembre 2006, ACE et Air Canada ont réalisé un premier appel public à l'épargne et un placement secondaire d'un total de 25 millions d'actions à droit de vote variable et actions à droit de vote à un prix de 21 \$ l'action, pour un produit brut de 525 millions de dollars. Les actions sont inscrites aux fins de négociation à la TSX sous le symbole AC.A pour les actions à droit de vote variable, et sous le symbole AC.B pour les actions à droit de vote.

Dans le cadre de son premier appel public à l'épargne, Air Canada a vendu un total de 9 523 810 actions à droit de vote variable et actions à droit de vote pour un produit brut de 200 millions de dollars devant être affecté aux fins générales de l'entreprise, notamment pour financer partiellement son programme de renouvellement de son parc aérien. Dans le cadre du placement secondaire, ACE a vendu 15 476 190 actions à droit de vote variable et actions à droit de vote pour un produit brut de 325 millions de dollars.

APERÇU DES ACTIVITÉS

Air Canada est le plus important transporteur aérien du Canada offrant des services intérieurs et internationaux et le plus grand fournisseur de services passagers réguliers sur le marché canadien, sur le marché transfrontalier américain et sur le marché international au départ et à destination du Canada.

En 2006, Air Canada, conjointement avec Jazz, a assuré en moyenne 1 300 vols réguliers chaque jour et transporté annuellement plus de 32 millions de passagers. Air Canada et Jazz ont ensemble fourni des services passagers directs sur 161 destinations et, grâce à des ententes commerciales avec d'autres transporteurs régionaux non affiliés, sur 15 autres destinations, portant à 176 le nombre total de destinations desservies directement sur les cinq continents.

Air Canada élargit son réseau avec Jazz grâce à un contrat d'achat de capacité aux termes duquel Air Canada achète la quasi-totalité de la capacité du parc aérien de Jazz à des tarifs prédéterminés et établit les liaisons et les horaires de Jazz. Jazz exploite des moyen-courriers et des avions à turbopropulseurs aux coûts par trajet inférieurs à ceux des avions à réaction lourds ordinaires, ce qui lui permet d'offrir des services à la clientèle d'Air Canada sur les marchés à plus faible densité et sur les marchés à plus haute densité pendant les périodes hors pointe partout au Canada et aux États-Unis.

Air Canada est membre fondateur du réseau Star Alliance[®], le plus important réseau de transporteurs aériens sur la planète. En février 2007, le réseau Star Alliance[®] comptait parmi ses membres 17 compagnies aériennes et trois compagnies aériennes régionales. Grâce à son affiliation à ce réseau, Air Canada peut offrir à sa clientèle plus de 855 destinations dans 155 pays, une participation réciproque aux programmes pour grands voyageurs et l'accès à des salons aéroportuaires.

Grâce à sa relation à long terme avec Aéroplan, son programme de grands voyageurs, Air Canada peut fidéliser sa clientèle en offrant à ses clients membres d'Aéroplan la possibilité d'amasser des milles Aéroplan lorsqu'ils voyagent avec Air Canada. Aéroplan est également le plus important client d'Air Canada. La relation avec Aéroplan fournit une source de revenu stable à long terme en raison de l'achat de sièges d'Air Canada par Aéroplan destinés aux membres d'Aéroplan qui choisissent d'échanger leurs milles Aéroplan contre des primes-voyages aériens.

La Société tire aussi des revenus des services de fret fournis par Air Canada et Air Canada Cargo, des services d'organisation de voyages fournis par Vacances Air Canada et des services de manutention au sol fournis par Services au sol Air Canada.

Stratégie commerciale d'Air Canada

Le modèle commercial d'Air Canada lui permet de faire une concurrence plus efficace, à de nombreux échelons, aux structures tarifaires à bas prix offertes par les transporteurs à bas prix et aux nombreux services et vastes réseaux des grands transporteurs internationaux à service complet. La stratégie d'Air Canada repose sur les volets suivants :

- Mettre à profit son modèle tarifaire innovateur axé sur le client;
- Ajout de nouveaux éléments à sa stratégie d'innovation;
- Fort degré de pénétration Internet
- Possibilités de nouvelles lignes internationales
- Stratégie de recours à plusieurs plaques tournantes et correspondances sans discontinuité à Toronto
- Améliorer toute la gamme de produits grâce à un réseau réaménagé et à un parc aérien renouvelé
- Recours à la technologie pour améliorer le service clientèle et comprimer les coûts
- Améliorer sans cesse la structure de ses coûts;
- Maintenir de bonnes relations de travail avec les employés.

Mettre à profit son modèle tarifaire innovateur axé sur le client

La pierre angulaire de la stratégie d'Air Canada est de tirer parti de son modèle tarifaire innovateur. Depuis qu'il a été mis en place, le modèle tarifaire a permis d'améliorer le coefficient d'occupation, d'améliorer le rendement, d'augmenter les PPSMO et de faire de plus grandes économies.

Air Canada est un chef de file en matière de transparence tarifaire et de tarifs sous marques simplifiés dans un secteur caractérisé par des structures tarifaires à plusieurs niveaux ainsi que des règles et restrictions complexes. Air Canada estime que cette stratégie l'a aidée à obtenir des coefficients d'occupation et des améliorations de rendement sans précédent. En 2006, Air Canada a bénéficié de coefficients d'occupation inégalés, sauf en août et en septembre, et a enregistré un record de 27 mois consécutifs à coefficients d'occupation sans pareils. Air Canada estime que ces deux mois sont tombés aux niveaux de l'année précédente en raison de la menace terroriste du 10 août 2006 au Royaume-Uni et du resserrement consécutif des mesures de sûreté. La structure tarifaire par marques transparente et simplifiée d'Air Canada a permis à ses clients de payer des tarifs sous marques plus élevés et de bénéficier des attributs qu'ils procurent ou de payer un tarif sous marques inférieur, puis d'acheter certains attributs habituellement rattachés exclusivement aux tarifs sous marques plus élevés. Air Canada a pu ainsi égaler le tarif le plus bas sur les marchés qu'elle exploite et maintenir des revenus différentiels grâce à la clientèle de personnes qui paient volontiers des tarifs plus élevés. En 2006, 46 % des clients voyageant à bord de vols intérieurs d'Air Canada ont choisi un tarif supérieur au plus bas tarif Tango offert, ce qui représente une amélioration de 31 % par rapport à 2005. Le concept de simplification tarifaire est en place sur le marché nord-américain depuis 2003, et certaines de ces caractéristiques ont été instaurées sur la plupart des marchés européens en 2006.

Ajout de nouveaux éléments à sa stratégie d'innovation

Soucieuse d'offrir des produits novateurs et uniques exclusifs, Air Canada continue d'enrichir son offre de « passes », d'« abonnements » et d'options « à la carte » conçus pour différents segments du marché. Les passes permettent aux clients d'Air Canada de stabiliser leurs frais de voyage en effectuant des achats à l'avance de segments multiples dans une région géographique donnée. Ce produit gagne en popularité auprès des grandes entreprises, des plus petites entreprises et des familles, qui apprécient les avantages comme le prix fixe et plus particulièrement la flexibilité et la facilité d'utilisation. Les abonnements de voyage sont une autre innovation d'Air Canada qui permet des voyages illimités dans une zone géographique donnée selon certaines conditions, pour un tarif fixe. Les avantages de l'abonnement sont la flexibilité et la facilité d'utilisation. Les passes et les abonnements ont permis à Air Canada de réaliser des économies sur les coûts liés au service et à la vente, et ont été favorablement acceptés sur le marché. Les ventes de passes ont augmenté de 148 % en 2006. Les options « à la carte » permettent aux clients de personnaliser leur produit en choisissant ou non certains attributs payants. Les options « à la carte » concernent notamment les bagages enregistrés, la présélection des places, les milles Aéroplan et l'accès au salon Feuille d'érable. Air Canada est le seul transporteur international d'importance qui offre une telle personnalisation et entend continuer à enrichir son menu « à la carte » par l'ajout d'attributs innovateurs. Depuis la mise en place du service le 28 octobre 2006, 13 % des clients achetant à partir du site web d'Air Canada ont profité des options « à la carte ». Les options « à la carte » génèrent des produits d'exploitation complémentaires plus élevés et entraînent une meilleure satisfaction de la clientèle, ce qui favorise la préférence de la marque.

Fort degré de pénétration Internet

Ces trois produits, c'est-à-dire les passes, les abonnements et les options « à la carte », peuvent être obtenus sur les sites Web d'Air Canada. Cette stratégie a renforcé le degré de pénétration Internet. En 2006, Air Canada a atteint, en moyenne, un taux de pénétration Internet de 26 % à l'échelle du réseau, alors qu'il était de 52 % au Canada. Le taux de pénétration du marché Internet intra-Canada pour le quatrième trimestre 2006 était de 57 %, atteignant son niveau le plus élevé de l'exercice, 61 %, au mois de décembre 2006. Les ventes directes intra-Canada (au moyen d'aircanada.com et des centres d'appels) pour le quatrième trimestre de 2006 représentaient 69 %. Le taux de pénétration du marché Internet transfrontalier était de 30 % pour le quatrième trimestre de 2006, en hausse de 6 % par rapport au quatrième trimestre de 2005. Air Canada estime que la croissance des ventes directes est attribuable en partie au fait que les nouveaux produits exclusifs et novateurs qui intéressent les clients sont uniquement offerts sur le site Web et aux centres d'appels. Air Canada gère deux sites Web, un pour les clients qui ne sont pas des agences de voyage et l'autre pour les agences de voyages. Les deux sites offrent les mêmes produits exclusifs. La hausse de pénétration Internet permet à Air Canada de continuer à réduire ses coûts de distribution.

Par ailleurs, les clients d'Air Canada peuvent encore, grâce à la fonction d'enregistrement en ligne sur le site Web d'Air Canada, s'enregistrer 24 heures avant leur départ pour leur vol au départ de toutes les villes du Canada et d'un certain nombre de villes des États-Unis ou d'ailleurs et à destination du Canada. Air Canada est d'avis que cette possibilité supplémentaire lui permet de faire des économies et améliore la satisfaction de la clientèle.

Possibilités de nouvelles lignes internationales

Air Canada est d'avis que le profil démographique multiethnique du Canada favorise un accroissement de la demande de voyages internationaux auprès d'Air Canada. Tout en pouvant tabler sur la multiplicité des lignes, elle estime qu'elle est bien positionnée pour accroître sa part du marché canadien et international. Air Canada compte élargir ses services actuels sur des destinations à l'étranger, notamment grâce à la capacité qu'offre le réseau Star Alliance®, et desservir de nouvelles destinations à l'étranger pour profiter des marges plus importantes que procurent les marchés internationaux.

Recours à plusieurs plaques tournantes et correspondances sans discontinuité à Toronto

Air Canada utilise au Canada trois principales plaques tournantes (Toronto, Montréal et Vancouver) pour ses lignes intérieures, transfrontalières et internationales. Bien située géographiquement, Air Canada croit que ces plaques tournantes comportent toutes des avantages naturels pour servir ses clients voyageant au départ et à destination des États-Unis, de l'Asie et de l'Europe. Depuis l'inauguration, le 30 janvier 2007, des dernières installations de l'aéroport Pearson de Toronto, tous les vols transfrontaliers d'Air Canada sont exploités à partir du Terminal 1, ce qui permet à Air Canada de transférer plus aisément des passagers au départ et à destination des États-Unis, de l'Europe et de l'Asie. Cette initiative constitue une grande amélioration, car elle évite aux clients les pertes de temps et le souci d'avoir à s'enregistrer à la sortie de l'aérogare 2, puis à nouveau à l'entrée de l'aérogare 1, ou l'inverse. Les activités d'Air Canada à Toronto sont désormais regroupées dans un seul terminal, offrant l'une des installations les plus récentes et les plus commodes en Amérique du Nord pour les voyages internationaux.

Améliorer toute la gamme de produits grâce à un réseau réaménagé et à un parc aérien renouvelé

En Amérique du Nord, Air Canada a adopté une stratégie basée sur la demande du réseau. Ainsi, Air Canada propose une meilleure fréquence de vols sur les liaisons clés, assure des fréquences concurrentielles sur d'autres liaisons et crée de nouvelles liaisons sans escale, tout en continuant de servir les clients sur des destinations en demande. Air Canada est en train de réaliser le réaménagement de son réseau nord-américain en employant de plus en plus de grands biréacteurs régionaux plus économiques par trajet que les avions à fuselage étroit. Pour soutenir l'expansion de ses activités internationales et offrir de meilleurs services aériens sur le marché international en partance et à destination du Canada, Air Canada prévoit commencer à recevoir 19 appareils 777 de Boeing à compter de mars 2007 et 14 appareils 787 de Boeing à compter de 2010. Ces nouveaux appareils contribueront à moderniser le parc aérien et à en modifier la taille, à améliorer les coefficients et les rendements d'occupation et à réduire les coûts d'exploitation grâce à des économies de carburant. Il est prévu qu'ils permettront à Air Canada de pénétrer de nouveaux marchés qu'elle ne pouvait auparavant pas desservir d'une manière efficace.

Air Canada est consciente de la nécessité de toujours demeurer concurrentielle en offrant à sa clientèle des services améliorés. Outre l'acquisition de nouveaux appareils, Air Canada a entrepris en 2006 d'importants réaménagements des cabines de ses appareils existants. Les cabines de tous les appareils existants, sauf l'appareil A340 d'Airbus, seront réaménagées et dotées de nouveaux sièges, systèmes personnels de divertissement en vol et prises électriques à l'arrière de chacun des sièges en classe économique et en classe Affaires. Pour ce qui est des appareils affectés aux lignes internationales, les sièges dans la cabine de classe Super Affaires pourront s'incliner à l'horizontale. En date du 27 mars 2007, Air Canada a terminé la remise à neuf de 23 appareils Airbus A320, de cinq Boeing 767-300 et de deux Airbus A319. Les nouveaux appareils 777 de Boeing et d'Embraer sont livrés déjà pourvus de nouveaux sièges et systèmes de divertissements à bord. Le programme de remise à neuf d'appareils devrait être terminé d'ici le milieu de 2008.

Recours à la technologie pour améliorer le service clientèle et comprimer les coûts

En vue de soutenir la mise en place rapide et efficace de son modèle tarifaire et de réduire les coûts d'exploitation et de distribution, Air Canada est à concevoir un nouveau système informatique exploitable sur le Web pour remplacer ses anciens systèmes de réservations et de service à la clientèle aéroportuaire. Appelé POLARIS, ce nouveau système de pointe devrait être mis en place par étapes sur une période commençant à la fin de 2007 et s'étalant sur une bonne

partie de 2008. La nouvelle technologie sera innovatrice, souple et économique; elle permettra à Air Canada de faciliter et de simplifier les formalités de réservation et de voyages pour ses clients et ses employés. L'objectif d'Air Canada est de permettre la conclusion de toutes les dispositions de voyage à partir de ses sites Web, de bornes d'enregistrement libre-service, d'assistants numériques personnels ou d'autres plateformes Web. Il s'agit principalement de créer une plateforme qui permettra à la clientèle de réaliser toutes les opérations nécessaires à tout moment pertinent.

Améliorer sans cesse la structure de ses coûts

La stratégie commerciale d'Air Canada repose sur une évaluation et une amélioration continues de la structure des coûts pour conserver une position hautement concurrentielle. Le programme de renouvellement de son parc aérien permettra à Air Canada de réaliser des économies : comparativement aux A319 d'Airbus, les appareils ERJ-190 d'Embraer permettent d'abaisser les coûts par trajet de 18 %. Les améliorations technologiques apportées au fuselage des Boeings 777 et 787 devraient permettre aux transporteurs d'économiser du carburant. Air Canada prévoit que les appareils 777-300 de Boeing consommeront 26 % moins de carburant sur une base unitaire que les 340-500 d'Airbus, tandis que l'appareil 787-8 de Boeing devrait coûter 30 % de moins en carburant et en entretien que le Boeing 767-300. Le système POLARIS devrait lui aussi donner des gains de productivité dans les centres téléphoniques, à l'enregistrement à l'aéroport et dans la comptabilité des rentrées de fonds.

Maintenir de bonnes relations de travail avec les employés

Air Canada respecte cet engagement en donnant aux directeurs une formation qui les aidera à susciter et à favoriser des relations de travail profondes et positives et en fournissant à ses employés de nombreuses occasions de discuter et de communiquer leurs commentaires. Dans le cadre de cet engagement, Air Canada a lancé en janvier 2007 une initiative de formation en leadership et en relations de travail appelée « Les relations, ça compte » pour tous les membres du personnel administratif.

Air Canada tient à maintenir un esprit de bonne entente avec ses syndicats. Air Canada et certains de ses syndicats ont également institué de nouvelles procédures de griefs qui permettent la résolution accélérée de griefs, facilitent les rapports entre les employés et la direction et responsabilisent davantage les deux parties.

ACTIVITÉS D'AIR CANADA

Air Canada compte deux secteurs d'exploitation isolables : Services Air Canada et Jazz. Le tableau ci-après présente les résultats financiers relatifs de chaque activité commerciale pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006 :

AIR CANADA EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 2006				
<i>(en millions)</i>	Services Air Canada	Jazz ⁽¹⁾	Élimination intersectorielle	Total des secteurs consolidés
Produits d'exploitation				
Produits passages.....	8 887 \$	-	-	8 887 \$
Produits fret.....	629	-	-	629
Autres produits ⁽²⁾	644	7 \$	-	651
Produits externes.....	10 160	7	-	10 167
Produits intersectoriels.....	79	1 374	(1 453) \$	-
	10 239	1 381	(1 453)	10 167
Charge spéciale pour les miles Aéroplan ⁽³⁾	(102)	-	-	(102)
Total des produits d'exploitation.....	10 137	1 381	(1 453)	10 065
Charges d'exploitation ⁽⁴⁾	10 023	1 237	(1 454)	9 806
Résultat d'exploitation.....	114 \$	144 \$	1 \$	259 \$

- (1) Inclut les activités de Jazz aux termes de son contrat d'achat de capacité conclu avec Air Canada. Jazz est consolidée dans les états financiers d'Air Canada en application de la note d'orientation concernant la comptabilité n° 15, Consolidation des entités à détenteurs de droits variables. Air Canada inclut Jazz dans son périmètre de consolidation du fait qu'elle détient certains intérêts contractuels au titre du CAC de Jazz qui peut exiger qu'Air Canada absorbe une partie de la variabilité touchant les activités de Jazz et qu'elle fasse certains paiements à Jazz. Air Canada ne détient aucune participation dans Jazz en date du 31 décembre 2006. Voir « Présentation de l'information sectorielle ».
- (2) Les autres produits comprennent les produits tirés de la vente de la portion terrestre de forfaits voyages et de la fourniture de services d'escale et d'autres services connexes au transport aérien, y compris les services de maintenance fournis par Jazz.
- (3) Le total des produits d'exploitation comprend une charge exceptionnelle de 102 millions de dollars liée à l'obligation d'Air Canada relativement à l'échange des milles Aéroplan d'avant 2002. Pour de plus amples informations, on se reportera à la note 20 afférente aux états financiers consolidés combinés d'Air Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006, qui est intégrée par renvoi aux présentes. Les états financiers consolidés combinés d'Air Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006 figurent sur SEDAR à l'adresse www.sedar.com.
- (4) Les autres dépenses comprennent une charge spéciale de 20 millions de dollars pour la restructuration de la main-d'oeuvre.

Le tableau ci-après présente la proportion des produits passages tirés des services intérieurs, transfrontaliers et internationaux de Services Air Canada pour les exercices terminés le 31 décembre 2006 et le 31 décembre 2005.

Services Air Canada		
Produits passages (%)		
exercices terminés le 31 décembre		
	2006	2005
Intérieur.....	41	42
Transfrontalier.....	21	19
International.....	38	39
Total.....	100 %	100 %

Air Canada est le plus important transporteur aérien du Canada offrant des services intérieurs et internationaux et le plus grand fournisseur de services passagers réguliers sur le marché canadien, sur le marché transfrontalier américain et sur le marché international au départ et à destination du Canada.

Jazz est le transporteur aérien régional d'Air Canada. Air Canada a conclu avec Jazz un contrat d'achat de capacité aux termes duquel Air Canada achète la quasi-totalité de la capacité du parc aérien de Jazz à des tarifs prédéterminés et établit les routes et les horaires de Jazz. Au cours des exercices terminés les 31 décembre 2006 et 2005, Jazz a tiré la quasi-totalité de ses produits d'exploitation (plus de 99 %) de l'achat de la capacité de son parc aérien par Air Canada. Jazz exploite des moyens courriers et des avions à turbopropulseurs aux coûts par trajet inférieurs à ceux des avions à réaction lourds ordinaires, ce qui lui permet d'offrir des services à la clientèle d'Air Canada sur les marchés à plus faible densité et sur les marchés à plus haute densité pendant les périodes hors pointe partout au Canada et vers certaines destinations aux États-Unis.

Routes et horaires

Air Canada

Air Canada (sans Jazz) effectue, en moyenne, environ 580 départs quotidiens vers 15 destinations au Canada, 31 destinations aux États-Unis, et 56 destinations sur les marchés Canada-Europe, Canada-Pacifique, Canada-Antilles/ Amérique centrale et Canada-Amérique du Sud. Les vols intérieurs, transfrontaliers et internationaux représentent 50 %, 33 % et 17 % respectivement des quelque 580 vols quotidiens. Le réseau de routes actuel d'Air Canada s'étend à plus de 40 pays et territoires.

Air Canada, conjointement avec Jazz, assure en moyenne 1 300 vols réguliers chaque jour et transporte annuellement plus de 32 millions de passagers dans les marchés intérieurs, transfrontaliers et internationaux. Air Canada, conjointement avec Jazz, fournit des services passagers direct sur 161 destinations et, grâce à des ententes commerciales avec d'autres transporteurs régionaux non affiliés, sur 15 autres destinations, ce qui porte à 176 le nombre total de destinations desservies directement sur les cinq continents.

Les plaques tournantes d'Air Canada sont situées à Toronto, Vancouver, Montréal et Calgary, qui procurent toutes un large accès aux marchés intérieurs, transfrontaliers et internationaux.

L'aéroport Pearson de Toronto est la principale plaque tournante du Canada et constitue un important point de départ et de destination en Amérique du Nord. Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006, Air Canada offrait en moyenne 182 départs quotidiens à partir de Toronto. L'aéroport international de Vancouver est la deuxième plaque tournante du Canada et constitue le point d'accès d'Air Canada aux pays côtiers du Pacifique. Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006, Air Canada offrait en moyenne 65 départs quotidiens à partir de Vancouver. L'aéroport Trudeau de Montréal est la troisième plaque tournante du réseau d'Air Canada. Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006, Air Canada offrait en moyenne 58 départs quotidiens à partir de Montréal. L'aéroport international de Calgary est la quatrième plaque tournante du réseau d'Air Canada. Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006, Air Canada offrait en moyenne 39 départs quotidiens à partir de Calgary.

Services intérieurs

En date du 31 décembre 2006, Air Canada et Jazz offrent le réseau le plus étendu et la plus vaste gamme de produits au Canada, avec des vols passagers réguliers directs sur 59 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. Air Canada et Jazz assurent plusieurs navettes court-courriers, notamment les liaisons Rapidair (reliant Toronto, Montréal et Ottawa). Air Canada offre également des vols à bonne fréquence entre les principaux centres de l'Ouest du Canada et effectue de nombreux vols Calgary-Vancouver et Calgary-Edmonton. Outre les vols transcontinentaux et les régionaux, Air Canada et Jazz assurent des liaisons entre le Centre du Canada, les Prairies et les provinces de l'Atlantique.

Des transporteurs régionaux non affiliés remplacent Jazz sur les marchés trop petits pour être desservis directement. En date du 31 décembre 2006, ces transporteurs assuraient des vols portant le code d'Air Canada sur huit autres destinations intérieures aux termes de contrats de capacité conclus avec Air Canada. Air Canada ne détient aucune participation dans ces transporteurs.

À la suite de l'annonce de CanJet Airlines de mettre fin à ses services passagers réguliers le 10 septembre 2006, Air Canada, conjointement avec Jazz, a ajouté des vols et affecté de plus gros appareils pour desservir la région de l'Est canadien selon la demande en septembre 2006 et a accru la capacité mesurée en SMO de 16 % dans l'Est canadien entre le 1^{er} octobre 2006 et le 31 décembre 2006.

Services transfrontaliers

Offrant le plus grand nombre de destinations et de vols sans escale du Canada vers les États-Unis, Air Canada et Jazz transportent plus de passagers entre le Canada et les États-Unis que toute autre compagnie aérienne. Air Canada et Jazz desservaient directement 46 villes américaines (y compris six destinations saisonnières) au 31 décembre 2006. Le réseau d'Air Canada a également été élargi au moyen de nombreuses correspondances et de vols avec code partagé offerts en collaboration avec United Airlines, l'un de ses partenaires Star Alliance®.

En mars 2007, Air Canada a augmenté sensiblement le nombre de ses vols à partir du Canada vers des destinations d'agrément comme la Floride, la Californie et Las Vegas. Air Canada a ajouté 31 vols sans escale de plus par semaine vers la Floride, pour un total de 184 vols hebdomadaires. De plus, Air Canada a ajouté 10 autres vols sans escale de plus par semaine vers la Californie, pour un total de 143 vols hebdomadaires. Air Canada a également ajouté huit autres vols sans escale par semaine vers Las Vegas, pour un total de 52 vols hebdomadaires. Cette augmentation du nombre total des vols représente une augmentation de 15 % du nombre de places offertes par Air Canada sur des routes entre le Canada et ces destinations d'agrément par rapport à l'hiver dernier.

Services internationaux

Air Canada est idéalement positionnée à titre de compagnie aérienne internationale régulière la plus importante au Canada. En date du 31 décembre 2006, elle assurait des vols directs réguliers sur 56 destinations en Europe, au Moyen-Orient, en Asie, en Australie, aux Antilles/Amérique centrale et en Amérique du Sud.

