AIR CANADA

Notice annuelle 2008

LE 28 MARS 2009

TABLE DES MATIÈRES

NOTES EXPLICATIVES 2
STRUCTURE DE L'ENTREPRISE 3
RÉGLEMENTATION 5
APERÇU DU SECTEUR ET DE L'ENVIRONNEMENT CONCURRENTIEL 10
APERÇU DES ACTIVITÉS 14
ACTIVITÉS D'AIR CANADA 22
FACTEURS DE RISQUE 34
RELATIONS ET OPÉRATIONS AVEC UNE PERSONNE RELIÉE 44
MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES 45
AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES 45
RELEVÉ DES DIVIDENDES VERSÉS 45
DESCRIPTION DE LA STRUCTURE DU CAPITAL-ACTIONS 45
ADMINISTRATEURS ET DIRIGEANTS 50
COMITÉ DE VÉRIFICATION, DES FINANCES ET DU RISQUE 54
DIRIGEANTS ET AUTRES PERSONNES INTÉRESSÉS DANS DES OPÉRATIONS IMPORTANTES 56
AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES 56
ACTIONS EN JUSTICE 56
EXPERTS 57
RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES 57
GLOSSAIRE 58
ANNEXE A A-1

NOTES EXPLICATIVES

Sauf indication contraire, les renseignements qui figurent dans la présente notice annuelle sont fournis au 31 décembre 2008.

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.

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

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

Monnaie — Dans le présent document, toutes les sommes d'argent sont exprimées en dollars canadiens, sauf indication contraire.

Statistiques — Les renseignements concernant le marché et certaines prévisions sectorielles employés dans la présente notice annuelle proviennent d'enquêtes internes, d'études de marché, de renseignements publics et de publications spécialisées. Les publications spécialisées indiquent généralement que les renseignements qu'elles contiennent sont tirés de sources qu'elles estiment fiables, 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.

Déclarations prospectives — Les communications d'Air Canada au public peuvent contenir des déclarations prospectives écrites ou orales au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. La présente notice annuelle contient de telles déclarations et les autres documents déposés auprès des autorités en valeurs mobilières peuvent également en contenir. Les déclarations prospectives concernent des analyses et d'autres renseignements fondés sur la prévision de résultats futurs et l'estimation de montants qu'on ne peut encore déterminer. Il peut s'agir d'observations concernant entre autres les stratégies, les attentes, les activités planifiées ou les actions à venir. Ces déclarations prospectives se reconnaissent à l'emploi de termes tels que « prévoir », « projeter », « pouvoir », « planifier » et autres termes semblables, éventuellement employés au futur ou au conditionnel, notamment à la mention de certaines hypothèses.

En vertu de leur nature même, les déclarations prospectives reposent sur des hypothèses et sont soumises à d'importants risques et incertitudes. Les prévisions, projections ou déclarations prospectives ne sont donc pas fiables parce qu'elles sont tributaires, notamment, de l'évolution des circonstances externes et des incertitudes générales inhérentes au secteur. Les résultats réels peuvent se révéler très différents des résultats présentés dans une déclaration prospective en raison de divers facteurs, dont l'état du secteur, du marché, du crédit et de la conjoncture en général, la capacité de réduire les coûts d'exploitation et d'obtenir du financement, les questions de retraite, les prix de l'énergie, les taux de change et d'intérêt, les relations de travail, la concurrence, un conflit armé, un attentat terroriste, une épidémie, les questions et les coûts liés aux assurances, l'évolution de la demande en fonction de la nature saisonnière des activités, l'approvisionnement, une modification législative, une mesure défavorable de la part d'un organisme de réglementation, un litige en cours ou futur, l'action d'un tiers et les autres facteurs mentionnés dans la présente notice annuelle, en particulier à la rubrique « Facteurs de risque ». Les déclarations prospectives contenues dans la présente notice annuelle témoignent des attentes de la Société à la date de la notice annuelle et sont susceptibles de changer après cette date. Toutefois, la Société n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces déclarations à la lumière de nouveaux éléments d'information, d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue en vertu de la réglementation en valeurs mobilières applicable.

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 1er 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 d'arrangement »), 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 », désignées, conjointement avec les actions à droit de vote variable, les « actions ») (le « premier appel public à l'épargne »). Les actions sont inscrites pour négociation à la Bourse de Toronto (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.

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. 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. En 2007, Air Canada a racheté d'ACE sa participation restante de 49 % dans Vacances Air Canada, ce qui fait de Vacances Air Canada une entreprise en propriété exclusive d'Air Canada. En date du 31 décembre 2008 et en date des présentes, ACE détenait une participation de 75 % dans Air Canada.

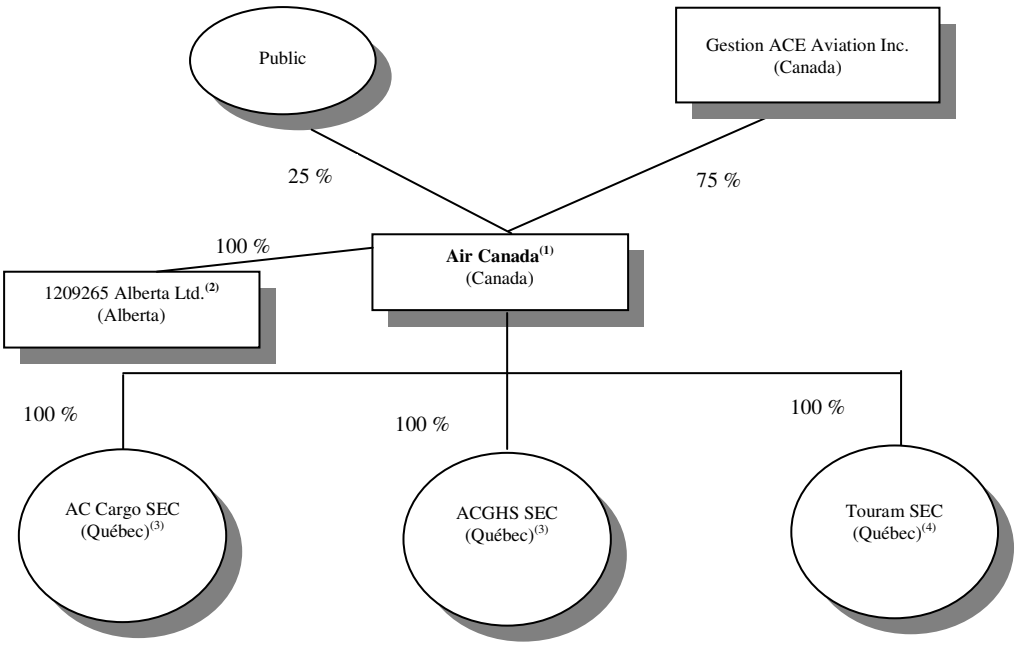
Le 10 décembre 2008, ACE a annoncé son intention de demander au tribunal et à ses actionnaires d'approuver un plan d'arrangement visant sa liquidation et aux termes duquel son actif net, dont les actions qu'elle détient dans Air Canada, sera distribué de manière ordonnée, après prise en compte de ses passifs et des frais de l'opération. Le 21 janvier 2009, ACE a annoncé que, sous réserve de l'approbation du tribunal et des autorités de réglementation, l'assemblée extraordinaire des actionnaires d'ACE initialement prévue le 27 février 2009 avait été reportée au 7 avril 2009. Le 2 mars 2009, ACE a annoncé qu'elle poursuivait les discussions avec ses actionnaires et que, à la lumière de la conjoncture actuelle des marchés, il était souhaitable de reporter encore l'assemblée extraordinaire des actionnaires prévue le 7 avril 2009. En date du 27 mars 2009, la nouvelle date de cette assemblée extraordinaire n'avait pas encore été fixée.

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

Des renseignements supplémentaires figurent dans les états financiers consolidés d'Air Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 2008 et dans son rapport de gestion 2008 (le « rapport de gestion ») daté du 13 février 2009, disponibles sur le site Web de SEDAR à www.sedar.com.

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) 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.

(2) 1209265 Alberta Ltd. détient et gère des liquidités et des investissements.

(3) 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.

(4) 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 détient une participation de 100 % dans Commandité Touram inc.

Certaines filiales qui, au 31 décembre 2008, 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, entreprise privée sans capital-actions financée par émission de titres de créance sur le marché public, assure les services de navigation aérienne au Canada. Tous les grands aéroports du Canada sont gérés par des administrations aéroportuaires canadiennes sans but lucratif.

Services intérieurs

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, mais le processus législatif a pris fin le 7 septembre 2008 lorsque la 39e législature a été dissoute. Le projet de loi C-20 contenait, entre autres, une politique canadienne sur les aéroports, un certain nombre d'obligations de base applicables aux exploitants d'aéroport et il précisait les pouvoirs des administrations aéroportuaires et l'étendue de leurs activités. Le projet de loi C-20 introduisait également des règles touchant 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 s'il sera de nouveau présenté à la Chambre des communes, ni le moment ou la loi proposée entrera éventuellement en vigueur.

Le 22 juin 2007, la *Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence* (projet de loi C-11) a reçu la sanction royale et est entrée en vigueur par la suite, sauf les dispositions visant la réglementation de la publicité sur les tarifs des services de transport aérien. Cette loi modifie entre autres les dispositions de la *Loi sur les transports au Canada* (la « LTC ») relatives au secteur du transport aérien concernant la procédure de plaintes et la communication des conditions de transport. Elle édicte qu'en cas d'incompatibilité ou de conflit entre une entente ou une convention internationale concernant les services aériens à laquelle le Canada est partie et la *Loi sur la concurrence*, les dispositions de la convention ou de l'entente ont préséance. La direction ne peut prédire le moment où les dispositions ayant trait à la publicité des prix pour les services aériens entreront éventuellement en vigueur.

Le projet de loi C-10 du gouvernement du Canada, la *Loi portant exécution de certaines dispositions du budget 2009*, prévoit l'abrogation des dispositions sur le droit de vote contenues dans la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*. Il modifie en outre la *Loi sur les transports au Canada* de manière à donner au gouverneur en conseil la faculté d'augmenter la limite de propriété étrangère dans le capital d'Air Canada pour la faire passer de son niveau actuel de 25 % à un maximum de 49 %. Ces dispositions entreront en vigueur à la date fixée par le gouverneur en conseil sur recommandation du ministre des Finances en ce qui concerne la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* et sur recommandation du ministre des Transports en ce qui concerne la *Loi sur les transports au Canada*.

Le 10 février 2009, le projet de loi C-310, *Loi visant l'attribution de certains droits aux passagers aériens*, a été présenté en première lecture à la Chambre des communes. Le projet de loi C-310 impose notamment aux transporteurs aériens l'obligation d'afficher certains renseignements à l'intention des passagers et de fournir une indemnité et de l'aide aux passagers dans certaines situations lorsqu'un vol a été annulé ou retardé, lorsque l'embarquement leur a été refusé et lorsqu'un aéronef est demeuré au sol pendant plus d'une heure à un aéroport. La direction ne peut prédire si ce projet de loi entrera en vigueur ni à quel moment.

Services transfrontaliers

L'accord de services aériens Canada/É.-U. de 1995 régit les services transfrontaliers entre le Canada et les États-Unis. Cet accord permet 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. Aux termes de l'accord de services aériens Canada/É.-U. de 1995, 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. 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[MD], et les codes de certains de ces membres figurent sur certains vols transfrontaliers de Jazz Air S.E.C. (« 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. Le 12 mars 2007, l'accord Ciel ouvert est entré en vigueur. 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 transport local entre les villes d'un pays par des transporteurs d'un autre pays, communément appelé « cabotage », continue d'être 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 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 assujetti aux accords bilatéraux de services aériens existants, mais le gouvernement du Canada poursuivra les négociations entamées avec les pays intéressés pour obtenir les droits nécessaires pour les transporteurs canadiens. En outre, une désignation ne sera sujette à réattribution que dans les cas où un accord bilatéral limite les désignations et où le transporteur autorisé n'exploite pas de services aériens directs ou à code 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. Le gouvernement du Canada a indiqué qu'aux termes de la nouvelle politique, il entendait susciter des négociations de manière proactive en vue d'en arriver à des accords de transport aérien régulier international plus ouverts, qui permettront dans toute la mesure du possible l'ajout de services passagers et cargo aux conditions du marché lorsque cela est à l'avantage du Canada. Le 9 décembre 2008, le ministre des Transports a annoncé que le Canada avait conclu des négociations avec l'Union européenne portant sur un accord global en matière de transport aérien. Cet accord prévoit, notamment, des services aériens directs sans restriction entre le Canada et les États membres de l'Union européenne, une souplesse en matière de prix, plus de souplesse en matière d'exploitation de vols à codes multiples et l'amélioration de la flexibilité pour le fret. On s'attend à ce que ce nouvel accord entre en vigueur plus tard en 2009.

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.

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.

Émissions de dioxyde de carbone

Les émissions de dioxyde de carbone produites par l'industrie aéronautique font l'objet d'une plus grande attention. En décembre 2006, la Commission européenne a proposé un texte de loi visant à ajouter l'industrie aéronautique au système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (le « système communautaire d'échange de quotas d'émission, SCEQE »), qui limite les émissions de dioxyde de carbone (« CO_2 ») des secteurs visés tout en leur accordant le droit de s'échanger des quotas d'émission de CO_2. Le Parlement européen a appuyé la proposition en novembre 2007 et la directive 2008/101/CE a été adoptée le 19 novembre 2008. Cette loi prévoit que tous les vols à l'arrivée ou au départ d'un aéroport de l'Union européenne seront couverts par le SCEQE à partir de 2012.

Au Canada, le gouvernement fédéral a déposé, le 19 octobre 2006, sa *Loi canadienne sur la qualité de l'air* dans le but de renforcer les fondements législatifs l'autorisant à prendre des mesures pour réduire la pollution atmosphérique et les émissions de gaz à effets de serre (les « GES »). Le 21 octobre 2006, le gouvernement du Canada a publié dans la Partie I de la Gazette du Canada un *Avis d'intention d'élaborer et de mettre en œuvre des règlements et d'autres mesures pour réduire les émissions atmosphériques*. En date des présentes, il n'existe aucune cible particulière concernant les émissions des aéronefs.

En 2005, le Canada a conclu un accord volontaire sur la réduction des émissions de GES avec l'industrie aéronautique (l'« accord volontaire »). Cet accord volontaire conclu entre le gouvernement du Canada et les membres de l'Association du transport aérien du Canada (l'« ATAC ») prévoit un objectif de réduction unitaire des émissions de gaz à effet de serre. Les membres de l'ATAC ont accepté d'améliorer de 24 % leur efficience énergétique d'ici 2012 par rapport à 1990 (mesurée en litres de carburéacteur par rapport au revenu tonne-kilomètre). Bien qu'elle ne soit plus membre de l'ATAC, Air Canada a signé cet accord volontaire et a déjà dépassé la cible d'amélioration de l'efficience énergétique qui y est prévue. En 2006, Air Canada s'est fixée comme nouvel objectif de tenter d'améliorer l'efficience énergétique de son parc aérien de 25 % supplémentaire entre 2006 et 2020, pour réduire encore plus les conséquences de l'exploitation de son parc aérien sur l'environnement.

Loi sur les langues officielles

Air Canada est assujettie 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 LPPCAC 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 anciennes divisions internes et anciennes filiales d'Air Canada ont été transformées en entités distinctes 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 38e 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 10 décembre 2007, le projet de loi C-36 intitulé *Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* (Canada) (le « projet de loi C-36 ») 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, mais le processus législatif a pris fin le 7 septembre 2008 lorsque la 39e législature a été dissoute. La direction ne peut pas prévoir le moment où les modifications législatives proposées seront présentées à nouveau à la Chambre des communes ou, si elles le sont, le moment où elles entreront éventuellement en vigueur.

Sécurité

La plus grande 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.

Dans la foulée des attentats terroristes du 11 septembre 2001 aux États-Unis, 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 sécurité des passagers et de l'équipage sur tous les vols est la priorité d'Air Canada. 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 1er avril 2002, puis révisés dans les budgets fédéraux suivants. Depuis le 1er 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 aider à 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 intitulé *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.

Le 10 août 2006, Transports Canada a annoncé un resserrement des mesures de sécurité à la suite de l'attentat raté à l'explosif liquide à l'aéroport Heathrow de Londres. Depuis le 26 septembre 2006, conformément aux nouvelles mesures de sécurité de Transports Canada, Air Canada est en mesure de permettre aux passagers d'apporter à bord des quantités limitées permises de liquides, gels et aérosols.

Le Programme de protection des passagers et le Règlement sur le contrôle de l'identité sont entrés en vigueur en juin 2007. Les passagers de 18 ans et plus doivent avoir en leur possession une pièce d'identité délivrée par le gouvernement sur laquelle figurent leur nom, leur date de naissance et leur sexe. Les passagers peuvent présenter une

pièce d'identité avec photo ou deux pièces d'identité sans photo. Les pièces d'identité peuvent être demandées à l'enregistrement et doivent être présentées à la porte d'embarquement. Toutes les exigences en matière de documents d'immigration continuent de s'appliquer aux vols internationaux.

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

- Air Canada était le premier transporteur canadien à fournir à Transports Canada un système de gestion de la sécurité. Ce système comprend un cycle de surveillance qui favorise 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 a appliqué 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 ».
- Air Canada collabore également 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.
- la TSA a mis en œuvre un nouveau règlement sur le contrôle du fret pour les vols à destination ou en provenance des États-Unis. Air Canada a mis en œuvre ces nouvelles exigences et travaille de concert avec les gouvernements du Canada et des États-Unis à l'amélioration de ces règlements.

Sûreté

Le 15 juin 2005, le ministre des Transports a annoncé des modifications réglementaires visant à améliorer la sécurité des compagnies aériennes canadiennes 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 et Air Canada a mis en place son système de gestion de la sécurité conformément à ces règlements. Le 27 avril 2006, le projet de loi C-6, *Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et d'autres lois en conséquence* (Canada) a été présenté en première lecture à la Chambre des communes. 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. Le 29 octobre 2007, le projet de loi C-7, qui est identique au projet de loi C-6 adopté par la Chambre des communes à l'étape du rapport, a été présenté en première lecture à la Chambre des communes, mais le processus législatif a pris fin le 7 septembre 2008 lorsque la 39^{e} législature a été dissoute. La direction ne peut prédire le moment où les modifications législatives proposées seront présentées à nouveau à la Chambre des communes ou, si elles le sont, le moment où elles entreront éventuellement en vigueur.

Confidentialité

Air Canada est assujettie à la législation canadienne et étrangère sur 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 loi fédérale canadienne sur la protection des renseignements personnels dans le secteur privé, la *Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques* (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. Sous réserve de certaines exceptions, la LPRPDE s'applique également à la collecte et à la communication des renseignements personnels d'une province à l'autre ou entre le Canada et un autre pays et à l'intérieur des provinces en l'absence d'une législation sur la protection des renseignements personnels substantiellement semblable applicable au secteur privé. La LPRPDE exige le consentement éclairé des personnes dont les

renseignements personnels sont recueillis et utilisés. Les renseignements personnels ne peuvent alors servir qu'aux fins pour lesquelles ils ont été initialement recueillis ou à d'autres fins prévues ou permises par la LPRPDE. La politique d'Air Canada sur la confidentialité respecte ou surpasse les exigences de la loi.

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 trois dernières décennies, les gouvernements ont graduellement diminué la réglementation économique de l'aviation commerciale, ce qui a eu pour effet de créer un environnement plus ouvert et concurrentiel pour les services aériens intérieurs, transfrontaliers et internationaux, tant à l'égard des services réguliers que des services nolisés pour vacanciers. La déréglementation a transformé le secteur du transport aérien et a favorisé la venue de transporteurs à 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 ayant un rendement généralement moins élevé que les transporteurs réseau. En offrant des tarifs plus avantageux, ces transporteurs ont pris de l'expansion et ont réussi à s'emparer d'une part du marché des transporteurs réseau. Alors que la majorité des transporteurs à bas prix offrent principalement un service de ville à ville entre des villes désignées, certains appliquent une stratégie de réseaux en étoile analogue à celle des transporteurs réseau. WestJet Airlines Ltd. (« WestJet ») est le plus important transporteur à bas prix du Canada et elle offre principalement des services de ville à ville sur le marché canadien et transfrontalier ainsi que sur le marché des Antilles.

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 attaques terroristes du 11 septembre 2001, la crise du SRAS du printemps 2004 et la cherté du carburant, de nombreux transporteurs réseau d'Amérique du Nord, notamment Air Canada, ont dû se restructurer au cours des dernières années. L'ampleur de la restructuration et des changements a varié 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'augmenter leurs avantages concurrentiels sur le marché mondial.

Comme un grand nombre de transporteurs aériens dans le monde, Air Canada a dû relever divers défis de taille en 2008 du fait de la volatilité des prix du carburant et des taux de change, des besoins en liquidités et de la baisse de la demande de voyages par avion. En 2008, comme il est plus amplement décrit dans la présente notice annuelle, Air Canada a mis en œuvre plusieurs initiatives et élaboré un plan afin de gérer les risques d'exploitation et d'illiquidité auxquels elle est exposée du fait de la conjoncture. Mentionnons notamment la réduction de la capacité pour mieux harmoniser son offre à la demande passager, la mise en œuvre d'initiatives de compression des coûts, notamment des réductions d'effectifs, un programme de rendement de carburant à l'échelle de l'entreprise, un programme de concessions de fournisseurs et d'autres mesures de réduction des coûts; Air Canada a entrepris des programmes de couverture en vue d'aider à réduire sa vulnérabilité aux variations des prix du kérosène et d'aider à atténuer la volatilité de ses flux de trésorerie liés à l'exploitation; Air Canada a poursuivi son programme d'immobilisations visant l'acquisition d'appareils ayant de meilleurs rendements énergétiques; Air Canada a réalisé de nouveaux montages financiers. Voir la rubrique « Liquidité » de la présente notice annuelle pour de plus amples renseignements sur les nouveaux montages financiers d'Air Canada et sur certains remboursements effectués au premier trimestre de 2009.

Marché intérieur

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

D'après Transports Canada, le nombre de passagers payants intérieurs a augmenté au taux annuel moyen de 3,6 % entre 2000 et la fin de 2008.

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 1er janvier 2008 et le 31 décembre 2008, 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 57 %, selon les sièges-milles offerts (les « SMO »).

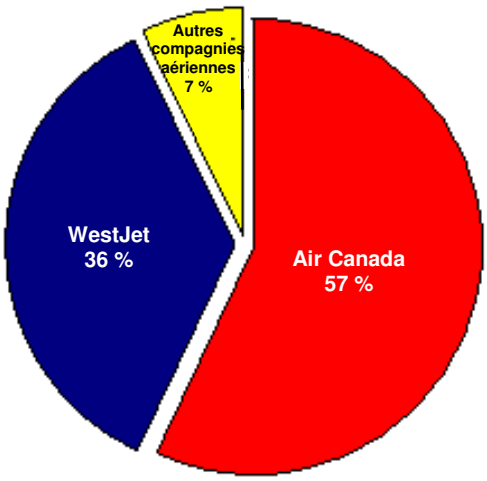
Air Canada est la plus importante compagnie aérienne intérieure du Canada. Jazz est le premier transporteur aérien régional et exploite des services régionaux pour Air Canada aux termes du CAC de Jazz. Air Canada et Jazz transportent plus de passagers, desservent plus de destinations sans escale et offrent plus de vols sur le marché intérieur que toute autre compagnie aérienne. La concurrence sur le marché intérieur est principalement le fait de WestJet. Au 31 décembre 2008, Air Canada et Jazz desservaient 56 destinations intérieures au Canada, tandis que WestJet desservait 28 destinations intérieures.

Comme autres compagnies aériennes sur le marché intérieur, on trouve Canadian North et First Air, respectivement basées à Yellowknife et Iqaluit, qui offrent principalement des services dans le nord du Canada et qui relient cette région au reste du pays.

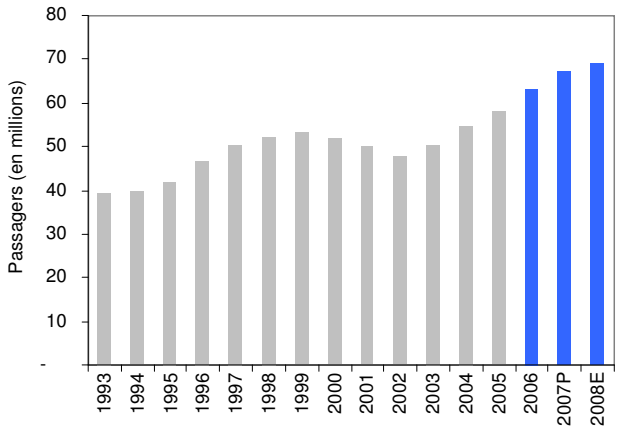
Porter Airlines Inc. est un transporteur aérien régional exerçant ses activités à partir de l'aéroport City Centre de Toronto. Ce transporteur aérien dessert principalement les marchés d'affaires court-courrier comme Ottawa, Montréal, New York (Newark) et Chicago (Midway) au départ de Toronto, et exploite un parc aérien composé de neuf Bombardier Q400 de 70 places.

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 de passagers payants intérieurs (2)



(1) Source : Données de l'OAG, d'après les SMO offerts entre le 1er janvier 2008 et le 31 décembre 2008. La part prévue de l'ensemble de la capacité régulière intérieure d'Air Canada comprend la capacité régulière intérieure de Jazz.

(2) Source : Transports Canada –Rapport sur les hypothèses 2008-2022, 11 décembre 2008. Représente le nombre de passagers intérieurs payants transportés.

Marché transfrontalier

Au 31 décembre 2008, on comptait 1 117 vols transfrontaliers réguliers par jour entre le Canada et les États-Unis, tous transporteurs aériens confondus. 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 moyen de 0,6 % de 2000 à 2008. Entre 2000 et 2003, les vols passagers transfrontaliers ont connu une baisse record d'environ 19 %. Entre 2004 et 2006, les vols passagers sont revenus au niveau enregistré en 2000, le dernier sommet dans ce marché. La situation s'est quelque peu détériorée en 2007 en raison de la force du dollar canadien par rapport au dollar américain, de l'augmentation des prix du pétrole et des billets d'avion ainsi que de la confusion à l'égard des exigences en matière de passeport à la frontière qui ont eu une incidence négative sur la demande pour les services transfrontaliers. En 2007, la demande passager n'a augmenté que de 2,8 % par rapport au niveau de 2006. Selon Transports Canada, en 2008, la demande passager aurait augmenté de 2,2 % par rapport à 2007.

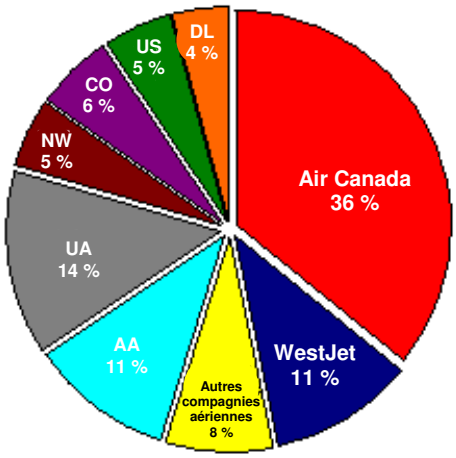
Air Canada est le plus grand fournisseur de services passagers réguliers sur le marché transfrontalier. D'après les renseignements fournis par l'OAG, entre le 1er janvier 2008 et le 31 décembre 2008, Air Canada a fourni une plus grande capacité régulière transfrontalière que tout autre transporteur aérien, avec une part de marché estimée à environ 36 %, selon les SMO.

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. En 2008, Air Canada, conjointement avec Jazz, desservait 48 destinations aux États-Unis (dont cinq destinations saisonnières) à partir du Canada, alors que des transporteurs américains desservaient 25 destinations aux États-Unis à partir du Canada.

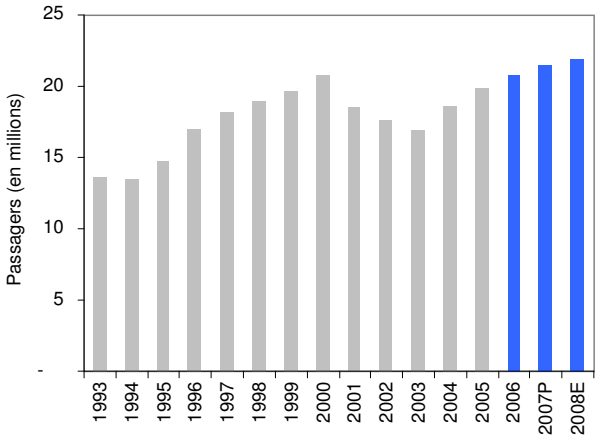
Les transporteurs à bas prix canadiens assurent aussi des vols transfrontaliers et ont indiqué leur intention d'augmenter leurs activités transfrontalières à l'avenir. Au 31 décembre 2008, WestJet offrait des services transfrontaliers sur douze destinations aux États-Unis.

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 de passagers payants transfrontaliers (2)



(1) Source : Données de l'OAG, d'après les SMO entre le 1er janvier 2008 et le 31 décembre 2008. 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.

(2) Source : Transports Canada – Rapport sur les hypothèses 2008-2022, 11 décembre 2008. 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, d'Amérique du Sud et plus récemment d'Asie. L'aéroport Pearson de Toronto offre plus de 520 départs quotidiens, dont 11 % 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 environ 230 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 320 départs quotidiens, dont 7 % vers l'étranger.

Selon Transports Canada, le nombre de passagers payants internationaux a augmenté au taux annuel moyen de 5,0 % de 2000 à 2008.

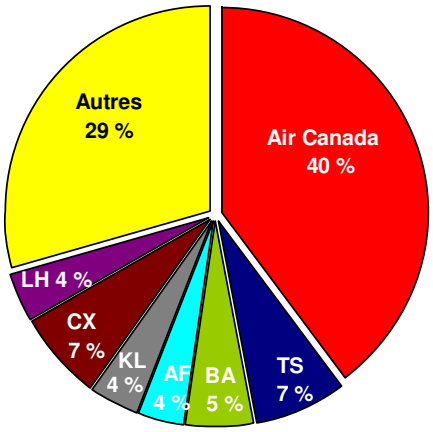
Air Canada est le plus important fournisseur de services passagers réguliers sur le marché international au départ et à destination du Canada et a un vaste portefeuille de droits sur des routes internationales. D'après les renseignements fournis par l'OAG, entre le 1er janvier 2008 et le 31 décembre 2008, 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 40 %, selon les SMO. 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 avec des vols sans escale, exception faite de LAN qui dessert l'aéroport Pearson de Toronto via New York.

L'expansion des grands réseaux aériens, comme Star Alliance[MD], oneworld[MD] et SkyTeam[MD], a amélioré l'efficacité des activités sur les marchés transatlantique et transpacifique. Sur ces marchés, Air Canada fait

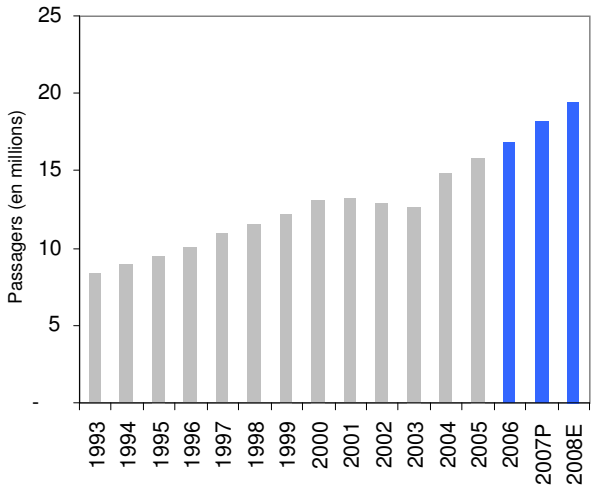
concurrence principalement à des transporteurs réseau étrangers et, dans une moindre mesure, à des transporteurs d'affrètement sur les routes à plus haute densité en haute saison. En outre, il existe une concurrence de la part des transporteurs réseau américains, qui transportent des passagers canadiens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

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 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 SMO entre le 1er janvier 2008 et le 31 décembre 2008. BA : British Airways; TS : Air Transat; AF : Air France; KL : KLM Royal Dutch Airlines; CX : Cathay Pacific Airways; LH : Deutsche Lufthansa.

(2) Source : Transports Canada – Rapport sur les hypothèses 2008-2022, 11 décembre 2008. Représente le nombre de passagers internationaux payants transportés (sauf les passagers transfrontaliers payants sur des vols américains).

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 2008, conjointement avec Jazz, Air Canada a assuré en moyenne environ 1 374 vols réguliers par jour, transporté au total environ 33 millions de passagers et fourni des services passagers directs sur 160 destinations et, par la voie d'ententes commerciales avec d'autres transporteurs régionaux non affiliés, sur 11 autres destinations, portant à 171 le nombre de destinations desservies directement sur les cinq continents.

Air Canada élargit son réseau grâce à un contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz (le « CAC de Jazz ») 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[MD]. Le réseau Star Alliance[MD] compte actuellement 21 compagnies aériennes et trois compagnies aériennes régionales. Grâce à son affiliation à ce réseau, Air Canada peut offrir à sa clientèle environ 916 destinations dans 160 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[MD], le fournisseur de son programme pour grands voyageurs, Air Canada peut fidéliser sa clientèle en offrant à ses clients membres d'Aéroplan[MD] la possibilité d'amasser des milles Aéroplan[MD] lorsqu'ils voyagent avec Air Canada. Aéroplan est également le plus important client d'Air Canada. La relation avec Aéroplan[MD] est conçue pour fournir une source de revenu à long terme stable et renouvelable en raison de l'achat de sièges d'Air Canada par Aéroplan destinés aux membres d'Aéroplan[MD] qui choisissent d'échanger leurs milles Aéroplan[MD] 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.

Gérer efficacement Air Canada dans le climat d'incertitude économique sera la priorité pour 2009. La gestion de la trésorerie a été une priorité d'Air Canada en 2008, tout comme elle le demeurera dans un avenir rapproché. Outre l'amélioration de sa situation de trésorerie, les projets d'Air Canada portent notamment sur les éléments suivants :

- Mise à profit du modèle tarifaire innovateur axé sur le client;
- Poursuite de notre stratégie commerciale inédite pour accroître le chiffre d'affaires;
- Poursuite de la maîtrise des coûts;
- Poursuite d'une saine gestion de la capacité;
- Maintien d'un niveau élevé de pénétration via Internet et augmentation de la distribution directe;
- Valorisation de l'offre de produits grâce à un réseau repensé et à un parc renouvelé;
- Recours à la technologie pour améliorer le service clientèle et comprimer les coûts;
- Maintien de bonnes relations de travail.

Mise à profit du 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. 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 PPSMO sans précédent.

La structure tarifaire transparente et simplifiée d'Air Canada donne aux clients la possibilité de choisir soit des tarifs de marque de haut de gamme et de profiter de tous les attraits dont ils sont assortis, soit les tarifs de bas de gamme qu'ils valoriseront ensuite en les complétant de certains des attraits généralement associés au haut de la gamme. Les tarifs Tango, Tango Plus, Latitude, Classe Affaires plus bas tarifs et Classe Affaires Flexible, pour les clients voyageant en provenance et à destination de destinations nord-américaines, et Tango, Tango Plus, Latitude, Super Affaires plus bas tarifs et Super Affaires Flexible, pour les clients voyageant vers des destinations internationales, dont les Antilles et le Mexique. Cette démarche a permis à Air Canada d'égaler certains des plus bas tarifs pratiqués sur les marchés où elle est présente, tout en préservant les revenus différentiels que lui rapportent ses clients qui recherchent des tarifs plus élevés et le service qui s'y rattache. En 2008, 47 % des clients ayant effectué un vol intra-Canada ont opté pour un tarif de marque plus élevé que celui de Tango, tarif le plus bas d'Air Canada (contre 46 % en 2007).