Air Canada offre des services transatlantiques vers le Royaume-Uni, l'Allemagne, la France, l'Italie, la Suisse et Israël toute l'année et des services saisonniers vers l'Irlande. À l'été 2007, Air Canada compte assurer 15 vols par jour vers Londres (Heathrow), cinq vols par jour vers Francfort, un vol par jour vers Munich, trois vols par jour vers Paris et deux vols par jour vers Rome.

Air Canada offre également des services sur le marché Asie-Pacifique en passant par ses plaques tournantes de Vancouver et de Toronto. Air Canada offre des vols quotidiens sans escale sur le Japon (Vancouver et Toronto vers Tokyo et Vancouver — Osaka), la Chine (Vancouver et Toronto vers Beijing et Shanghai), Hong Kong (à partir de Vancouver et de Toronto) et la Corée (Vancouver et Toronto vers Séoul). À l'été 2007, la Chine constituera un secteur clé de croissance de la capacité pour la Société. Air Canada prévoit augmenter de 50 % sa capacité vers la Chine, selon les SMO. Air Canada compte faire passer de un à deux le nombre de ses vols quotidiens directs sans escale de Vancouver à Beijing. De même, Air Canada prévoit augmenter le nombre de ses vols directs sans escale de Toronto à Shanghai. Pendant la période de pointe d'été, Air Canada compte exploiter cinq vols directs sans escale entre le Canada et la Chine.

En plus de cibler les voyageurs d'affaires, ces services misent également sur le volume élevé de passagers qui visitent des amis et parents en Asie et au Canada. Air Canada estime que le marché Asie-Pacifique continue de représenter un domaine de croissance pour le transport aérien.

Air Canada a également étendu ses services sur l'Amérique du Sud, l'Australie et l'Amérique centrale/Antilles. Air Canada assure actuellement un service régulier direct sur six destinations en Amérique du Sud, une en Australie, sept en Amérique centrale et 23 aux Antilles. Air Canada a ajouté 22 vols sans escale par semaine du Canada vers le Mexique à son horaire de mars 2007, pour un total de 59 vols hebdomadaires, et a lancé cinq autres vols sans escale du Canada vers les Antilles, pour un total de 104 vols hebdomadaires.

Jazz

Jazz fait partie intégrante de la stratégie nord-américaine d'Air Canada. Aux termes d'un contrat d'achat de capacité, Jazz exploite des services intérieurs et transfrontaliers pour Air Canada. Voir « Relations et opérations avec une personne reliée — Air Canada — Jazz, Aéroplan et ACTS — Relation entre Air Canada et Jazz — Contrat d'achat de capacité avec Jazz ». Jazz exploite pour Air Canada un service régulier de transport de passagers qui prévoit environ 720 départs par jour en moyenne à destination de 59 villes au Canada et de 31 villes aux États-Unis. Les vols intérieurs représentent 79 % et les vols transfrontaliers 21 % des 720 vols quotidiens. Environ 34 % des vols de Jazz sont reliés au réseau principal d'Air Canada.

Le réseau des lignes exploitées par Jazz s'étend d'un océan à l'autre, de la Colombie-Britannique à Terre-Neuve-et-Labrador, vers le sud des États-Unis jusqu'à Houston (Texas) et la Nouvelle-Orléans (Louisiane), et au nord jusqu'à Whitehorse, (Yukon) et Yellowknife (Territoires du Nord-Ouest). Le réseau exploité par Jazz s'étend actuellement sur un des plus grands territoires au monde couvert par un transporteur régional.

Parc aérien

Simplification de la structure du parc aérien et renouvellement du parc aérien

La simplification de la structure du parc aérien, qui a commencé en octobre 2004, passe par l'élimination des appareils moins efficaces et plus vieux qui ne sont plus rentables dans la nouvelle conjoncture et par l'utilisation accrue, en Amérique du Nord, de nouveaux grands jets régionaux de Bombardier et d'Embraer à coût par trajet moindre et qui sont mieux conçus pour les vols de ville à ville. Le programme de renouvellement de son parc aérien permettra à Air Canada de réaliser des économies : comparativement aux A319 d'Airbus, les appareils ERJ-190 d'Embraer permettent d'abaisser les coûts par trajet de 18 %. Ces nouveaux appareils sont indispensables à la stratégie d'Air Canada pour l'Amérique du Nord, qui consiste à offrir une fréquence élevée de vols sur les routes intérieures et transfrontalières clés, tout en assurant une fréquence concurrentielle sur les autres routes intérieures et transfrontalières. L'utilisation de biréacteurs régionaux permet également à Air Canada de mieux faire correspondre la capacité à la demande en réduisant le nombre de places moyen par vol. Elle favorise une meilleure utilisation du réseau et des plaques tournantes d'Air Canada. Cette initiative fera en sorte qu'Air Canada et Jazz auront ajouté 90 nouveaux jets régionaux à leur parc aérien d'ici janvier 2008.

En vue de favoriser sa stratégie commerciale et de fournir des services aériens supérieurs sur ses marchés internationaux. Air Canada prévoit commencer à recevoir 19 Boeing 777 à compter de mars 2007 et 14 Boeing 787 à compter de 2010. Tous ces nouveaux appareils contribueront à moderniser le parc aérien et à en modifier la taille, à améliorer les coefficients et les rendements d'occupation et à réduire les coûts d'exploitation grâce aux économies de carburant. Les appareils Boeing sont plus confortables et économiques vu leur faible consommation de carburant et faibles coûts de maintenance. Air Canada croit que la consommation de carburant et les coûts de maintenance du

Boeing 787 seront inférieurs d'environ 30 % à ceux du Boeing 767-300. Le Boeing 787 présente un rendement opérationnel supérieur en ce qui a trait à la vitesse et à l'autonomie de vol et il permet à Air Canada de pénétrer de nouveaux marchés qu'elle ne pouvait auparavant pas desservir d'une manière efficace. La simplification de la structure du parc aérien vise également à réduire le nombre de types d'appareils en vue d'abaisser les coûts de maintenance et de formation des pilotes.

Reconfiguration des appareils existants

Outre l'acquisition de nouveaux appareils, Air Canada a entrepris en 2006 d'importants réaménagements des cabines de ses appareils existants. Les cabines de tous les appareils existants, sauf l'appareil A340 d'Airbus, seront réaménagées et dotées de nouveaux sièges, systèmes personnels de divertissement en vol et prises électriques à l'arrière de chacun des sièges en classe économique et en classe Affaires. Pour ce qui est des appareils affectés aux lignes internationales, les sièges dans la cabine de classe Super Affaires pourront s'incliner à l'horizontale. Les nouveaux sièges et systèmes personnels de divertissement en vols seront déjà installés dans les nouveaux Boeing et Embraer qui seront livrés. En date du 27 mars 2007, Air Canada a achevé le réaménagement intérieur de 23 Airbus A320, cinq Boeing 767-300 et deux Airbus A319. Le programme de remise à neuf d'appareils devrait être terminé d'ici le milieu de 2008.

Parc aérien de gros porteurs

Parc aérien actuel de gros porteurs

Au 31 décembre 2006, le parc aérien de gros porteurs en exploitation d'Air Canada comprenait 64 appareils, ayant tous une configuration biclasse, soit le service Super Affaires ou la classe Affaires et le Service Hospitalité. L'Airbus A340-300 est un quadriréacteur de 286 places qu'Air Canada exploite sur les routes transpacifiques et transatlantiques. L'airbus A330-300 de 274 places est une variante biréacteur de l'A340-300 et est surtout utilisé sur les lignes transatlantiques. Le Boeing 767-300ER est un appareil long-courrier de 203 à 222 places et est utilisé principalement sur les lignes internationales. Le Boeing 767-200 est un appareil de 207 places utilisés sur les lignes intérieures et internationales.

Commandes de Boeing et conditions de financement

En novembre 2005, Air Canada a conclu des marchés avec Boeing visant l'acquisition d'au plus 36 Boeing 777 et d'au plus 60 Boeing 787. Les contrats prévoient la commande ferme de 18 Boeing 777 et de 14 Boeing 787 et des options et des droits d'achat visant 18 Boeing 777 et 46 Boeing 787. En outre, Air Canada a conclu un contrat de location de 10 ans avec International Lease Finance Corporation (« ILFC ») visant un Boeing 777-300ER qui devrait être livré en mai 2007.

Par conséquent, Air Canada doit commencer à recevoir 19 Boeing 777 à compter de mars 2007 et 14 Boeing 787 à compter de 2010. Air Canada est censée prendre livraison de cinq Boeing 777-300ER et de trois Boeing 777-200LR en 2007, de six Boeing 777-300ER et de trois Boeing 777-200LR en 2008. Les deux Boeing 777-200F devant être livrés en 2009 ont été convertis en deux appareils de passagers Boeing 777 dont le modèle n'a pas encore été confirmé. Les 14 appareils Boeing 787 doivent être livrés en 2010 et 2011.

Les coûts d'exploitation des appareils Boeing 777 et Boeing 787 seront bien inférieurs à ceux des appareils qu'ils remplaceront. Un appareil Boeing 777-200LR utilise en moyenne 11 % moins de carburant qu'un Airbus A340-500. Les frais de maintenance des appareils Boeing 777 sont également inférieurs à ceux des appareils Airbus A340 parce que les Boeing 777 ont deux réacteurs à maintenir alors que les Airbus A340 en ont quatre. Air Canada croit que les frais de carburant et de maintenance des Boeing 787 seront environ 30 % inférieurs à ceux des Boeing 767-300 qu'ils remplaceront. Le Boeing 787 présente également un rendement opérationnel supérieur en ce qui a trait à la vitesse et à l'autonomie de vol et il permettra à Air Canada de pénétrer de nouveaux marchés qu'elle ne peut pas actuellement desservir d'une manière efficace. En raison des nouvelles commandes de Boeing 777 et 787, Air Canada s'attend à éventuellement retirer du service la totalité des 10 appareils Airbus A340 ainsi que la plupart des Boeing 767-200.

Air Canada a reçu de Boeing et du motoriste des engagements de financement relativement à toutes les commandes fermes, à hauteur d'environ 90 % des dépenses en immobilisations prévues, le solde devant être financé grâce à des ressources internes. Air Canada évalue des arrangements financiers pour les sept premiers 777 de Boeing livrés en 2007.

Parc aérien d'avions à fuselage étroit et de biréacteurs régionaux

Parc aérien actuel d'avions à fuselage étroit et de biréacteurs régionaux

Au 31 décembre 2006, Air Canada exploitait 135 avions à fuselage étroit, dont 102 Airbus. Ces appareils ont une configuration biclasse, soit la classe Affaires et le Service Hospitalité. L'Airbus A320 est un biréacteur de 140 places. L'Airbus A319 est un biréacteur d'une capacité de 120 places. C'est essentiellement une version courte de l'A320, doté des mêmes réacteurs, système d'exploitation et postes de pilotage. Le biréacteur A321 est l'avion à fuselage étroit d'Airbus offrant la plus grande capacité, soit 166 places. L'Embraer ERJ-190 et l'Embraer ERJ-175 sont respectivement des biréacteurs de 93 et de 73 places. Ces grands jets régionaux affichent des coûts par trajet inférieurs à ceux des avions à fuselage étroit ordinaires. Tous ces appareils à fuselage étroit sont utilisés principalement sur les lignes intérieures et transfrontalières d'Air Canada.

Commandes d'Embraer et conditions de financement

En 2004, Air Canada a conclu avec Embraer, un contrat d'achat définitif portant sur des commandes fermes de 45 ERJ-190 et de 15 ERJ-175 d'Embraer. Au 13 mars 2007, Air Canada avait pris livraison des 15 appareils Embraer ERJ-175 et de 20 appareils Embraer ERJ-190. En outre, la livraison de 25 autres appareils Embraer ERJ-190 est actuellement prévue d'ici janvier 2008, ce qui portera à 60 le nombre total d'appareils Embraer. L'appareil Embraer sert à soutenir la croissance du parc aérien d'Air Canada et à remplacer une partie des anciens appareils Airbus A-319 et A-320 d'Air Canada. En date des présentes, Air Canada dispose d'options visant l'acquisition d'au plus 43 autres appareils Embraer ERJ-190. Le contrat d'achat permet également à Air Canada de convertir ses commandes en d'autres modèles d'Embraer.

Air Canada a reçu d'un syndicat de banques et de la part de l'avionneur des prêts à hauteur d'environ 80 % des dépenses en immobilisations des 18 premiers Embraer ERJ-190, qui ont tous été livrés en date du 31 décembre 2006. Air Canada a aussi reçu de la part d'un tiers et d'un syndicat de banques des engagements de financement à hauteur d'environ 80 % des dépenses en immobilisations prévues pour les 27 autres Embraer ERJ-190 en commande ferme. Le solde des dépenses en immobilisations devrait être financé grâce à des ressources internes.

Parc aérien de biréacteurs régionaux et d'avions à turbopropulseurs de Jazz

Aux termes du CAC de Jazz, Air Canada achète de la capacité sur les appareils de Jazz visés par le CAC de Jazz (les « appareils visés ») en contrepartie du paiement de certains frais par Air Canada à Jazz. Tous les biréacteurs régionaux de Bombardier du parc aérien de Jazz sont loués par Air Canada ou par Air Canada Capital Ltd., filiale en propriété exclusive d'Air Canada, à Jazz qui les exploite. Voir « Relations et opérations avec une personne liée — Air Canada — Jazz, Aéroplan et ACTS — Relation entre Air Canada et Jazz ».

Au 31 décembre 2006, dans le cadre du CAC de Jazz, Jazz exploitait, au nom d'Air Canada 73 biréacteurs régionaux de Bombardier. En 2004, Air Canada a conclu un contrat avec Bombardier Inc. (« Bombardier ») visant la commande ferme de 15 CRJ-705 et de 15 CRJ-200, tous livrés entre 2004 et la fin de 2005.

Le CRJ-100/200 de Bombardier à 50 sièges est un biréacteur régional conçu pour fournir un rendement supérieur et une plus grande efficacité opérationnelle dans le secteur du transport aérien régional. Ces appareils sont utilisés principalement pour les marchés de faible densité à moins de 1 600 kilomètres (1 000 milles) et pour les marchés plus importants dans les périodes creuses. Le CRJ-705 à 75 sièges de Bombardier comprend 10 places en classe Affaires et 65 places en Service Hospitalité et est considéré comme un appareil économique en raison de son efficacité opérationnelle et de ses faibles coûts d'exploitation par vol. Ces appareils sont utilisés sur certains marchés transfrontaliers pour assurer les liaisons de ville à ville, et pour développer certains marchés intérieurs précis.

En outre, au 31 décembre 2006, Jazz exploitait 60 appareils Dash-8 de Bombardier visés aux termes du CAC de Jazz. Le Dash 8-100 est un moyen-courrier équipé de deux turbopropulseurs, qui peut accueillir 37 passagers. Le Dash 8-300 de Bombardier, qui compte 50 sièges, est un avion à turbopropulseurs dont les caractéristiques perfectionnées se rapprochent de celles d'un avion à réaction. Les avions à turbopropulseurs continuent d'être utilisés pour certains segments du marché intérieur canadien de façon plus efficace que les avions à réaction régionaux ou lourds. Sur les lignes court-courriers à faible trafic, les avions à turbopropulseurs constituent souvent la façon la plus économique et efficace de desservir ces marchés. Comparativement aux avions à réaction lourds, les avions à turbopropulseurs sont plus rentables lorsqu'ils sont exploités sur des lignes court-courriers pour lesquelles la demande des passagers est faible puisque leur coefficient d'occupation permettant d'atteindre le seuil de rentabilité est généralement bas.

Parc aérien en exploitation actuel et prévu

Le parc aérien d'Air Canada en exploitation le 31 décembre 2006 et le parc en exploitation prévu pour les années 2007 à 2008 sont présentés ci-après :

	Nombre d'appareils en exploitation au 31 décembre 2006	Nombre prévu d'appareils en exploitation au 31 décembre 2007	Nombre prévu d'appareils en exploitation au 31 décembre 2008	Nombre prévu d'appareils en exploitation compte tenu des engagements, déduction faite des retraits prévus ⁽⁵⁾
Gros porteurs				
Airbus A340-300.....	10	5	0	—
Airbus A340-500	2	2	2	2
Airbus A330-300.....	8	8	8	8
Boeing 767-300 ER.....	33	32	29	25
Boeing 767-200/200ER.....	11	9	8	2
Boeing 777/ 200LR ⁽¹⁾	0	3	6	6
Boeing 777-300ER ⁽¹⁾⁽²⁾	0	5	11	13
Boeing 787 ⁽¹⁾	0	0	0	14
Total – Gros porteurs.....	64	64	64	70
Appareils à fuselage étroit				
Airbus A321	10	10	10	10
Airbus A320.....	47	42	42	42
Airbus A319.....	45	35	35	35
Embraer ERJ-190 ⁽³⁾	18	43	45	45
Embraer ERJ-175	15	15	15	15
Total – Appareils à fuselage étroit	135	135	147	147
Total des appareils en exploitation⁽⁴⁾	199	209	211	217

(1) Les appareils suivants doivent être livrés après 2008 : deux Boeing 777 doivent être livrés en 2009 et 14 Boeing 787 doivent être livrés en 2010 et en 2011. En décembre 2006 et en février 2007, Air Canada a exercé ses droits de conversion permettant de convertir deux Boeing 777-200F en deux Boeing 777 dont le modèle n'a pas encore été confirmé.

(2) Air Canada a conclu un contrat de location de 10 ans avec ILFC visant un Boeing 777-300ER qui devrait être livré en mai 2007.

(3) Les livraisons des 45 appareils Embraer ERJ-190 devraient être terminées d'ici janvier 2008.

(4) En plus des appareils en exploitation, au 31 décembre 2006, Air Canada comptait 11 gros porteurs et 20 appareils à fuselage étroit remisés.

(5) Ces changements à l'égard des appareils devraient être terminés d'ici 2011.

Le parc aérien d'appareils visés exploités au 31 décembre 2006 par Jazz au nom d'Air Canada aux termes du CAC de Jazz est présenté ci-après :

	Nombre d'appareils visés aux termes du CAC de Jazz au 31 décembre 2006
Appareils CRJ de Bombardier	
CRJ-100 de Bombardier	25
CRJ-200 de Bombardier	33
CRJ 705 de Bombardier	15
Total des appareils CRJ de Bombardier	73
Appareils Dash-8 de Bombardier	
Dash 8-300 de Bombardier	26
Dash 8-100 de Bombardier	34
Total des appareils à turbopropulseurs	60
Total des appareils visés	133

Carburant

Le carburant pour avion constitue une dépense importante dans le secteur aéronautique. Entre le 1^{er} janvier 2006 et le 31 décembre 2006, le prix du pétrole brut Western Texas Intermediate (« WTI ») se situait entre 55,86 \$ US et 76,95 \$ US. Les prix du carburant continuent à être exposés à des risques, comme l'instabilité politique dans différents endroits du monde, les politiques de l'Organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP), le niveau de la demande des économies émergentes comme la Chine, le niveau de stocks détenus par le secteur, la quantité de réserves dont disposent les gouvernements, les pannes dans les installations de production et de raffinage, les carburants de remplacement et les conditions climatiques. Compte tenu des volumes de 2006 et des taux de change américains, la direction a estimé qu'une variation de 1 \$ US du prix du baril de brut WTI ou de la marge de raffinage entre le pétrole brut WTI et le carburéacteur a provoqué une variation d'environ 27 millions de dollars CA ou 24 millions de dollars US des charges de carburant en 2006 (avant l'incidence des suppléments carburant et de la couverture).

En vue de gérer le risque lié à la volatilité du prix du carburéacteur, la Société a couvert une part de ses besoins prévus en carburéacteur pour 2007 au moyen surtout de swaps et d'options sur tunnel. Les swaps permettent à la Société de maintenir le prix du carburéacteur à un niveau déterminé, alors que les options sur tunnel imposent des prix plafond et plancher, ce qui lui offre une protection en cas de dépassement du plafond mais l'expose à devoir payer le prix plancher si le prix tombe sous ce seuil. Au 31 décembre 2006, la Société avait couvert 39 % de ses besoins en carburant pour 2007 à des prix variant en moyenne de 74 \$ US à 85 \$ US le baril pour ses contrats basés sur le mazout, de 58 \$ US à 69 \$ US le baril pour ses contrats basés sur le brut WTI et de 81 \$ US à 85 \$ US pour ses contrats basés sur le carburéacteur. Depuis cette date, la Société a conclu de nouvelles positions de couverture faisant appel à des options sur tunnel qui ont permis d'augmenter sa couverture de 5 % pour 2007 et de 1 % pour 2008, portant le volume total couvert pour 2007 à 44 %. En date du 27 mars 2007, la Société a couvert, pour l'année 2007, ses besoins en carburant dans la mesure suivante : 57 %, 44 %, 36 % et 39 % respectivement pour les premier, deuxième, troisième et quatrième trimestres.

Star Alliance®

Air Canada est l'un des membres fondateurs du réseau Star Alliance®, le plus important réseau de compagnies aériennes de la planète. 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® s'est étendu et comprend, en février 2007, les 17 compagnies aériennes suivantes : Air Canada, Air New Zealand, All Nippon Airways, Asiana Airlines, Austrian Airlines, bmi, LOT Polish Airlines, Lufthansa, SAS, Singapore Airlines, South African Airways, Spanair, Swiss International Airlines, Thai Airways, US Airways, United Airlines et TAP Portugal. Le réseau Star Alliance comprend également trois membres régionaux : Adria Airways, Blue 1 et Croatia Airlines.

Grâce aux arrangements stratégiques et commerciaux d'Air Canada avec des membres Star Alliance et plusieurs autres compagnies aériennes, en février 2007, la clientèle d'Air Canada a accès à des vols sur plus de 855 destinations dans 155 pays. Elle bénéficie d'un accès réciproque aux programmes de fidélisation des voyageurs et aux salons aéroportuaires. L'alliance a pour but de faciliter les services à code partagé, les correspondances et les transferts en fournissant aux passagers un niveau plus élevé de service entre les points de correspondance du réseau (qui peut comprendre l'enregistrement en une étape). Les compagnies aériennes 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®, exception faite de US Airways, de TAP Portugal, South African Airways et des trois membres régionaux. En août 2005, le réseau Star Alliance® a mis en place un service de billetterie électronique inter-sociétés qui permet aux clients de voyager sur les vols de tous les membres du réseau Star Alliance avec un même billet électronique.

Autres activités

Services de fret

La Société est le plus important fournisseur canadien de services de fret selon la capacité de fret. La Société offre des services de fret sur des routes intérieures, transfrontalières et internationales, en utilisant la capacité de fret sur les appareils exploités par Air Canada et Jazz. La Société utilise également deux avions cargos nolisés pour les services entre le Canada et l'Europe et entre le Canada et l'Asie.

Les principaux clients de la Société pour les services de fret sont de grands transitaires et des entreprises dont les produits sont mis en marché plus efficacement à l'aide des services de fret aérien. Les services de fret offerts par la Société comprennent les services pour envois haute priorité (AC Expedair et AC Priorité) et des services de fret aérien (AC Fret Aérien) sur des destinations d'Air Canada partout dans le monde et sur les destinations de Jazz en Amérique du Nord. La Société offre des services de fret directs sur plus de 150 destinations canadiennes et internationales et a des représentants commerciaux dans plus de 50 pays. La Société est l'un des plus importants fournisseurs de services de fret aérien de la Société canadienne des postes. Les principales routes sur lesquelles la Société offre des services de fret sont les routes Canada-Allemagne, Canada-Chine, Canada-Royaume-Uni et Canada-Japon. Les nouveaux Boeing 777 commandés par Air Canada permettront la croissance des services de fret sur les routes internationales puisque ces nouveaux appareils offrent plus de capacité de fret que les appareils Airbus qu'ils remplaceront.

L'aérogare de fret d'Air Canada à l'aéroport Pearson de Toronto est équipée d'installations modernes de manutention du fret qui garantissent la manutention efficace du fret et répondent aux besoins des clients. Le système de gestion de fret d'Air Canada, AC Lynx, fournit un certain nombre de services, notamment le suivi en ligne des envois jusqu'à la livraison. Air Canada, United Airlines et Northwest Airlines ont fondé, en collaboration avec Unisys, le portail de services de fret lancé en 2003. Ce portail, qui bénéficie de l'appui de grands transitaires mondiaux et de leurs associations industrielles, représente un outil Web complet pour les envois de fret en offrant de multiples services sur un nombre grandissant de transporteurs aériens importants.

Services au sol Air Canada

La Société fournit des services d'assistance en escale à de nombreuses compagnies aériennes, y compris à des grands transporteurs étrangers, dans les aéroports du Canada et d'ailleurs. Elle offre notamment des services d'enregistrement des passagers, de gestion des portes d'embarquement, de manutention et de traitement des bagages et du fret, ainsi que des services d'aires de trafic.

Vacances Air Canada

Air Canada détient une participation de 51 % dans Vacances Air Canada, organisateur de voyages qui exerce également ses activités sous le nom commercial de Touram. Vacances Air Canada est le quatrième voyageur du Canada en importance. Il offre une vaste gamme de forfaits-vacances composés de nombreuses options, comme le transport aérien assuré par Air Canada et ses partenaires du réseau Star Alliance®, l'hébergement à l'hôtel, les croisières, des milles de récompenses Aéroplan et le transport jusqu'à l'aéroport ou la location de voitures. Les destinations offertes comptent parmi les plus prisées par les canadiens : Antilles, Asie, Amérique centrale et Amérique du Sud et États-Unis, notamment Las Vegas, la Floride et Hawaï. Vacances Air Canada vend également son surplus de sièges aux agents de voyages. Cette partie des activités est exercée par sa division de groupeurs nationale, Netair®.