Poursuite de notre stratégie commerciale inédite pour accroître le chiffre d'affaires

Soucieuse de proposer des produits novateurs et exclusifs, Air Canada continue d'enrichir son éventail de passes de vol, d'« abonnements » et d'options « à la carte » conçus pour différents segments du marché. En vue d'offrir à sa clientèle un plus grand choix d'options de vol, une plus grande portée géographique et une plus grande

souplesse sur le plan des achats, début 2008, Air Canada a commencé à proposer une nouvelle formule pour l'achat de ses passes de vol sur www.aircanada.com.

Les passes de vol 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 de vol et les abonnements ont permis à Air Canada de réaliser des économies sur les coûts liés au service et à la vente.

En 2008, Air Canada a continué d'élargir l'éventail de ses passes de vol et de ses formules de paiement par « abonnements », pour les passes de vol et les forfaits à déplacements illimités, respectivement. En 2008, Air Canada a lancé les passes Escapade printanière et Week-end New York, une passe Classe Super Affaires[MD] ainsi que des passes de vols illimités pour le Québec et l'Ontario tout au long de l'été. Air Canada offre aussi à sa clientèle un assortiment de passes de vols taillées à la mesure des consommateurs, qu'ils soient particuliers, PME ou grandes sociétés. En 2008, les revenus qu'Air Canada a tirés de ses passes de vols se sont accrus de 52 % par rapport à 2007, et ont représenté 5,2 % de son chiffre d'affaires pour l'Amérique du Nord.

Les options « à la carte » permettent aux clients de personnaliser leur produit en choisissant certains attributs payants. Elles génèrent des produits d'exploitation complémentaires plus élevés et entraînent une meilleure satisfaction de la clientèle, ce qui favorise la préférence de la marque. Les options « à la carte » concernent notamment les bagages enregistrés, la présélection des places, les milles Aéroplan[MD] et l'accès au salon Feuille d'érable[MC].

En 2008, Air Canada a lancé le programme inédit J'y serai[MC] conçu pour offrir aux clients une expérience de voyage continue sans tracas. En cas de retard inattendu ou de perturbation des vols, les clients bénéficient d'une nouvelle réservation sur le vol de leur choix, se voient offrir une indemnité de repas, l'hébergement à l'hôtel ou le transport terrestre gratuit et ont un accès prioritaire à un agent d'Air Canada formé spécialement, toujours prêt à répondre à leurs besoins lorsque survient un imprévu en voyage. On ne peut se procurer le service J'y serai[MC] que sur le site Web d'Air Canada. En outre, Air Canada a également mis en œuvre un nouveau service permettant aux clients de procéder au préachat en ligne d'une franchise de bagage additionnel soit au moment de la réservation, soit 24 heures avant le départ, avec un escompte de 20 % sur les frais habituellement perçus par un agent à l'aéroport au moment de l'enregistrement.

Poursuite de la maîtrise des 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 et pour relever les défis auxquels elle fait face. Le programme de renouvellement du parc aérien d'Air Canada rapporte déjà des économies sur le plan de la consommation de carburant et de la réduction des frais de maintenance, vu la plus grande efficacité énergétique des nouveaux appareils qui rallient progressivement le parc aérien. Par exemple, les Boeing 777-300 ont généré des économies de 15 % par siège par rapport aux A340-300 d'Airbus. En outre, à mesure que de nouveaux appareils se joignent à son parc aérien, Air Canada en profite pour se départir des appareils les plus vieux et les moins économiques.

À cet égard, les plans d'Air Canada prévoient les mesures suivantes :

- Le maintien du plan de réduction des coûts, qui suit de près les principaux projets et initiatives axés sur l'augmentation du chiffre d'affaires et la réduction des coûts. En 2008, par les mesures étendues à l'échelle de la Société, Air Canada a fait des gains de plus de 90 millions de dollars au titre de ce plan. Pour 2009, elle vise environ 100 millions de dollars d'économies.

- Le maintien du programme d'efficacité énergétique de la Société. Air Canada cherche des moyens de réduire ses frais de carburant en négociant avec ses fournisseurs des prix compétitifs et en mettant en œuvre des mesures d'économie de consommation à l'échelle de l'entreprise. En termes de mesures de consommation de carburant, citons notamment des réductions de la masse des appareils et de leur charge, le nettoyage des appareils et des moteurs et l'optimisation de la consommation du carburant. En 2008, ce programme a rapporté à Air Canada des économies de l'ordre de 20 millions de dollars. Pour 2009, Air Canada vise des économies additionnelles de 15 millions de dollars.

- Un programme de concessions de la part des fournisseurs, qui devrait rapporter des économies annuelles de 20 à 40 millions de dollars.

Poursuite d'une saine gestion de la capacité

Le 17 juin 2008, en réponse à la flambée historique des prix du kérosène, Air Canada a annoncé des réductions de capacité et d'effectifs pour l'horaire automne-hiver. Au second semestre de 2008, Air Canada a ainsi rabattu de 5,4 % sa capacité par rapport au second semestre de 2007. La baisse du trafic de 3,6 % a été inférieure à la réduction de 5,4 % de la capacité, donnant lieu à une amélioration de 1,6 point du coefficient d'occupation par rapport au second semestre de 2007.

Pour l'exercice 2008, la capacité en SMO a diminué de 1,2 % par rapport à l'exercice 2007. En 2008, la baisse de 0,2 % du trafic a été inférieure à la réduction de 1,2 % de la capacité, donnant lieu à une amélioration de 0,8 point du coefficient d'occupation par rapport à 2007.

Compte tenu du fait que ce ralentissement économique continuera de frapper tant les voyages d'agrément que les voyages d'affaires, l'un des défis d'Air Canada pour 2009 sera de maintenir des coefficients d'occupation élevés tout en continuant de gérer énergiquement sa capacité. Les rendements sont affectés par les réductions de prix pratiquées pour demeurer concurrentiel sur un marché en rétraction. En outre, la diminution du nombre de voyages d'affaires, qui fait suite à la modification des politiques des entreprises, affecte également les rendements. Les suppléments carburant sont sous surveillance et continueront d'être ajustés sur les vols internationaux pour tenir compte des variations dans le coût du carburant.

Maintien d'un niveau élevé de pénétration via Internet et augmentation de la distribution directe

La transparence de la stratégie tarifaire et la convivialité de la plateforme électronique d'Air Canada ont favorisé une grande pénétration sur le Web, ce qui a permis à la Société de réduire ses coûts de vente et de distribution. Air Canada gère deux sites Web, un pour les clients et l'autre pour les agences de voyages. Les deux sites offrent les mêmes produits exclusifs.

Les clients peuvent aussi, grâce à la fonction d'enregistrement en ligne accessible sur le site Web d'Air Canada, s'enregistrer dans les 24 heures précédant leur vol d'Air Canada au départ de n'importe quelle ville du Canada, ainsi qu'à partir de la plupart des villes des États-Unis ou d'ailleurs, ce qui permet à la Société de rogner sur ses frais tout en améliorant la satisfaction de ses clients. En 2008, le taux de pénétration Web a été de 66 %, en hausse de 3 points par rapport à 2007 (63 %). Le taux de pénétration Web combiné de vols intérieurs et de vols transfrontaliers avec les États-Unis a été de 54 %, soit 4 points de plus qu'en 2007. En 2008, 74 % des ventes de vols intra-Canada, soit 64 % une fois combinées avec les ventes de vols transfrontaliers, s'est fait directement auprès d'Air Canada, soit en ligne, soit en passant par un centre d'appels (contre 73 % des ventes de vols intérieurs, ou 61 % en combinaison avec les ventes de vols transfrontaliers, en 2007).

Valorisation de l'offre de produits grâce à un réseau repensé et à un parc renouvelé

En Amérique du Nord, Air Canada a adopté une stratégie réseau basée sur la demande, au titre de laquelle elle recourt à de petits biréacteurs, dont les coûts par parcours sont moindres que les moyens-porteurs classiques. Dès 2005, Air Canada a progressivement intégré à son parc 15 Embraer E-175 et 45 Embraer E-190. Ces moyens-porteurs ont permis à Air Canada d'augmenter les fréquences sur certaines liaisons clés, de maintenir des fréquences compétitives sur d'autres lignes et de lancer de nouveaux services sans escale sur des destinations où une demande s'était fait sentir.

Pour soutenir son expansion à l'international et proposer des avions de qualité supérieure sur les lignes internationales au départ et à destination du Canada, Air Canada a commencé en 2007 à introduire progressivement dans son parc 17 Boeing 777, y compris un appareil qui sera livré au cours du premier trimestre de 2009. Les autres Boeing 777 devraient être livrés d'ici le troisième trimestre de 2009. Les nouveaux Boeing 777 contribuent à moderniser et à redimensionner le parc, tout en réduisant les coûts d'exploitation, notamment sur les plans du carburant et de la maintenance, outre les économies d'échelle et les gains de productivité de la main-d'œuvre qu'ils rendent possibles. Ce nouvel appareil permet en outre à Air Canada de percer sur de nouveaux créneaux qu'elle ne pourrait auparavant desservir de façon rentable.

Pour rester compétitive, Air Canada doit non seulement acheter de nouveaux appareils et retirer du service les appareils moins efficaces, mais aussi proposer à ses clients un produit de calibre mondial. Dès 2006, Air Canada a entrepris le réaménagement des cabines de ses appareils existants. À ce jour, la Société a modernisé les cabines de ses appareils en exploitation, hormis trois Airbus A330 et trois Boeing 767-300ER. Les Embraer et Boeing 777 ont été livrés déjà équipés des nouveaux sièges et systèmes de divertissement. Les appareils réaménagés sont équipés de nouveaux sièges munis de systèmes de divertissement et de prises électriques incorporées à chaque siège de la classe économique et des services Affaires et Super Affaires.

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

Nouveau système de réservation

Un nouveau système de réservation sur le Web est en cours de développement. À terme, ce système viendra remplacer les systèmes qu'Air Canada utilisait jusqu'alors pour les réservations passagers et le traitement de la clientèle dans les aéroports. Appelé POLARIS, le nouveau système a été conçu pour être à la fois innovateur, adaptable et économique. Il permet notamment à Air Canada de rationaliser et de faciliter le processus de réservation et de voyage tant pour ses clients que pour ses employés. Il permet aussi Air Canada de mettre en marché des produits nouveaux et inédits plus rapidement et d'améliorer l'expérience client. Le programme POLARIS est mis en œuvre par étapes.

Le système sera notamment doté d'une base de données centrale sur les profils clients, dans laquelle sera consignée l'information sur les passagers, ce qui offrira de nouvelles occasions pour améliorer la prestation de service. On travaille aussi actuellement à la mise sur pied d'une base de données sur les comptes clients, dans laquelle seront comptabilisés les crédits de vol et les montants compensateurs. Cela réglera le cas des crédits inutilisés et contribuera à fidéliser les clients.

Ces nouvelles fonctions et d'autres faciliteront l'emploi du système de réservation tant pour les clients que pour les employés. Du point de vue du client, cela se traduira entre autres par une simplification de la démarche, des options libre-service, un choix élargi et individualisé, une valeur plus évidente et transparente et plus de cohérence d'un point de service, aéroport ou pays à l'autre. Du point de vue des employés, le système amènera également une démarche simplifiée, une interface intuitive et facile à maîtriser et à utiliser et plus de constance d'un point de service à l'autre. Au final, le système permettra de gagner du temps et de réduire les formalités, ce qui libérera le personnel pour mieux servir directement le client.

La première phase de la mise en œuvre du système, qui prévoyait l'implantation d'une application de gestion documentaire tournant sur Internet pour toutes les politiques et procédures, est presque achevée. Les deux phases suivantes consisteront à finaliser l'élaboration du système de réservation et du système de gestion de départ et en assurer la transition. Air Canada continue de déterminer le calendrier de réalisation de POLARIS, dont certaines composantes devraient entrer en production d'ici la fin de 2010.

Produits libre-service

En 2008, Air Canada a continué d'offrir aux passagers des outils libre-service, comme l'enregistrement mobile, l'enregistrement en ligne et l'autoétiquetage des bagages aux bornes aéroportuaires. Ce faisant, elle a simplifié davantage toute la démarche et rehaussé l'expérience de voyage pour ses clients, tout en abaissant ses coûts. En 2008, 56 % des clients d'Air Canada ont utilisé ses produits libre-service dans le monde (55 % en 2007). Au Canada, le recours aux produits libre-service est passé de 59 % en 2007 à 61 % en 2008. Les services d'enregistrement mobiles ou en ligne sont offerts pour tous les aéroports canadiens ainsi que pour 38 escales aux États-Unis et 42 escales dans le reste du monde. En outre, les clients ont désormais la possibilité de payer d'avance les suppléments pour bagages excédentaires au moment de leur enregistrement en ligne ou à une borne aéroportuaire.

En novembre 2008, Air Canada a célébré le dixième anniversaire du lancement de ses bornes libre-service. Il y en a maintenant dans 41 escales dans le monde, dont près d'un millier gérés par les aéroports, à partir desquels on peut s'enregistrer pour les vols d'Air Canada. En décembre, Air Canada et Jazz ont lancé une nouvelle version allégée de la borne d'enregistrement appelée borne d'enregistrement de série A. Les nouvelles bornes ont été déployées dans neuf escales de Jazz au Canada.

L'autoétiquetage des bagages est maintenant possible pour les voyageurs passant par les aéroports Trudeau de Montréal, Vancouver, Pearson de Toronto, Paris-Charles-de-Gaulle et Londres-Heathrow. En 2008, les bagages

autoétiquetés ont augmenté de 413 % en volume, tandis qu'environ un million de passagers ont eu recours à l'autoétiquetage. Les clients d'Air Canada peuvent aussi profiter des nouveaux comptoirs de dépôt rapide des bagages aux aéroports de Montréal, Vancouver et Londres.

De plus, en 2008, Air Canada a amélioré son service d'avis sur les vols, en vue de fournir plus de détails aux voyageurs dans l'éventualité où il y aurait eu un changement à leur plan de vol.

Pour 2009, Air Canada compte lancer de nouveaux produits libre-service et améliorer ses applications existantes en vue de simplifier les formalités avant le vol. C'est ainsi qu'elle entend proposer ses applications de bornes dans de nouvelles langues (coréen, allemand, mandarin, japonais et espagnol), ainsi que des services mobiles pour application d'origine aux clients équipés de téléphones intelligents (iPhone, BlackBerry, etc.), à qui il sera proposé un ensemble de services qui amélioreront globalement l'expérience client. Air Canada prévoit aussi lancer une nouvelle carte d'accès à bord électronique dans des escales sélectionnées des États-Unis et d'Europe. Enfin, le nouveau produit d'enregistrement anticipé donnera aux clients la possibilité de s'enregistrer pour un vol aussitôt que la réservation sera faite et de recevoir leur carte d'accès à bord par courriel ou service mobile 24 heures avant le départ prévu.

NetLine

L'ancienne technologie des systèmes d'exploitation actuels d'Air Canada a été remplacée par NetLine, suite d'applications intégrée. Ce nouveau système rend possibles des gains de productivité sur le plan de l'exploitation en fournissant en temps réel des informations de meilleure qualité. De plus, NetLine permet à Air Canada de s'adapter plus facilement et à moindre coût à l'évolution de ses besoins d'exploitation, du fait qu'il pourra accueillir les technologies de nouvelle génération.

Système d'ingénierie et de maintenance

OASIS (*Online Aircraft Support Integrated Solution*) est une initiative menée à l'échelle de la compagnie aérienne visant à moderniser le système classique d'ingénierie et de maintenance d'Air Canada. Ce système fournit à l'organisation des informations sur l'état des appareils et leur maintenance programmée, les dossiers techniques des appareils, les données de gestion des configurations et de conformité aux normes de navigabilité, ainsi que les données de gestion et de planification des stocks.

Étant donné la complexité croissante des opérations d'aujourd'hui, il a été décidé de remplacer les applications actuelles par une plateforme intégrée au coût avantageux. La nouvelle plateforme, à laquelle on pourra apporter facilement des améliorations à l'avenir, a été conçue pour fournir à l'entreprise de maintenance d'Air Canada toutes les fonctionnalités dont elle a besoin et pour aider la Société à améliorer la disponibilité de ses appareils, à faire des gains dans la gestion de ses ressources et de son parc, et à mieux gérer son information, tout en réduisant globalement sa facture informatique.

En 2008, Air Canada a amorcé la phase conceptuelle du projet, dont les éléments fonctionnels devraient commencer à prendre place tout au long de 2009 et 2010. Pour 2009, Air Canada entend finaliser la conception et en commencer la mise en œuvre vers la fin de 2009. À nouveau, cette implantation devrait s'effectuer par étapes échelonnées sur 2009 et 2010.

Maintien de bonnes relations de travail

En 2005, Air Canada a lancé deux programmes incitatifs. Le « plan de participation aux bénéfices » motive les employés à favoriser le succès d'Air Canada, tandis que le plan « Une réussite partagée » vise à lier rendement et rémunération par le versement de primes aux employés chaque mois où les cibles de rendement d'exploitation sont atteintes.

Le « plan de participation aux bénéfices » permet aux employés de participer aux bénéfices de fin d'exercice avant impôts lorsque les objectifs généraux, financiers et opérationnels de l'entreprise ont été atteints. Aux termes du « plan de participation aux bénéfices », un compte annuel est constitué d'après les bénéfices avant impôts rajustés de l'exercice précédent d'Air Canada. Les sommes se trouvant dans ce compte sont par la suite distribuées à tous les employés en fonction de leur salaire de base par rapport au salaire de base total de tous les employés.

Le programme « Une réussite partagée » est lié au partage des bénéfices puisqu'il sert à « avancer » des fonds du compte de participation aux bénéfices chaque mois où les cibles d'exploitation sont atteintes. À la fin de

l'exercice, la Société établit le compte de participation aux bénéfices annuel (le cas échéant) puis calcule la quote-part de chaque employé. Ensuite, la Société déduit ce que l'employé à déjà reçu aux termes du programme « Une réussite partagée » et verse le solde à titre de bénéfices partagés. En 2008, 33 millions de dollars au total ont été versés à l'avance au titre du programme « Une réussite partagée ».

Air Canada est l'un des derniers transporteurs nord-américains à proposer à ses salariés des régimes de retraite à prestations déterminées. Air Canada assure des prestations de retraite déterminées à l'ensemble de ses employés syndiqués et à la plupart de ses cadres. En 2008, la Société a cotisé 456 millions de dollars à ces régimes, dont 189 millions de dollars au titre du coût des services passés, comme le lui enjoint l'entente conclue avec le BSIF.

Dans le cadre de son objectif permanent d'améliorer les relations avec le personnel dans l'ensemble de l'entreprise, en 2007, Air Canada a fait suivre un programme de formation de deux jours à la quasi-totalité du personnel cadre, dont les cadres supérieurs et dirigeants de la Société. Appelé « Les relations, ça compte », ce programme visait l'acquisition par le personnel des habiletés requises en matière de leadership, de communication efficace et de responsabilisation personnelle. Ce programme a été offert à ses employés syndiqués de première ligne occupant des fonctions de commandement à compter du premier trimestre de 2008.

Vers la fin de l'année 2007, Air Canada a amorcé un deuxième programme de formation, cette fois autour du thème des relations institutionnelles entre Air Canada et ses syndicats. Intitulé « Les relations du travail, ça compte », ce programme vise à procurer aux participants les connaissances, habiletés et outils nécessaires pour construire et entretenir, avec les représentants syndicaux et le personnel syndiqué, des relations sincères, constructives et conformes à la philosophie d'Air Canada en matière de relations du travail. La quasi-totalité des dirigeants, cadres supérieurs et cadres de première ligne ont suivi cette formation.

En 2008, Air Canada a aussi commencé à offrir un cours intensif sur tous les aspects du service client. Le programme de formation de base à l'intention des chefs du Service clientèle vise à fournir aux cadres les habiletés nécessaires pour encadrer et soutenir leurs employés dans la prestation d'un services hors pair à la clientèle. Le programme prévoit notamment une formation en classe, complétée par un encadrement sur le terrain, visant à favoriser la mise en commun des meilleures pratiques dans toute l'entreprise.

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 Bureau du surintendant des institutions financières (le « BSIF »), organisme fédéral de réglementation des régimes de retraite, 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 16,5 millions de dollars demeuraient impayés en date du 30 janvier 2009. 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.

Au 1er janvier 2008, le déficit de solvabilité des régimes canadiens agréés était de 1 175 millions de dollars. Au 1er janvier 2009, d'après les estimations préliminaires, le déficit de solvabilité des régimes agréés se chiffrait à environ 3 200 millions de dollars. Les obligations finales au titre de la capitalisation pour 2009 seront déterminées à partir de l'évaluation actuarielle des régimes au 1er janvier 2009, qui sera finalisée au premier semestre de 2009. Étant donné les lois et le réglementation sur la capitalisation des régimes de retraite au 31 décembre 2008, cette estimation préliminaire du déficit de solvabilité est censée être comblée sur cinq ans, ce qui nécessitera une augmentation de l'ordre de 410 millions de dollars des obligations de capitalisation en trésorerie pour 2009 par rapport à 2008. Pour les exercices 2010 à 2013, en supposant qu'il n'y ait ni gains ni pertes dans les années à venir, la législation et la réglementation dans leur état actuel feraient augmenter d'environ 530 millions de dollars les obligations de capitalisation en trésorerie par rapport à 2008. Cependant, plusieurs facteurs pourraient influer sur les cotisations requises, dont les modifications à la réglementation, les hypothèses et les méthodes utilisées ainsi que l'évolution de la situation économique, principalement le rendement des actifs des régimes et les variations des taux

d'intérêt. Rien ne garantit que les cotisations requises correspondront aux estimations préliminaires fournies. Les projections de capitalisation sont actualisées tous les ans.

Le gouvernement du Canada se propose d'apporter certaines modifications aux obligations générales de capitalisation des régimes de retraite agréés de compétence fédérale en vue de calmer les inquiétudes à l'égard de l'incidence de la diminution, en 2008, de la valeur des actifs des régimes de retraite. Ainsi, les participants et les retraités doivent donner leur accord quant au prolongement de la période de capitalisation, et la différence entre les paiements selon une période de cinq ans et selon une période de dix ans devrait être garantie par une lettre de crédit. L'une de ces deux conditions doit être remplie d'ici le 31 décembre 2009. Si le répondant du régime n'a pas l'accord des participants et des retraités ni une lettre de crédit en garantie de la différence entre les paiements à la fin de 2009, il est tenu de financer le déficit sur les cinq années qui suivent. Air Canada estime que, si ces mesures sont instaurées, et selon les estimations préliminaires indiquées précédemment, ses obligations au titre de la capitalisation des régimes de retraite pour 2009 augmenteront d'environ 150 millions de dollars par rapport à celles de 2008, ce qui se traduira en 2009 par des paiements totaux estimatifs de quelque 605 millions de dollars au titre de la capitalisation des régimes de retraite. Les paiements totaux estimatifs de 605 millions de dollars tiennent compte de l'incidence estimative des modifications concernant la capitalisation sur les coûts des services courants de même que sur d'autres ententes en matière de retraite qui se traduisent par une diminution d'environ 10 millions de dollars. Air Canada se tient informée des décisions du gouvernement en la matière et est en communication avec des représentants du gouvernement dans ce dossier. Tant que le gouvernement n'aura pas mené son projet à terme et que l'évaluation actuarielle effectuée au premier semestre de 2009 ne sera pas terminée, le montant des obligations de capitalisation supplémentaires et le calendrier des versements demeureront incertains. Rien ne garantit que l'allègement proposé sera mis en œuvre. Toute augmentation des obligations de capitalisation pour 2009 sera versée au deuxième semestre de l'exercice, la capitalisation du premier semestre reposant sur les rapports d'évaluation actuariels au 1er janvier 2008.

La Loi et le Règlement sur les normes de prestation de pension permettent l'utilisation sur cinq ans d'une méthode de lissage de l'actif, limitée à 110 % de la valeur marchande des actifs du régime, afin de déterminer les obligations minimales de capitalisation en situation de solvabilité. Une telle méthode de lissage doit aussi respecter les pratiques actuarielles et être acceptée par les autorités de réglementation. Dans le cadre des mesures d'allègement du financement, le BSIF a, le 6 mars 2009, annoncé les paramètres à appliquer à la méthode de lissage de l'actif, selon lesquels, dans certaines conditions et compte tenu de certaines restrictions, la valeur de l'actif obtenue par la méthode de lissage de l'actif sera limitée à 115 % plutôt qu'à 110 % de la valeur marchande des actifs du régime. Le montant du financement reporté découlant de l'emploi d'une valeur de l'actif supérieure à 110 % fera l'objet d'une fiducie présumée. Le BSIF est censé diffuser de plus amples détails sur cette mesure dans un proche avenir et la direction continue d'évaluer la possibilité d'y avoir recours.

Au 27 mars 2009, le Règlement sur l'allègement de la capitalisation du déficit de solvabilité des régimes à prestations déterminées (2009) a été présenté par le gouvernement fédéral du Canada et la Société en étudie les incidences.

Ententes avec les syndicats

Après le dépôt de sa demande de protection en vertu de la LACC en avril 2003, Air Canada a conclu en 2003 et a modifié en 2004 des conventions collectives de longue durée 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 »). Ces conventions 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 prévues 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. Hormis la convention avec la FIT représentant certains employés d'aéroports et de centres d'appels aux États-Unis qui a été renouvelée en 2008 pour une durée de trois ans, les conventions collectives avec les syndicats représentant le plus grand nombre de salariés viennent à échéance en 2009. Air Canada a également conclu des conventions avec la Transport and General Workers Union (le « TGWU ») et Amicus, deux syndicats du Royaume-Uni, qui viennent également à échéance en 2009.

Ces conventions collectives, conclues en 2003, prévoyaient également des négociations limitées aux salaires (et, pour les pilotes, à certaines questions relatives au régime de retraite) en 2006, sous réserve d'un processus de médiation et d'arbitrage obligatoire. Les grèves et lock-outs sont légalement interdits pendant la durée de ces conventions ou pendant les négociations devant mener à leur renouvellement tant que certaines conditions préalables prescrites par le Code canadien du travail et s'appliquant aux syndicats représentant des salariés basés au Canada n'ont pas été satisfaites. 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. En moyenne, les ententes de majorations salariales et les attributions représentent une augmentation d'environ 5 % sur trois ans, soit de la mi-2006 à la mi-2009.

Principaux objectifs d'Air Canada en matière d'environnement

Air Canada se préoccupe de l'impact sur l'environnement de son utilisation de l'énergie et des ressources naturelles. Pour diminuer la production de déchets et l'émission de dioxyde de carbone et d'autres gaz à effet de serre, elle a conçu un système de gestion environnementale fondé sur les principes de la norme ISO 14000 de l'Organisation internationale de normalisation. Il en découlera une constante amélioration de ses efforts visant à respecter ses principaux objectifs en matière d'environnement en fournissant un cycle continu de planification, de mise en œuvre et d'examen.

Les principaux objectifs d'Air Canada en matière d'environnement sont les suivants :

(i) optimiser la consommation en énergie et minimiser les émissions atmosphériques résultant de l'utilisation des aéronefs, de l'exploitation au sol ainsi que de l'entretien des aéronefs;

(ii) minimiser le bruit résultant de l'utilisation des aéronefs;

(iii) assurer une utilisation efficace des ressources, minimiser la génération de déchets et gérer efficacement l'élimination des déchets;

(iv) répondre efficacement aux déversements accidentels de substances dangereuses et éliminer le risque d'incidents similaires;

(v) promouvoir des politiques et pratiques saines de gestion de l'environnement à tous les échelons de la Société.

ACTIVITÉS D'AIR CANADA

Le tableau ci-après présente les résultats financiers d'Air Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 2008 :

(en millions)	**EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 2008**
Produits passages	9 713 $
Produits fret	515
Autres produits [(1)]	854
Total des produits d'exploitation	11 082
Total des charges d'exploitation	11 121
Perte d'exploitation avant provision pour enquêtes sur le fret	(39)
Provision pour enquêtes sur le fret [(2)]	(125)
Perte d'exploitation	(164) $

(1) 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.

(2) En 2008, Air Canada a constaté une provision de 125 millions de dollars liée aux allégations de pratique tarifaire anticoncurrentielle des transports de fret. Voir « Facteurs de risque » de la présente notice annuelle pour obtenir des renseignements supplémentaires.

Le tableau ci-après présente la proportion des produits passages tirés des services intérieurs, transfrontaliers et internationaux d'Air Canada pour les exercices terminés le 31 décembre 2008 et le 31 décembre 2007.

	PRODUITS PASSAGES (%) EXERCICES TERMINÉS LE 31 DÉCEMBRE	
	2008	**2007**
Intérieur	42	43
Transfrontalier	19	20
International	39	37
Total	100 %	100 %

Les états financiers consolidés d'Air Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 2008 et le rapport de gestion 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009, disponibles sur SEDAR à www.sedar.com, contiennent de plus amples renseignements sur les résultats financiers d'Air Canada pour 2008.

Routes et horaires

Air Canada

En 2008, Air Canada, conjointement avec Jazz, a effectué en moyenne environ 1 374 départs quotidiens vers 58 destinations au Canada, 48 destinations aux États-Unis et 54 destinations sur les marchés Canada-Europe, Canada-Pacifique, Canada-Antilles/Amérique centrale et Canada-Amérique du Sud. Les vols intérieurs, transfrontaliers et internationaux ont représenté environ 66 %, 26 % et 7 % respectivement des quelque 1 374 vols quotidiens moyens. En 2008, le réseau de routes d'Air Canada s'étendait à plus de 39 pays et territoires.

En 2008, Air Canada, conjointement avec Jazz, a transporté près de 33 millions de passagers et a fourni des services passagers directs sur 160 destinations et, grâce à des ententes commerciales avec d'autres transporteurs régionaux non affiliés, sur 11 autres destinations, ce qui porte à 171 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. Elles 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 2008, Air Canada, conjointement avec Jazz, offrait en moyenne 300 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 2008, Air Canada, conjointement avec Jazz, offrait en moyenne 144 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 2008, Air Canada, conjointement avec Jazz, offrait en moyenne 129 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 2008, Air Canada, conjointement avec Jazz, offrait en moyenne 100 départs quotidiens à partir de Calgary.

Services intérieurs

En 2008, Air Canada et Jazz ont offert le réseau le plus étendu et la plus vaste gamme de produits au Canada, avec des vols passagers réguliers directs sur 58 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 un grand nombre de court-courriers, notamment les liaisons Rapidair[MD] (reliant Toronto, Montréal et Ottawa). Air Canada, conjointement avec Jazz, offre également des vols à bonne fréquence entre les principaux centres de l'Ouest du Canada, notamment Calgary, Edmonton et Vancouver. 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 ayant conclu des ententes commerciales avec Air Canada offrent des vols sur les marchés trop petits pour être desservis par des appareils d'Air Canada ou de Jazz. Ces transporteurs assurent des vols portant le code d'Air Canada et, en 2008, offraient des services sur deux autres destinations intérieures. Air Canada ne détient aucune participation dans ces transporteurs.

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 48 villes américaines (y compris cinq destinations saisonnières) en 2008. 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[MD], et ses transporteurs United Express.

En 2008, des transporteurs régionaux qui assuraient des vols portant le code d'Air Canada offraient des services sur neuf autres destinations transfrontalières aux États-Unis.

Services internationaux

Air Canada est bien positionnée à titre de compagnie aérienne internationale régulière la plus importante au Canada. En 2008, elle assurait des vols directs réguliers sur 54 destinations en Europe, au Moyen-Orient, en Asie, en Australie, aux Antilles, en Amérique centrale et en Amérique du Sud.

Air Canada offre des services transatlantiques vers le Royaume-Uni, l'Allemagne, la France, la Suisse et Israël toute l'année et des services saisonniers vers l'Irlande, l'Italie et l'Espagne.

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 sans escale sur le Japon (Vancouver et Toronto vers Tokyo), la Chine (Vancouver et Toronto vers Beijing, Shanghai et Hong Kong) et la Corée (Vancouver vers Séoul).

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.

À compter de l'été 2009, Air Canada offrira des vols vers Genève et la Martinique.

Jazz

Jazz fait partie intégrante de la stratégie nord-américaine d'Air Canada. Aux termes du CAC de Jazz, Jazz assure des vols intérieurs et transfrontaliers pour Air Canada. Au 31 décembre 2008, Jazz exploitait pour Air Canada un service régulier de transport de passagers qui prévoit environ 817 départs par jour de semaine en moyenne à destination de 56 villes au Canada et de 30 villes aux États-Unis. Environ 35 % des vols de Jazz sont reliés au réseau principal d'Air Canada. En 2008, Jazz a contribué pour environ 19 % de la capacité SMO intérieure combinée de Jazz et d'Air Canada et environ 17 % de la capacité SMO transfrontalière combinée de Jazz et d'Air Canada.

Parc aérien

Une description du programme de renouvellement du parc aérien de la Société figure à la rubrique « Valorisation de l'offre de produits grâce à un réseau repensé et à un parc renouvelé » de la présente notice annuelle.

Parc aérien de gros porteurs

Parc aérien actuel de gros porteurs

Au 31 décembre 2008, le parc aérien de gros porteurs en exploitation d'Air Canada comprenait 54 appareils, ayant tous une configuration biclasse, soit le service Super Affaires ou la classe Affaires et le Service Hospitalité. L'Airbus A330-300 est un biréacteur de 265 places qu'Air Canada utilise surtout sur les lignes transatlantiques. Le Boeing 777-300ER est un biréacteur de 349 places et est utilisé principalement sur les lignes internationales. Le Boeing 777-200LR est un biréacteur long-courrier de 270 places et est utilisé principalement sur les lignes internationales. Le Boeing 767-300ER est un appareil long-courrier de 191 à 213 places et est utilisé principalement sur les lignes internationales. En 2008, Air Canada a retiré de son parc ses Boeing 767-200, soit au total dix appareils. En

outre, en 2008, Air Canada a sous-loué à des tiers (ou a remisé en attente de sous-location à des tiers) ses cinq Airbus A340-300.

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 Dreamliners. Des 36 Boeing 777, 18 appareils font l'objet de commandes fermes, tandis que les 18 autres appareils sont visés par des droits d'achat. La commande initiale de Boeing 787 se composait de commandes fermes visant 14 appareils et des droits d'achat, options et options glissantes sur 46 appareils. Parallèlement à ces marchés initiaux, 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.

Au cours de 2007, la Société a modifié les marchés conclus avec Boeing afin de retrancher de la commande ferme la livraison de deux Boeing 777 prévue pour 2009. En outre, Air Canada a augmenté sa commande ferme de 23 appareils Boeing 787, pour la porter à 37 appareils au total.

En 2008, Air Canada a mis en service cinq Boeing 777-300ER et trois Boeing 777-200LR. Au 31 décembre 2008, 15 des 16 Boeing 777 en commande ferme aux termes du contrat d'achat avec Boeing avaient été livrés. Le Boeing 777-300ER restant aux termes du contrat d'achat avec Boeing a été livré en février 2009. Cet appareil a été financé grâce à une garantie de prêt d'EXIM. La garantie de prêt couvre les 12 ans de l'emprunt, à hauteur de 85 % de la dépense en immobilisations, à des taux d'intérêt variables.