Environ 77 % des forfaits-vacances actuellement vendus par Vacances Air Canada sont en partance du Canada vers des destinations dans les Antilles ou au Mexique. Vacances Air Canada a récemment lancé de nouveaux forfaits au départ du Canada vers l'Europe. Elle compte également lancer des forfaits-vacances en Amérique du Nord pour les vacanciers d'Europe et d'Asie, éventuellement suivis de forfaits-vacances à destination ou en provenance de la plupart des destinations étrangères d'Air Canada.

Installations

Air Canada est propriétaire d'installations ou en loue dans des aéroports importants. 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 2006 :

<u>Principaux immeubles</u>	<u>Description</u>	<u>Superficie approximative (pi²)</u>	<u>Nature du titre</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	1 858 000	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué
Toronto — Aéroport Pearson	Comptoirs, bureaux, installations pour les passagers et la manutention des bagages et aérogare pour navette	266 000	En location
Toronto — Centre de maintenance de l'Aéroport Pearson	Bureaux, simulateur, hangars et ateliers	1 106 207	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué
Toronto — Installations de fret	Bureaux, installations de fret et de maintenance de l'équipement	426 000	En location
Vancouver — Centre des activités techniques	Bureaux, hangars, ateliers et simulateur	1 076 000	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué
Vancouver — Hangar sud	Bureaux, hangars, ateliers, magasins	250 000	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué
Aéroport international de Calgary	Hangar, commissariat, équipement d'assistance en escale et entrepôt	234 000	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué
Winnipeg — Immeuble d'Air Canada	Bureaux et centre informatique	392 000	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué
Centre de maintenance de l'aéroport de Winnipeg	Bureaux, hangars de maintenance d'appareil et ateliers	300 000	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué

Air Canada occupe d'autres bureaux, aérogares, installations de maintenance ou de fret aux termes de contrats de location à long terme à Toronto, Montréal, Vancouver, Calgary, Londres et Los Angeles. La majeure partie des hangars et des installations de maintenance des appareils de Montréal, Vancouver, Winnipeg et Toronto est louée ou sous-louée à ACTS par Air Canada aux conditions du marché.

Sûreté et sécurité

La priorité d'Air Canada est d'assurer la sûreté et la sécurité de ses clients, employés et appareils en appliquant les normes de sûreté et de sécurité les plus élevées.

Le 10 août 2006, le ministère des Transports a annoncé la mise en place de mesures de sécurité accrues à la suite d'une tentative ratée d'attentat à l'explosif liquide à l'aéroport d'Heathrow. Depuis le 26 septembre 2006, conformément aux nouvelles mesures de sécurité du ministère des Transports, Air Canada est en mesure de permettre aux passagers d'apporter à bord des quantités limitées permises de liquides, gels et aérosols.

Le 27 octobre 2006, Transports Canada a annoncé un nouveau Programme de protection des passagers et le projet de règlement en vertu desquels le gouvernement du Canada créera une liste de personnes désignées qui seront réputées constituer une menace immédiate à la sûreté de l'aviation si elles tentent de monter à bord d'un avion. Les transporteurs aériens devront vérifier si le nom d'un passager figure sur la liste des personnes désignées grâce à un système en ligne sécurisé. Le gouvernement du Canada a également proposé un nouveau règlement sur le contrôle de l'identité qui exigera que les passagers aériens présentent, avant l'embarquement dans l'aéronef, une pièce d'identité émise par le gouvernement sur laquelle figure leur nom, leur date de naissance et leur sexe avant l'embarquement. Ces mesures entreront en vigueur le 4 juin 2007 pour les vols internationaux. Air Canada avait déjà mis en place des procédures semblables depuis les événements du 11 septembre 2001.

Air Canada continue de collaborer avec les autorités compétentes pour respecter la totalité de leurs exigences, y compris les nouveaux programmes qui auront une incidence sur l'industrie du transport aérien :

- Air Canada est le premier transporteur canadien à fournir à Transports Canada un système de gestion de la sécurité. Ce système comprend un cycle de surveillance qui met l'accent sur la conformité. Il est également lié à un plan récompensant le rendement en fonction de la résilience et de la prévention des pertes.
- Air Canada est prête à appliquer les nouvelles mesures imposées par Transports Canada aux termes du Programme de protection des passagers puisqu'elle respecte déjà des exigences analogues imposées par la Transport Security Agency (la « TSA »), un organisme du gouvernement américain, pour ses listes « no fly » et « selectee ». Par conséquent, l'entrée en vigueur du règlement sur le contrôle de l'identité ne devrait avoir qu'une faible incidence, le cas échéant, sur les activités d'Air Canada puisqu'elle a déjà mis en place ces procédures depuis les événements du 11 septembre 2001.
- Air Canada travaille également, de concert avec l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (l'« ACSTA ») et d'autres organismes afin d'améliorer constamment les mesures de sécurité et de garantir que toute innovation adoptée par Air Canada respecte les plus hautes normes de sécurité.

Financement par emprunt

Le 12 octobre 2006, Air Canada a conclu une convention de crédit modifiée et mise à jour (la « convention de crédit modifiée et mise à jour ») avec un consortium de prêteurs (les « prêteurs ») et un agent administrateur (l'« agent »). La convention de crédit modifiée et mise à jour visait à modifier et mettre à jour la convention de crédit conclue par Air Canada en date du 6 avril 2005 avec un consortium de prêteurs et l'agent.

À la clôture du premier appel public à l'épargne, une facilité de crédit renouvelable garantie de premier rang de 400 millions de dollars (la « facilité de crédit modifiée ») a été mise à la disposition d'Air Canada aux termes de la convention de crédit modifiée et mise à jour pour les besoins du fonds de roulement et pour les fins générales de l'entreprise, dont une tranche de 100 millions de dollars peut servir à l'émission de lettres de crédit fournies exclusivement par l'agent et une tranche de 20 millions de dollars peut servir à titre de crédit de sécurité fourni exclusivement par l'agent pour la gestion de l'encaisse et le fonds de roulement. Au 27 mars 2007, la facilité de crédit n'avait pas été utilisée. Le montant total pouvant être emprunté aux termes de la facilité de crédit modifiée est assujéti à des restrictions d'emprunt fondées sur le pourcentage de la valeur de certains comptes débiteurs et de certains immeubles admissibles. Il peut aussi être tenu compte des comptes débiteurs d'Air Canada Cargo dans la capacité d'emprunt si Air Canada Cargo fournit à l'agent et aux prêteurs une garantie pour les obligations d'Air Canada aux termes de la facilité de crédit modifiée, ainsi qu'une sûreté de premier rang sur ses biens actuels et futurs, sous réserve de certaines exclusions et charges permises.

La facilité de crédit modifiée est d'une durée de trois ans et peut être prolongée au gré d'Air Canada pour des périodes d'un an supplémentaires à chaque anniversaire de la clôture du premier appel public à l'épargne, sur approbation préalable des prêteurs ayant avancé au moins les deux tiers des fonds disponibles aux termes de la facilité de crédit modifiée. Les prêteurs dissidents seront autorisés à ne pas renouveler leurs engagements aux termes de la facilité de crédit modifiée à la date d'échéance et pourront être remplacés par d'autres prêteurs; toutefois, la date d'échéance ne sera pas prorogée si les prêteurs dissidents ont avancé plus du tiers des fonds disponibles aux termes de la facilité de crédit modifiée.

La convention de crédit modifiée et mise à jour est garantie par une sûreté et une hypothèque de premier rang sur les biens actuels et futurs d'Air Canada, sous réserve de certaines exclusions et charges permises, et par une charge et une hypothèque de premier rang sur certains immeubles admissibles qui appartiennent à Air Canada ou qu'elle loue. Les obligations d'Air Canada aux termes de la facilité de crédit modifiée sont également garanties par 1209265 Alberta Ltd., filiale d'Air Canada, qui a fourni une sûreté de premier rang sur ses biens actuels et futurs, sous réserve de certaines exclusions et charges permises.

La convention de crédit modifiée et mise à jour contient les déclarations et garanties habituelles et est assujettie aux conditions habituelles (concernant notamment les engagements de ne pas faire, les engagements financiers et les cas de défaut) pour les prêts de ce genre, notamment à des restrictions sur le versement de distributions (y compris si survient et demeure un cas de défaut aux termes de la convention de crédit modifiée et mise à jour).

Marques de commerce

Air Canada estime que ses marques de commerce sont importantes pour sa position concurrentielle. Air Canada est le nom commercial et la marque de commerce d'Air Canada. Les autres marques de commerce comprennent Air Canada Jetz®, Air Canada Jazz®, Jazz™, Air Canada Vacations®, Vacances Air Canada®, Executive First®, Executive Class®, Expedair®, AC Expedair™, AC Priority™, AC Air Freight™, AC Lynx™, Hospitality Service®, Service Hospitalité®, Rapidair®, Maple Leaf™, Feuille d'Érable™, AC WEBSAVER™, Super Elite™ et Super Élite™. Air Canada a accordé à Aéroplan SEC une licence lui permettant d'exploiter la marque de commerce Air Canada® et la cocarde d'Air Canada dans le monde entier uniquement en association avec le programme Aéroplan. Voir « Relations et opérations avec une personne reliée — Air Canada — Jazz, Aéroplan et ACTS — Relation entre Air Canada et Aéroplan — Contrat de licence d'exploitation de marques d'Aéroplan et 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 Jazz®, Jazz™, Air Canada®, Air Canada Design® et Air Canada & Design®, 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. Voir « Relations et opérations avec une personne reliée — Air Canada — Jazz, Aéroplan et ACTS — Relation entre Air Canada et Jazz — Contrat de licence d'exploitation de marques de Jazz ». Air Canada protège ses droits de propriété intellectuelle, notamment sur ses marques de commerce et sa base de données, en ayant recours aux lois sur les marques de commerce, à des dispositions contractuelles et des procédures de confidentialité. Les employés, les fournisseurs de services et les partenaires s'engagent contractuellement à protéger les renseignements exclusifs d'Air Canada, ce qui permet d'en restreindre l'accès et la distribution.

MAIN-D'ŒUVRE

Au 31 décembre 2006, la Société comptait 27 384⁽³⁾ employés équivalent temps plein (« ETP ») (Services Air Canada, 23 101 employés; Jazz, 4 283 employés). Le tableau suivant donne la répartition de l'effectif moyen, exprimé en ETP, pour les quatrièmes trimestres de 2006 et de 2005 et pour les exercices 2006 et 2005 au complet, selon les syndicats qui les représentent.

Groupe d'employés	Syndicat ⁽¹⁾	Quatrième	Quatrième	2006	2005
		trimestre	trimestre		
		2006	2005		
Direction et soutien administratif ⁽³⁾	s.o. ⁽²⁾	3 017	3 504	3 191	3 410
Pilotes	APAC	2 708	2 541	2 625	2 546
Agents de bord	SCFP	5 985	6 011	6 062	6 167
Agents-Ventes et service clientèle ⁽³⁾	TCA/FIT	3 650	3 975	3 767	3 962
Services techniques, aire de trafic et fret ⁽³⁾	AIMTA	6 812	6 924	6 812	6 766
Employés syndiqués du Royaume-Uni	Amicus/TGWU	697	682	691	704
Autres employés syndiqués		478	479	482	488
Services Air Canada		23 347	24 116	23 630	24 043
Jazz		4 272	3 801	4 144	3 582
Total consolidé		27 619	27 917	27 774	27 625

- (1) APAC : Association des pilotes d'Air Canada; SCFP : Syndicat canadien de la fonction publique; TCA : Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada; FIT : Fraternité internationale des Teamsters; AIMTA : Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale; et TGWU : Transport and General Workers Union.
- (2) Certains employés de soutien administratif sont représentés par AIMTA.
- (3) En plus des chiffres présentés dans le tableau ci-dessus, aux termes du CSG d'Aéroplan (défini aux présentes), Aéroplan s'est engagée à rembourser Air Canada de tous les coûts intégralement répartis d'un groupe d'employés des centres d'appels représentés principalement par les TCA travaillant actuellement pour Aéroplan. Ce groupe représentait 853 employés équivalent temps plein au 31 décembre 2006 et 852 employés équivalent temps plein au 31 décembre 2005. Ces employés ne sont pas compris dans les chiffres présentés ci-dessus. Voir « Relations et opérations avec une personne liée — Air Canada — Jazz, Aéroplan et ACTS — Relation entre Air Canada et Aéroplan — CPSC d'Aéroplan ». En plus des données présentées dans le tableau précédent, aux termes des CSG d'ACTS (défini aux présentes), ACTS a convenu de rembourser à Air Canada tous les coûts intégralement répartis d'un groupe d'employés syndiqués et non syndiqués travaillant actuellement pour ACTS. Ce groupe représente 3 923 employés équivalent temps plein au 31 décembre 2006 et 4 063 employés équivalent temps plein au 31 décembre 2005. Ces employés ne sont pas compris dans les chiffres présentés ci-dessus. Le 6 mars 2007, ACTS a annoncé qu'elle éliminerait indéfiniment 700 emplois à ses installations de Vancouver en raison de la résiliation anticipée de son contrat avec Delta Air Lines pour la maintenance des Boeing 767 de ce transporteur. Voir « Relations et opérations avec une personne liée — Air Canada — Jazz, Aéroplan et ACTS — Relation entre Air Canada et ACTS — Contrats de services généraux ».

Air Canada a conclu en 2003 et en 2004 des conventions collectives à long terme avec ses pilotes, agents de bord, agents de maintenance, certains employés de bureau et des finances, ses agents de service à la clientèle, employés dans le domaine des services liés à l'aire de trafic et au fret, répartiteurs et préposés à l'affectation des équipages qui viennent à échéance en 2009. Il ne peut y avoir aucune grève ni lock-out légal pendant la durée de la convention collective. En 2006, Air Canada a mené à terme avec tous ses syndicats des conventions, des médiations ou des arbitrages prévoyant le réexamen des salaires en vertu de la convention collective. Elle attend toujours la décision de l'arbitre à l'égard de ses agents de bord représentés par le SCFP. La décision relative aux augmentations accordées du SCFP devrait être rendue au deuxième trimestre de 2007. Les augmentations salariales accordées ou convenues sont d'au plus 2,6 % par année jusqu'en 2009.

Jazz a terminé la négociation, la médiation et l'arbitrage avec tous ses syndicats, à l'exception de la CALDA, syndicat qui représente les répartiteurs de Jazz. Les augmentations salariales accordées sont de 1 % à 1,75 % par année jusqu'en 2009. Les négociations de réexamen des salaires avec la CALDA se poursuivent.

En 2006, Air Canada a continué à diminuer le nombre de ses employés non syndiqués. En application d'une décision visant à réduire les effectifs non syndiqués de 20 % en vue d'augmenter les gains en efficacité et en raison des difficultés provoquées par l'augmentation du prix du carburant, Air Canada a mis en place un programme de réduction de la main-d'œuvre pour ce groupe d'employés. Au 27 mars 2007, environ 78 % des réductions prévues avaient eu lieu.

FACTEURS DE RISQUE

La présente section ne prétend pas englober tous les facteurs de risque possibles pour la Société. D'autres risques, que la Société ignore ou juge minimes pour le moment, pourraient se manifester ultérieurement et nuire considérablement aux activités de la Société, aux résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Risques liés à la Société

Résultats financiers

Récemment, Air Canada a subi d'importantes pertes d'exploitation et il est possible qu'elle subisse d'importantes pertes dans l'avenir. Le 30 septembre 2004, Air Canada et certaines de ses filiales se sont affranchies de la protection contre les créanciers aux termes de la LACC et ont mis en œuvre un plan d'arrangement. Pour les exercices terminés les 31 décembre 2003, 2002 et 2001, Air Canada a subi des pertes d'exploitation, compte non tenu des frais de réorganisation et de restructuration et des frais de main-d'œuvre non récurrents, de 684 millions de dollars, de 192 millions de dollars et de 731 millions de dollars, respectivement, et a subi des pertes nettes de 1 867 millions de dollars, 828 millions de dollars et 1 315 millions de dollars, respectivement. Pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2004, Air Canada a réalisé un bénéfice d'exploitation, compte non tenu des frais de réorganisation et de restructuration, de 120 millions de dollars et pour le trimestre terminé le 31 décembre 2004, Air Canada a subi une perte d'exploitation de 59 millions de dollars. Pour les exercices terminés les 31 décembre 2006 et 2005, Air Canada a réalisé un bénéfice d'exploitation de 259 millions de dollars et 318 millions de dollars, respectivement, et a subi des pertes nettes de 74 millions de dollars et 20 millions de dollars, respectivement. Avant le 30 septembre 2004, l'exploitation d'Air Canada englobait l'exploitation de diverses entités comprises dans le secteur des Services Air Canada, ainsi que ceux de Jazz, d'Aéroparc et d'ACTS, et pour cette raison, il est possible que les résultats susmentionnés ne soient pas comparables. En dépit du fait qu'Air Canada s'est affranchie de la protection dont elle jouissait en vertu de la LACC vis-à-vis de ses créanciers, des mesures qu'elle a depuis menées à bien en vue de comprimer ses coûts et des résultats qu'elle a récemment dégagés, Air Canada pourrait ne pas être en mesure de mener à bien d'autres initiatives planifiées sur le plan des activités commerciales et de la compression des coûts, notamment pour compenser ses importantes charges de carburant et d'autres dépenses, et de maintenir sa rentabilité, et elle pourrait subir d'importantes pertes dans l'avenir.

Endettement et liquidités

La Société a et devrait continuer d'avoir un niveau d'endettement élevé, associé notamment aux coûts fixes substantiels liés aux locations et au financement d'avions. Il est possible que la Société ait, dans l'avenir, à contracter une dette supplémentaire et, notamment, une dette garantie. Le niveau d'endettement actuel ou futur de la Société pourrait avoir des conséquences importantes. Par exemple, il pourrait (i) restreindre la capacité de la Société de réunir des capitaux supplémentaires, (ii) forcer la Société à consacrer une part substantielle des flux de trésorerie liés à son exploitation au remboursement de sa dette et de ses coûts fixes, ce qui réduirait d'autant les fonds disponibles à d'autres fins, (iii) rendre la Société plus vulnérable à un ralentissement économique et (iv) atténuer la réactivité de la Société à l'évolution de la conjoncture et du marché et, du coup, sa compétitivité.

Dans l'avenir, la capacité de la Société de s'acquitter de ses obligations de paiement sur sa dette dépendra, entre autres, du rendement de son exploitation et de sa capacité de refinancer sa dette au besoin. Chacun de ces facteurs est, dans une large mesure, lui-même dépendant de facteurs d'ordres économique, financier, concurrentiel, réglementaire, opérationnel et autres qui, pour une bonne part, échappent à la volonté de la Société. De plus, comme la Société est appelée à souscrire des emprunts portant intérêt à des taux variables, toute hausse des taux d'intérêt se répercutera du même ordre sur ses intérêts débiteurs. Rien ne garantit que la Société sera à même de tirer de son exploitation suffisamment de liquidités pour assurer le service de sa dette et de ses obligations au titre des contrats de location-acquisition.

Apport de capitaux neufs

Dans le cadre normal de ses activités, la Société doit affronter plusieurs défis reliés, entre autres, aux prix élevés du carburant et à la concurrence intense que continuent de lui opposer les transporteurs internationaux ou américains et les transporteurs à bas prix sur le segment intérieur. Pour faire face à ces défis et mener à bien la stratégie commerciale de la Société, d'importantes dépenses d'exploitation et d'immobilisations doivent être engagées ou pourront devoir l'être dans l'avenir. Rien ne garantit que, si les liquidités qu'elle tire de son exploitation et sa trésorerie sont insuffisantes, la Société continuera d'obtenir, en temps voulu et à des conditions qui lui conviennent, les fonds dont elle a besoin pour satisfaire à ses besoins de liquidités et financer les dépenses d'exploitation et d'immobilisations par lesquelles passe la mise en œuvre de sa stratégie commerciale.

L'incapacité de réunir des capitaux supplémentaires, à même les fonds tirés de son exploitation ou de financements par emprunts ou capitaux, pourrait forcer la Société à retarder ou à abandonner, en totalité ou en partie, ses dépenses

prévues ou à modifier sa stratégie commerciale, ce qui pourrait nuire gravement à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. Par ailleurs, la capacité de ses concurrents de réunir des fonds plus facilement ou à des conditions moins onéreuses serait à même de placer Air Canada en situation de désavantage.

En outre, les cotes de solvabilité attribuées à la Société influent sur sa capacité d'accéder aux marchés financiers. Rien ne garantit que ces cotes ne seront pas revues à la baisse, ce qui pourrait ajouter alors aux coûts d'emprunt et d'assurance de la Société et entraverait sa capacité d'attirer du capital et d'exercer ses activités, et pourrait gravement nuire à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Limitations dues à des clauses restrictives

Certains des grands arrangements financiers et autres que conclut la Société sont assortis de clauses restrictives qui la limitent ou, dans certains cas, la bloquent carrément dans sa capacité de structurer ou d'exercer ses activités à sa guise, notamment pour ce qui est de contracter des emprunts, de créer des privilèges, de vendre des actifs, d'engager des dépenses en immobilisations et de se livrer à des acquisitions, fusions et regroupements d'entreprises. De plus, certains arrangements financiers obligent la Société à maintenir certains ratios financiers. Il peut également être envisagé qu'elle souscrive un emprunt assorti de clauses de la sorte qui la limiteront dans sa marge de manœuvre opérationnelle et financière, ce qui pourrait nuire considérablement à sa rentabilité.

Tout manquement de la Société à ses obligations contractuelles (et notamment des clauses restrictives) ou toute défaillance de sa part quant au remboursement de ses emprunts et coûts fixes pourrait entraîner toutes sortes de conséquences néfastes importantes, dont le devancement de certaines échéances, la retenue des produits perçus d'avance par des fournisseurs de services de carte de crédit, ou l'exercice d'autres recours par ses créanciers et bailleurs qui pourraient entraîner, par ricochet, la défaillance au titre d'autres emprunts ou accords. Le cas échéant, il est peu probable que la Société soit en mesure de rembourser cette dette par anticipation ou de s'acquitter de ses obligations aux termes de certains contrats, de verser les loyers attendus d'elle ou de couvrir ses coûts fixes. De plus, les prêteurs pourraient saisir la totalité ou la quasi-totalité des avoirs de la Société à titre de garanties sur ses obligations.

Coûts du carburant

Le carburant a représenté la première charge en importance pour la Société en 2006, en pourcentage des charges d'exploitation. Le prix du carburant subit de grandes fluctuations sous l'influence des marchés internationaux, des événements géopolitiques et du taux de change entre les dollars américain et canadien. Air Canada ne peut prédire avec précision le prix du carburant. En 2006, comme en 2004 et 2005, les prix du carburant ont augmenté et atteint ou presque atteint des sommets historiques. Leur maintien à ces niveaux très élevés, voire le dépassement de ces niveaux, pourrait nuire gravement aux activités de la Société, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. Vu la grande concurrence à laquelle elle doit faire face au sein du secteur du transport aérien, la Société pourrait ne pas être en mesure de répercuter sur ses clients les hausses des prix du carburant par voie de majorations tarifaires. Compte tenu des volumes de 2006, la direction estime qu'une variation de 1 \$ US du prix moyen du baril de brut WTI aurait provoqué une variation d'environ 27 millions de dollars CA des charges de carburant pour la Société en 2006 (avant l'incidence des suppléments carburant et opérations de couverture du carburant), dans l'hypothèse où la capacité des vols serait demeurée inchangée, où les marges de raffinage entre le pétrole brut du WTI et le carburant seraient demeurées constantes et où les taux de change seraient demeurés stables.

Coûts de main-d'œuvre et relations du travail

Les coûts de main-d'œuvre constituent l'un des postes les plus importants parmi les charges d'exploitation de la Société. Rien ne garantit que la Société parviendra à maintenir ces coûts à des niveaux qui ne nuiront pas à ses activités, aux résultats de son exploitation ni à sa situation financière. Rien ne garantit que les futures conventions collectives qu'elle passera avec les syndicats représentant ses employés ou que l'issue de la renégociation se feront à des conditions qui cadrent avec les attentes de la Société ou sont comparables à celles des conventions collectives conclues par ses concurrents. Les nouvelles conventions collectives ou l'issue des négociations, médiations ou arbitrages portant, notamment, sur les salaires et autres coûts de main-d'œuvre ou sur les règles d'exécution du travail pourraient faire monter les coûts de main-d'œuvre et d'autres charges, ce qui serait susceptible de porter un grand préjudice aux activités de la Société, aux résultats d'exploitation ou à sa situation financière.

La majorité des salariés de la Société sont syndiqués, et de nouvelles conventions collectives de longue durée ont été conclues à leur égard en 2003 et 2004. Les grèves et lockouts sont légalement interdits pendant la durée d'effet de ces conventions, qui expirent en 2009. Rien ne garantit cependant qu'il n'y aura pas de conflit de travail conduisant à

une interruption ou à une perturbation du service de la Société ou qui serait susceptible de nuire à la capacité de la Société d'exercer ses activités, ce qui pourrait porter un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société.

De plus, un conflit ou arrêt de travail faisant intervenir un groupe d'employés syndiqués de Jazz porterait vraisemblablement un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société. De même, des conflits de travail chez les membres Star Alliance®, partenaires de la Société, risqueraient de faire baisser la demande à l'égard du trafic d'apport à Air Canada et pourraient, à terme, porter un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société.

Redevances aéroportuaires et redevances de navigation

Dans la foulée des privatisations des aéroports et des autorités de la navigation aérienne de la dernière décennie au Canada, les nouvelles régies aéroportuaires et autorités de la navigation aérienne ont considérablement augmenté leurs redevances. Si ces autorités continuent d'augmenter leurs redevances à ce rythme, cela serait susceptible de nuire gravement aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société.