La Société a reçu de Boeing et du motoriste des engagements de financement relativement à 31 des 37 Boeing 787. Les conditions, pour 28 des 31 appareils visés, représentent un financement à hauteur de 80 % du prix de livraison. L'échéance est de 12 ans, le remboursement de capital étant effectué linéairement sur la durée jusqu'à échéance. Les conditions s'appliquant aux trois appareils restants représentent un financement à hauteur de 90 % du prix de livraison des avions à un taux d'intérêt variable ou fixe équivalant à 7,94 % au 31 décembre 2008. L'échéance est de 15 ans selon des modalités de remboursement assimilables à celles d'un emprunt hypothécaire.

Boeing a avisé Air Canada que la livraison du premier appareil 787, prévue initialement en février 2010, avait été reportée au deuxième semestre de 2012, alors que les livraisons subséquentes, prévues au départ en 2010 et 2014, seraient retardées d'environ trois ans. Air Canada demandera compensation à Boeing. Air Canada évalue actuellement d'autres solutions pour atténuer les répercussions que ce retard pourrait avoir.

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 2008, Air Canada exploitait 146 avions à fuselage étroit, dont 86 Airbus. Ces appareils ont une configuration biclasse, soit la classe Affaires et le Service Hospitalité. L'Airbus A320 est un biréacteur de 146 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 174 places. L'Embraer E190 et l'Embraer E175 sont respectivement des biréacteurs de 93 et de 73 places. Ces petits biréacteurs affichent des coûts par trajet inférieurs à ceux des Airbus à fuselage étroit d'Air Canada. Tous ces appareils à fuselage étroit sont utilisés par Air Canada principalement sur ses lignes intérieures, transfrontalières et vers les Antilles.

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 Embraer E190 et de 15 Embraer E175. Air Canada avait pris livraison des 15 Embraer E175 à la fin de 2006 et de la totalité des 45 Embraer E190 à la fin de février 2008.

L'appareil Embraer a servi à soutenir la croissance du parc aérien d'Air Canada et à remplacer une partie des anciens Airbus A-319 et A-320 d'Air Canada. Le contrat d'achat prévoit en outre des options visant l'acquisition d'au plus 60 appareils Embraer de série E190 supplémentaires et des droits de conversion à d'autres modèles d'Embraer. Au 27 mars 2009, quatre options pouvaient être exercées.

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

Aux termes du CAC de Jazz, Air Canada achète de la capacité de Jazz en contrepartie du paiement de certains frais. Exception faite d'un CRJ-705 de Bombardier, loué par Jazz d'un tiers, tous les autres biréacteurs régionaux de Bombardier du parc aérien de Jazz appartiennent à Air Canada ou sont loués par celle-ci ou par Air Canada Capital Ltd., filiale en propriété exclusive d'Air Canada, et sont loués ou sous-loués à Jazz qui les exploite.

Au 31 décembre 2008, 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 une classe Affaires et une classe en Service Hospitalité et est 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 intérieurs et transfrontaliers.

En outre, au 31 décembre 2008, 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, 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 (sauf Jazz) en exploitation le 31 décembre 2008 et le parc en exploitation prévu pour les années 2009 à 2010 sont présentés ci-après :

Plan concernant le parc aérien	31 décembre 2007	Nouvelles livraisons	Sous-locations à des tiers	Restitutions d'appareils en location	Remisés	31 décembre 2008	Nouvelles livraisons	Sous-locations à des tiers	Restitutions d'appareils en location	Remisés	31 décembre 2009	Modifications au parc projetées pour 2010	31 décembre 2010
B777-300	5	5	-	-	-	10	2	-	-	-	12	-	12
B777-200	3	3	-	-	-	6	-	-	-	-	6	-	6
B767-300	31	-	-	(1)	-	30	-	(2)	-	-	28	-	28
B767-200	10		-	-	(10)	-	-	-	-	-	-	-	-
A340-300 (1)	5	-	(3)	-	(2)	-	-	-	-	-	-	-	-
A330-300	8	-	-	-	-	8	-	-	-	-	8	-	8
A321	10	-	-	-	-	10	-	-	-	-	10	-	10
A320	41	-	-	-	-	41	-	-	-	-	41	-	41
A319	37	-	-	(2)	-	35	-	-	-	-	35	-	35
Embraer E190	42	3	-	-	-	45	-	-	-	-	45	-	45
Embraer E175	15	-	-	-	-	15	-	-	-	-	15	-	15
Total	**207**	**11**	**(3)**	**(3)**	**(12)**	**200**	**2**	**(2)**	**-**	**-**	**200**	**-**	**200**
Âge moyen (en années)	**9,0**					**8,8**					**9,5**		**10,5**

(1) Deux Airbus A340-300 ont été remisés au quatrième trimestre de 2008 dans l'attente de leur sous-location à des tiers.

Le parc aérien d'appareils visés exploités au 31 décembre 2008 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 2008
CRJ-100 de Bombardier	24
CRJ-200 de Bombardier	33
CRJ-705 de Bombardier	16
Total des appareils CRJ de Bombardier	**73**
Dash 8-300 de Bombardier	26
Dash 8-100 de Bombardier	34
Total des appareils à turbopropulseurs	**60**
Total des appareils vises	**133**

Carburant

Le kérosène constitue une dépense importante dans le secteur aéronautique et la plus importante dépense d'Air Canada, représentant environ 31 % du total des charges d'exploitation d'Air Canada en 2008. Au cours de 2008, les prix du pétrole ont été extrêmement volatils, passant d'un sommet de 145 $ US le baril de brut West Texas Intermediate (« WTI ») au milieu de 2008 à 34 $ US le baril en décembre 2008. Les prix du carburant continuent à être exposés à plusieurs facteurs, dont les marchés internationaux et des événements géopolitiques. 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, la spéculation, les carburants de remplacement et les conditions climatiques pourraient avoir une incidence sur les cours et la disponibilité du pétrole. Compte tenu des volumes de 2008 et des taux de change américains, Air Canada a estimé qu'une variation de 1 $ US du prix du baril brut WTI ou de la marge de raffinage entre le pétrole brut WTI et le carburéacteur a provoqué une variation d'environ 25 millions de dollars des frais de carburant en 2008 (compte non tenu de l'incidence des suppléments carburant, des taux de change et des opérations de couverture du carburant), dans l'hypothèse où la capacité des vols serait demeurée inchangée et où les marges de raffinage entre le pétrole brut WTI et le carburant seraient demeurées constantes.

Afin d'atténuer sa vulnérabilité aux prix du carburéacteur et d'aider à réduire la volatilité des flux de trésorerie liés à l'exploitation, Air Canada conclut des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers. Tout au long de 2008, la Société a appliqué une stratégie de couverture systématique en ajoutant régulièrement des positions de couverture. Des examens sont menés régulièrement afin d'adapter la stratégie aux conditions du marché.

Au 28 février 2009, Air Canada avait couvert environ 32 % de ses achats prévus de carburéacteur pour le reste de 2009 à un prix plafond moyen équivalent WTI de 103 $ US le baril, dont 46 % sont visés par un prix plancher moyen équivalent WTI de 81 $ US le baril. Air Canada a aussi couvert environ 13 % de ses achats prévus en carburéacteur pour 2010 au moyen de contrats portant sur le pétrole brut à un prix plafond moyen de 110 $ US le baril, dont 87 % sont visés par un prix plancher moyen de 101 $ US le baril.

Le tableau suivant présente les volumes notionnels en cours au 28 février 2009 ainsi que les moyennes pondérées des prix plancher et plafond pour chaque exercice actuellement couvert. Les prix contractuels moyens correspondent au prix équivalent du brut WTI, étant donné les cours à terme du pétrole WTI, du mazout et du carburéacteur au 28 février 2009.

En cours au 28 février 2009				
Instruments dérivés	**Échéance**	**Volume (en barils)**	**Prix plancher moyen équivalent WTI (en $ US/baril)**	**Prix plafond moyen équivalent WTI (en $ US/baril)**
Options d'achat [(1)]	2009	3 280 000	s.o.	114
	2010	400 000	s.o.	134
Swaps [(1)]	2009	975 000	99	99
	2010	1 070 000	99	99
Tunnels [(1)]	2009	1 800 000	71	84
	2010	1 560 000	102	112
Options de vente [(2)]	2009	800 000	40	s.o.

(1) Une augmentation du prix du carburant propulsant celui-ci au-dessus du prix plafond moyen se traduirait par un gain de couverture pour Air Canada, tandis qu'une baisse du prix du carburant sous le prix plancher moyen entraînerait une perte de couverture pour Air Canada.

(2) Étant donné la récente chute du prix du pétrole, Air Canada a également acheté des options de vente sur du pétrole brut. Une baisse du prix du carburant sous le prix plancher moyen se traduirait par un gain de couverture pour Air Canada. Cet achat vise à protéger Air Canada de garantie supplémentaire découlant de nouvelles baisses de prix. La juste valeur de ces instruments dérivés augmente à mesure que le prix du brut baisse, réduisant en partie le risque pour l'ensemble du portefeuille et limitant les garanties nécessaires.

Les instruments financiers dérivés qu'Air Canada utilise comme élément de couverture, comme les swaps et les options de vente au sein de structures de tunnels, l'exposent à la possibilité d'avoir à fournir des dépôts de garantie. La chute drastique des prix du carburant observée au quatrième trimestre de 2008 s'est répercutée très négativement sur la juste valeur du portefeuille de couverture sur le carburant d'Air Canada. Lorsque la juste valeur en faveur des contreparties de certains dérivés liés au carburant dépasse les seuils de crédit établis avec elles, Air Canada doit alors déposer une garantie auprès de ces contreparties. Au 28 février 2009, Air Canada avait déposé au total 219 millions de dollars (172 millions de dollars américains) en garantie auprès des contreparties. Si les cours du pétrole demeurent aux niveaux actuels tout au long de 2009, les garanties en cours couvriraient les pertes prévues sur le contrat de couverture du carburant échéant en 2009 et ne donneraient pas lieu à des sorties de fonds additionnelles de la part d'Air Canada. Les obligations liées aux garanties ont ajouté aux pressions qui s'exercent sur la situation de trésorerie à court terme. Si les prix du carburant se maintiennent aux niveaux actuels tout au long de 2009, cette baisse permettra à Air Canada de réaliser d'importantes économies de trésorerie.

Les états financiers consolidés d'Air Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 2008 et le rapport de gestion 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009, disponibles sur SEDAR à www.sedar.com, contiennent des renseignements supplémentaires sur les instruments dérivés liés au carburant d'Air Canada.

Star Alliance[MD]

Air Canada est l'un des membres fondateurs du réseau Star Alliance[MD], 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[MD] s'est étendu et comprend, au 27 mars 2009, les 21 compagnies aériennes suivantes : Air Canada, Air China, Air New Zealand, All Nippon Airways, Asiana Airlines, Austrian Airlines, bmi, Egyptair, LOT Polish Airlines, Lufthansa, SAS, Shanghai Airlines, Singapore Airlines, South African Airways, Spanair, Swiss International Airlines, TAP Portugal, Thai Airways, Turkish Airlines, United Airlines et U.S. Airways. Le réseau Star Alliance[MD] 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[MD] et plusieurs autres compagnies aériennes, la clientèle d'Air Canada a accès à des vols sur plus de 916 destinations dans 160 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[MD], exception faite de US Airways, de TAP

Portugal, South African Airways, Shanghai Airlines, Turkish Airlines, Egyptair, Air China et des trois membres régionaux.

Autres activités

Services de fret

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 le plus important fournisseur canadien de services de fret selon la capacité de fret. Air Canada Cargo offre des services de fret sur des routes intérieures et transfrontalières, en utilisant la capacité de fret sur les appareils exploités par Air Canada et Jazz dans ces marchés. Sur les routes internationales, Air Canada propose des services de transport de fret aérien entre le Canada et les principaux marchés d'Europe, d'Asie, d'Amérique du Sud et d'Australie à même la capacité d'emport de fret de Boeing 777 et d'autres gros porteurs. Ces nouveaux Boeing 777 offrent une plus grande capacité de fret sur les lignes internationales que les appareils Airbus qu'ils remplacent. Le réseau de fret d'Air Canada est également étendu grâce à des ententes avec d'autres transporteurs aériens mondiaux et à des services de transport terrestres par camion offerts dans certains marchés.

Les principaux clients de la Société pour les services de fret sont de grands transitaires et des entreprises dont les produits doivent être transportés par avion par souci de rapidité. Les services de fret offerts par la Société comprennent les services pour envois haute priorité (AC Expedair et AC Priorité[MC]) et des services de fret aérien (AC Fret Aérien[MC]) sur des destinations d'Air Canada partout dans le monde et sur la plupart des destinations de Jazz en Amérique du Nord. Le système de gestion de fret d'Air Canada, AC Lynx[MC], fournit aux clients un certain nombre de services, notamment le suivi en ligne des envois. Air Canada est membre fondateur de Cargo Portal Services qui offre un outil de réservation et de gestion du fret par Internet qui facilite le transit et le repérage du fret. En 2007, la Société s'est également jointe à Global Freight Exchange (« GF-X »), un grand canal électronique de distribution de fret, afin d'offrir aux clients un plus grand choix de fret.

À l'automne 2008, Air Canada Cargo a lancé la première phase d'un nouveau système de gestion de capacité de fret qui devrait fournir des produits d'exploitation plus importants grâce à une gestion plus efficace de la capacité de fret disponible à la grandeur du réseau d'Air Canada. Air Canada Cargo est également un chef de file parmi les transporteurs aériens dans le cadre du projet pilote e-freight de l'IATA qui a pour objectif d'éliminer la nécessité de fournir des documents pour les envois internationaux. L'aérogare de fret d'Air Canada à l'aéroport Pearson de Toronto et la nouvelle aérogare de fret à l'aéroport Trudeau de Montréal sont équipés d'installations modernes de manutention du fret pour favoriser des activités efficaces. Air Canada participe également activement à Cargo 2000 et à plusieurs autres projets de l'industrie visant à promouvoir les activités de fret plus efficaces et l'amélioration constante de l'évaluation du rendement du fret pour ses clients.

Services au sol Air Canada

Services au sol Air Canada fournit des services d'assistance en escale à Air Canada, Jazz et à d'autres compagnies aériennes au Canada. Elle offre notamment des services d'enregistrement des passagers, des services aux appareils, des services de nettoyage des cabines, des services de dégivrage, de gestion des portes d'embarquement, de manutention et de traitement des bagages.

Vacances Air Canada

Vacances Air Canada est l'un des principaux voyagistes au Canada. Avec des bureaux à Montréal et à Toronto, Vacances Air Canada exerce ses activités dans le secteur des voyages d'agrément (Antilles, Mexique, Europe, Amérique du Sud et États-Unis) en élaborant, en commercialisant et en distribuant des forfaits vacances. En outre, Vacances Air Canada offre des forfaits croisière dans les Caraïbes, en Amérique du Nord et en Europe. Elle offre ses produits par le moyen de son site Web (vacancesaircanada.com) et d'un réseau indépendant d'agences de voyage partout au Canada.

Dans le cadre de sa stratégie de croissance, Vacances Air Canada a lancé des nouvelles lignes de produits, notamment les vacances et les escapades de ski qui offrent le vol, l'hôtel et la location d'une voiture à destination de l'Europe et de villes américaines importantes, et elle a également intégré les destinations des Antilles déjà offertes et desservies par des vols à fréquence élevée. Les futurs programmes de Vacances Air Canada comprennent des

forfaits voyages d'agrément en partance de l'Europe et de l'Asie vers l'Amérique du Nord avec pour objectif d'éventuellement offrir des forfaits vacances en partance et à destination de la plupart des destinations internationales 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 2008 :

Principaux immeubles	Description	Superficie	Nature du titre
Montréal — Immeuble d'Air Canada, siège social d'Air Canada	Siège social et installations de formation	272 000	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué
Montréal — Centre de maintenance de l'aéroport Trudeau	Bureaux, centre informatique, maintenance des appareils, hangars, ateliers et installations de formation	1 326 664	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué
Toronto — Aéroport Pearson — Aérogare	Comptoirs, bureaux, installations pour les passagers et la manutention des bagages	191 000	En location
Toronto — Centre de maintenance de l'Aéroport Pearson	Bureaux, ateliers, hangars et simulateurs	1 021 632	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué
Toronto – Aéroport Pearson	Bureaux, magasins, installations de formation et d'entreposage d'équipement	170 924	En location
Toronto — Installations de fret et de maintenance	Bureaux, installations de fret et de maintenance de l'équipement	426 000	En location
Vancouver — Centre des activités techniques	Bureaux, hangars, ateliers et simulateurs	1 087 985	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué
Vancouver — Hangar sud	Bureaux, hangars, ateliers, magasins	288 083	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué
Aéroport international de Calgary	Hangar, commissariat, équipement d'assistance en escale et entrepôt	267 891	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué
Winnipeg — Immeuble d'Air Canada	Bureaux et centre informatique	394 650	Locataire des installations situées sur un terrain acheté
Centre de maintenance de l'aéroport de Winnipeg	Bureaux, hangars de maintenance d'appareil et ateliers	278 891	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué

Air Canada occupe d'autres bureaux, 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. Une grande partie des

hangars et des installations de maintenance des appareils de Montréal, Vancouver, Winnipeg et Toronto est louée ou sous-louée à Aveos, à Jazz et à d'autres tiers par Air Canada. En outre, une partie importante des bureaux d'Air Canada dans l'immeuble d'Air Canada de Winnipeg est sous-louée à des tiers.