Concurrence

La Société évolue dans un secteur d'activité où la concurrence est intense. Ces dernières années, plusieurs transporteurs ont fait leur entrée sur des marchés intérieurs et transfrontaliers desservis par la Société ou annoncé leur intention de le faire.

Les transporteurs à bas prix canadiens ont annoncé leur intention de concurrencer la Société sur bien des marchés clés de la Société au pays et ont pénétré le marché transfrontalier américain. Des compagnies américaines exploitent présentement des lignes qui relèvent actuellement du marché transfrontalier de la Société. La Société fait aussi face à une concurrence accrue à l'international à mesure que les transporteurs y augmentent leur capacité, soit en prenant de l'expansion, soit en reconvertissant leur trafic vers l'international pour se soustraire à la concurrence des transporteurs à bas prix au pays.

Si les transporteurs canadiens à bas prix réussissent à percer ou à étendre leurs ramifications sur les segments intérieur ou transfrontalier de la Société, ou si d'autres compagnies américaines devaient percer sur le marché transfrontalier de la Société, ou que l'expansion de transporteurs était réussie sur les marchés internationaux où la Société exerce ses activités, cela pourrait porter un grand préjudice aux activités, à la situation financière et aux résultats d'exploitation de la Société.

La Société doit par ailleurs affronter une vive concurrence sur le plan des prix. L'expansion des transporteurs à bas prix des dernières années a donné lieu à une augmentation substantielle des tarifs réduits et promotionnels proposés par des concurrents. La décision de rivaliser avec ces prix réduits pour maintenir ses acquis en trafic passagers ferait baisser les rendements, ce qui serait susceptible à son tour de nuire gravement aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société. En outre, la capacité d'Air Canada d'abaisser ses prix pour soutenir la concurrence d'autres transporteurs pourrait se trouver entravée par des politiques d'intérêt public visant à encourager la concurrence.

Les sites Web de voyages ont permis aux consommateurs d'avoir plus facilement accès à des renseignements sur les prix et de trouver ainsi les tarifs les plus économiques. La préoccupation accrue des voyageurs d'affaires et d'agrément pour les prix, conjuguée à la multiplication des filières de distribution, a incité davantage les transporteurs à pratiquer une politique de tarification audacieuse dans le but d'augmenter leur part du marché.

En outre, la concentration des compagnies aériennes à laquelle on assiste pourrait accentuer davantage la concurrence, les compagnies issues de ces regroupements pouvant être en mesure de rivaliser plus efficacement avec la Société, ce qui ne manquerait pas de nuire considérablement à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Mesures stratégiques, commerciales, technologiques et autres

De manière à pouvoir exercer ses activités, atteindre ses objectifs et rester compétitive, la Société doit continuellement mettre en œuvre d'importantes mesures stratégiques, commerciales, technologiques et autres, y investir ou les identifier et les concevoir, comme celles qui concernent le programme de restructuration de son parc aérien, le programme de réaménagement des cabines de ses appareils, le nouveau modèle tarifaire, le projet de révision

du système de réservations et de service à la clientèle dans les aéroports (qui vient appuyer son modèle tarifaire), les mesures d'amélioration des processus administratifs et autres mesures. Ces mesures, qui s'étendent aussi aux activités liées à leur établissement et à leur mise en œuvre, peuvent subir l'effet néfaste d'une foule de facteurs, dont bon nombre échappent à la volonté de la Société. Ces facteurs sont liés entre autres à la bonne exécution des obligations de tiers, comme les fournisseurs, à la bonne intégration de ces mesures aux autres activités et processus de la Société, et à l'adoption et l'acceptation de ces mesures par les clients, fournisseurs et employés de la Société. Un retard, un manquement ou une insuffisance à l'égard de ces activités d'identification et de conception, d'investissement ou de mise en œuvre seraient de nature à nuire à la capacité de la Société d'exercer ses activités, d'atteindre ses objectifs et de rester compétitive, et à porter un grave préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Par exemple, l'un des piliers du plan d'affaires de la Société est la restructuration de son parc aérien, notamment par l'élimination et le remplacement des avions les plus anciens et les moins efficaces par de nouveaux biréacteurs régionaux et par la modernisation de la flotte de gros-porteurs affectés aux grandes lignes internationales grâce à des appareils neufs et plus efficaces. Un retard ou manquement dans l'exécution du plan de restructuration du parc aérien de la Société, notamment dans la livraison des nouveaux biréacteurs régionaux et gros-porteurs par les avionneurs, ou encore l'incapacité de retirer du service comme prévu certains aéronefs à la faveur de la mise en service de nouveaux, seraient susceptibles de nuire à la mise en œuvre du plan d'affaires d'Air Canada et, à terme, de porter préjudice à son exploitation, à ses résultats et à sa situation financière.

Un autre pilier important du plan d'affaires de la Société est le remplacement des anciens systèmes de réservations et de service à la clientèle aéroportuaire par un nouveau système informatique exploitable sur le Web pour soutenir la mise en place rapide et efficace de son modèle tarifaire. Le nouveau système devrait être implanté par étapes à compter de la fin de 2007 et pendant une bonne partie de 2008. Un retard ou échec dans son implantation pourrait nuire considérablement au plan d'affaires de la Société, ce qui, à son tour, pourrait porter un grave préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Dépendance à l'égard des technologies

Les technologies de la Société, qui comprennent notamment les logiciels et matériels informatiques et de télécommunications ainsi que les systèmes et technologies tournant sur Internet, l'aident à assurer ses services ainsi qu'à accroître son chiffre d'affaires tout en réduisant ses coûts. Ces moyens technologiques comprennent entre autres les systèmes de télécommunications de la Société, ses sites Web, ses systèmes informatisés de réservations et de service à la clientèle dans les aéroports, et les systèmes d'opérations aériennes.

Ces moyens technologiques peuvent être vulnérables à divers types d'arrêt accidentel, d'interruption ou d'abus attribuables, entre autres causes, à des catastrophes naturelles, des attentats terroristes, des défaillances des systèmes de télécommunications, des pannes d'électricité, des virus informatiques, des actes de piratage informatique, des intrusions ou usurpations et autres menaces pour la sûreté. Même si la Société investit continuellement dans des moyens et dispositifs de sûreté et des plans de rétablissement du service après sinistre, ces moyens et dispositifs pourraient ne pas être suffisants ou mis en œuvre adéquatement. Toute défaillance technique de la sorte serait susceptible de nuire considérablement à l'exploitation de la Société et de porter un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Approvisionnement et fournisseurs essentiels

La bonne marche de la Société dépend notamment de sa capacité de se procurer des biens et services en quantités suffisantes, en temps opportun et à des conditions et coûts favorables, et, entre autres, les fournitures essentielles à son exploitation, comme du carburant, des avions et pièces de rechange, et des services de maintenance avions et d'entretien moteurs (y compris les services de maintenance que lui procure ACTS). Dans certains cas, ces biens ou services ne peuvent être obtenus qu'auprès d'un nombre limité de fournisseurs. L'omission, le refus ou l'incapacité de fournir les biens ou services requis peut être attribuable à des causes multiples et diverses, dont bon nombre échappent à la volonté de la Société. Toute rupture de la chaîne d'approvisionnement de la Société en biens ou services, notamment pour cause de manquement, de refus ou d'incapacité d'un fournisseur, ou liée à l'incapacité de se procurer ces biens ou services à des conditions ou prix ou dans des délais acceptables pour la Société, pourrait porter un grave préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Aéroplan

Grâce à sa relation avec Aéroplan, la Société peut offrir à ses clients membres Aéroplan la possibilité de gagner des milles Aéroplan. En fonction de sondages réalisés auprès de la clientèle, la direction est d'avis que le fait de récompenser les clients avec des milles Aéroplan constitue un facteur important dans leur décision de voyager par les lignes d'Air Canada et de Jazz, et contribue à les fidéliser. L'inexécution par Aéroplan de ses obligations envers la Société aux termes du contrat de participation et de services commerciaux conclu le 9 juin 2004, en sa version modifiée, notamment par les contrats datés du 13 mai 2005 et du 13 octobre 2006 (le « CPSC d'Aéroplan ») et dans le cadre du programme Aéroplan ou une interruption imprévue des services Aéroplan indépendante de la volonté d'Air Canada pourraient porter un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société.

Jazz

Aux termes du CAC de Jazz, Jazz transporte les clients de la Société sur les marchés à faible trafic et les marchés à fort trafic en période creuse partout au Canada et sur certaines destinations aux États-Unis. Elle procure également un précieux apport de trafic sur les routes de l'exploitation principale de la Société. La Société rembourse à Jazz, au prix coûtant, certains coûts refacturés pris en charge directement, comme les coûts de carburant, les redevances de navigation, les droits d'atterrissage et les redevances aéroportuaires, ainsi que certains autres coûts. Des augmentations importantes de ces coûts refacturés, l'inexécution des obligations de Jazz envers la Société aux termes du CAC ou d'autres interruptions imprévues des services de Jazz indépendantes de la volonté de la Société pourraient porter un grave préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société. En outre, le CAC de Jazz prévoit la taille minimale du parc aérien de Jazz et une garantie d'utilisation quotidienne minimale qui oblige la Société à verser certains paiements minimaux à Jazz, peu importe les revenus de Jazz.

Régimes de retraite

Les lois du Canada qui régissent les régimes de retraite prévoient l'évaluation périodique de l'état de capitalisation de chaque régime agréé selon les principes de la continuité de l'exploitation (en présumant que le régime existerait indéfiniment) et de la solvabilité (en présumant qu'on pourrait résilier immédiatement le régime).

La solvabilité du passif est particulièrement sensible à l'influence des taux d'intérêt à long terme et au rendement tiré des placements de l'actif des régimes. Le taux d'intérêt servant au calcul de l'obligation au titre des prestations est un taux prescrit dérivé des taux d'intérêt des obligations à long terme du gouvernement du Canada. Vu le niveau actuellement peu élevé des taux, les calculs aboutissent à une valeur actualisée élevée pour les obligations de retraite, ce qui ne fait qu'ajouter à l'état d'insolvabilité du régime.

En mai 2004, Air Canada et le Bureau du surintendant des institutions financières ont convenu d'un protocole d'assouplissement des exigences de capitalisation du déficit des régimes agréés de la Société rétroactif au 1^{er} janvier 2004. La Société est tenue de cotiser des montants en espèces substantiels chaque année et des sommes encore plus importantes en cas d'un mauvais rendement des placements au titre des caisses de retraite ou de baisses supplémentaires des taux d'intérêt des obligations à long terme du gouvernement du Canada. Un déficit de capitalisation des régimes de retraite ou le fait pour la Société de ne pas verser les cotisations en espèces requises ou de ne pas être en mesure de le faire pourraient avoir une incidence défavorable importante sur ses activités, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Litige relatif à la parité salariale

Le Syndicat canadien de la fonction publique (« SCFP »), qui représente les agents de bord de la Société, a déposé devant la Commission canadienne des droits de la personne deux plaintes de disparité salariale basée sur le sexe. Le SCFP allègue que le groupe des agents de bord, à prédominance féminine, devrait toucher le même salaire que les groupes des mécaniciens et des pilotes, à prédominance masculine, car ils exécutent du travail de même valeur. Les plaintes remontent à 1991 et 1992 mais n'ont pas été instruites en raison d'un litige quant à savoir si les trois groupes de salariés relevaient du même établissement au sens où l'entend la *Loi canadienne sur les droits de la personne*. Le 26 janvier 2006, la Cour suprême du Canada a statué que les trois groupes relevaient effectivement du même établissement et renvoyé l'affaire devant la Commission canadienne des droits de la personne qui peut maintenant procéder à l'évaluation des plaintes du SCFP. Le 16 mars 2007, la Commission canadienne des droits de la personne a demandé la tenue d'une enquête au sujet de cette plainte.

Il avait été convenu, dans le cadre de la restructuration au titre de la LACC, que le règlement des plaintes n'aurait aucun effet rétroactif sur les finances d'Air Canada d'avant le 30 septembre 2004. Air Canada estime que l'enquête ne manquera pas de révéler qu'elle s'est conformée et qu'elle se conforme bien aux dispositions de la Loi canadienne sur les droits de la personne en matière de parité salariale. Néanmoins, si les plaintes étaient accueillies, la charge à payer et les coûts qui y seraient liés par la suite pourraient coûter cher à Air Canada, et ses activités, ses résultats d'exploitation et sa situation financière pourraient s'en ressentir.

Star Alliance®

Les ententes stratégiques et commerciales que la Société a conclues avec les membres Star Alliance® lui rapportent d'importantes retombées, notamment celles qui concernent l'exploitation de vols à code multiple, l'harmonisation des correspondances, la réciprocité des programmes de fidélisation respectifs et l'accès aux salons aéroportuaires des autres compagnies membres. Si un membre clé devait quitter le réseau Star Alliance® ou être dans l'incapacité de s'acquitter de ses obligations au titre de ces ententes, il pourrait nuire gravement aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société.

Interruptions ou perturbations du service

La bonne marche de la Société repose essentiellement sur sa capacité d'exercer ses activités de façon ininterrompue dans plusieurs plaques tournantes, dont l'aéroport Pearson de Toronto. Les retards ou les interruptions de service causés par des incidents liés à la sûreté ou à d'autres raisons, les conditions météorologiques et les arrêts de travail ou les grèves des employés des aéroports, des bagagistes, des contrôleurs aériens et des autres travailleurs qui ne sont pas au service de la Société ou pour d'autres raisons indépendantes de la volonté de la Société seraient susceptibles de porter un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Écart de change

Les résultats financiers de la Société sont particulièrement sensibles aux fluctuations du dollar canadien. Plus précisément, la Société doit effectuer chaque année d'importantes sorties de fonds nettes en dollars américains et subir les fluctuations des cours du change entre le dollar canadien et le dollar américain. La direction estime que, en 2006, une augmentation de 0,01 \$ du taux de change entre le dollar canadien et le dollar américain (par exemple, de 1,13 \$ à 1,14 \$ CA par dollar US) aurait pu avoir des répercussions défavorables de l'ordre de 16 millions de dollars sur le résultat d'exploitation et de 48 millions de dollars sur le résultat avant impôts. À l'inverse, une baisse du taux de change aurait produit sur le résultat d'exploitation l'effet contraire. La Société engage des dépenses considérables en dollars américains au titre du carburant, des locations d'avions, des intérêts débiteurs, du service de la dette et des systèmes informatisés de réservations, alors qu'elle perçoit une partie substantielle de son chiffre d'affaires en dollars canadiens. Une dépréciation importante du dollar canadien par rapport au dollar américain ferait augmenter les coûts de la Société par rapport à ceux de ses rivaux américains et porterait un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. De plus, la Société pourrait ne pas être en mesure de couvrir adéquatement les risques associés à la fluctuation des taux de change.

Litiges en cours

La Commission européenne, le ministère de la Justice des États-Unis et le Bureau de la concurrence du Canada, entre autres autorités en matière de concurrence, enquêtent actuellement sur des pratiques de tarification des transports de fret qui seraient éventuellement anticoncurrentielles, notamment l'imposition de surcharges carburant par plusieurs compagnies aériennes et autres exploitants de services de fret, dont la Société. Les autorités en matière de concurrence ont demandé des renseignements à la Société dans le cadre de leurs enquêtes. La Société collabore entièrement à ces enquêtes. En outre, la Société a été citée comme partie défenderesse dans un certain nombre d'actions collectives engagées devant le tribunal fédéral de première instance aux États-Unis ainsi qu'au Canada relativement à ces allégations. Il est actuellement impossible de prédire avec certitude l'issue de ces procédures. La Société a pour ligne de conduite d'exercer ses activités dans le respect des lois applicables en matière de concurrence.

En octobre 2006, l'APAC a intenté une action en justice devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario visant Air Canada, ACE et certains membres du conseil d'administration d'Air Canada alléguant que certaines mesures passées et futures lèsent ses membres. Divers recours ont été intentés contre les parties, notamment celui de limiter les distributions de la Société, y compris celles qui sont prévues dans le cadre du plan d'arrangement d'ACE, entré en vigueur le 10 octobre 2006. À la suite d'une audience tenue en décembre 2006, Monsieur le juge Cumming de la Cour

supérieure de justice de l'Ontario a rejeté la demande d'injonction de l'APAC et a appuyé la requête d'Air Canada de rejeter la demande de l'APAC. L'APAC n'a pas porté le rejet de la demande d'injonction en appel, mais a interjeté appel de l'ordonnance rejetant sa demande. Aucune date n'a encore été fixée pour l'audience.

Il convient en outre de se reporter à la section ci-dessus « Litige relatif à la parité salariale » des présents facteurs de risque.

Personnel essentiel

La capacité de la Société de mener à bien son plan d'affaires est tributaire de l'expérience de ses dirigeants et autres employés clés, ainsi que de la connaissance qu'ils ont du milieu. Toute rotation de personnel importante à la tête ou dans des secteurs clés d'Air Canada serait de nature à nuire gravement aux activités d'Air Canada, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. De plus, Air Canada pourrait ne pas être en mesure d'attirer et de fidéliser les éléments qualifiés dont elle pourrait avoir besoin à l'avenir.

Risques liés au secteur

Compagnies en redressement judiciaire

Depuis les attentats du 11 septembre 2001, nombreux ont été les transporteurs américains à se redresser sous la protection du chapitre 11 du Bankruptcy Code des États-Unis, loi américaine sur les faillites, ou dans le cadre d'une procédure non judiciaire. La réussite de ces opérations de redressement ne manquerait pas de faire resurgir des rivaux plus légers qu'avant sur le plan de l'endettement et des coûts d'exploitation, grâce à la révision à la baisse des coûts liés à la main-d'œuvre et aux contrats d'approvisionnement et de financement sous le couvert de la loi ou dans le cadre d'une procédure non judiciaire. De plus, certaines compagnies, dont celles qui sont en redressement judiciaire, peuvent entreprendre de réduire sensiblement leurs prix pour assurer leurs liquidités et fidéliser davantage leur clientèle. Cette pratique de prix réduits pourrait faire baisser les rendements de la Société, ce qui porterait un préjudice important à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Conjoncture et contexte géopolitique

Les résultats d'exploitation des compagnies aériennes sont très sensibles à la conjoncture et au contexte géopolitique, dont l'incidence sur la demande de transport aérien peut par ailleurs être considérable. Les tarifs aériens, tout comme la demande de transport aérien, ont beaucoup fluctué dans les années passées et peuvent fluctuer encore beaucoup dans l'avenir. La Société n'est pas à même de prévoir avec certitude ni les conditions qui prévaudront sur le marché ni les prix qu'elle pourra demander à ses clients. Les attentes de la clientèle peuvent évoluer rapidement, et la demande de billets à prix abordables peut limiter les possibilités de revenus. Les voyages, particulièrement les voyages d'agrément, constituent une dépense discrétionnaire des consommateurs. La baisse de la croissance économique en Amérique du Nord et le climat d'instabilité géopolitique dans diverses régions du monde pourraient aussi avoir pour conséquence de faire baisser la demande de transport aérien au Canada et à l'étranger et, conjugués aux autres facteurs dont il est ici question, nuire considérablement à la rentabilité de la Société. Un repli économique trop prolongé ou trop marqué au Canada ou dans le monde serait susceptible de nuire gravement aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société, d'autant plus que ses coûts fixes sont substantiels.

Caractéristiques inhérentes à l'aviation commerciale : faibles marges brutes et coûts fixes élevés

Le secteur du transport aérien en général et le service régulier en particulier sont caractérisés par la faiblesse des marges bénéficiaires brutes et par le niveau élevé des coûts fixes. Les coûts associés à l'exploitation d'un vol ne varient pas considérablement selon le nombre de passagers transportés et, par conséquent, un changement même relativement faible du nombre de passagers, des tarifs ou dans la composition du trafic pourrait avoir un effet important sur les résultats d'exploitation de la Société et sur sa situation financière. Ces caractéristiques représentent une contrainte que la politique de tarification audacieuse pratiquée par les transporteurs à bas prix ne fait qu'exacerber en tirant les tarifs de transport aérien vers le bas. En conséquence, si le chiffre d'affaires accuse un manque à gagner par rapport au niveau prévu, les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière de la Société pourraient réellement s'en ressentir. La Société doit engager des coûts fixes substantiels qui ne varient pas sensiblement avec sa capacité globale. En conséquence, si la Société devait abaisser sa capacité globale ou réduire le nombre de vols qu'elle exploite, il se peut qu'elle n'arrive tout de même pas à réduire certains de ses coûts fixes à court terme et qu'elle soit contrainte

d'engager d'importants coûts de résiliation ou de restructuration, ce qui pourrait porter un grave préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Attentats terroristes et mesures de sûreté

Les attentats terroristes du 11 septembre 2001 et ceux qui les ont suivis, tout particulièrement au Moyen-Orient, en Asie du Sud-Est et en Europe, ont créé un climat d'incertitude chez les voyageurs. Un attentat d'envergure (que ce soit au pays ou à l'étranger, ou que cela concerne la Société, un autre transporteur ou aucun transporteur) et le resserrement des mesures de sûreté (comme les restrictions qui frappent actuellement le contenu des bagages de cabine) pourraient avoir de profondes répercussions sur la demande en général et sur le nombre de passagers empruntant les vols de la Société en particulier. Il pourrait en outre donner lieu à une hausse substantielle des primes d'assurance et d'autres coûts, et au resserrement de la sûreté aéroportuaire. La réduction des produits passages, la hausse des primes d'assurance et d'autres coûts, et le resserrement des conditions de sûreté pourraient porter un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société.

Épidémies (syndrome respiratoire aigu sévère (« SRAS »), grippe et autres)

Après que plusieurs foyers du syndrome respiratoire aigu sévère (« SRAS ») eurent éclos dans le monde en 2003, l'Organisation mondiale de la santé (« OMS ») a publié, le 23 avril 2003, un avertissement aux voyageurs les invitant à ne pas effectuer de voyages non essentiels à Toronto, avertissement qui a été levé le 30 avril suivant. L'avertissement de sept jours émis aux voyageurs par l'OMS et portant sur Toronto, le fait que cette ville soit la principale plaque tournante de la Société et l'éclosion de plusieurs foyers de SRAS dans le monde ont été durement ressentis par la demande passagers pour les destinations desservies par la Société et Jazz ainsi que par le nombre de passagers empruntant les lignes de ces deux transporteurs. Cette situation a grandement nui au trafic sur l'ensemble du réseau. L'OMS est d'avis qu'il existe un risque important d'une pandémie de grippe au cours des prochaines années. La résurgence du SRAS ou l'éclosion de quelque autre forme d'épidémie comme la grippe (au pays comme à l'étranger) ou encore la publication d'un nouvel avertissement aux voyageurs de la part de l'OMS (à l'encontre de villes ou régions du Canada ou d'autres pays) ne feraient qu'accentuer l'incidence défavorable sur la demande et sur le nombre de passagers empruntant les lignes de la Société et de Jazz. La réduction du trafic qui en résulterait à l'échelle du réseau d'Air Canada et de Jazz serait susceptible de porter un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société.

Sinistres et accidents

De par la nature de ses activités principales, la Société s'expose à des poursuites en responsabilité, y compris des réclamations portant sur des blessures graves ou des décès, qui pourraient être intentées à son encontre à la suite d'accidents ou de sinistres mettant en cause des appareils ayant transporté des clients de la Société ou des appareils d'autres transporteurs dont elle a assuré la maintenance ou la réparation. Rien ne garantit que la couverture d'assurance de la Société suffirait pour se prémunir contre une ou plusieurs réclamations d'envergure et toute insuffisance pourrait être importante. Sans compter qu'un accident ou sinistre mettant en cause un appareil de la Société ou un appareil d'un autre transporteur dont elle a assuré la maintenance ou la réparation pourrait nuire à la réputation de la Société sur le plan de la sécurité et, par ricochet, porter un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Caractère saisonnier des activités, autres facteurs et résultats précédents

La Société connaît généralement une hausse très marquée de la demande aux deuxième et troisième trimestres de l'année civile, et une demande sensiblement réduite aux premier et quatrième trimestres. Ces variations cycliques de la demande sont essentiellement le résultat d'un nombre plus élevé de voyageurs d'agrément qui privilégient les mois du printemps et de l'été pour leurs déplacements. La structure de coûts de la Société comporte des coûts fixes substantiels qui ne varient pas de façon notable en fonction de la demande passagers à court terme.

Comme cela est décrit ailleurs, la demande passagers est également fonction de facteurs tels la conjoncture, les conflits armés, les risques de conflits armés ou d'attentats terroristes, les tarifs et les conditions météorologiques. En raison notamment de ces facteurs, les résultats d'exploitation pour une période intermédiaire ne sont pas nécessairement révélateurs des résultats d'exploitation d'un exercice complet, pas plus que les résultats d'exploitation pour une période donnée ne sauraient nécessairement être révélateurs des résultats d'une période à venir.

Réglementation

Le secteur aérien est assujéti à de multiples lois et règlements tant canadiens qu'étrangers qui en régissent, entre autres, les questions de sûreté, de sécurité, de licence, de concurrence, de niveau de bruit, d'environnement et, dans une certaine mesure, de tarification. De temps à autre, d'autres lois et règlements peuvent être proposés et des décisions rendues pour venir s'ajouter aux exigences ou restrictions frappant déjà les activités aériennes. La mise en place de règlements ou décisions supplémentaires par Transports Canada, le Bureau ou le Tribunal de la concurrence, l'Office des transports du Canada, le Conseil du Trésor ou d'autres organes publics nationaux ou étrangers serait susceptible de nuire gravement aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société. Celle-ci ne peut garantir que de nouveaux règlements ne seront pas adoptés ou que des règlements existants ne seront pas modifiés, ou que des décisions ne seront pas adoptées ou rendues. L'adoption de ces nouveaux règlements ou la révision des règlements existants, ou des décisions rendues, pourrait gravement nuire aux activités de la Société, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

L'accès des transporteurs intérieurs aux lignes internationales est régi par des ententes conclues entre le gouvernement canadien et des gouvernements étrangers. Un changement de politique de transport par les autorités canadiennes ou étrangères pourrait entraîner la modification ou la résiliation de ces ententes et nuire aux activités internationales de la Société.

En juillet 2000, le gouvernement canadien a modifié la LTC, la Loi sur la concurrence et la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada en vue de régir la concurrence dans les transports aériens au pays et d'assurer la protection des consommateurs. Des dispositions en matière d'« abus de position dominante », propres au secteur du transport aérien, ont été introduites dans la Loi sur la concurrence, auxquelles se sont ajoutées par la suite des dispositions prévoyant notamment l'imposition de « sanctions administratives pécuniaires » aux transporteurs intérieurs dominants en cas d'infraction.

En juillet 2003, le Tribunal de la concurrence a publié ses motifs et ses conclusions dans l'instance opposant le Commissaire du Canada et la Société, où il fallait déterminer comment établir si la Société était exploitée en deçà des « coûts évitables », contrairement à l'une des nouvelles dispositions contre l'abus de position dominante régissant les transporteurs aériens. Dans sa décision, le Tribunal de la concurrence a formulé un critère de détermination des coûts évitables d'application très générale. En septembre 2004, le Commissaire de la concurrence a publié une lettre décrivant la méthode qu'il entend adopter à l'avenir en cas de nouvelle plainte visant les dispositions sur l'abus de position dominante par un transporteur aérien et affirmant que l'approche du Tribunal sur les coûts évitables reste pertinente.

En outre, le 2 novembre 2004, le ministre de l'Industrie a déposé le projet de loi C-19 visant à abroger les dispositions sur l'abus de position dominante propres au transport aérien dans la Loi sur la concurrence. Toutefois, le 29 novembre 2005, la 38^e législature du Canada a été dissoute. En conséquence, le processus législatif relatif à l'adoption du projet de loi C-19 a pris fin. La direction ne peut prédire si un tel projet de loi sera de nouveau présenté devant la Chambre des communes.

Si le Commissaire de la concurrence devait engager de nouvelles enquêtes ou requêtes du même ordre relativement à d'autres grandes lignes intérieures à fort trafic et qu'on donne droit à ces requêtes, cela pourrait nuire gravement aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société.

La Société est régie par les lois du Canada en matière de confidentialité des renseignements sur les passagers et les employés ainsi qu'aux lois en cette matière des pays où elle exerce ses activités; ces lois ne sont pas toujours compatibles d'un pays à l'autre. L'obligation de se conformer à ces cadres de réglementation pourrait entraîner des coûts supplémentaires et, à ce titre, nuire gravement aux activités, à la situation financière et aux résultats d'exploitation de la Société.

Augmentation des frais d'assurance

Depuis les attentats du 11 septembre 2001, le secteur des assurances de l'aviation réévalue en permanence les risques posés par les actes terroristes qu'il est prêt à couvrir, et cela pourrait se répercuter tant sur certains assureurs actuels de la Société que sur sa propre assurabilité dans l'avenir. Dans la mesure où les assureurs actuels de la Société ne peuvent ou ne veulent lui fournir une couverture d'assurance et en l'absence de mesures du gouvernement du Canada visant à fournir la couverture nécessaire, les frais d'assurance de la Société pourraient augmenter davantage et la placer en contravention de certaines prescriptions réglementaires ou dispositions contractuelles l'obligeant à

maintenir en vigueur une assurance donnée, ce qui pourrait avoir un effet défavorable important sur ses activités, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Assurance responsabilité civile contre le risque de guerre

Il se pourrait que le gouvernement du Canada cesse de fournir une assurance responsabilité civile contre le risque de guerre comme il le fait actuellement à la Société et à d'autres transporteurs au Canada. Le cas échéant, la Société et les autres intervenants du secteur n'auraient d'autre choix que de se tourner vers des assureurs commerciaux pour obtenir cette protection. La Société estime qu'il lui en coûterait environ 15 millions de dollars par année pour obtenir cette couverture. Les solutions de rechange, comme celles que préconisent l'Organisation de l'aviation civile internationale (« OACI ») et l'Association du transport aérien international (« IATA »), ne se sont pas mises en place comme prévu, en raison des actions entreprises par d'autres pays et de l'introduction récente sur le marché de nouveaux produits d'assurance. L'OACI et l'IATA poursuivent leurs efforts dans ce domaine, mais il ne semble pas permis d'envisager une solution mondiale dans un avenir rapproché. Comme le gouvernement fédéral américain a institué son propre système d'assurances en vue de couvrir le risque que courent ses transporteurs, le régime d'assurance mondial se trouve privé d'un de ses grands piliers.

De plus, les responsables du marché de l'assurance aviation à Londres ont institué, dans leurs polices d'assurance corps d'aéronef et rechanges, tout comme elles entendent le faire aussi pour les assurances passagers et responsabilité civile, une nouvelle clause standard en cas d'actes de guerre ou de terrorisme. Cette clause exclut toute réclamation résultant d'un usage hostile de bombes sales, d'armes à impulsion électromagnétique ou d'agents biochimiques. Le programme d'indemnisation du gouvernement du Canada vise à régler ce type de situations à mesure qu'elles se produisent, mais il n'a pas encore été décidé d'étendre l'indemnisation afin de couvrir cette exclusion. En l'absence d'une décision du gouvernement du Canada et aussi longtemps qu'une décision n'aura pas été prise dans ce sens, la perte de cette couverture expose la Société à ce nouveau risque non assuré et pourrait la mettre en contravention de certaines prescriptions réglementaires ou dispositions contractuelles, ce qui pourrait avoir un effet défavorable important sur ses activités, sa situation financière et ses résultats d'exploitation.

Risques liés à la relation de la Société avec ACE

Contrôle de la Société et liens de dépendance

ACE est propriétaire d'actions d'Air Canada lui procurant 75 % des droits de vote d'Air Canada. Ce contrôle des voix permettra à ACE de trancher fermement toutes les questions nécessitant l'approbation des porteurs de titres. Vu sa participation dans Air Canada, ACE exercera un contrôle sur les questions soumises à l'approbation du conseil d'administration d'Air Canada et des porteurs de titres d'Air Canada. ACE disposera d'assez de voix pour empêcher un changement de contrôle d'Air Canada. Ce contrôle des voix peut empêcher les opérations qui aboutiraient à un changement de contrôle d'Air Canada, notamment les opérations aux termes desquelles les actionnaires publics d'Air Canada pourraient par ailleurs recevoir une prime pour leurs actions par rapport au cours en vigueur.

Les intérêts d'ACE pourraient entrer en conflit avec ceux d'autres actionnaires d'Air Canada.

Ventes futures d'actions par ACE ou pour son compte

La vente de quantités importantes d'actions d'Air Canada par ACE, ou l'éventualité d'une telle vente, pourrait avoir une incidence défavorable sur le cours des actions offertes et nuire à la capacité d'Air Canada de réunir des capitaux au moyen d'émissions de titres.

ACE n'est soumise à aucune obligation contractuelle l'obligeant à conserver des actions d'Air Canada. Le contrat de droits d'inscription qu'Air Canada a conclu avec ACE accorde à cette dernière le droit de forcer Air Canada à déposer un prospectus et à fournir une assistance pour le placement des actions détenues par ACE dans certaines circonstances. De plus, Air Canada peut émettre et vendre des actions supplémentaires. La vente par ACE ou Air Canada d'actions sur les marchés publics, ou le sentiment qu'une telle vente pourrait avoir lieu, pourrait avoir une incidence défavorable sur les cours en vigueur des actions offertes.

RELATIONS ET OPÉRATIONS AVEC UNE PERSONNE RELIÉE — AIR CANADA — JAZZ, AÉROPLAN ET ACTS

Relation entre Air Canada et Jazz

Jazz est membre du groupe d'Air Canada. Le 2 février 2006, Fonds de revenu Jazz Air a réalisé son premier appel public à l'épargne et a fait inscrire ses parts à la Bourse de Toronto sous le symbole JAZ.UN. À l'heure actuelle, 75 638 223 parts du Fonds de revenu Jazz Air sont émises et en circulation, et le Fonds détient une participation de 61,6 % dans Jazz SEC. ACE détient actuellement une participation directe de 38,4 % dans Jazz SEC et 25 000 000 de parts du Fonds de revenu Jazz Air, soit 33,1 % des parts émises et en circulation. Au total, ACE détient actuellement une participation de 58,8 % dans Jazz. Air Canada ne détient aucune participation dans Jazz.

Air Canada et Jazz ont conclu le CAC de Jazz, qui est essentiellement semblable aux contrats d'achat de capacité conclus par un certain nombre de compagnies aériennes régionales nord-américaines. Entre janvier et décembre 2006, Jazz a fourni à Air Canada pratiquement toute sa capacité de transport aérien régional, en fonction des SMO. Les réseaux de transport régionaux et nationaux de Jazz et d'Air Canada sont intégrés afin d'offrir un meilleur service aux passagers en correspondance aéroportuaire et d'augmenter le trafic sur les lignes principales d'Air Canada. En outre, les activités de Jazz complètent celles d'Air Canada en permettant un service plus fréquent sur les marchés à faible trafic et les marchés à plus fort trafic en périodes creuses au Canada et pour certaines destinations aux États-Unis que ne pourraient économiquement assurer des avions à réaction lourds.

Air Canada est partie aux quatre contrats importants suivant avec Jazz : (i) le CAC de Jazz, (ii) le contrat de services cadre daté du 24 septembre 2004 (le « CSC de Jazz »), (iii) le contrat de licence d'exploitation de marques daté du 30 septembre 2004 (le « contrat de licence d'exploitation de marques de Jazz »), et (iv) le contrat spécial de marques daté du 30 septembre 2004 (le « contrat spécial de marques de Jazz »). Une brève description de ces contrats figure ci-après.

Contrat d'achat de capacité de Jazz

Aux termes du CAC de Jazz, Air Canada achète à Jazz la quasi-totalité de la capacité des appareils visés. Des 135 appareils composant le parc aérien en exploitation de Jazz en date du 31 décembre 2006, 133 sont des appareils visés aux termes du CAC de Jazz.

Aux termes du CAC de Jazz, Jazz assure ses vols pour Air Canada au moyen des appareils visés et fournit l'équipage de conduite et le personnel de cabine, les services de maintenance des appareils et, dans certains cas, les services aéroportuaires pour ces vols (les « vols réguliers »). Air Canada établit les lignes et contrôle les horaires, le prix des billets, la distribution des produits, la disponibilité des sièges, le marketing et la publicité pour ces vols. Air Canada a droit à tous les produits d'exploitation (à l'exclusion des ventes de boisson et d'articles) tirés des vols réguliers et à tous les produits d'exploitation tirés des services de fret sur les vols réguliers, y compris les ventes de billets, les frais de bagages, les frais imputés aux passagers et les frais de service payés par les employés voyageant au moyen de leur laissez-passer.

Aux termes du CAC de Jazz, Air Canada rembourse à Jazz, sans majoration, les coûts refacturés (conformément au CAC de Jazz) engagés directement par Jazz, comme les coûts de carburant, de navigation, d'atterrissage et d'aérogare. Air Canada verse également à Jazz des frais calculés selon divers paramètres fondés sur une estimation du total des coûts et des frais devant être engagés et payés par Jazz au cours de la période pertinente pour les vols réguliers et d'autres services aux appareils, à l'exclusion des coûts refacturés de Jazz, coûts et frais estimatifs qui sont majorés d'un certain pourcentage. Les frais mensuels payables par Air Canada à Jazz sont répartis en un certain nombre de catégories. Ces catégories sont divisées en deux grands groupes : les frais variables, qui dépendent de l'utilisation des appareils visés, et les frais fixes, qui ne varient pas selon la fréquence, le lieu d'utilisation ou les coefficients d'occupation des appareils visés.

Le paiement variable le plus important au titre des coûts contrôlables composant les produits d'exploitation de Jazz est le paiement du nombre d'heures cale à cale d'Air Canada versé pour chaque heure de vol cale à cale de l'appareil visé de Jazz. Le paiement varie selon le nombre d'heures de vol cale à cale et le type d'appareil. Les autres paiements variables au titre des coûts contrôlables, comme le paiement de cycles et le paiement au titre des passagers, sont assez faibles, en particulier le dernier, et calibrés pour couvrir les frais précis liés à l'activité (un cycle ou le vol d'un passager) à laquelle ils sont liés. L'autre groupe de paiements, comme les frais de location d'appareils, ne varie pas, peu

importe l'utilisation de l'appareil visé. Ces paiements sont censés couvrir les frais de Jazz à ce chapitre, plus une majoration.

Jusqu'à l'expiration du CAC de Jazz en décembre 2015, Air Canada s'est engagée à payer à Jazz un montant correspondant à une certaine capacité d'exploitation quotidienne minimale d'heures cale à cale pour chaque appareil visé autre que les appareils faisant l'objet de modifications, de maintenance ou de travaux de peinture. La garantie d'utilisation quotidienne minimale oblige Air Canada à verser certains paiements minimaux à Jazz, peu importe les revenus de Jazz.

Le CAC de Jazz viendra à échéance le 31 décembre 2015, sous réserve de son renouvellement éventuel selon des conditions à négocier pour deux périodes de cinq ans supplémentaires, à moins que l'une des parties donne à l'autre un avis écrit de non-renouvellement au moins un an avant la fin de la durée initiale ou de son premier renouvellement. Chaque partie a le droit de résilier le CAC de Jazz à tout moment en cas de défaut (conformément aux conditions du CAC de Jazz).

CSC de Jazz

Air Canada et Jazz sont également parties au CSC de Jazz aux termes duquel Air Canada fournit certains services à Jazz moyennant une rémunération fondée sur la juste valeur marchande des services fournis. Aux termes du CSC de Jazz, Air Canada fournit à Jazz un appui sur le plan des infrastructures de nature principalement administrative, concernant notamment les technologies de l'information, l'immobilier, les questions environnementales et les services juridiques. Jazz profite de la technologie de l'information mise à la disposition d'Air Canada par des tiers, de même que des ressources informatiques internes d'Air Canada.

Air Canada et Jazz peuvent résilier certains services aux termes du CSC Jazz (sans résilier le CSC de Jazz dans son intégralité) ou résilier le CSC de Jazz dans son intégralité sur préavis écrit de un an. Le CSC de Jazz est résilié dès qu'il est mis fin au CAC de Jazz.

Contrat de licence d'exploitation de marques de Jazz

Aux termes du contrat de licence d'exploitation de marques de Jazz, Air Canada a accordé à Jazz un droit non cessible, ne pouvant donner lieu à l'octroi d'une sous-licence, non exclusif et libre de redevances d'utiliser certaines marques qui appartiennent à Air Canada ou qu'Air Canada a enregistrées dans le monde, dont Jazz et celles qui intègrent la dénomination Air Canada ou la cocarde d'Air Canada, uniquement en association avec les activités de Jazz. Le contrat de licence d'exploitation de marques de Jazz peut être résilié dès qu'il est mis fin au CAC de Jazz. Toutefois, Air Canada et Jazz ont également conclu le contrat spécial de marques de Jazz qui accorde à Jazz tous les droits d'Air Canada sur la marque de commerce Jazz (et interdit à Air Canada de l'utiliser ou de l'octroyer sous licence à des tiers) dans les cas suivants : (i) la résiliation ou l'expiration du CAC de Jazz si, à ce moment, Jazz n'est plus membre du groupe d'Air Canada; (ii) la survenance d'un changement de contrôle par suite duquel Jazz cesse d'être membre du groupe d'Air Canada si, au plus tard à ce moment, le CAC de Jazz a expiré ou a été résilié, ou (iii) la vente ou le transfert de la totalité ou de la quasi-totalité des actifs ou des activités de Jazz à un tiers qui n'est pas membre du groupe d'Air Canada si, au plus tard à ce moment, le CAC de Jazz a expiré ou a été résilié.

Parc aérien de Jazz

Des 58 appareils CRJ-100 et CRJ-200 faisant partie du parc aérien de Jazz, 35 sont sous-loués d'Air Canada et 23 sont sous-loués d'Air Canada Capital Ltd., filiale d'Air Canada, aux termes de contrats de sous-location venant à échéance entre 2007 et 2024. Tous les CRJ-705 de Bombardier faisant actuellement partie du parc aérien de Jazz sont sous-loués d'Air Canada Capital Ltd., aux termes de contrats de sous-location expirant en 2022 et en 2024. Des 26 Dash 8-300 faisant partie du parc aérien de Jazz, 19 appartiennent à Jazz, et sept sont loués de tiers aux termes de contrats de location dont l'échéance est prévue pour 2007. Des 36 Dash 8-100 faisant partie du parc aérien de Jazz, 34 sont des appareils visés et deux sont des appareils exploités indépendamment par Jazz pour fournir des services nolisés. De ces 36 appareils, 29 appartiennent à Jazz et sept sont loués d'Air Canada Capital Ltd., aux termes de contrats de location venant à échéance entre 2007 et 2008.

Le CAC de Jazz prévoit que, à son échéance ou à sa résiliation, à moins de résiliation en cas de défaut de la part de Jazz et d'Air Canada, tous les baux de location entre Jazz et Air Canada (ou un membre du groupe d'Air Canada) à l'égard des appareils visés et des moteurs de rechange seront automatiquement résiliés et Air Canada (ou le membre du groupe d'Air Canada) aura le droit de saisir les appareils visés et les moteurs de rechange. Si le CAC de Jazz est résilié

en cas de défaut de Jazz, les baux de location ne seront pas résiliés et Jazz restera responsable de ses obligations aux termes de ces baux de location d'appareil. Si le CAC de Jazz est résilié en cas de défaut d'Air Canada, Jazz aura le droit de résilier ces baux de location, droit qu'elle devra exercer simultanément à la résiliation du CAC de Jazz.

Clauses de portée

La clause de portée est habituelle dans le secteur et s'applique aux transporteurs réseau qui ont des liens avec les transporteurs régionaux. On la retrouve habituellement dans les conventions collectives des pilotes de transporteurs réseau. Jazz, comme bon nombre des compagnies aériennes régionales, est assujettie à des clauses de portée contenues dans la convention collective qu'Air Canada a conclue avec l'APAC.

Par suite des mesures prises en vertu de la LACC, une entente a été conclue par Air Canada, Jazz, l'APAC et la Airlines Pilots Association (l'« ALPA »), l'association des pilotes de Jazz. L'entente, connue sous le nom de « transaction concernant les avions à réaction légers », modifie les clauses de portée existantes, prévoit une façon de répartir entre Air Canada et Jazz les biréacteurs régionaux actuellement commandés, détermine les types et le nombre d'avions à réaction pouvant être exploités par Jazz et prévoit des modes de règlement des différends portant sur les ajouts futurs de biréacteurs régionaux à l'un ou l'autre des parcs aériens. Le nombre d'avions à turbopropulseurs pouvant être exploités par Jazz est illimité.

En vertu de la transaction concernant les avions à réaction légers et de sentences arbitrales connexes :

- Jazz peut maintenir un parc aérien de 58 CRJ-100/200 et de 15 CRJ-705 constitué de la façon suivante : (i) 33 CRJ-200 et 15 CRJ-705 et (ii) 25 CRJ-100 initialement exploités par Air Canada, qui ont tous été transférés à Jazz au moyen d'une sous-location.
- Si Air Canada ou Jazz souhaite augmenter son parc aérien au-delà des limites prévues ci-dessus, elle doit en aviser l'APAC et l'ALPA par écrit et ensuite les rencontrer pour en discuter et, si possible, convenir de l'augmentation et des conditions s'y rapportant. Si aucune entente n'est conclue, la question sera soumise à un médiateur et, en cas d'échec de la médiation, à un arbitre qui tranchera alors en tenant compte du bilan de rentabilité présenté par les parties et de l'effet de l'augmentation sur les groupes de pilotes intéressés.
- Jazz ne peut exploiter les appareils CRJ-705 s'ils sont configurés pour avoir une capacité de plus de 75 sièges, toutes classes confondues.
- Comme c'était le cas auparavant, Air Canada doit assurer un nombre minimum de SMO par rapport à ceux de Jazz.

Relation entre Air Canada et Aéroplan

Aéroplan est membre du groupe d'Air Canada. Le 29 juin 2005, Fonds de revenu Aéroplan a réalisé son premier appel public à l'épargne. Les parts du Fonds de revenu Aéroplan sont négociées à la TSX sous le symbole AER.UN. À l'heure actuelle, 200 000 000 de parts du Fonds de revenu Aéroplan sont émises et en circulation, et le Fonds détient indirectement la totalité des parts en circulation d'Aéroplan SEC. ACE détient actuellement 80 285 585 parts du Fonds de revenu Aéroplan, soit une participation indirecte de 40,1 % dans Aéroplan SEC, ce qui lui confère le droit de nommer la majorité des membres du conseil d'administration de Commandité Gestion Aéroplan Inc. (« Commandité Aéroplan ») aux termes d'une convention des porteurs de titres datée du 29 juin 2005, dans sa version modifiée le 14 mars 2007, conclue par le Fonds de revenu Aéroplan, la Fiducie Aéroplan, ACE, Aéroplan SEC et Commandité Aéroplan (la « convention des porteurs de titres d'Aéroplan »). Air Canada ne détient aucune participation dans Aéroplan.

Air Canada a des relations stratégiques à long terme avec Aéroplan, le premier programme de marketing de fidélisation du Canada. Aéroplan est le programme pour voyageurs assidus d'Air Canada et offre à environ cinq millions de membres actifs la faculté d'accumuler des milles Aéroplan échangeables contre des primes-voyages permettant d'obtenir des places à bord des vols d'Air Canada, de Jazz et de transporteurs partenaires internationaux ou d'autres récompenses.

Air Canada a conclu des contrats de vente de capacité à long terme avec Aéroplan. En 2006, environ 90 % des primes échangées par les membres Aéroplan étaient des primes-voyages aériens d'Air Canada, de Jazz et des membres de Star Alliance®.

Air Canada est partie aux cinq contrats importants suivants avec Aéroplan : (i) le CPSC d'Aéroplan; (ii) le contrat de base de données conclu le 13 mai 2005, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2002 (le « contrat de base de données d'Aéroplan »); (iii) le contrat de services cadre modifié et mis à jour en date du 13 mai 2005, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2005 (le « CSC d'Aéroplan »); (iv) le contrat de services généraux conclu le 13 mai 2005, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2005 (le « CSG d'Aéroplan »); (v) les contrats de licence d'exploitation de marques conclus le 13 mai 2005 et le 23 novembre 2006 (les « contrats de licence d'exploitation de marques d'Aéroplan »). Une brève description de ces contrats figure ci-après.

CPSC d'Aéroplan

Aux termes du CPSC d'Aéroplan, dans sa version modifiée en dernier le 13 octobre 2006, Air Canada continue d'allouer 8 % de ses places à Aéroplan sur les vols exploités par Air Canada et Jazz et certains autres transporteurs sous le code « AC » (désignés collectivement les « vols AC ») à des frais d'échange fixes. En outre, Aéroplan peut acheter un nombre illimité de places disponibles au tarif publié assorti d'un escompte variable selon le tarif du produit. Tout rajustement de cet escompte variable est fondé sur des paramètres déterminés. En outre, le CPSC d'Aéroplan prévoit que le tarif facturé à Aéroplan sera le tarif le plus faible imposé à tout autre programme de fidélisation, compte tenu du volume de places d'avion qu'Aéroplan achète d'Air Canada. Le tarif demandé pour la tranche de 8 % des places à bord des vols AC est fixé jusqu'à la fin de 2007. Par après, tout rajustement à la hausse ou à la baisse doit refléter un escompte au moins aussi favorable pour Aéroplan que celui du tarif actuel.

Air Canada est l'un des principaux partenaires d'Aéroplan et elle paie des frais pour participer au programme Aéroplan, selon le nombre de milles Aéroplan accordés aux clients d'Air Canada qui prennent un vol AC. Aéroplan est tenue d'acheter un nombre minimal de places d'avion sur les vols AC annuellement, compte tenu du nombre de places achetées au cours des trois dernières années civiles. Quant à Air Canada, elle doit acheter annuellement un nombre minimal de milles Aéroplan.

Le CPSC d'Aéroplan prévoit également qu'Aéroplan gèrera, contre rémunération, le programme hiérarchisé pour grands voyageurs d'Air Canada destiné à ses clients Super Élite™, Élite™ et Prestige™. Aéroplan doit aussi fournir certains services de commercialisation et de promotion à Air Canada, notamment des services de centres d'appels ayant trait au programme hiérarchisé pour grands voyageurs.

En vertu du CPSC d'Aéroplan, aucun autre transporteur qui fait concurrence à Air Canada (sauf les compagnies aériennes membres de Star Alliance®) ne peut être autorisé à participer au programme Aéroplan. Il est toutefois entendu qu'Aéroplan peut avoir comme partenaires commerciaux des sociétés de transport telles que des compagnies de location de véhicules et de paquebots de croisière, avec le consentement préalable d'Air Canada (lequel ne doit pas être refusé déraisonnablement). Cette clause d'exclusivité cessera de s'appliquer si, pendant quatre trimestres consécutifs, une forte baisse est constatée par rapport aux mêmes trimestres de l'exercice précédent dans le nombre total de sièges d'Air Canada et de Jazz (un « changement important concernant Air Canada »). Aéroplan peut par ailleurs résilier le CPSC d'Aéroplan à la survenance d'un changement important concernant Air Canada.