Montages financiers

En 2008, Air Canada a mis en œuvre, comme elle continuera de le faire en 2009, une stratégie visant à améliorer la gestion de la trésorerie de la Société, qui a donné lieu aux montages financiers suivants :

- une série d'ententes de financement garanti avec General Electric Capital Corporation (« GECC ») et les membres de son groupe qui procureront à Air Canada un financement total de 193 millions de dollars américains (environ 238 millions de dollars), dont une tranche de 98 millions de dollars a été touchée en décembre et une autre de 92 millions de dollars en janvier 2009. Le 13 mars 2009, Air Canada a annoncé qu'elle avait réalisé la cession-bail d'un Boeing 777-300ER avec GE Commercial Aviation Services (GECAS), division de General Electric Capital Corporation (GECC). Cette cession-bail de 12 ans procurera à Air Canada un financement de 38 millions de dollars américains (environ 48 millions de dollars canadiens);

- une facilité de crédit renouvelable garantie de premier rang pouvant atteindre 100 millions de dollars auprès de la Banque Canadienne Impériale de Commerce (« CIBC »), qui impose certaines conditions aux prélèvements. La facilité de crédit a une durée d'un an pouvant être prolongée à la demande d'Air Canada pour des périodes supplémentaires d'un an à chaque anniversaire de la clôture, sous réserve de l'approbation préalable des prêteurs. La facilité de crédit remplace l'ancienne facilité de crédit renouvelable de trois ans consortiale garantie d'Air Canada, qui s'élevait, au 31 décembre 2007, à 400 millions de dollars. Le montant global disponible en vertu de la facilité de crédit est assujetti à une restriction de la capacité d'emprunt établie en fonction de certains pourcentages de la valeur des comptes débiteurs et les biens immobiliers admissibles. La facilité de crédit est garantie par une sûreté de premier rang et par une hypothèque constituée sur les biens actuels et futurs d'Air Canada, sous réserve de certaines exclusions et charges autorisées, et par un droit de premier rang et une hypothèque grevant certains biens immobiliers détenus ou loués par Air Canada. Les obligations d'Air Canada sont garanties par 1209265 Alberta Ltd., filiale d'Air Canada, qui fournit une sûreté réelle de premier rang constituée sur ses biens actuels et futurs, sous réserve de certaines exclusions et charges autorisées, comme cautionnement. La facilité de crédit contient les déclarations et garanties habituelles et est assujettie aux conditions habituelles (concernant notamment les clauses restrictives, les engagements financiers et les cas de défaut). Les engagements financiers exigent que la Société maintienne, au dernier jour ouvrable de chaque mois, une trésorerie d'au moins 900 millions de dollars, comprenant les engagements non utilisés et disponibles en vertu de la facilité, et à se prêter à un test du ratio de couverture des intérêts déterminé à la clôture de chaque trimestre. La marge de taux d'intérêt pour les montants utilisés est, au gré d'Air Canada, le taux préférentiel majoré de 13 % ou le taux des acceptations bancaires majoré de 14 %. En date du 27 mars 2009, aucun montant n'avait été prélevé sur cette facilité de crédit;

- une opération de financement garanti avec les sociétés Calyon de New York et Norddeutsche Landesbank Girozentrale visant un emprunt de 143 millions de dollars échéant en décembre 2013 et portant intérêt à 5,13 %, dont une tranche de 97 millions de dollars a été touchée en décembre 2008 et le reste en janvier 2009;

- une entente avec Aéroplan visant le versement des paiements liés à l'achat de places pour la période écoulée entre octobre 2008 et mai 2009 en échange de futurs crédits à régler en 2009. Air Canada continuera à verser à Aéroplan les paiements pour les milles acquis par les voyageurs selon les conditions initiales du règlement. Au 31 décembre 2008, cette entente avait un effet favorable de 63 millions de dollars sur les flux de trésorerie liés à l'exploitation. Cet effet cessera en 2009, à l'expiration de l'entente;

- des ententes de financement garanti représentant 190 millions de dollars (155 millions de dollars américains). De cette somme, une tranche de 75 millions de dollars américains demeure impayée. L'échéance du financement est fixée au 15 décembre 2009 et il est remboursable avant l'échéance si la Société reçoit certains financements de remplacement supplémentaires. Il porte intérêt au taux du TIOL d'un mois majoré de 5,98 %;

- la cession-bail de cinq Boeing 777 qui a procuré un produit net de 144 millions de dollars.

Liquidité

Le 23 février 2009, Standard & Poor's Ratings Services a abaissé la cote de crédit à long terme d'Air Canada pour la faire passer de « B » à « B- » et a assorti cette note d'une perspective négative. Cette baisse suit l'évaluation de Standard & Poor's de la capacité d'Air Canada à maintenir des niveaux de trésorerie adéquats pour respecter ses engagements financiers, les nombreux défis auxquels la compagnie aérienne fera face en 2009 et les données financières plus faibles de 2008.

Comme un grand nombre de transporteurs aériens dans le monde, Air Canada a dû relever divers défis de taille en 2008 du fait de la volatilité des prix du carburant et des taux de change, des besoins en liquidités et de la baisse de la demande de voyages par avion. Comme la récession risque de se poursuivre en 2009, les enjeux pour le secteur, y compris Air Canada, seront importants tout au long de l'exercice 2009. La récession devrait avoir des répercussions importantes sur les produits passages et fret de nombreux transporteurs aériens dont Air Canada. Parallèlement, les prix du carburant devraient baisser en 2009 et les ajustements de capacité effectués en 2008 en raison des prix élevés du carburant devraient amortir ces répercussions. Le niveau d'endettement d'Air Canada demeure élevé et les remboursements de capital et paiements d'intérêts, libellés en grande partie en monnaies étrangères, se poursuivront. Pour de nombreuses sociétés, dont Air Canada, la capitalisation des régimes d'avantages sociaux se ressentira par ailleurs en 2009 de la diminution de la valeur des actifs des régimes. Un certain nombre de conventions collectives visant des employés de la Société expirent en 2009 et l'issue des négociations menant au renouvellement de ces conventions collectives est incertaine. En outre, les marchés du crédit sont demeurés contractés dans la dernière partie de 2008, ce qui a suscité des inquiétudes quant au financement disponible pour un certain nombre d'entreprises, dont Air Canada. Ces facteurs ont eu une incidence sur la vulnérabilité d'Air Canada au risque d'illiquidité au cours de 2008 et représentent des défis continus pour Air Canada et les autres compagnies aériennes.

Le risque d'illiquidité correspond au risque qu'Air Canada éprouve des difficultés à honorer les engagements liés à ses passifs financiers et autres obligations contractuelles. Air Canada contrôle et gère le risque d'illiquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu, en surveillant l'état et la valeur des actifs disponibles pour garantir les arrangements de financement, en préservant sa marge de manœuvre relativement à ses arrangements et en établissant des programmes pour surveiller et observer les conditions des ententes de financement. Un élément clé de la gestion du risque d'illiquidité consiste en outre à veiller à l'optimisation des flux de trésorerie d'exploitation. La stratégie de gestion du risque d'illiquidité d'Air Canada a donc pour objectif premier de maintenir un solde minimum de trésorerie, l'équivalent de trésorerie et de placement à court terme (la « trésorerie non affectée ») supérieur à un niveau cible correspondant à 15 % des produits d'exploitation. Air Canada prévoit cependant qu'elle pourrait éprouver des difficultés à atteindre sa cible de 15 % en ce qui concerne le ratio trésorerie non affectée/produits d'exploitation en 2009.

Outre les facteurs de risque énumérés à la rubrique « Facteurs de risque » de la présente notice annuelle, les risques qui peuvent avoir une incidence notable sur les résultats d'exploitation futurs et la situation de trésorerie comprennent notamment : des risques liés à la conjoncture économique actuelle; des risques du marché, qui comprennent le prix du carburant et les taux de change; les obligations de capitalisation des régimes de retraite; les clauses restrictives des ententes concernant les cartes de crédit; les enquêtes sur le fret. Air Canada est également exposée à la possibilité d'avoir à fournir des dépôts de garantie pour dérivés liés au carburant.

Le risque de marché correspond au risque que les flux de trésorerie futurs fluctuent par suite de variations des prix du marché, notamment les taux de change, les taux d'intérêt et les prix des marchandises. En 2008, les résultats et les flux de trésorerie de la Société se sont durement ressentis de la hausse et de la volatilité record des prix du carburant au premier semestre et de l'affaiblissement du dollar canadien au deuxième semestre. Bien qu'Air Canada soit en mesure d'atténuer certains de ces risques au moyen d'opérations de couverture, la volatilité des marchés a rendu difficile l'élimination de certains de ces risques. La direction n'a ainsi aucun contrôle sur les prix du carburant, les taux de change et les taux d'intérêt, et il est vraisemblable que la volatilité des marchés persistera dans l'avenir, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable sur les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie de la Société.

Air Canada propose à ses employés plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées. Les obligations d'Air Canada au titre de la capitalisation de ses régimes de retraite pourraient s'accroître considérablement à partir du deuxième trimestre de 2009. Selon des estimations préliminaires, au 1er janvier 2009, le déficit de solvabilité des régimes de retraite agréés, qui sert à déterminer les besoins en capitalisation, s'élevait à environ 3 200 millions de dollars, soit une augmentation considérable comparativement au déficit actuariel de 1 175 millions de dollars établi au 1er janvier 2008. Voir « Ententes à l'égard des régimes de retraite » dans la présente notice annuelle pour obtenir plus de renseignements.

Air Canada a conclu diverses ententes avec des fournisseurs de services de traitement des opérations par carte de crédit. Environ 80 % des ventes d'Air Canada résultent d'opérations par carte de crédit, le reste faisant l'objet d'opérations au comptant. Air Canada reçoit généralement le paiement d'une vente par carte de crédit avant que le transport du voyageur soit effectué. Aux termes d'une entente de traitement des opérations par carte de crédit, la société de traitement des opérations par carte de crédit peut retenir le paiement de fonds à Air Canada si certains événements se produisent (les « événements déclencheurs »), notamment le fait que le total de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme (la « trésorerie non affectée ») soient inférieurs à 900 millions de dollars à la fin du mois et que les pertes d'exploitation dépassent certains seuils. Le montant retenu (le « dépôt ») correspond à un pourcentage donné des ventes par carte de crédit traitées par la société de traitement d'opérations par carte de crédit pour lesquelles le transport du voyageur n'a pas eu lieu. Ce pourcentage augmente proportionnellement à l'écart entre la trésorerie non affectée inférieure à 900 millions de dollars et le seuil de 900 millions de dollars ou au niveau des pertes d'exploitation. En cas d'événement déclencheur, selon les produits passages perçus d'avance au 31 décembre 2008, le dépôt pourrait être d'au moins 110 millions de dollars et d'au plus 425 millions de dollars. Selon les conditions de cette entente, à compter de la fin du deuxième trimestre de 2009, les événements déclencheurs de dépôt changeront et seront fondés sur une matrice de trésorerie non affectée et un ratio de couverture du service de la dette. Ce ratio correspondra au rapport entre le BAIIALA (bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement et location avions, certains produits ou charges hors exploitation et éléments exceptionnels) et les frais fixes (capital, intérêts et location avions) pour les quatre trimestres précédents. Selon ces événements déclencheurs, la trésorerie non affectée nécessaire pour éviter un dépôt pourrait s'élever à 1,3 milliard de dollars à compter de la fin du deuxième trimestre de 2009. La méthode de calcul de l'éventuel dépôt demeure conforme à la description qui précède.

Des poursuites pourraient être intentées contre Air Canada à la suite des enquêtes portant sur les pratiques de tarification des transports de fret soupçonnées d'être anticoncurrentielles dont il est question à la rubrique « Facteurs de risque » de la présente notice annuelle. En 2008, Air Canada a inscrit une provision d'un montant estimatif provisoire de 125 millions de dollars. Cette estimation se fonde sur l'état d'avancement actuel des enquêtes et des procédures ainsi que sur l'évaluation, par Air Canada, de l'issue possible de certaines d'entre elles. La provision n'est pas liée aux actions intentées devant toutes les juridictions, mais seulement à celles où l'information est suffisante. La direction a déterminé qu'il est actuellement impossible de prédire avec certitude l'issue de toutes les procédures. D'autres provisions considérables pourraient devoir être constituées. Il pourrait y avoir des sommes à payer dans l'année, qui pourraient être très différentes de l'estimation provisoire de la direction.

Au 31 décembre 2008, Air Canada disposait de 1 005 millions de dollars en trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme, ce qui représentait 9 % des produits d'exploitation de 2008. Au 31 janvier 2009, Air Canada disposait d'environ 985 millions de dollars en trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme.

Les diverses mesures prises par Air Canada afin de gérer et d'atténuer ces risques comprennent notamment : le rajustement de sa capacité pour qu'elle corresponde à la demande passager; la mise en œuvre d'initiatives de compression des coûts; la conclusion de programmes de couverture en vue de réduire sa vulnérabilité aux variations des prix du carburant et d'aider à atténuer la volatilité de ses flux de trésorerie liés à l'exploitation (voir « Carburant » de la présente notice annuelle pour obtenir de plus amples renseignements); la conclusion de nouveaux montages financiers, décrits à la rubrique « Montages financiers » ci-dessus.

Air Canada détient une valeur nette réelle dans des Boeing 777 et des appareils Embraer, soit l'excédent de la juste valeur estimative sur la valeur de l'emprunt s'y rapportant, qui pourrait servir à des opérations de financement ultérieures. La direction a établi des estimations de la valeur actualisée de ces actifs et trouvé des occasions intéressantes de s'en servir. Cependant, vu l'instabilité persistante des marchés du crédit et de la situation économique, rien ne garantit qu'Air Canada sera en mesure de conclure d'autres opérations, à des conditions acceptables, ni que ses actifs généreront les rentrées de fonds attendues.

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[MD], Air Canada Jazz[MD], Jazz[MD], Air Canada Vacations[MD], Vacances Air Canada[MD], Executive First[MD], Executive Class[MD], Expedair[MD], AC Expedair[MD], AC Priority[MD], AC Air Freight[MD], AC Lynx[MD], Hospitality Service[MD], Service Hospitalité[MD], Rapidair[MD], Maple Leaf[MD], Feuille d'Érable[MD], AC WEBSAVER[MD], Flight Pass[MD], Sun Pass[MD], Super Elite[MD] et Super Élite[MD]. Air Canada a accordé à Aéroplan SEC une licence lui permettant d'exploiter la marque de commerce Air Canada[MD] et la cocarde d'Air Canada dans le monde entier uniquement en

association avec le programme Aéroplan[MD]. 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[MD], Jazz[MD], Air Canada[MD], Air Canada Design[MD] et Air Canada & Design[MD], en association avec la prestation de services aériens réguliers dans des régions du Canada et de part et d'autre de la frontière canado-américaine. 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, à des procédures de confidentialité et par d'autres moyens. Les employés, les fournisseurs de services et les autres parties avec qui Air Canada fait affaires s'engagent contractuellement, s'il y a lieu, 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 2008, Air Canada comptait 22 994[(3)] employés équivalent temps plein (« ETP »), par rapport à 23 608[(3)] employés ETP au 31 décembre 2007. Le tableau suivant donne la répartition de l'effectif moyen, exprimé en ETP, pour les quatrièmes trimestres de 2008 et de 2007 et pour les exercices 2008 et 2007 au complet, selon les syndicats qui les représentent.

Groupe d'employés	Syndicat[(1)]	Quatrième trimestre 2008	Quatrième trimestre 2007	2008	2007
Direction et soutien administratif[(3)]	s.o.[(2)]	3 132	3 137	3 177	3 148
Pilotes	ACPA	2 912	2 895	2 944	2 829
Agents de bord	CUPE	5 761	6 094	6 199	6 236
Agents-Ventes et service clientèle[(3)]	CAW/IBT	3 525	3 721	3 630	3 703
Services techniques, aire de trafic et fret[(3)]	IAMAW	7 257	7 048	7 232	6 939
Employés syndiqués du Royaume-Uni	Amicus/TGWU	658	639	647	665
Autres employés syndiqués		367	396	373	408
Total		**23 612**	**23 930**	**24 201**	**23 928**

(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 contrat de services généraux d'Aéroplan, 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 815 employés équivalent temps plein au 31 décembre 2008 et 891 employés équivalent temps plein au 31 décembre 2007. Ces employés ne sont pas compris dans les chiffres présentés ci-dessus. En plus des données présentées dans le tableau précédent, aux termes du contrat de services généraux d'Aveos, Aveos a convenu de rembourser à Air Canada tous les coûts intégralement répartis d'un groupe d'employés syndiqués travaillant actuellement pour Aveos. Ce groupe représentait 2 705 employés équivalent temps plein au 31 décembre 2008 et 3 222 employés équivalent temps plein au 31 décembre 2007. Ces employés ne sont pas compris dans les chiffres présentés ci-dessus.

Voir « Ententes avec les syndicats » de la présente notice annuelle pour obtenir des renseignements sur les conventions collectives à long terme qu'Air Canada a conclues avec ses syndicats.

FACTEURS DE RISQUE

Outre les risques décrits dans d'autres parties de la présente notice annuelle, la Société a recensé les risques suivants qui sont susceptibles d'avoir une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière de la Société. La présente section ne prétend pas aborder 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 d'exploitation

Avant d'émerger de sa restructuration au titre de la LACC le 30 septembre 2004, la Société a subi d'importantes pertes, et il est possible qu'elle en subisse d'autres dans l'avenir. En 2008, la Société a enregistré une perte d'exploitation avant provision pour enquêtes sur le fret de 39 millions de dollars. La conjoncture actuelle pourrait amener la Société à subir des pertes importantes. En dépit des mesures commerciales et des efforts qu'elle déploie pour réduire ses coûts et trouver de nouvelles sources de financement, la Société pourrait ne pas arriver à dégager une véritable rentabilité ni atteindre les objectifs qu'elle s'est fixé dans un ou plusieurs domaines et, notamment, dans ses démarches visant à contrebalancer ou atténuer les risques auxquels elle doit faire face, que ce soit sur le plan de la conjoncture économique, de la situation de trésorerie, de la capitalisation des régimes de retraite, de la volatilité imprévisible des coûts du carburant et d'autres dépenses.