Pendant la durée du CPSC d'Aéroplan, Air Canada n'a pas le droit de créer un autre programme pour grands voyageurs ou un programme de fidélisation de la clientèle, ni d'y participer, sauf en ce qui concerne les programmes de certains alliés qui ont convenu de donner à Aéroplan un accès réciproque à leurs programmes, les programmes internes qui ne donnent pas droit à une monnaie d'échange et quelques autres programmes exploités par des tiers lorsque certaines conditions sont réunies. Cette clause d'exclusivité cessera de s'appliquer si, pendant quatre trimestres consécutifs, le nombre total des milles Aéroplan accumulés dans le programme Aéroplan chutait de façon considérable par rapport aux mêmes trimestres de l'exercice précédent, à la condition que cette baisse ne soit pas liée à des réductions importantes du nombre de places à bord des vols d'Air Canada et de Jazz (un « changement important concernant Aéroplan »). Air Canada peut par ailleurs résilier le CPSC d'Aéroplan à la survenance d'un changement important concernant Aéroplan.

Aux termes du CPSC d'Aéroplan, Air Canada est demeurée responsable des milles accumulés jusqu'au 31 décembre 2001. Aéroplan SEC a pris en charge la responsabilité des milles accumulés depuis le 1^{er} janvier 2002. En collaboration avec des experts indépendants, la direction a réévalué le nombre de milles qui devraient être échangés et elle prévoit maintenant que 112 milliards de milles seront échangés comparativement aux prévisions initiales de

103 milliards de milles. Depuis le 13 octobre 2006, par modification de l'entente, Air Canada a pris en charge la responsabilité de l'échange d'au plus 112 milliards de milles et, par conséquent, a inscrit une charge spéciale de 102 millions de dollars pour le supplément de 9 milliards de milles. Pour de plus amples informations, on se reportera à la note 20 afférente aux états financiers consolidés combinés d'Air Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006, intégrée par renvoi aux présentes. Les états financiers consolidés combinés d'Air Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006 figurent sur SEDAR à l'adresse www.sedar.com.

Sous réserve de ce qui précède, le CPSC d'Aéroplan expire le 29 juin 2020, sous réserve de quatre renouvellements automatiques de cinq années chacun, à moins qu'une partie fournisse à l'autre un avis écrit de son intention de ne pas renouveler le contrat au moins 12 mois avant la fin de la durée initiale ou d'un renouvellement. Chaque partie a le droit de résilier le CPSC d'Aéroplan en cas de défaut (conformément aux conditions CPSC d'Aéroplan).

Contrat de base de données d'Aéroplan

Aux termes du contrat de base de données d'Aéroplan, Aéroplan gère la base de données sur les passagers d'Air Canada. Le contrat de base de données d'Aéroplan permet aussi à Aéroplan de se servir des renseignements contenus dans la base de données d'Air Canada à des fins statistiques. Aéroplan peut également s'en servir contre rémunération à des fins lucratives et à des fins commerciales générales, pour mener des études de marché au profit d'autres partenaires Aéroplan qui ne font pas directement concurrence à Air Canada. Air Canada peut avoir accès aux renseignements contenus dans la base de données d'Aéroplan et s'en servir à certaines fins, notamment pour des activités de commercialisation ciblées approuvées au préalable. Aéroplan et Air Canada accèdent aux données et les utilisent sous réserve de toutes les restrictions qui s'appliquent en matière de confidentialité et de protection de la vie privée, moyennant des frais préétablis variant selon l'accès ou l'utilisation, facturés, le cas échéant, trimestriellement et susceptibles d'être révisés annuellement.

Le contrat de base de données d'Aéroplan expire le 29 juin 2020. En outre, le contrat de base de données d'Aéroplan prend fin automatiquement lorsque le CPSC d'Aéroplan est résilié.

CSC d'Aéroplan

Aux termes du CSC d'Aéroplan, Air Canada a convenu de fournir certains services à Aéroplan en contrepartie d'un montant correspondant à ses coûts intégralement répartis, majorés pour tenir compte des frais généraux et administratifs. Aux termes du CSC d'Aéroplan, Air Canada fournit à Aéroplan un appui sur le plan des infrastructures de nature principalement administrative concernant notamment la technologie de l'information, les ressources humaines, les services financiers, comptables et juridiques. Aéroplan profite de la technologie de l'information mise à la disposition d'Air Canada par des tiers, de même que des ressources informatiques internes d'Air Canada.

Aéroplan peut résilier certains services aux termes du CSC d'Aéroplan (sans résilier le CSC d'Aéroplan dans son intégralité) ou résilier le CSC d'Aéroplan dans son intégralité sur préavis écrit de six mois. Air Canada peut résilier certains services aux termes du CSC d'Aéroplan (sans résilier le CSC d'Aéroplan dans son intégralité) ou résilier le CSC d'Aéroplan dans son intégralité sur préavis écrit de 18 mois. Ces droits de résiliation ne s'appliquent pas aux services de technologie de l'information fournis aux termes du CSC d'Aéroplan, qui prendront fin uniquement au moment de la résiliation des contrats intervenus entre Air Canada et ses fournisseurs de services.

CSG d'Aéroplan

Aux termes du CSG d'Aéroplan, Aéroplan rembourse Air Canada, après répartition, de tous les coûts, notamment les salaires et les avantages, à l'égard d'un groupe d'employés des centres d'appels qui travaillent pour Aéroplan. En ce qui concerne le déficit actuariel du régime de retraite d'Air Canada qui couvre les employés de ces centres d'appels, entre autres, Aéroplan a convenu de payer à Air Canada au maximum 13,1 millions de dollars au cours des sept prochaines années pour compenser la part de l'obligation d'Air Canada au titre du régime de retraite non capitalisé attribuable à ces employés. Le CSG d'Aéroplan est à durée indéterminée mais peut être résilié, à certaines conditions, par l'une ou l'autre des parties moyennant un préavis écrit de six mois.

Contrats de licence d'exploitation de marques d'Aéroplan et d'Air Canada

Aux termes des contrats de licence d'exploitation de marques d'Aéroplan, Air Canada et Aéroplan SEC se sont mutuellement accordé un droit non cessible, ne pouvant donner lieu à l'octroi d'une sous-licence, non exclusif et libre de redevance d'utiliser certaines marques déposées par l'autre partie. Les contrats de licence d'exploitation de marques d'Aéroplan sont résiliables lorsque le CPSC d'Aéroplan est résilié.

Relation entre Air Canada et ACTS

ACTS est une filiale en propriété exclusive indirecte d'ACE. ACTS est un fournisseur mondial de services complets de maintenance, de réparation et de révision (« MRR »). ACTS fournit des services de MRR à Air Canada et à d'autres compagnies aériennes partout dans le monde.

Les principales installations d'entretien d'ACTS sont situées à Montréal, Vancouver, Winnipeg et Toronto.

Aux termes d'un accord global qui prévoit plusieurs conditions contractuelles applicables aux conventions de services, ACTS et Air Canada ont conclu des conventions de services de maintenance prenant effet le 1^{er} octobre 2006 concernant les services de maintenance d'aéronefs et les services connexes, notamment : (i) les services de maintenance lourde d'aéronef; (ii) les services de maintenance du moteur; (iii) les services de maintenance d'organes d'aéronef; (iv) les services de gestion de chaînes d'approvisionnement et de biens matériels; (v) les services liés aux moteurs et au groupe auxiliaire de bord (collectivement, les « conventions de maintenance d'ACTS »).

ACTS est également partie aux conventions suivantes avec Air Canada : (i) le contrat de services cadre modifié et mis à jour au 1^{er} janvier 2007 (le « CSC d'ACTS »); (ii) le contrat de licence d'exploitation de marques conclu le 24 septembre 2004 (le « contrat de licence d'exploitation de marques d'ACTS »); (iii) le contrat de services généraux conclu le 24 septembre 2004 visant certains employés syndiqués au service d'Air Canada (le « CSG d'ACTS visant les employés syndiqués »); (iv) le contrat de services généraux conclu le 24 septembre 2004 visant certains employés non syndiqués au service d'Air Canada (le « CSG d'ACTS visant les employés non syndiqués », désigné collectivement avec le CSG d'ACTS visant les employés syndiqués, les « CSG d'ACTS »). Une brève description de ces contrats figure ci-après.

Contrats de maintenance d'ACTS

Aux termes des contrats de maintenance d'ACTS, ACTS s'est engagée à fournir les services suivants à Air Canada pour certains de ses appareils, moteurs et autres composantes d'aéronefs : services de maintenance lourde d'aéronef (sauf les services de maintenance en ligne et de cabine, fournis principalement par Air Canada), services de maintenance du moteur, services de maintenance d'organes d'aéronef, services de gestion de chaînes d'approvisionnement et des biens, services de maintenance du groupe auxiliaire de bord, les services de peinture d'aéronefs et autres services connexes. Air Canada fait assurer en exclusivité par ACTS les services de maintenance lourde d'aéronefs, de maintenance du moteur et du groupe auxiliaire de bord ainsi que les services de maintenance de certains organes. Air Canada ne traite pas exclusivement avec ACTS pour ce qui est des autres services de réparation.

Les contrats de maintenance d'ACTS dont il est question précédemment, à l'exception des contrats liés aux services de maintenance lourde, aux services de peinture d'aéronefs et aux services de gestion de chaînes d'approvisionnement et des biens, demeurent en vigueur jusqu'en octobre 2013. Par la suite, ces contrats demeureront en vigueur à moins qu'une partie fournisse à l'autre un avis écrit de résiliation, sous réserve des périodes de préavis minimales applicables prévues dans ces contrats. Les contrats de maintenance lourde et de services de peinture d'aéronefs demeureront en vigueur jusqu'en octobre 2009. Par la suite, ces contrats demeureront en vigueur à moins qu'une partie fournisse à l'autre un avis écrit de résiliation, sous réserve des périodes de préavis minimales applicables prévues dans ces contrats. Le contrat de services de gestion de chaînes d'approvisionnement et des biens demeurera en vigueur jusqu'en octobre 2013. Par la suite, ce contrat demeurera en vigueur à moins qu'une partie fournisse à l'autre un avis écrit de résiliation, sous réserve des périodes de préavis minimales applicables prévues dans ce contrat. Malgré ce qui précède, le contrat de services de gestion de chaînes d'approvisionnement et des biens peut être résilié pendant sa durée par une des parties sur préavis écrit de 180 jours.

CSC d'ACTS

Aux termes du CSC d'ACTS, Air Canada a convenu de fournir à ACTS contre rémunération un soutien d'infrastructure, de nature surtout administrative, concernant la technologie de l'information, les ressources humaines, les services financiers, comptables et juridiques. Le CSC d'ACTS a été modifié et mis à jour au 1^{er} janvier 2007. Ces modifications avaient principalement pour but de préciser la portée des services fournis à ACTS par Air Canada et d'établir le prix de ces services.

ACTS peut résilier certains services aux termes du CSC d'ACTS ou résilier le CSC d'ACTS dans son intégralité sur préavis par écrit de six mois, à l'exception des services concernant les technologies de l'information, qu'ACTS ne peut résilier avant l'échéance du CSC d'ACTS. Air Canada peut résilier certains services aux termes du CSC d'ACTS ou résilier le CSC d'ACTS dans son intégralité sur préavis par écrit de 18 mois.

Contrat de licence d'exploitation de marques d'ACTS

Air Canada a accordé à ACTS le droit non cessible, ne pouvant donner lieu à l'octroi d'une sous-licence, non exclusif et libre de redevance d'utiliser certaines marques d'Air Canada au Canada et aux États-Unis qui intègrent le nom Air Canada ou la cocarde d'Air Canada, uniquement en association avec les services commerciaux de maintenance lourde, de maintenance d'organes d'aéronef et de services reliés aux chaînes d'approvisionnement. Le contrat de licence d'exploitation de marques d'ACTS peut être résilié lorsque les contrats de maintenance d'ACTS sont résiliés.

Le contrat de licence d'exploitation de marques d'ACTS expire en 2014 mais peut être renouvelé pour des périodes supplémentaires de 10 ans sur préavis écrit d'ACTS remis dans les 90 jours de la fin de chaque durée. Il sera toutefois résilié en cas de résiliation ou de non-renouvellement de l'accord global entre ACTS et Air Canada mentionné précédemment. Air Canada peut résilier le contrat de licence d'exploitation de marque d'ACTS si ACTS cesse d'être membre de son groupe.

Contrats de services généraux

Aux termes des CSG d'ACTS, ACTS rembourse Air Canada, après répartition, de tous les coûts, notamment les salaires et les avantages, liés à un groupe d'employés syndiqués et non syndiqués qui travaillent pour ACTS. Les CSG d'ACTS peuvent être résiliés par l'une ou l'autre partie en tout temps, sans motif sérieux, moyennant un préavis écrit de 30 jours.

RELATIONS ENTRE AIR CANADA ET ACE

Généralités

Dans le cadre de la mise en oeuvre du plan le 30 septembre 2004, Air Canada a réorganisé sa structure d'entreprise. Aux termes de cette réorganisation, Société en commandite APLN (remplacée par Aéroplan SEC), Jazz Air Inc. (remplacée par Société en commandite Jazz Air et Jazz Air SEC) et Touram Inc. (remplacée par Vacances Air Canada), qui étaient déjà constituées à titre d'entités distinctes, membres du groupe d'Air Canada, sont devenues des entités distinctes membres du groupe d'ACE, tandis qu'ACTS, Air Canada Cargo et Services au sol Air Canada ont été constituées en sociétés en commandite distinctes membres du groupe d'ACE. Par conséquent, ACE est devenue la société de portefeuille mère d'Air Canada, d'Aéroplan, de Jazz, d'ACTS, d'Air Canada Cargo, de Services au sol Air Canada et de Vacances Air Canada. Voir « Rétrospective triennale : Évolution des activités de la Société — Le plan ».

À l'heure actuelle, 200 000 000 de parts du Fonds de revenu Aéroplan sont émises et en circulation et le Fonds détient indirectement la totalité des parts en circulation d'Aéroplan SEC. ACE détient actuellement 80 285 585 parts du Fonds de revenu Aéroplan, soit une participation indirecte de 40,1 % dans Aéroplan SEC, ce qui lui confère le droit de nommer la majorité des membres du conseil d'administration de Commandité Aéroplan aux termes de la convention des porteurs de titres d'Aéroplan. Air Canada ne détient aucune participation dans Aéroplan.

À l'heure actuelle, 75 638 223 parts du Fonds de revenu Jazz Air sont émises et en circulation, et le Fonds détient une participation de 61,6 % dans Jazz SEC. ACE détient actuellement une participation directe de 38,4 % dans Jazz

SEC et 25 000 000 de parts du Fonds de revenu Jazz Air, soit 33,1 % des parts émises et en circulation. Au total, ACE détient actuellement une participation de 58,8 % dans Jazz.

Premier appel public à l'épargne

À la clôture du premier appel public à l'épargne, ACE a cédé indirectement à Air Canada : (i) toute sa participation dans Services au sol Air Canada et son commandité; et (ii) une participation de 51 % dans Vacances Air Canada et son commandité. À la clôture du premier appel public à l'épargne, ACE a transféré également à Air Canada la totalité des actions du commandité d'Air Canada Cargo. Air Canada possède la totalité des parts de société en commandite d'Air Canada Cargo et, par suite de ce transfert, elle possède également la totalité des actions du commandité d'Air Canada Cargo. En outre, à la clôture du premier appel public à l'épargne, ACE a acheté d'Air Canada les parts de société en commandite privilégiées de Société en commandite Gestion ACTS détenues par Air Canada. Pour obtenir plus de détails sur certaines opérations conclues par Air Canada, ACE, ACTS et d'autres entités membres du même groupe dans le cadre de la restructuration du groupe d'entités d'ACE au moment du premier appel public à l'épargne d'Air Canada, voir la sous-rubrique A intitulée « Premier appel public à l'épargne » sous la note 1 des états financiers consolidés combinés d'Air Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006, intégrée par renvoi aux présentes. Les états financiers consolidés combinés d'Air Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006 figurent sur SEDAR au www.sedar.com.

Structure à la suite du premier appel public à l'épargne

Avant la clôture du premier appel public à l'épargne, ACE détenait, directement ou indirectement, une participation de 100 % dans Air Canada. À la suite de la clôture du premier appel public à l'épargne, ACE est propriétaire inscrit véritable, directement ou indirectement, de 75 % des actions en circulation d'Air Canada.

Voir sous « Structure de la Société — Liens intersociétés » le diagramme qui illustre de façon simplifiée la structure d'Air Canada (y compris les territoires d'établissement ou de constitution des différentes entités) après la réalisation du premier appel public à l'épargne.

Processus d'examen indépendant

Toute opération commerciale importante à laquelle participent ACE ou les membres de son groupe (à l'exception d'Air Canada), d'une part, et Air Canada, d'autre part, sera examinée et approuvée par les administrateurs d'Air Canada indépendants d'ACE au sens de l'Instruction générale 58-201 relative à la gouvernance (« indépendant ») et qui ne sont pas administrateurs ou dirigeants d'ACE ou de ses filiales (autres qu'Air Canada).

Contrat de services cadre

Aux termes du contrat de services cadre modifié qui entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2007 (le « CSC ACE-AC »), Air Canada a convenu de fournir certains services administratifs à ACE contre rémunération. Ces services concernent entre autres les finances et la comptabilité, les technologies de l'information, les ressources humaines et d'autres fonctions administratives.

Contrat de droit d'inscription

À la clôture du premier appel public à l'épargne, Air Canada a conclu un contrat de droit d'inscription (le « contrat de droit d'inscription ») avec ACE aux termes duquel Air Canada a accordé à ACE certains droits d'inscription sur demande et droits d'inscription d'entraînement, sous réserve de certaines restrictions, qui permettent à ACE de demander à Air Canada de déposer un prospectus et de contribuer par ailleurs à un placement des actions dans le public en vertu des lois sur les valeurs mobilières canadiennes, conformément aux conditions énoncées dans le contrat de droit d'inscription. Le contrat de droit d'inscription couvre toutes les actions détenues par ACE ou par les cessionnaires autorisés. Les droits d'inscriptions aux termes du contrat de droit d'inscription peuvent être exercés à l'égard de la totalité ou d'une partie des actions détenues par ACE ou par les cessionnaires autorisés, conformément aux conditions énoncées dans le contrat de droit d'inscription.

Le coût du placement des actions incombera à Air Canada, à l'exception de la rémunération des preneurs fermes, qui incombera à ACE. Le contrat de droit d'inscription oblige Air Canada à garantir ACE, les membres de son groupe, ses représentants et tout preneur ferme et à participer à leurs frais.

MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES

Les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote sont respectivement inscrites à la TSX sous les symboles « AC.A » et « AC.B ». 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 pour les mois de novembre à décembre 2006, inclusivement :

2006	Actions à droit de vote variable ⁽¹⁾				Actions à droit de vote ⁽¹⁾			
	Haut	Bas	Volume de négociation quotidien moyen	Volume mensuel total	Haut	Bas	Volume de négociation quotidien moyen	Volume mensuel total
Novembre	21,00 \$	15,65 \$	2 324 670	23 246 703	21,00 \$	15,63 \$	634 778	6 347 776
Décembre.....	18,15 \$	16,25 \$	306 018	5 814 336	18,09 \$	16,20 \$	138 366	2 628 962

(1) La négociation des actions à droit de vote variable et des actions à droit de vote a commencé à la TSX le 24 novembre 2006.

AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES

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

RELEVÉ DES DIVIDENDES VERSÉS

La Société n'a ni déclaré ni versé de dividende sur ses actions à droit de vote et ses actions à droit de vote variable au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2006.

Air Canada a actuellement pour politique de réinvestir tous ses bénéfices futurs pour financer la croissance et le développement de ses activités. Par conséquent, Air Canada n'a pas l'intention de verser de dividendes dans l'avenir prévisible. Toute décision de verser des dividendes en espèces sera prise par le conseil d'administration d'Air Canada à sa discrétion absolue et dépendra de la situation financière, des résultats d'exploitation, des besoins en capital d'Air Canada et d'autres facteurs jugés pertinents par le conseil d'administration.

DESCRIPTION DE LA STRUCTURE DU CAPITAL-ACTIONS

Le capital-actions d'Air Canada comprend un nombre illimité d'actions à droit de vote variable et d'actions à droit de vote. 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 d'Air Canada, en leur version modifiée.

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 en circulation, par rapport à toutes les voix rattachées aux actions à droit de vote en circulation, est supérieur à 25 % 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 % 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 % 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 % des voix pouvant y être exprimées.

Dividendes

Sous réserve des droits, privilèges, restrictions et conditions rattachés aux actions d'Air Canada d'une autre catégorie qui prennent rang avant les actions à droit de vote variable, les porteurs d'actions à droit de vote variable ont le droit de recevoir, au gré des administrateurs, par prélèvement sur les fonds, l'actif ou les biens d'Air Canada dûment applicables au versement de dividendes, les dividendes déclarés et payables par Air Canada sur les actions à droit de vote variable et ces dernières ont égalité de rang en ce qui a trait aux dividendes, pour chaque action, avec les actions à droit de vote, comme si elles avaient été converties. Tous les dividendes déclarés au cours d'un exercice d'Air Canada seront 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 n'aura 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 sera convertie en une action à droit de vote, automatiquement et sans autre intervention de la part d'Air Canada ou du porteur si : (i) l'action à droit de vote variable est détenue, appartient en propriété véritable et est contrôlée, directement ou indirectement, autrement qu'à titre de garantie seulement, par un Canadien; (ii) les dispositions de la LTC imposant des restrictions à la propriété étrangère sont abrogées et ne sont pas remplacées par d'autres dispositions semblables.

En cas d'offre d'achat visant les actions à droit de vote, qui doit, en vertu des lois sur les valeurs mobilières applicables ou des règles d'une bourse à laquelle les actions à droit de vote sont inscrites, être présentée à la totalité ou à la quasi-totalité des porteurs d'actions à droit de vote dans une province donnée du Canada à qui s'appliquent les exigences, chaque action à droit de vote variable pourra être convertie 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 en livraison contre paiement les 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 déposera 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 pourront être converties en actions à droit de vote, et vice versa, autrement que selon la procédure de conversion énoncée dans les statuts constitutifs 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.

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 et 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 n'aura 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

À moins que les restrictions de la LTC sur la propriété étrangère ne soient abrogées sans être remplacées par des restrictions semblables, une action à droit de vote émise et en circulation sera 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 pourra 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 déposera 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 seront 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 pourront être converties en actions à droit de vote, et vice versa, autrement que selon la procédure de conversion énoncée dans les statuts constitutifs d'Air Canada.

Contraintes en matière de propriété d'actions

Seuls des Canadiens admissibles peuvent être détenteurs, véritables propriétaires et avoir le contrôle, directement ou indirectement, des actions à droit de vote.

Déclaration de résidence

Les statuts constitutifs d'Air Canada, en leur version modifiée, 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.

Rachat des actions

Air Canada sera autorisée à racheter des actions pour les annuler conformément aux lois sur les valeurs mobilières applicables, aux règles prescrites par les bourses ou aux instructions générales applicables des organismes de réglementation. Un tel rachat constituera une offre publique de rachat en vertu des lois sur les valeurs mobilières des provinces canadiennes et s'effectuera conformément à leurs exigences.

Information et rapports

Air Canada fournira aux actionnaires, conformément aux lois sur les valeurs mobilières applicables, les états financiers d'Air Canada (y compris les états financiers annuels et trimestriels) et les autres rapports requis par les lois applicables, y compris les formulaires prescrits dont les actionnaires ont besoin pour remplir leurs déclarations de revenus conformément à la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada) et à son règlement d'application (la « LIR ») et à la législation provinciale équivalente.

Avant chaque assemblée des actionnaires, le conseil d'administration d'Air Canada fournira aux actionnaires (avec l'avis de convocation à l'assemblée) un formulaire de procuration et toute l'information qui, aux termes des lois applicables et des règles de la TSX, doit leur être fournie.

Les administrateurs et hauts dirigeants d'Air Canada seront tenus de déposer des déclarations d'initiés et de se conformer aux dispositions sur les opérations d'initiés des lois canadiennes sur les valeurs mobilières à l'égard des opérations réalisées par ces personnes sur les titres d'Air Canada.

Dirigeants

Le conseil d'administration d'Air Canada peut nommer un ou plusieurs des dirigeants d'Air Canada. La majorité des dirigeants d'Air Canada doivent être des résidents du Canada au sens de la LIR et des Canadiens au sens de la LTC.

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.

<u>Nom et municipalité de résidence</u>	<u>Principale activité</u>	<u>Administrateur depuis</u>
Bernard Attali ⁽¹⁾⁽³⁾⁽⁵⁾ Paris, France	Conseiller, Texas Pacific Group, France	Le 15 novembre 2006
Montie R. Brewer..... Hudson (Québec)	Président et chef de la direction, Air Canada	Le 8 mars 2005
Brian Dunne..... Westmount (Québec)	Vice-président général et chef des Affaires financières, ACE	Le 15 novembre 2006
Pierre Marc Johnson ⁽¹⁾⁽³⁾⁽⁴⁾ Montréal (Québec)	Avocat-conseil principal Heenan Blaikie SRL	Le 15 novembre 2006 ⁽⁶⁾
Richard H. McCoy ⁽¹⁾⁽²⁾⁽⁵⁾ Toronto (Ontario)	Administrateur d'entreprises	Le 15 novembre 2006
John T. McLennan ⁽¹⁾⁽²⁾⁽⁵⁾ Mahone Bay (Nouvelle-Écosse)	Administrateur d'entreprises	Le 15 novembre 2006
Robert A. Milton ⁽¹⁾ Westmount (Québec)	Président-directeur général, ACE et président du conseil, Air Canada	Le 6 août 1999
Arthur T. Porter ⁽²⁾⁽⁴⁾⁽⁵⁾ Montréal (Québec)	Directeur général et chef de la direction, Centre universitaire de santé McGill	Le 15 novembre 2006
David I. Richardson ⁽¹⁾⁽²⁾⁽³⁾ Grafton (Ontario)	Administrateur d'entreprises	Le 30 septembre 2004
Vagn Sørensen ⁽³⁾⁽⁴⁾ Holte, Danemark	Administrateur d'entreprises	Le 15 novembre 2006
Marvin Yontef ⁽¹⁾⁽³⁾ Toronto (Ontario)	Associé principal Stikeman Elliott S.E.N.C.R.L., s.r.l.	Le 30 septembre 2004

- (1) Est aussi actuellement administrateur d'ACE.
- (2) Membre du comité de vérification, des finances et du risque.
- (3) Membre du comité de gouvernance et des affaires de l'entreprise.
- (4) Membre du comité des ressources humaines et de la rémunération.
- (5) Membre du comité de mises en candidature.
- (6) M. Johnson a également été administrateur d'Air Canada de mai 2000 à septembre 2004.

À moins d'indication contraire ci-après, chaque administrateur exerce l'activité principale indiquée ci-dessus depuis plus de cinq ans. M. Brewer a été vice-président général — Affaires commerciales, Air Canada de 2002 à 2004. M. Dunne a été chef des Affaires financières et administrateur d'Aer Lingus Group Plc de 2002 à 2005. M. McLennan a été vice-président du conseil et chef de la direction d'AT&T Canada (renommée Allstream Inc.) de 2000 à 2004. M. Porter a été président et chef de la direction du Detroit Medical Center de 1999 à 2003. M. Richardson a été président du conseil d'Ernst & Young Inc. et associé principal chez Ernst & Young s.r.l. (Canada) de 1987 à 2002. M. Sørensen a été président et chef de la direction d'Austrian Airlines Group de 2001 à 2006.

Dirigeants

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

Nom et municipalité de résidence	Fonctions au sein d'Air Canada	Principale activité	Dirigeant depuis
Montie R. Brewer..... Hudson (Québec)	Président et chef de la direction	Président et chef de la direction, Air Canada	Le 1 ^{er} avril 2002
Robert (Rob) Reid..... Oakville (Ontario)	Vice-président général et chef de l'exploitation	Vice-président général et chef de l'exploitation, Air Canada	Le 9 octobre 2000
Sean Menke..... Baie D'Urfé (Québec)	Vice-président général et chef des Affaires commerciales	Vice-président général et chef des Affaires commerciales, Air Canada	Le 11 juillet 2005
Joshua Koshy Richmond Hill (Ontario)	Vice-président général et chef des Affaires financières	Vice-président général et chef des Affaires financières, Air Canada	Le 1 ^{er} août 2005
Lise Fournel Lachine (Québec)	Première vice-présidente — Affaires électroniques et chef des Affaires informatiques	Première vice-présidente — Affaires électroniques et chef des Affaires informatiques, Air Canada	Le 10 avril 2006
Marc Rosenberg Toronto (Ontario)	Vice-président — Ventes et Distribution des produits	Vice-président — Ventes et Distribution des produits, Air Canada	Le 6 novembre 1996
Alan Butterfield Lachine (Québec)	Vice-président – Maintenance et ingénierie	Vice-président – Maintenance et ingénierie, Air Canada	Le 19 février 2007
Yves Dufresne..... Montréal (Québec)	Vice-président — Réseau International, Alliances et Affaires réglementaires	Vice-président — Réseau International, Alliances et Affaires réglementaires, Air Canada	Le 26 avril 2004

Carolyn M. Hadrovic Beaconsfield (Québec)	Secrétaire générale	Secrétaire générale, ACE et Air Canada	Le 16 février 2006
Kevin Howlett..... Delta (Colombie-Britannique)	Premier vice-président — Relations avec le personnel	Premier vice-président — Relations avec le personnel, Air Canada	Le 18 mars 2002
Chris Isford Winnipeg (Manitoba)	Contrôleur	Contrôleur, Air Canada	Le 1 ^{er} novembre 2006
Julie Laviolette..... Beaconsfield (Québec)	Vice-présidente — Approvisionnement et Biens immobiliers	Vice-présidente — Approvisionnement et Biens immobiliers, Air Canada	Le 10 mai 2006
David Legge..... Mississauga (Ontario)	Vice-président — Opérations aériennes	Vice-président — Opérations aériennes, Air Canada	Le 1 ^{er} mars 2006
Charles D. McKee, jr Toronto (Ontario)	Vice-président — Marketing	Vice-président — Marketing, Air Canada	Le 10 août 2006
Robert A. Milton..... Westmount (Québec)	Président du conseil	Président du conseil, président directeur-général, ACE et président du conseil, Air Canada	Le 25 mai 1994
Scott Morey..... Oakville (Ontario)	Vice-président — Relations avec le personnel	Vice-président — Relations avec le personnel, Air Canada	Le 15 janvier 2007
David J. Shapiro..... Côte Saint-Luc (Québec)	Vice-président et conseiller juridique général	Vice-président et conseiller juridique général, Air Canada	Le 12 novembre 2004
Daniel Shurz..... Montréal (Québec)	Vice-président, Planification du réseau	Vice-président, Planification du réseau, Air Canada	Le 10 août 2006
Susan Welscheid..... Ville Mont-Royal (Québec)	Vice-présidente - Service clientèle – Service en vol et centres téléphoniques	Vice-présidente - Service clientèle – Service en vol et centres téléphoniques, Air Canada	Le 13 décembre 1999
Chantal Baril Pointe-Claire (Québec)	Présidente et chef de la direction, Services au sol Air Canada	Présidente et chef de la direction, Services au sol Air Canada	Le 12 mai 2005
Claude Morin Montréal (Québec)	Président et chef de la direction, Air Canada Cargo	Président et chef de la direction, Air Canada Cargo	Le 2 mars 2000
Benjamin M. Smith..... Toronto (Ontario)	Président et chef de la direction, Vacances Air Canada	Président et chef de la direction, Vacances Air Canada	Le 26 avril 2004

Sauf indication contraire ci-après, chaque dirigeant occupe un poste au sein d’Air Canada semblable au poste indiqué ci-dessus depuis au moins cinq ans. M. Brewer a été vice-président général — Affaires commerciales, Air Canada de 2002 à 2004. M. Reid a été premier vice-président — Exploitation, Air Canada de 2004 à 2005, président et chef de la direction, ACTS de 2003 à 2004 et vice-président, Contrôle des systèmes d’exploitation de 2000 à 2003. Sean Menke a été premier vice-président et chef de l’exploitation de Frontier Airlines de 1999 à 2005. Joshua Koshy a été premier vice-président — Technologies de l’information du groupe Emirates de 2003 à 2005 et premier vice-président — Finances du groupe Emirates de 1995 à 2003. Alan Butterfield a été vice-président, Maintenance en ligne et maintenance des cellules auprès d’United Airlines de 2004 à 2007. Yves Dufresne a été premier directeur, Affaires internationales, Air Canada de 1999 à 2004. Carolyn Hadrovic était secrétaire adjointe d’ACE avant d’être nommée secrétaire générale en décembre 2005. Elle était auparavant conseillère juridique principale, réglementation et droit international, auprès d’Air Canada. Chris Isford a été directeur, Déclaration financière, Air Canada de 2001 à 2004, directeur, Déclaration financière, Air Canada de 2004 à 2005 et premier directeur — Déclaration financière, Air Canada de 2005 à 2006. Charles D. McKee a été directeur principal,

Marketing stratégique, Air Canada avant d'être nommé vice-président, Marketing, Air Canada en août 2006. Scott Morey a été directeur, Employés et relations avec les employés, Coca Cola Bottling Company de 2004 à 2007. David Shapiro a été adjoint au conseiller juridique principal d'Air Canada de 2000 à 2004. Daniel Shurz a été directeur général, Exploitation des autobus, Archer Garage pour la Chicago Transit Authority de 2003 à 2005, directeur, Développement commercial, Aéroports, Air Canada, de 2005 à 2006 et premier directeur, Aéroports, Air Canada en 2006. Susan Welscheid a été vice-présidente – Service en vol, Air Canada de 2004 à 2007 et vice-présidente, Employés, Air Canada de 1999 à 2004. Chantal Baril a été directrice générale, Services à la clientèle, Aéroports, Air Canada de 2003 à 2005. Benjamin Smith a été vice-président — Planification réseau avant d'être nommé président et chef de la direction de Vacances Air Canada en janvier 2006 à titre intérimaire et en septembre 2006, à titre permanent.

Au 16 mars 2007, les administrateurs et dirigeants susmentionnés avaient collectivement la propriété, directement ou indirectement, ou le contrôle de 66 700 actions à droit de vote représentant environ 0,08 % des actions à droit de vote en circulation et 9 300 actions à droit de vote variable, soit environ 0,05 % des actions à droit de vote variable en circulation.

Interdiction d'opérations ou faillite

À la connaissance d'Air Canada, au cours des dix exercices précédents, aucun administrateur ni aucun haut dirigeant d'Air Canada n'est ni n'a été administrateur ou haut dirigeant d'une société qui, pendant que la personne exerçait cette fonction, 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, b) a, après la cessation des fonctions de la personne, 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 en raison d'un événement survenu pendant que la personne exerçait cette fonction ou c) a, dans l'année après la cessation des fonctions de la personne, 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 un séquestre, un séquestre-gérant ou un syndic de faillite a été nommé pour détenir ses biens, sauf dans les cas suivants :

- (i) Montie R. Brewer était premier vice-président — Planification auprès de United Airlines jusqu'au 31 mars 2002. UAL Corp., société mère de United Airlines, a demandé la protection du Chapter 11 du *Bankruptcy Code* des États-Unis le 9 décembre 2002. Montie R. Brewer était un haut dirigeant d'Air Canada lorsqu'elle a demandé la protection de la LACC le 1^{er} avril 2003;
- (ii) Pierre Marc Johnson était administrateur d'Air Canada lorsque celle-ci a demandé la protection de la LACC le 1^{er} avril 2003;
- (iii) John T. McLennan a été chef de la direction d'AT&T Canada lorsque celle-ci a demandé la protection de la LACC le 15 octobre 2002;
- (iv) après l'acquisition de Lignes aériennes Canadien International Ltée (« LACIL ») par Air Canada en 2000, Robert A. Milton est devenu administrateur de LACIL. Par la suite, LACIL s'est restructurée en vertu de la LACC aux termes d'un plan de transaction qui est entré en vigueur le 5 juillet 2000. Les actions ordinaires et les actions sans droit de vote de LACIL ont fait l'objet d'une interdiction d'opérations promulguée par la TSX le 27 juin 2000 et ont été radiées le 6 juillet 2000. Robert A. Milton était président et chef de la direction et administrateur d'Air Canada lorsque celle-ci a demandé la protection de la LACC le 1^{er} avril 2003;
- (v) Robert (Rob) Reid était un haut dirigeant d'Air Canada lorsque celle-ci a demandé la protection de la LACC le 1^{er} avril 2003;
- (vi) Lise Fournel était un haut dirigeant d'Air Canada lorsque celle-ci a demandé la protection de la LACC le 1^{er} avril 2003;
- (vii) Marc Rosenberg était un haut dirigeant d'Air Canada lorsque celle-ci a demandé la protection de la LACC le 1^{er} avril 2003;

- (viii) Alan Butterfield a été nommé vice-président, Maintenance en ligne et maintenance des cellules à United Airlines en mars 2004 pendant que United Airlines était sous la protection du Chapter 11 du *Bankruptcy Code* des États-Unis;
- (ix) Kevin Howlett était un haut dirigeant lorsque LACIL s'est restructurée en vertu de la LACC aux termes d'un plan de transaction qui est entré en vigueur le 5 juillet 2000. Le 27 juin 2000, la TSX a suspendu la négociation des actions ordinaires et des actions ne comportant pas droit de vote de CAIL et, le 6 juillet 2000, a radié leur inscription à sa cote. Kevin Howlett était un haut dirigeant d'Air Canada lorsque celle-ci a demandé la protection de la LACC le 1^{er} avril 2003;
- (x) Susan Welscheid était un haut dirigeant d'Air Canada lorsque celle-ci a demandé la protection de la LACC le 1^{er} avril 2003;
- (xi) Claude Morin était un haut dirigeant d'Air Canada lorsque celle-ci a demandé la protection de la LACC le 1^{er} avril 2003.

Amendes ou sanctions

À la connaissance d'Air Canada, aucun administrateur ou haut dirigeant 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.

Faillites personnelles

À la connaissance d'Air Canada, au cours des dix exercices précédents, aucun administrateur ni aucun haut dirigeant n'a 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 à été nommé pour détenir ses biens.

COMITÉ DE VÉRIFICATION

Charte du comité de vérification

La charte du comité de vérification, des finances et du risque (le « comité de vérification ») figure à l'annexe A de la présente notice annuelle initiale.

Composition du comité de vérification

Le comité de vérification d'Air Canada est composé de David I. Richardson (président), John T. McLennan, Richard H. McCoy et Arthur T. Porter. Chaque membre du comité de vérification est indépendant et possède des compétences financières au sens du *Règlement 52-110 sur le comité de vérification*.

Formation et expérience pertinentes des membres du comité de vérification

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

- (i) David I. Richardson est administrateur d'entreprises. M. Richardson est administrateur d'ACE, de Commandité Gestion Jazz Air Inc. de même que fiduciaire du Fonds de revenu Aéroplan. M. Richardson est l'ancien président du conseil d'Ernst & Young Inc. (Canada) et un ancien associé principal d'Ernst & Young s.r.l. M. Richardson s'est joint à la société qu'elle a remplacée, Clarkson Gordon & Co., en 1963 et a été nommé président de The Clarkson Company Limited en 1982.

M. Richardson a également été membre de la direction et du comité exécutif d'Ernst & Young s.r.l., associé directeur national du groupe de pratique en finances d'entreprise du cabinet et associé principal du groupe de pratique de redressement et de restructuration d'entreprises jusqu'à sa retraite de la société en 2002. M. Richardson est titulaire d'un baccalauréat en commerce de l'Université de Toronto et est membre et Fellow de l'Institut des comptables agréés de l'Ontario.

- (ii) John T. McLennan est administrateur d'entreprises. Il est administrateur d'ACE, d'Amdocs Ltd., d'Emera, de Manitoba Telephone Systems (vice-président du conseil), de Medisys Health Services et de Commandité Gestion Jazz Air Inc., et fiduciaire de Fonds de revenu Aéroplan. M. McLennan a récemment été vice-président du conseil et chef de la direction d'Allstream. Auparavant, il était vice-président du conseil et chef de la direction d'AT&T Canada. Il a également été président fondateur de Jenmark Consulting Inc., président et chef de la direction de Bell Canada, président de Bell Ontario et président du conseil, président et chef de la direction de Radiocommunication BCE Mobile inc. M. McLennan a aussi été président et chef de la direction de Cantel Wireless et vice-président directeur de Mitel Communications Inc. M. McLennan détient un BSc et un MSc en gestion industrielle de la Clarkson University.
- (iii) Richard H. McCoy est administrateur d'entreprises. Il est administrateur d'ACE, de Rothmans Inc., d'Aberdeen Asia-Pacific Income Fund Ltd., de MDS Inc., d'Uranium Participation Corporation, de Pizza Pizza Royalty Income Fund et de Gerdau Ameristeel Inc. Il est également fiduciaire du Fonds de revenu Jazz Air. M. McCoy possède plus de 35 années d'expérience dans le secteur des placements. De mai 1997 au 31 octobre 2003, il était vice-président – Services bancaires d'investissement de Valeurs Mobilières TD Inc. Avant de se joindre à Valeurs Mobilières TD Inc. en 1997, il était vice-président de CIBC Wood Gundy valeurs mobilières. M. McCoy est titulaire d'un MBA de la Richard Ivey School of Business Administration, University of Western Ontario.
- (iv) Arthur T. Porter est directeur général et chef de la direction du Centre universitaire de santé McGill depuis janvier 2004. D^r Porter est également professeur d'oncologie à l'Université McGill et était président et chef de la direction du Detroit Medical Center de 1999 à 2003. D^r Porter possède une grande expérience en médecine clinique, en recherche et en administration dans l'enseignement en milieu hospitalier au niveau universitaire. D^r Porter a également agi à titre de consultant pour plusieurs grandes sociétés dans les secteurs du transport aérien et de l'énergie concernant la santé et la logistique. D^r Porter est administrateur d'Adherex, société ouverte du domaine de la biotechnologie. Il est aussi administrateur et membre du comité de vérification des fonds Munder. D^r Porter est titulaire d'un diplôme en médecine de la Cambridge School of Clinical Medicine, d'une maîtrise en administration des affaires de la University of Tennessee et d'un certificat en gestion médicale de l'université Harvard et de l'Université de Toronto.

Politiques et procédures d'approbation préalable

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

En outre, le comité de vérification exige du vérificateur externe un rapport portant sur toutes les relations entre lui et ses entités liées, d'une part, et la Société et ses entités liées, d'autre part, notamment sur tout le travail accompli et les honoraires versés pour le travail non lié à la vérification, qui, de l'avis du vérificateur externe, peuvent raisonnablement porter à croire qu'elles nuisent à son objectivité et à son indépendance. Le rapport établira que le vérificateur externe se considère comme indépendant de la Société. Le comité de vérification discutera de ce rapport avec le vérificateur externe afin d'évaluer son objectivité et son indépendance. Le comité de vérification examinera également les mesures prises par le vérificateur externe pour régler tout problème soulevé par les examens susmentionnés.

Honoraires des vérificateurs

Le cabinet PricewaterhouseCoopers s.r.l. agit à titre de vérificateur de la Société depuis le 26 avril 1990. Les honoraires payables pour les exercices terminés le 31 décembre 2006 et le 31 décembre 2005 à PricewaterhouseCoopers s.r.l. et aux membres de son groupe s'élèvent respectivement à 2 215 397 \$ et à 1 705 088 \$. Les honoraires payables à PricewaterhouseCoopers s.r.l. et aux membres de son groupe en 2006 et en 2005 sont présentés ci-dessous.

	<u>Exercice terminé le 31 décembre 2006</u>	<u>Exercice terminé le 31 décembre 2005</u>
Honoraires de vérification	1 794 807 \$	1 443 593 \$
Honoraires liés à la vérification	390 590 \$	239 745 \$
Honoraires pour les services de fiscalité	30 000 \$	21 750 \$
Autres honoraires	Néant	Néant
	<u>2 215 397 \$</u>	<u>1 705 088 \$</u>

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

Honoraires de vérification

Des honoraires de vérification ont été payés pour les services professionnels rendus par les vérificateurs concernant la vérification des états financiers annuels de la Société et pour les services rendus à l'occasion de la production de documents ou d'engagements exigés par la loi ou par règlement, notamment dans le cadre du premier appel public à l'épargne et des prospectus déposés à cette occasion.

Honoraires liés à la vérification

Les honoraires liés à la vérification ont été versés pour des services professionnels liés à la vérification des régimes de retraite, à la préparation de rapports précis sur les procédures et à d'autres questions liées à la vérification.

Honoraires pour les services de fiscalité

Les honoraires pour services fiscaux ont été versés en contrepartie de services professionnels rendus concernant les impôts sur le revenu et les taxes de consommation.

Contrôles et procédures internes à l'égard des exigences en matière d'information financière

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006, PricewaterhouseCoopers s.r.l. a fourni des services à ACE dans le cadre du respect par ACE des contrôles et procédures internes à l'égard des exigences en matière d'information financière prévus par l'article 404 de la loi des États-Unis intitulée *Sarbanes-Oxley Act of 2002*. Cet article oblige le vérificateur d'une société à attester de l'évaluation de la direction de l'efficacité des contrôles et procédures internes de cette société en matière d'information financière, conformément aux normes établies par le Public Company Accounting Oversight Board, et de présenter un rapport à ce sujet. Dans le cadre de la prestation de ces services, PricewaterhouseCoopers s.r.l. a examiné les contrôles internes d'ACE et de ses filiales importantes, y compris Air Canada. En contrepartie des avantages découlant de cet examen, Air Canada a remboursé à ACE une tranche de 1 061 000 \$ des honoraires de 2 250 000 \$ facturés par PricewaterhouseCoopers s.r.l. à ACE pour ces services.

DIRIGEANTS ET AUTRES PERSONNES INTÉRESSÉS DANS DES OPÉRATIONS IMPORTANTES

Sauf pour ce qui est énoncé plus loin ou décrit ailleurs dans la présente notice annuelle initiale, aucun des administrateurs ou hauts dirigeants (i) d'Air Canada; (ii) d'ACE; ou (iii) aucune des personnes ayant des liens avec

les personnes mentionnées en (i) et en (ii) ou membres de leur groupe n'a ou n'a eu d'intérêt important, direct ou indirect, dans des opérations au cours des trois dernières années ou dans une opération envisagée qui a eu ou qui aura une incidence importante sur Air Canada, ACE ou l'une de leurs filiales.

Air Canada est partie aux contrats importants suivants avec ACE et d'autres membres du groupe d'ACE :

- (i) le CSC d'ACE-AC;
- (ii) le contrat de droit d'inscription;
- (iii) le CAC de Jazz;
- (iv) le CSC de Jazz;
- (v) le contrat spécial de marque de Jazz;
- (vi) le contrat de licence d'exploitation de marques de Jazz;
- (vii) le CPSC d'Aéropplan;
- (viii) le contrat de base de données d'Aéropplan;
- (ix) le CSC d'Aéropplan;
- (x) le CSG d'Aéropplan;
- (xi) les contrats de licence d'exploitation de marques d'Aéropplan;
- (xii) le CSG d'ACTS pour les employés non syndiqués;
- (xiii) le CSG d'ACTS pour les employés syndiqués;
- (xiv) les contrats de maintenance d'ACTS;
- (xv) le CSC d'ACTS;
- (xvi) le contrat de licence d'exploitation de marques d'ACTS.

Pour en savoir plus sur ces contrats, voir « Relations entre Air Canada et ACE » et « Relations et opérations avec une personne reliée — Air Canada — Jazz, Aéropplan et ACTS ».

AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES

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

ACTIONS EN JUSTICE

On trouve dans la note 17 des états financiers consolidés et combinés d'Air Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006, intégrée par renvoi à la présente notice annuelle initiale, sous la rubrique « Éventualités, garanties et indemnités », une description de certaines actions en justice auxquelles Air Canada est partie. On peut trouver les états financiers consolidés et combinés d'Air Canada pour cet exercice sur le site Web de SEDAR à l'adresse www.sedar.com.

CONTRATS IMPORTANTS

Les contrats importants pour la Société conclus pendant l'exercice terminé le 31 décembre 2006 ou avant, encore en vigueur, sont les suivants :

- (i) le contrat de droit d'inscription, dont il est question à la rubrique « Relations entre Air Canada et ACE — Contrat de droit d'inscription »;
- (ii) le CSG d'Aéroplan, dont il est question à la rubrique « Relations et opérations avec une personne reliée — Air Canada — Jazz, Aéroplan et ACTS — Relation entre Air Canada et Aéroplan — CSG d'Aéroplan »;
- (iii) le CSC d'Aéroplan, dont il est question à la rubrique « Relations et opérations avec une personne reliée — Air Canada — Jazz, Aéroplan et ACTS — Relation entre Air Canada et Aéroplan — CSC d'Aéroplan »;
- (iv) le CAC de Jazz, dont il est question à la rubrique « Relations et opérations avec une personne reliée — Air Canada — Jazz, Aéroplan et ACTS — Relation entre Air Canada et Jazz — Contrat d'achat de capacité de Jazz »;
- (v) le CSC de Jazz, dont il est question à la rubrique « Relations et opérations avec une personne reliée — Air Canada — Jazz, Aéroplan et ACTS — Relation entre Air Canada et Jazz — CSC de Jazz »;
- (vi) le CSG d'ACTS, dont il est question à la rubrique « Relations et opérations avec une personne reliée — Air Canada — Jazz, Aéroplan et ACTS — Relation entre Air Canada et ACTS — Contrats de services généraux »;
- (vii) le CSC d'ACTS, dont il est question à la rubrique « Relations et opérations avec une personne reliée — Air Canada — Jazz, Aéroplan et ACTS — Relation entre Air Canada et ACTS — CSC d'ACTS »;
- (viii) la convention de crédit modifiée et mise à jour, dont il est question à la rubrique « Activités - Financement par emprunt »;
- (ix) la convention de prise ferme conclue le 16 novembre 2006 par ACE, Air Canada et RBC Dominion valeurs mobilières Inc., Marchés mondiaux Citigroup Canada Inc., Valeurs Mobilières TD Inc., BMO Nesbitt Burns Inc., Marchés mondiaux CIBC inc., La Corporation Canaccord Capital, Corporation Recherche Capital, Salman Partners Inc., Les Partenaires Versant Inc. et Partenaires Westwind Inc. dans le cadre du premier appel public à l'épargne d'Air Canada;
- (x) la convention générale relative aux aéronefs CGA-ACN et les conventions connexes conclues entre la société Boeing et Air Canada en date du 4 novembre 2005, dont il est question à la rubrique « Activités — Parc aérien — Parc aérien de gros porteurs — Commandes de Boeing et conditions de financement ».

EXPERTS

Les vérificateurs de la Société sont PricewaterhouseCoopers s.r.l., comptables agréés. Ces derniers ont préparé un rapport de vérificateurs indépendants daté du 13 février 2007 sur les états financiers consolidés de la Société et les notes y afférentes pour les exercices terminés le 31 décembre 2006 et le 31 décembre 2005. Le cabinet PricewaterhouseCoopers s.r.l. a informé la Société qu'il est indépendant par rapport à la Société au sens du Code de déontologie de l'Ordre des comptables agréés du Québec.

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Des renseignements complémentaires, 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 autorisés aux fins d'émission aux termes des régimes de rémunération en actions se trouvent dans la circulaire de sollicitation de procurations par la direction d'Air Canada relative à l'assemblée annuelle et extraordinaire des actionnaires de 2007. Des renseignements financiers supplémentaires figurent dans les états financiers et dans le rapport de gestion d'Air Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006. Les renseignements ci-dessus et les renseignements complémentaires au sujet d'Air Canada sont disponibles sur le site Web de SEDAR à www.sedar.com.