Endettement

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, et en raison de difficultés économiques ou d'autres facteurs qui pourraient agir sur elle, il est possible que la Société ait, dans l'avenir, à s'endetter encore davantage. Le niveau d'endettement actuel ou futur de la Société pourrait avoir de graves conséquences. Par exemple, il pourrait : (i) restreindre la Société dans sa capacité de réunir de nouveaux financements; (ii) forcer la Société à consacrer une part substantielle des flux de trésorerie provenant de 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; (iv) atténuer la réactivité de la Société à l'évolution de la conjoncture et du marché et, du même coup, sa compétitivité.

La capacité de la Société de s'acquitter de ses obligations de paiement sur sa dette dépendra, entre autres, du rendement de son exploitation future 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 risque de se répercuter 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 locatives.

Besoin de capitaux et de liquidités supplémentaires

Dans le cadre de ses activités, la Société doit affronter plusieurs défis reliés, entre autres, aux conditions économiques, à la capitalisation des régimes de retraite, à la volatilité des prix du carburant, aux clauses restrictives de contrats qui pourraient obligent la Société à fournir des dépôts de garantie à des contreparties, aux taux de change et à la concurrence accrue des transporteurs internationaux ou américains et des transporteurs à bas prix sur le segment intérieur. Ces facteurs, de même que d'autres facteurs et risques décrits dans la présente notice annuelle, pourraient affecter les liquidités de la Société. Pour faire face à ces défis et mener à bien la stratégie commerciale de la Société, d'importantes liquidités seront nécessaires et d'importantes dépenses d'exploitation et d'immobilisations doivent être engagées ou devront l'être dans l'avenir. Rien ne garantit que, si les liquidités qu'elle tire de son exploitation et de 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 requises pour relever les défis et soutenir 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, les liquidités plus importantes de ses concurrents ou leur capacité de réunir des fonds plus facilement ou à des conditions moins onéreuses seraient 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 et sur sa situation de trésorerie. Rien ne garantit que ces cotes ne seront pas revues à la baisse, ce qui ajouterait aux coûts d'emprunt et d'assurance de la Société, entraverait sa capacité d'attirer du capital, aurait un effet défavorable sur sa situation de trésorerie, limiterait sa capacité d'exercer ses activités et pourrait nuire gravement à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Régimes de retraite

Les lois du Canada qui régissent les régimes de retraite prévoient l'évaluation périodique de la situation 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).

En mai 2004, la Société et le BSIF ont convenu d'un protocole d'assouplissement des exigences de capitalisation du déficit des régimes agréés de la Société rétroactif au 1er janvier 2004. La Société est tenue de cotiser chaque année des montants en espèces substantiels 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 porter un grave préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Le déficit de solvabilité est particulièrement sensible à l'influence des taux d'intérêt à long terme et au rendement tiré des placements de l'actif des régimes, lequel est tributaire de divers facteurs, dont la conjoncture économique. 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. La détérioration des conditions économiques pourrait faire monter considérablement les obligations de la Société au titre de la capitalisation de ses régimes de retraite, ce qui porterait un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Voir la rubrique 9.6 du rapport de gestion 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009 et la rubrique « Ententes à l'égard des régimes de retraite » de la présente notice annuelle pour obtenir des renseignements sur les obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada.

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. Ainsi, la conjoncture et le contexte géopolitique peuvent influer sur la demande de transport aérien ainsi que sur les coûts d'exploitation de la Société, sur ses cotisations et charges de retraite, et sur la disponibilité des capitaux et fournitures dont elle a besoin. Comme ses coûts fixes sont substantiels, un repli économique prolongé ou marqué au Canada, aux États-Unis ou ailleurs dans le monde serait susceptible de nuire gravement aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société.

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 bas prix peut limiter les possibilités de revenus. Les voyages, particulièrement les voyages d'agrément, constituent pour les consommateurs une dépense discrétionnaire. Un repli de la croissance économique en Amérique du Nord ou dans d'autres régions que dessert la Société, conjugué à un climat d'instabilité géopolitique dans divers coins du monde, à des préoccupations croissantes à l'égard des répercussions des transports aériens sur l'environnement ainsi qu'aux tendances en faveur de transports plus « verts » où les consommateurs cherchent à réduire leurs déplacements, pourraient aussi avoir pour conséquence de faire baisser la demande de transport aérien au Canada et à l'étranger et nuire considérablement à la rentabilité de la Société.

Coûts du carburant

Le carburant a représenté la première charge en importance pour la Société en 2008, en pourcentage des charges d'exploitation. Le cours du carburant fluctue grandement sous l'influence de nombreux facteurs, dont les marchés internationaux, des événements géopolitiques et le taux de change entre les dollars américain et canadien. Air Canada ne peut prédire avec précision le prix du carburant. En 2008, comme en 2006 et 2007, les prix du carburant ont augmenté et fluctué à 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 2008, la direction estime qu'une variation de 1 $ US du prix moyen du baril de brut WTI aurait provoqué une variation d'environ 25 millions de dollars canadiens de la charge de carburant pour la Société en 2008 (compte non tenu de l'incidence des suppléments carburant, des taux de change et des opérations de couverture du carburant), dans l'hypothèse où la capacité des vols serait demeurée inchangée, où les marges de raffinage entre le brut WTI et le carburéacteur seraient demeurées constantes et où les taux de change seraient demeurés constants.

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, dès lors, s'exposer aux fluctuations des cours du change entre le dollar canadien et le dollar américain. La direction estime que, en 2008, une augmentation de 0,01 $ du taux de change entre le dollar canadien et le dollar américain (par exemple, de 1,23 $ à 1,24 $ par dollar US) aurait pu avoir des répercussions défavorables de l'ordre de 30 millions de dollars canadiens sur le résultat d'exploitation. À l'inverse, une baisse du taux de change aurait produit l'effet contraire. La Société engage des dépenses considérables en dollars américains au titre du carburant, des locations d'avions, des paiements d'intérêts, du service de la dette et des droits d'utilisation 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.

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 d'exploitation ni à sa situation financière. Rien ne garantit non plus que les conventions collectives qu'elle passera avec les syndicats représentant ses employés ou l'issue des arbitrages se feront à des conditions qui cadrent avec les attentes de la Société ou qui seront comparables à celles des conventions 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, à ses résultats d'exploitation ou à sa situation financière.

La majorité des salariés de la Société sont syndiqués. Hormis la convention avec l'IBT représentant certains employés d'aéroports et de centres d'appels aux États-Unis qui a été renouvelée en 2008 pour une durée de trois ans, les plus récentes conventions collectives avec les syndicats représentant le plus grand nombre de salariés remontent à 2003 et 2004 et expirent en 2009 (à l'exception des conventions portant sur deux groupes de répartiteurs d'équipages, conclues plus récemment). Les grèves et lockouts sont légalement interdits pendant la durée de ces conventions ou pendant les négociations devant mener à leur renouvellement tant que certaines conditions préalables prescrites par le Code canadien du travail et s'appliquant aux syndicats représentant des salariés basés au Canada n'ont pas été satisfaites. Rien ne garantit que ces conventions pourront être renouvelées sans qu'il y ait de conflit de travail ou action syndicale, ni 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 cette dernière d'exercer ses activités, ce qui pourrait porter un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

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[MD], 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.

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

Le secteur de l'aviation commerciale est caractérisé 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 de la composition du trafic pourrait avoir des répercussions importantes 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. Comme la Société doit engager des coûts fixes substantiels, qui ne varient pas sensiblement avec sa capacité, si elle était dans l'obligation d'abaisser sa capacité globale ou de réduire le nombre de vols exploités, il se pourrait qu'elle n'arrive quand même pas à réduire certains de ses coûts fixes à court terme et qu'elle doive 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.

Concurrence

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

Des transporteurs à bas prix canadiens et d'autres compagnies ont ainsi percé sur plusieurs marchés clés de la Société au pays, ou y ont soit étendu leur présence soit annoncé leur intention d'y concurrencer la Société, et à l'instar de certains transporteurs américains, ils ont aussi percé sur le marché transfrontalier ou y ont étendu leur présence. Certains transporteurs avec lesquels la Société peut devoir rivaliser, dont des transporteurs américains, pourraient (certains d'entre eux l'ont déjà fait) remanier sensiblement leur organisation (notamment par voie de fusion ou d'acquisition) de manière à réduire leur endettement et à abaisser leurs coûts d'exploitation pour mieux soutenir la concurrence 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 capacité intérieure vers l'international pour se soustraire à la concurrence des transporteurs à bas prix au pays.

Si des transporteurs canadiens à bas prix ou d'autres compagnies réussissent ainsi à percer ou à étendre leurs ramifications sur les segments intérieur et transfrontalier de la Société, ou si d'autres compagnies américaines arrivent à s'implanter sur le marché transfrontalier de la Société, ou que des transporteurs arrivent à étendre leurs ramifications sur les marchés internationaux où la Société est présente, 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 rivalité tarifaire. L'expansion des transporteurs à bas prix des dernières années, conjuguée à l'avènement de sites de voyages en ligne et d'autres filières de distribution de produits du voyage, a donné lieu à une augmentation substantielle des tarifs réduits et promotionnels proposés par des concurrents. La décision de la Société d'égaler ces prix coupés pour maintenir son 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. Qui plus est, la capacité d'Air Canada de couper ses prix pour soutenir la concurrence d'autres transporteurs dépend de sa capacité à obtenir des marges d'exploitation acceptables et pourrait se trouver entravée par des politiques d'intérêt public visant à encourager la concurrence. En outre, les concurrents de la Société continuent de mettre en œuvre des mesures incitatives et promotionnelles et, dans de nombreux cas, ils augmentent leurs paiements. La décision de modifier les programmes actuels d'Air Canada pour lui permettre de demeurer concurrentielle et maintenir le trafic passager pourrait entraîner une augmentation des coûts de la Société.

En outre, la concentration de compagnies aériennes pourrait aviver encore davantage la concurrence, du fait que les compagnies issues de ces regroupements pourraient dès lors 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.

Contraintes liées à des clauses restrictives

Certains des grands arrangements financiers et autres que conclut la Société sont assortis de clauses restrictives (portant notamment sur le seuil de liquidité et les ratios de couverture de la dette) qui la limitent ou, dans certains cas, la bloquent carrément dans sa capacité de structurer ou d'exercer ses activités à sa guise, notamment parce qu'elles

réduisent sa liquidité, ou l'empêchent 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. Il peut également être envisagé qu'elle souscrive un autre financement ou une entente majeure assortis 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, à ses 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 sur ses avions ou de couvrir ses coûts fixes. De plus, les prêteurs pourraient saisir la totalité ou la quasi-totalité des actifs de la Société à titre de garanties sur ses obligations.

Voir la rubrique « Liquidité » de la présente notice annuelle pour plus de détails sur les clauses restrictives applicables à l'une des ententes de la Société concernant le traitement des opérations par carte de crédit.

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, au Canada ou ailleurs, continuent d'augmenter leurs redevances à ce rythme, cela pourrait gravement nuire aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de la Société.

Moyens stratégiques, commerciaux, technologiques et autres

De manière à pouvoir conduire ses affaires, atteindre ses objectifs et rester compétitive, la Société doit continuellement rechercher, concevoir et déployer d'importants moyens stratégiques, commerciaux, technologiques et autres, comme cela a été le cas pour le programme de renouvellement de son parc aérien, le programme de réaménagement des cabines de ses appareils, le nouveau modèle tarifaire, l'actualisation du système de réservations et de traitement des clients dans les aéroports (qui vient aussi en appui à son modèle tarifaire), l'amélioration de ses processus administratifs et d'autres projets. Ces moyens, qui s'étendent aussi aux activités liées à leur élaboration et à leur implantation, sont exposés à 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 nouveaux moyens aux activités et processus déjà en place de la Société et à leur mise en œuvre, ainsi qu'à l'adhésion à ces mesures par les clients, fournisseurs et employés de la Société. Tout retard, manquement ou insuffisance dans l'identification du besoin et dans la conception, le financement ou la mise en œuvre des moyens visant à le combler serait de nature à nuire à la capacité de la Société d'exercer ses activités, d'atteindre ses objectifs et de rester compétitive, et porterait 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 et par la modernisation de la flotte de gros-porteurs affectés aux grandes lignes internationales grâce à l'introduction d'appareils neufs et plus efficaces. Un retard ou manquement dans l'exécution du plan de restructuration du parc de la Société, notamment dans la livraison des gros-porteurs par les avionneurs, ou encore l'incapacité de retirer du service comme prévu certains appareils à la faveur de la mise en service d'appareils neufs, serait susceptible de nuire à la bonne exécution du plan d'affaires d'Air Canada et, à terme, de porter préjudice à ses activités, à ses résultats et à sa situation financière.

Dépendance à l'égard des technologies

Les technologies qu'utilise la Société, notamment les logiciels et matériels informatiques et de télécommunications ainsi que les systèmes et technologies tournant sur le Web, 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, aux actions ou omissions de fournisseurs tiers, 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.

Approvisionnements 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, notamment dans les aéroports et auprès des autorités aéroportuaires et, entre autres, les fournitures essentielles à son exploitation, comme du carburant, des pièces de rechange, et des services de maintenance avions et d'entretien moteurs (y compris les services de maintenance que lui procure Aveos). Dans certains cas, ces biens ou services ne peuvent être obtenus qu'auprès d'un nombre limité de fournisseurs, et le passage à de nouveaux fournisseurs peut prendre beaucoup de temps et nécessiter l'engagement de ressources considérables. L'omission, le refus ou l'incapacité d'un fournisseur 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 d'Aéroplan la possibilité de gagner des milles Aéroplan. Se fondant sur des 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 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 hors saison 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. Aux termes du CAC de Jazz, la Société rembourse à celle-ci un certain nombre de frais déterminés à partir de certains coûts engagés par Jazz. La Société rembourse à Jazz, sans majoration, 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 de Jazz 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.

Star Alliance[MD]

Les ententes stratégiques et commerciales que la Société a conclues avec les membres du réseau Star Alliance[MD] lui rapportent d'importantes retombées, notamment sur les plans de l'exploitation de vols à code multiple, de l'harmonisation des correspondances, de la réciprocité des programmes de fidélisation respectifs et de l'accès aux salons aéroportuaires des autres compagnies membres. Si un membre clé devait quitter le réseau Star Alliance[MD] ou être dans l'incapacité de s'acquitter de ses obligations au titre de ces ententes, cela 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 international Toronto-Pearson. Les retards ou les interruptions de service causés par des incidents liés à la sûreté ou à d'autres motifs, par les conditions météorologiques et par les arrêts de travail ou grèves d'employés d'aéroports, bagagistes, contrôleurs aériens et autres travailleurs qui ne sont pas au service de la Société, ou encore 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.

Litiges en cours

La Commission européenne, le département 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 suppléments carburant par plusieurs compagnies aériennes et autres exploitants de services de fret, la Société comprise. Les autorités de réglementation de la concurrence ont demandé des renseignements à la Société dans le cadre de leurs enquêtes. La Société collabore entièrement à ces enquêtes, qui devraient vraisemblablement déboucher, si ce n'est déjà fait, sur l'engagement d'actions en justice à l'encontre de la Société et d'un certain nombre de compagnies aériennes et de transporteurs de fret de divers territoires de compétence, dont l'Union européenne, où toutes les étapes de la procédure menant à une décision ont été franchies. La Société a aussi été citée comme 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.

En 2008, la Société a constaté une provision d'un montant estimatif provisoire de 125 millions de dollars canadiens. Cette estimation se fonde sur l'avancement actuel des enquêtes et des procédures ainsi que sur l'évaluation, par la Société, de l'issue possible de certaines d'entre elles. La provision n'est pas liée aux actions intentées dans tous les territoires de compétence, mais seulement à celles pour lesquelles où elle dispose de suffisamment d'information pour en établir une. La direction a déterminé qu'il est actuellement impossible de prédire avec certitude l'issue de toutes les procédures et enquêtes. D'autres provisions substantielles pourraient devoir être constituées.

En février 2006, Jazz a engagé une action en justice devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario contre Porter Airlines Inc. (« Porter ») et d'autres parties défenderesses (collectivement les « défenderesses Porter ») après avoir appris que Jazz se verrait interdire l'accès à l'aéroport du centre-ville de Toronto (le Toronto City Centre Airport ou « TCCA »). Le 26 octobre 2007, les défenderesses Porter ont déposé une demande reconventionnelle à l'encontre de Jazz et d'Air Canada invoquant diverses violations de la loi sur la concurrence, à savoir notamment que la relation commerciale entre Jazz et Air Canada contrevenait à la législation canadienne en matière de concurrence, et réclamant 850 millions de dollars canadiens en dommages-intérêts. Parallèlement à l'action engagée devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario, Jazz a engagé devant la Cour fédérale du Canada une procédure d'examen judiciaire à l'encontre de la Toronto Port Authority (« TPA »), portant sur l'accès de Jazz au TCCA. Les défenderesses Porter ont obtenu le statut d'intervenant et de partie à cette procédure. En janvier 2008, Porter a déposé une défense et une demande reconventionnelle à l'encontre de Jazz et d'Air Canada, alléguant des torts et recherchant des conclusions du même ordre que ceux de la demande reconventionnelle déposée devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario. La direction considère les demandes reconventionnelles de Porter devant ces deux tribunaux comme étant sans fondement.

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 une plainte de disparité salariale fondée 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. La plainte remonte à 1991, mais elle n'a pas été instruite 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 a renvoyé la plainte à l'encontre de la Société pour enquête. La Société estime que l'enquête révélera qu'elle se conforme aux dispositions de la *Loi canadienne sur les droits de la personne* en matière de parité salariale. Cependant, selon la direction, il n'est pas possible pour le moment de prédire avec quelque niveau de certitude que ce soit l'issue de l'enquête de la Commission.

Litiges éventuels

Dans le cadre de l'exercice de leurs activités, les compagnies aériennes s'exposent à des réclamations et poursuites. Les litiges à venir, notamment une hausse des actions collectives, pourraient également avoir un effet néfaste sur les activités de la Société et les résultats de son exploitation.