On peut obtenir les documents suivants en s'adressant par écrit à la secrétaire générale d'Air Canada, 5100, boulevard De Maisonneuve Ouest, Montréal (Québec) H4A 3T2 :

- (i) la présente notice annuelle initiale accompagnée des documents qui y sont intégrés par renvoi;
- (ii) les états financiers consolidés combinés d'Air Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006, y compris le rapport du vérificateur et les notes y afférentes, le rapport de gestion d'Air Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006 et les états financiers intermédiaires déposés après les états financiers vérifiés 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.

Sauf lorsque les titres d'Air Canada sont en voie de placement dans le cadre d'un prospectus simplifié, Air Canada peut exiger le paiement d'une somme raisonnable des personnes, autres que les porteurs de titres d'Air Canada, qui font la demande de copies de ces documents.

GLOSSAIRE

« **accord Ciel ouvert** » L'accord négocié entre le gouvernement du Canada et celui des États-Unis libéralisant de façon plus poussée les services de transport aérien, qui est entré en vigueur le 12 mars 2007;

« **accord de services aériens Canada/É.-U. de 1995** » L'accord de services aériens entre le Canada et les États-Unis entré en vigueur en février 2005;

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

« **ACSTA** » Administration canadienne de la sûreté du transport aérien;

« **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;

« **ACTS** » ACTS SEC, société en commandite établie sous le régime des lois du Québec, et les sociétés qu'elle a remplacées;

« **Aéroplan** » Aéroplan SEC, conjointement avec son commandité, Commandité Aéroplan, et leurs filiales et sociétés devancières respectives;

« **Aéroplan SEC** » Société en commandite Aéroplan, société en commandite établie sous le régime des lois du Québec le 21 juin 2005;

« **aéroport Pearson de Toronto** » L'aéroport international Lester-B.-Pearson de Toronto;

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

« **agent** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Aperçu des activités – Financement par emprunt »;

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

« **Air Canada Cargo** » Société en commandite AC Cargo, société en commandite régie par les lois du Québec qui, conjointement avec Air Canada, fournit les services de fret;

« **Air Canada Services** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Présentation de l'information sectorielle »;

« **ALPA** » La Airline Pilots Association;

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

« **appareils visés** » Appareils de Jazz visés par le CAC de Jazz;

« **BAIIALA** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Définition du BAIIALA »;

« **Boeing** » The Boeing Company;

« **Bombardier** » Bombardier Inc.;

« **BSIF** » Le Bureau du surintendant des institutions financières;

« **CAC de Jazz** » Le contrat d'achat de capacité modifié et mis à jour, en vigueur le 1^{er} janvier 2006, conclu par Air Canada et Jazz;

« **Canadiens admissibles** » Un « Canadien », au sens de la LTC, contrôlé de fait par des Canadiens et dont au moins 75 % des actions assorties du droit de vote sont détenues ou contrôlées par des Canadiens;

« **Canadien International** » Lignes aériennes Canadien International Itée;

« **changement important concernant Aéroplan** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Relations et opérations avec une personne reliée – Air Canada – Jazz, Aéroplan et ACTS – Relation entre Air Canada et Aéroplan – CPSC d'Aéroplan »;

« **changement important concernant Air Canada** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Relations et opérations avec une personne reliée – Air Canada – Jazz, Aéroplan et ACTS – Relation entre Air Canada et Aéroplan – CPSC d'Aéroplan »;

« **coefficient d'occupation** » Passagers-milles payants exprimés en pourcentage des sièges-milles offerts;

« **Commandité Aéroplan** » Commandité Gestion Aéroplan Inc., société constituée en vertu de la LCSA le 16 juin 2005 pour agir à titre de commandité d'Aéroplan SEC;

« **contrat de base de données d'Aéroplan** » Contrat concernant l'exploitation d'une base de données daté du 13 mai 2005, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2002, conclu par Air Canada et Aéroplan;

« **contrat de droit d'inscription** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Relations entre Air Canada et ACE – Contrat de droit d'inscription »;

« **contrat de licence d'exploitation de marques d'ACTS** » Le contrat de licence d'exploitation de marques daté du 24 septembre 2004, conclu par Air Canada et ACTS;

« **contrat de licence d'exploitation de marques de Jazz** » Le contrat de licence d'exploitation de marques daté du 30 septembre 2004, conclu par Air Canada et Jazz;

« **contrat spécial de marque de Jazz** » Le contrat spécial de marque daté du 30 septembre 2004, conclu par Air Canada et Jazz;

« **contrats de licence d'exploitation de marques d'Aéroplan** » Les contrats de licence d'exploitation de marques conclus le 13 mai 2005 et le 23 novembre 2006 par Air Canada et Aéroplan;

« **contrats de maintenance d'ACTS** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Relations et opérations avec une personne reliée – Air Canada – Jazz, Aéroplan et ACTS – Relation entre Air Canada et ACTS »;

« **convention de crédit modifiée et mise à jour** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Aperçu des activités – Financement par emprunt »;

« **convention des porteurs de titres d'Aéroplan** » La convention des porteurs de titres conclue le 29 juin 2005 par le Fonds de revenu Aéroplan, la Fiducie Aéroplan, ACE, Aéroplan SEC et Commandité Aéroplan, dans sa version modifiée le 14 mars 2007;

« **CPSC d'Aéroplan** » Contrat de participation et de services commerciaux modifié et mis à jour, daté du 9 juin 2004, en sa version modifiée, y compris par les contrats datés du 13 mai 2005 et du 13 octobre 2006, conclu par Air Canada et Aéroplan;

« **CSC ACE-AC** » Le contrat de services cadre modifié prenant effet le 1^{er} janvier 2007, conclu par Air Canada et ACE;

- « **CSC d'ACTS** » Le contrat de services cadre modifié et mis à jour au 1^{er} janvier 2007;
- « **CSC d'Aéropplan** » Contrat de services cadre modifié et mis à jour daté du 13 mai 2005, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2005, conclu par Air Canada et Aéropplan;
- « **CSC de Jazz** » Le contrat de services cadre daté du 24 septembre 2004 et conclu par Air Canada et Jazz;
- « **CSG d'ACTS pour les employés non syndiqués** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Relations et opérations avec une personne reliée – Air Canada – Jazz, Aéropplan et ACTS – Relation entre Air Canada et ACTS »;
- « **CSG d'ACTS pour les employés syndiqués** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Relations et opérations avec une personne reliée – Air Canada – Jazz, Aéropplan et ACTS – Relation entre Air Canada et ACTS »;
- « **CSG d'ACTS** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Relations et opérations avec une personne reliée – Air Canada – Jazz, Aéropplan et ACTS – Relation entre Air Canada et ACTS »;
- « **CSG d'Aéropplan** » Contrat de services généraux conclu le 13 mai 2005 avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2005 par Air Canada et Aéropplan;
- « **demandeurs** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Rétrospective triennale : évolution des activités de la Société – Le plan »;
- « **Deutsche Bank** » Deutsche Bank Securities Inc.;
- « **direction** » La direction d'Air Canada;
- « **Embraer** » EMBRAER — Empresa Brasileira de Aeronautica S.A.;
- « **ETP** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Employés »;
- « **facilité de crédit modifiée** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Aperçu des activités – Financement par emprunt »;
- « **filiale** » A le sens qui lui est attribué dans la LCSA, mais vise aussi, malgré l'emploi du mot « personne morale » dans la LCSA, une société en commandite ou une fiducie;
- « **FIT** » La Fédération internationale des teamsters;
- « **GECC** » General Electric Capital Corporation;
- « **heures cale à cale** » Nombre de minutes écoulées depuis le moment où on retire les cales des roues d'un appareil jusqu'au moment où on les y replace, divisé par 60;
- « **IATA** » L'Association du transport aérien international;
- « **indépendant** » Indépendant au sens de l'Instruction générale 58-201 relative à la gouvernance;
- « **Jazz** » Jazz SEC conjointement avec Commandité Gestion Jazz Air Inc. (« Commandité Jazz »), son commandité, et leurs filiales et sociétés devancières respectives;
- « **Jazz SEC** » Jazz Air S.E.C., société en commandite établie sous le régime des lois du Québec le 12 septembre 2005;

- « **LACC** » La *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies*, en sa version modifiée;
- « **LCSA** » La *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, en sa version modifiée;
- « **LIR** » La *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada) et son règlement d'application, en leur version modifiée;
- « **LLO** » La *Loi sur les langues officielles* (Canada), en sa version modifiée;
- « **Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada** » 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 du Canada* et son règlement d'application, en leur version modifiée;
- « **MRR** » Maintenance, réparation et révision;
- « **OACI** » L'Organisation de l'aviation civile internationale;
- « **OAG** » L'Official Airline Guide;
- « **passagers-milles payants** » Mesure du trafic de passagers représentant le produit du nombre total de passagers payants transportés et du nombre de milles parcourus par ces passagers;
- « **PCGR du Canada** » Les principes comptables généralement reconnus au Canada, y compris ceux mentionnés dans le Manuel de l'Institut Canadien des Comptables Agréés;
- « **plan** » Le plan consolidé de réorganisation, de transaction et d'arrangement d'Air Canada et de certaines de ses filiales aux termes duquel ACE est devenue la société de portefeuille mère d'Air Canada et de ses filiales;
- « **premier appel public à l'épargne** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Structure de la Société — Nom, adresse et constitution »;
- « **prêteurs** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Aperçu des activités – Financement par emprunt »;
- « **projet de loi C-29** » La *Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* (Canada);
- « **projet de loi C-47** » La *Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* (Canada);
- « **projet de loi C-6** » La *Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et d'autres lois en conséquence* (Canada);
- « **rendement unitaire** » Les recettes passagers moyennes par passager-milles payant;
- « **RSMO** » Les recettes passagers moyennes par siège-mille offert;
- « **SCFP** » Le Syndicat canadien de la fonction publique;
- « **Services au sol Air Canada** » Société en commandite ACGHS, société en commandite établie sous le régime des lois du Québec;
- « **sièges-milles offerts** » ou « **SMO** » Le produit du nombre total de sièges offerts aux passagers et du nombre de milles parcourus;
- « **Société** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Notes explicatives »;

« **TCA** » Le Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada;

« **TGWU** » Le Syndicat des transports et de la manutention;

« **transaction concernant les avions à réaction légers** » L'entente conclue par Air Canada, Jazz, l'APAC et l'ALPA;

« **TSA** » La Transport Security Agency;

« **TSX** » La Bourse de Toronto;

« **Vacances Air Canada** » Société en commandite Touram, société en commandite établie sous le régime des lois du Québec;

« **vols AC** » Vols d'Air Canada et de Jazz, ainsi que de certains autres transporteurs aériens sous le code AC;

« **vols réguliers** » Les vols des appareils visés dont les lignes, calendriers de vol et tarifs sont établis par Air Canada conformément au CAC de Jazz;

« **WestJet** » WestJet Airlines Ltd.

ANNEXE A

CHARTRE DU COMITÉ DE VÉRIFICATION, DES FINANCES ET DU RISQUE (le « comité »)

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

D'AIR CANADA (la « Société »)

1. Objectifs

Les objectifs du comité de vérification sont les suivants :

- (i) Aider le conseil à d'acquiescer de sa responsabilité de surveiller les éléments entrant dans les processus comptables et de communication de l'information financière de la Société.
- (ii) 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.
- (iii) Aider le conseil d'administration à contrôler l'indépendance, les compétences et la nomination du vérificateur externe.
- (iv) Surveiller le bon fonctionnement des systèmes de contrôle financiers et comptables internes; suivre le travail des vérificateurs internes et externes.
- (v) Assurer des communications indépendantes entre le conseil, les vérificateurs internes et les vérificateurs externes.
- (vi) Favoriser les discussions franches et en profondeur entre le comité de vérification, la direction et le vérificateur 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.

2. Composition et qualifications professionnelles des membres du comité

- a) Le comité de vérification de la Société 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 de vérification 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 de vérification ne recevront de la Société, d'entités reliées à la Société, d'une partie liée à la Société ou d'une filiale de la Société aucune rémunération pour services de consultation, de conseil ou tous autres services, sauf à titre de membres du conseil, du comité de vérification ou d'autres comités du conseil. Les membres du comité de vérification 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 de vérification 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 de vérification 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 de vérification peuvent désigner un président et un secrétaire du comité par un vote à la majorité des membres du comité.

- c) Le comité de vérification 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. Toutefois, ces personnes invitées ne peuvent pas voter aux réunions du comité de vérification.
- d) Le conseil peut, en tout temps, démettre de ses fonctions un membre du comité de vérification, à son gré, et peut accepter la démission d'un membre du comité. Les sièges vacants sont comblés par le conseil.

3. Réunions et procédures

- (i) Le comité de vérification tient au moins quatre réunions par année, en fonction des besoins. Ces réunions sont tenues par téléphone ou par tout autre moyen permettant à tous les participants de communiquer ensemble simultanément.
- (ii) Le comité de vérification peut établir ses propres procédures lors des réunions, ainsi que pour leur convocation, sauf indication contraire du conseil.
- (iii) Le quorum pour les affaires traitées lors des réunions du comité de vérification est constitué par la majorité de ses membres. Toutes les décisions et recommandations prises par le comité de vérification sont adoptées par le vote de la majorité des membres présents à la réunion.
- (iv) Il est tenu une séance à huis clos dans le cadre de chaque réunion du comité de vérification.
- (v) 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.
- (vi) Les procès-verbaux des réunions du comité de vérification rapportent précisément toutes les discussions importantes du comité et les décisions prises par le comité, notamment les recommandations devant être faites au conseil par le comité, et ils sont distribués aux membres du comité ainsi qu'aux administrateurs de la Société, avec des exemplaires au président et chef de la direction de la Société.
- (vii) Le comité de vérification fait rapport au conseil de toutes ses délibérations à la prochaine réunion du conseil et lorsque le conseil le demande, ou lorsque le comité le juge souhaitable, à son gré.

4. Responsabilités et fonctions du comité

Pour atteindre ses objectifs, le comité de vérification 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, le vérificateur externe et le vérificateur interne. 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 de vérification examinera également la notice annuelle et les autres documents semblables émanant de la Société. Dans le cadre de ses examens, le comité de vérification s'acquittera des tâches suivantes :
 - (i) discuter avec la direction et le vérificateur externe et étudier le rapport que le vérificateur externe lui présente sur les questions touchant la mission de vérification;
 - (ii) discuter avec le vérificateur externe de son opinion 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 du vérificateur externe quant au caractère raisonnable de ces estimations;

- (iii) examiner les rajustements importants découlant d'une vérification;
 - (iv) examiner les désaccords avec la direction quant à l'application des politiques comptables et à la communication des états financiers;
 - (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 le vérificateur 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 et 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, le vérificateur interne et le vérificateur externe, les états financiers trimestriels et le rapport de gestion de la Société, en approuver la publication s'ils sont jugés satisfaisants.
- d) Examiner, de concert avec la direction, le vérificateur externe et les conseillers juridiques, la procédure de la Société visant à garantir la 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.
- e) Se réunir avec le vérificateur externe de la Société pour examiner et approuver son plan de vérification, 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 la vérification, 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 le vérificateur externe et le service de vérification interne.
- f) Examiner et approuver l'estimation des honoraires et frais de vérification et des honoraires et frais liés à la vérification pour l'année en cours. Approuver au préalable tout supplément important sur le montant estimatif des honoraires de vérification et des honoraires liés à la vérification. Examiner et approuver les honoraires et frais de vérification et les honoraires et frais liés à la vérification pour l'année antérieure. Seul le comité de vérification a l'autorité d'établir et de payer les honoraires du vérificateur externe. La Société s'assurera que le comité de vérification dispose des fonds nécessaires pour rémunérer le vérificateur externe.

- g) Examiner
- (i) et approuver la nature de tous les services non liés à la vérification, autorisés par la législation et la réglementation en valeurs mobilières, qui seront rendus par le vérificateur externe de la Société avant le début du travail, ou déléguer cette responsabilité à un membre du comité de vérification qui fera rapport au comité. À cet égard, le comité de vérification présentera un rapport trimestriel ou annuel aux actionnaires de la Société, selon le cas, portant sur les services non liés à la vérification approuvés par le comité au cours de la période en question;
 - (ii) et instaurer un processus à l'occasion de la prestation des services non liés à la vérification rendus par le vérificateur externe.
- h) Étudier le rapport du vérificateur externe portant sur toutes les relations entre lui et ses entités liées, d'une part, et la Société et ses entités liées, d'autre part, notamment sur tous le travail accompli et les honoraires versés pour le travail non lié à la vérification, qui, de l'avis du vérificateur externe, pourraient raisonnablement porter à croire qu'elles nuisent à son objectivité et à son indépendance, confirmant, le cas échéant, que le vérificateur externe se considère comme indépendant de la Société; discuter de ce rapport avec le vérificateur externe afin d'évaluer son objectivité et son indépendance. Le comité de vérification doit expressément demander au vérificateur externe de confirmer qu'il est un cabinet comptable enregistré au sens des règlements sur les valeurs mobilières applicables. En outre, au moins une fois par année, le comité de vérification étudiera les titres de compétence des membres du cabinet, notamment leur biographie, les sanctions éventuellement décernées contre eux, les problèmes du cabinet et les actions en justice dont ils ont pu faire l'objet, le cas échéant. Le vérificateur externe présentera un rapport écrit officiel sur les points suivants : la procédure interne de contrôle de la qualité du cabinet; les questions importantes soulevées dans les cinq exercices précédents par l'examen du contrôle de la qualité interne effectué par le cabinet de vérification, les contrôles par les pairs ou toute autre demande ou enquête d'un organisme gouvernemental ou professionnel relativement à une vérification exécutée par le cabinet. Le comité examinera également les mesures prises par le cabinet de vérification pour régler tout problème soulevé par les examens susmentionnés.
- i) 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 vérification interne ou le vérificateur externe prend connaissance. À cet égard, examiner la procédure de contrôle pertinente avec la direction pour se protéger convenablement de tels risques.
- j) Au moins une fois par année :
- (i) se réunir en privé avec la direction pour évaluer le rendement du vérificateur externe;
 - (ii) se réunir en privé avec le vérificateur externe, entre autres, pour connaître toute restriction qu'on lui aurait imposée et les autres difficultés qu'il aurait rencontrées au cours de la vérification, 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 de vérification de la Société.
- k) Évaluer le rendement du vérificateur externe; recommander au conseil soit de le remplacer au besoin, soit de voir à sa reconduction dans ses fonctions par les actionnaires.
- l) En ce qui a trait aux services fournis par le service de vérification interne, le comité de vérification :
- (i) se réunit en privé avec les membres du service de vérification interne, entre autres, pour comprendre les restrictions qu'on leur aurait imposées et les autres difficultés qu'ils auraient rencontrées au cours de la vérification, notamment quant aux instructions sur la portée de leur

- travail, l'accès aux renseignements demandés et la collaboration fournie par la direction durant l'exécution de leur travail;
- (ii) examine et approuve périodiquement le mandat, la relation de communication et les ressources du groupe de vérification interne;
 - (iii) examine l'objectivité, les qualifications, l'efficacité et l'expérience du personnel de vérification interne; il approuve la nomination, le congédiement ou le remplacement du chef du service de vérification interne;
 - (iv) examine et approuve annuellement la portée prévue du programme de vérification interne, ses objectifs et les ressources nécessaires pour atteindre ces objectifs;
 - (v) examine périodiquement dans l'année les rapports du service de vérification interne qui décrivent les activités du service pour la période précédente;
 - (vi) examine la relation de travail entre le service de vérification interne et le vérificateur externe et aussi entre le service de vérification interne et la direction.
- m) Obtenir du service de vérification interne et du vérificateur 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 vérification interne afin de vérifier si la direction a mis en place un système efficace de contrôle comptable interne.
 - n) 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.
 - o) Examiner 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 internes et la vérification interne ou externe. Le comité de vérification veille à la mise en place de contrôles suffisants pour garantir le dépôt anonyme et confidentiel des plaintes. Il informe les employés de la procédure prévue. Le comité de vérification veille à implanter un mécanisme faisant en sorte que toutes les plaintes aboutissent devant lui, indépendamment de leur importance.
 - p) Examiner les politiques d'approbation des dépenses de la haute direction.
 - q) 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.
 - r) Examiner, de concert avec la direction, les systèmes informatiques de la Société, notamment les procédures visant leur sécurité et les plans de secours élaborés pour traiter d'éventuelles pannes du système informatique.
 - s) Examiner et approuver toutes les opérations avec une personne reliée au sens de l'Instruction générale Q-27 de la Commission des valeurs mobilières du Québec et de la Règle 61-501 de la Commission des valeurs mobilières de l'Ontario, en leur version éventuellement modifiée.
 - t) Examiner les systèmes et les contrôles de gestion des risques, surtout en ce qui a trait aux produits dérivés, à l'exposition aux devises, aux opérations de couverture et aux assurances.

- u) 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 de vérification, selon ce qu'il juge opportun. La Société s'assurera que le comité de vérification dispose de fonds suffisants aux activités susmentionnées.
- v) Présenter régulièrement au conseil un rapport écrit sur ses activités et ses conclusions.
- w) Examiner la présente charte annuellement et recommander au conseil de la modifier au besoin.
- x) Évaluer annuellement l'efficacité avec laquelle il exerce ses responsabilités.
- y) Remplir toute autre fonction que lui délègue le conseil.
- z) Examiner le mécanisme de rotation de l'associé responsable de la vérification, de l'associé de référence et de tout autre associé de l'équipe de la mission de vérification.
- aa) Établir des politiques d'embauche d'employés ou d'anciens employés des vérificateurs externes de la Société.

AUTRES RESPONSABILITÉS

a) Régimes de retraite

Quant aux régimes de retraite de la Société, le comité de vérification doit faire ce qui suit :

- (i) Sur la recommandation du chef des Affaires financières, approuver la structure de placement pour les régimes, l'Énoncé de la politique et des objectifs en matière de placement (« EPOP »), l'Énoncé des principes et de l'approche en matière de placement (« EPAP ») et les autres politiques de placement applicables aux régimes.
- (ii) Avec l'aide du chef des Affaires financières, vérifier périodiquement le caractère adéquat de la mission, de la politique de capitalisation, de l'EPOP, de l'EPAP, des autres politiques de placement ainsi que de la structure de placement applicables aux régimes de retraite et surveiller de façon générale l'exploitation des fonds de retraite, en particulier le niveau de capitalisation des régimes, la conformité des pratiques de capitalisation à la politique de capitalisation, la conformité des placements à l'EPOP et, le cas échéant, la conformité de l'EPOP aux principes et à l'approche en matière de placement énoncées dans l'EPAP.
- (iii) Avec l'aide du chef des Affaires financières, surveiller de façon périodique le rendement total et le rendement par catégorie d'actif des régimes de retraite à prestations déterminées et les questions de placement liées à ces régimes.
- (iv) Formuler des recommandations au conseil, afin que celui-ci donne son approbation sur la mission des fonds de retraite, la politique de capitalisation, le montant des contributions annuelles, la nomination des vérificateurs externes et les dépositaires des actifs des régimes de retraite.
- (v) Approuver l'actuaire et consultant recommandé par la direction.
- (vi) Sur la recommandation de la direction, accepter les hypothèses actuarielles et les rapports d'évaluation actuarielle relatifs aux régimes de retraite.
- (vii) Approuver les états financiers vérifiés annuels et la comptabilité des régimes de retraite.

b) **Information publique**

Quant à l'information publique, le comité de vérification doit faire ce qui suit :

- (i) Examiner et approuver la politique d'information publique de la Société et les modifications y afférentes et voir à sa mise à jour par rapport aux faits nouveaux et aux pratiques exemplaires;
- (ii) Si possible, la direction examinera, de concert avec le comité de vérification ou le président du comité de vérification, 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.

c) **Définition et gestion des risques**

Le comité de vérification fera de son mieux pour repérer tous les risques importants, financiers ou autres risques, pouvant affecter les activités de la Société et de ses filiales et présentera des recommandations à cet égard au conseil d'administration de la Société. Le comité de vérification discutera avec la direction, le service de vérification interne et le vérificateur externe de toutes les expositions importantes à des risques financiers et des mesures prises par la direction pour surveiller et contrôler ces expositions. Le comité de vérification est autorisé à retenir les services d'experts et de consultants pour l'aider à remplir cette tâche. Il sera loisible au comité de vérification, dans l'exécution de cette fonction, de se pencher sur les risques aux bénéfices et aux coûts de la Société et de ses filiales, ainsi que sur toute autre pratique, notamment les tractations malhonnêtes, susceptibles d'entraîner la perte ou la dévalorisation de la réputation de l'entreprise.

d) **Responsabilités éventuelles**

Le comité de vérification établira des mécanismes et des procédures visant à définir et à contrôler les responsabilités éventuelles de la Société et de ses filiales. Il sera loisible au comité de vérification, dans l'exécution de cette fonction, de retenir les services d'experts et de consultants et d'examiner, sans restriction, la sécurité au travail, les questions environnementales et toute autre question, de nature financière ou autre, qui pourrait éventuellement engager la responsabilité de la Société. Le comité de vérification fera des recommandations au conseil d'administration de la Société relativement à ces questions.

e) **Politiques d'autorisation**

Quant aux politiques d'autorisation, le comité de vérification 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;
- (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.

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

Le comité de vérification examine le rendement financier réel comparativement au budget.

g) **Responsabilités**

Aucune disposition du présent mandat n'a pour effet de charger le comité de vérification du conseil d'administration de la responsabilité de s'assurer que la Société se conforme 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 de vérification a un mandat précis et que ses membres ont une expérience et une expertise financière, il n'est pas du ressort du comité de vérification de planifier ou d'exécuter des vérifications 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 vérificateur interne et du vérificateur externe.

Les membres du comité de vérification 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 la vérification rendues à la Société par le vérificateur externe.

Le 15 novembre 2006