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 de la Société, 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 bons éléments dont elle pourrait avoir besoin à l'avenir.

Risques liés au secteur de l'aviation commerciale

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 même pas de transporteur du tout) et le resserrement des mesures de sûreté, comme les restrictions qui frappent actuellement le contenu des bagages de cabine, ou les exigences actuelles ou proposées à l'égard des documents d'identité des passagers, 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, ou 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 (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 sur les destinations de la Société et se sont durement répercutés sur le trafic à l'échelle du réseau. L'OMS est d'avis qu'il existe un risque important d'une pandémie de grippe. 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 passagers. La réduction du trafic qui en résulterait sur les destinations desservies par Air Canada 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 et le prix des voyages aériens est également fonction de facteurs tels la conjoncture économique et le contexte géopolitique, les conflits armés ou risques de conflits armés ou d'attentats terroristes, les niveaux tarifaires et le climat. 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 de l'aviation commerciale est assujetti 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, d'environnement (dont les niveaux sonores et les émissions de carbone) 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. Par exemple, de nouvelles lois ou des projets de loi ont été envisagés ou adoptés concernant les émissions de carbone dans le secteur aéronautique; ces mesures législatives comprennent, notamment, des mécanismes basés sur le marché où il est envisagé de mettre en œuvre des systèmes d'échange de droits d'émissions dans une démarche de réduction de la pollution atmosphérique. La mise en place de règlements ou décisions supplémentaires, y compris ceux qui portent sur les émissions de carbone, par Transports Canada, le Bureau ou le Tribunal de la concurrence, l'Office des transports du Canada ou d'autres organes publics nationaux ou étrangers serait susceptible de porter un grand préjudice 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, pourraient porter un grand préjudice 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 se répercuter négativement sur les activités internationales de la Société.

La Société est régie par les lois du Canada et d'autres pays en matière de confidentialité des renseignements sur les passagers et les employés, et notamment en matière de systèmes d'information préalable sur les passagers et d'accès aux systèmes de réservations des compagnies aériennes, lois qui 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, avoir un effet défavorable important sur les activités, la situation financière et les résultats d'exploitation de la Société.

Augmentation des frais d'assurance

Depuis le 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 pourraient pas ou ne voudraient pas 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. S'il devait cesser de fournir

une pareille garantie ou qu'il la modifie, 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 10 millions de dollars canadiens 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 d'exclusion 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

En date de la présente notice annuelle, ACE est propriétaire d'actions d'Air Canada lui procurant 75 % des droits de vote d'Air Canada. Ce contrôle des voix permet à ACE de trancher à peu près toutes les questions nécessitant l'approbation des porteurs de titres. Par conséquent, ACE peut décider du sort des opérations devant être approuvées par les porteurs de titres d'Air Canada et dispose d'assez de voix pour empêcher un changement de contrôle d'Air Canada. Ce contrôle des voix peut décourager les opérations qui concernent les actions 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.

Ventes futures d'actions par ACE ou pour son compte

En règle générale, ACE a le droit en tout temps de distribuer les actions d'Air Canada dont elle est propriétaire ou de vendre à un tiers une participation majoritaire dans Air Canada, dans un cas comme dans l'autre sans l'approbation des actionnaires publics d'Air Canada et sans organiser le rachat desdites actions d'Air Canada de ces actionnaires. La vente de quantités importantes d'actions d'Air Canada par ACE (y compris dans le cadre d'une distribution des actions d'Air Canada aux actionnaires d'ACE) ou l'éventualité d'une telle vente par ACE, pourrait avoir une incidence défavorable sur le cours des actions et nuire à la capacité d'Air Canada de réunir des capitaux par l'émission 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 dans le cadre du premier appel public à l'épargne d'Air Canada accorde à ACE 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 pourrait 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.

RELATIONS ET OPÉRATIONS AVEC UNE PERSONNE RELIÉE

Au 31 décembre 2008, ACE détenait une participation de 75 % dans Air Canada. Air Canada est appelée à conclure différentes opérations commerciales avec ACE et Aveos Performance aéronautique inc. (« ACTS Aero ») — anciennement Soutien & Services Techniques ACTS Aero Inc., qui a repris l'entreprise d'ACTS SEC (« ACTS ») jusqu'à la vente d'ACTS annoncée par ACE et réalisée le 16 octobre 2007. Un résumé des principales

opérations avec une personne reliée figure à la rubrique 14 du rapport de gestion 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009 disponible sur SEDAR à www.sedar.com et est intégré par renvoi à la présente notice annuelle.

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 janvier à décembre 2008 inclusivement :

	Actions à droit de vote variable				Actions à droit de vote			
2008	Haut	Bas	Volume de négociation quotidien moyen	Volume mensuel total	Haut	Bas	Volume de négociation quotidien moyen	Volume mensuel total
Janvier	12,22	7,80	360 542	7 931 913	12,16	8,25	38 942	856 713
Février	11,18	7,66	335 850	6 717 004	11,25	7,78	68 647	1 372 941
Mars	9,88	8,51	153 581	3 071 621	9,90	8,60	23 003	460 051
Avril	9,86	7,60	188 130	4 138 862	9,84	7,61	54 052	1 189 149
Mai	8,80	7,81	295 205	6 199 308	8,81	7,72	163 679	3 437 253
Juin	9,40	7,51	228 394	4 796 269	9,35	7,32	65 594	1 377 470
Juillet	7,98	3,22	178 752	3 932 538	7,90	3,44	101 592	2 235 021
Août	5,99	4,48	279 169	5 583 375	6,00	4,54	58 670	1 173 390
Septembre	5,45	3,89	168 202	3 532 241	5,50	3,90	98 451	2 067 465
Octobre	5,49	3,75	88 457	1 946 048	5,35	3,54	109 753	2 414 571
Novembre	5,45	1,64	111 772	2 235 436	5,50	1,62	169 288	3 385 763
Décembre	2,23	1,24	127 646	2 680 570	2,29	1,25	168 835	3 545 528

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 2008.

Air Canada a actuellement pour politique de réinvestir tous ses bénéfices 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. Au 27 mars 2009, 14 927 059 actions à droit de vote variable de catégorie A et 85 072 941 actions à

droit de vote de catégorie B étaient émises et en circulation. 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 de fusion 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 au pourcentage plus élevé que le gouverneur en conseil peut préciser par règlement) ou si (ii) le total des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote variable ou en leur nom lors d'une assemblée est supérieur à 25 % (ou au pourcentage plus élevé que le gouverneur en conseil peut préciser par règlement) du nombre total de voix pouvant être exprimées à cette assemblée. Si l'un ou l'autre des seuils mentionnés ci-dessus devait être dépassé, le droit de vote attaché à chaque action à droit de vote variable diminuera proportionnellement de manière à ce que (i) les actions à droite de vote variable, en tant que catégorie, ne représentent pas plus de 25 % (ou le pourcentage plus élevé que le gouverneur en conseil peut préciser par règlement) de toutes les voix rattachées aux actions à droit de vote en circulation d'Air Canada et (ii) le total des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote variable ou en leur nom à une assemblée ne dépasse pas 25 % (ou le pourcentage plus élevé que le gouverneur en conseil peut préciser par règlement) des voix pouvant y être exprimées.

Le projet de loi C-10 du gouvernement du Canada, la *Loi portant exécution de certaines dispositions du budget 2009*, prévoit l'abrogation des dispositions sur le droit de vote contenues dans la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*. Il modifie en outre la *Loi sur les transports au Canada* de manière à donner au gouverneur en conseil la faculté d'augmenter la limite de propriété étrangère dans le capital d'Air Canada pour la faire passer de son niveau actuel de 25 % à un maximum de 49 %. Ces dispositions entreront en vigueur à la date fixée par le gouverneur en conseil sur recommandation du ministre des Finances en ce qui concerne la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* et sur recommandation du ministre des Transports en ce qui concerne la *Loi sur les transports au 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 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 admissible; (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 de fusion 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 de fusion 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 de fusion 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 sont 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 et d'ACE.

ADMINISTRATEURS ET DIRIGEANTS

Administrateurs

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

Nom et municipalité de résidence	Principale activité	Administrateur depuis
Bernard Attali[(1)(3)(5)] Paris, France	Conseiller, TPG Capital	Le 15 novembre 2006
Montie Brewer Hudson (Québec)	Président et chef de la direction, Air Canada	Le 8 mars 2005
Pat Jacobsen[(4)(5)] Vancouver (Colombie-Britannique)	Présidente, Jacobsen Advisors	Le 21 mai 2008
Pierre Marc Johnson[(1)(3)(4)] Montréal (Québec)	Avocat-conseil Heenan Blaikie SRL	Le 15 novembre 2006[(6)]
Joseph B. Leonard[(3)(4)] Minneapolis, Minnesota	Administrateur d'entreprises	Le 21 mai 2008
Robert G. Long[(2)(5)] Thornhill (Ontario)	Administrateur d'entreprises	Le 1er janvier 2008
Arthur T. Porter[(2)(5)] Montréal (Québec)	Directeur général et chef de la direction, Centre universitaire de santé McGill	Le 15 novembre 2006
David I. Richardson[(1)] Grafton (Ontario)	Administrateur d'entreprises	Le 30 septembre 2004[(7)]
Vagn Sørensen[(2)(3)(4)] Holte, Danemark	Conseiller industriel principal, EQT Partners	Le 15 novembre 2006
Michael M. Wilson Calgary (Alberta)	Président et chef de la direction, Agrium Inc.	Le 21 mai 2008
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.
(7) M. Richardson est administrateur d'Air Canada depuis septembre 2004. Il est devenu président du conseil d'Air Canada le 1er janvier 2008.

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^{me} Jacobsen a été chef de la direction de Translink de 2001 à 2008. M. Leonard a été président du conseil d'AirTran Airways de 1999 à 2008 et il en était également le chef de la direction de 1999 à 2007. M. Sørensen a été président et chef de la direction d'Austrian Airlines Group de 2001 à 2006.

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.

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
David I. Richardson Grafton (Ontario)	Président du conseil d'administration	Administrateur de sociétés	Le 1er janvier 2008
Montie Brewer Hudson (Québec)	Président et chef de la direction	Président et chef de la direction, Air Canada	Le 1er avril 2002
Bill Bredt Hudson (Québec)	Vice-président général et chef de l'exploitation	Vice-président général et chef de l'exploitation, Air Canda	Le 11 août 2008
Michael Rousseau Oakville (Ontario)	Vice-président général et chef des Affaires financières	Vice-président général et chef des Affaires financières, Air Canada	Le 22 octobre 2007
Benjamin M. Smith Toronto (Ontario)	Vice-président général et chef des Affaires commerciales	Vice-président général et chef des Affaires commerciales, Air Canada	Le 26 avril 2004
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 1995
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
Alan Butterfield Beaconsfield (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, Affaires réglementaires	Vice-président — Réseau International, Affaires réglementaires, Air Canada	Le 26 avril 2004
Lucie Guillemette Pierrefonds (Québec)	Vice-présidente, Gestion du chiffre d'affaires	Vice-présidente, Gestion du chiffre d'affaires, Air Canada	Le 6 février 2008
Carolyn M. Hadrovic Beaconsfield (Québec)	Secrétaire générale	Secrétaire générale, ACE et Air Canada	Le 16 février 2006

Nom et municipalité de résidence	Fonctions au sein d'Air Canada	Principale activité	Dirigeant depuis
Chris Isford Winnipeg (Manitoba)	Contrôleur	Contrôleur, Air Canada	Le 1er novembre 2006
Priscille LeBlanc Toronto (Ontario)	Vice-présidente, Communications de l'entreprise	Vice-présidente, Communications de l'entreprise, Air Canada	Le 8 novembre 2007
David Legge Mississauga (Ontario)	Vice-président — Opérations aériennes	Vice-président — Opérations aériennes, Air Canada	Le 1er mars 2006
Charles D. McKee, jr Toronto (Ontario)	Vice-président — Marketing	Vice-président — Marketing, Air Canada	Le 10 août 2006
Scott Morey Burlington (Ontario)	Vice-président — Relations avec le personnel	Vice-président — Relations avec le personnel, Air Canada	Le 15 janvier 2007
Claude Morin Montréal (Québec)	Vice-président, Ventes mondiales	Vice-président, Ventes mondiales, Air Canada	Le 2 mars 2000
David J. Shapiro Hampstead (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, Centres téléphoniques et Relations clientèle	Vice-présidente, Service clientèle, Service en vol, Centres téléphoniques et Relations clientèle, 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

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. Bredt a été premier vice-président et chef de l'exploitation, Air Canada Jazz, de 2004 à 2008. M. Rousseau a été président, Compagnie de la Baie d'Hudson de 2006 à 2007 et vice-président directeur et chef des finances, Compagnie de la Baie d'Hudson de 2001 à 2006. M. Smith a été Président et chef de la direction, Vacances Air Canada de 2006 à 2007 et vice-président, Planification du réseau, Air Canada de 2004 à 2006. M. Butterfield a été vice-président, Maintenance en ligne et maintenance des cellules auprès d'United Airlines de 2004 à 2007. M. Dufresne a été premier directeur, Affaires internationales, Air Canada de 1999 à 2004. Mme Guillemette était première directrice, Ressources humaines, Air Canada de 2007 à 2008 et première directrice, gestion de réseaux, Air Canada de 2001 à 2007. Mme Hadrovic a été secrétaire adjointe d'ACE de 2004 à 2005 et conseillère juridique principale, réglementation et droit international, Air Canada de 2000 à 2004. M. Isford a été chef, 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. Mme LeBlanc était première directrice, Communications de l'entreprise, Air Canada de 2000 à 2007. M. Legge était Directeur, Techniques opérations, Air Canada de 2004 à 2006 et chef pilote, Normes de vol, Air Canada de 2002 à 2004. M. McKee a été directeur principal, Marketing stratégique, Air Canada de 2001 à 2006. M. Morey a été directeur, Employés et relations avec les employés, Coca Cola Bottling Company de 2004 à 2007. M. Morin a été président et chef de la direction, Air Canada Cargo de 2004 à 2008 et vice-président, Fret de 2000 à 2004. M. Shapiro a été adjoint au conseiller juridique principal

d'Air Canada de 2000 à 2004. M. 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. M^me^ Welscheid a été vice-présidente – Service en vol, Air Canada de 2004 à 2007 et vice-présidente, Employés, Air Canada de 1999 à 2004. M^me^ Baril a été directrice générale, Services à la clientèle, Aéroports, Air Canada de 2003 à 2005.

Au 27 mars 2009, les administrateurs et dirigeants susmentionnés avaient collectivement la propriété ou le contrôle, directement ou indirectement, de 100 136 actions à droit de vote représentant environ 0,12 % des actions à droit de vote en circulation et 9 300 actions à droit de vote variable, soit environ 0,06 % des actions à droit de vote variable en circulation.

Interdiction d'opérations, faillite, amendes ou sanctions

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

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

(i) Montie 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) Lise Fournel était un haut dirigeant d'Air Canada lorsque celle-ci a demandé la protection de la LACC le 1^er^ avril 2003;

(iv) 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;

(v) 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 de droits 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;

(vi) Susan Welscheid était un haut dirigeant d'Air Canada lorsque celle-ci a demandé la protection de la LACC le 1^er^ avril 2003;

(vii) Claude Morin était un haut dirigeant d'Air Canada lorsque celle-ci a demandé la protection de la LACC le 1er avril 2003.

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

COMITÉ DE VÉRIFICATION, DES FINANCES ET DU RISQUE

Règles du comité de vérification

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

Composition du comité de vérification

En date des présentes, le comité de vérification d'Air Canada est composé de Robert G. Long (président), Arthur T. Porter et Vagn Sørensen. 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) Robert G. Long est l'ancien vice-président du conseil d'administration du cabinet Ernst & Young s.r.l. M. Long s'est joint à la société que le cabinet a remplacée, Clarkson Gordon & Co., en 1963. M. Long a également été membre des comités exécutif et de direction d'Ernst & Young s.r.l., ainsi qu'associé principal au sein de la division de la vérification internationale, jusqu'à son départ en 2001. M. Long siège actuellement au conseil d'administration de la Compagnie d'assurance générale Dominion du Canada, de l'Empire, Compagnie d'Assurance Vie, de la Banque ICICI du Canada et de la Inscape Corporation M. Long 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) Arthur T. Porter est directeur général et chef de la direction du Centre universitaire de santé McGill depuis février 2004. Auparavant, Dr Porter était président et chef de la direction du Detroit Medical Center de 1999 à 2003 et il possède une grande expérience en médecine clinique, en recherche et en administration dans un hôpital universitaire. Dr Porter a également agi à titre de consultant en ressources humaines et en logistique pour plusieurs grandes entreprises, et il donne un cours à la maîtrise en administration des affaires portant sur les fusions et acquisitions à l'Université du Tennessee et sur le leadership au département d'administration des affaires de l'Université McGill. Dr Porter est administrateur et membre du comité de vérification des fonds Munder, et président du conseil de CancerPartnersUK. Dr 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.

(iii) Vagn Sørensen est conseiller industriel principal auprès de EQT Partners, fonds de capitaux privés. Il est également président du conseil de KMD A/S Select Service Partner Plc U.K., de BTX Group A/S, de Scandis Hotels AB et de TDC A/S, et vice-président du conseil de DFDS A/S et de ST Global. M. Sørensen est administrateur de Braganza AS, de FormueEvolution I+II et du Scandinavian International Management Institute. Auparavant, M. Sørensen était président et chef de la direction

d'Austrian Airlines Group de 2001 à 2006. M. Sørensen a auparavant occupé divers postes commerciaux auprès de SAS Scandinavian Airlines System. M. Sørensen a été président du conseil de l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne, membre du conseil des dirigeants de l'Association du transport aérien international et membre du conseil d'administration de la bourse de Vienne. M. Sørensen est titulaire d'une maîtrise en économie de la Aarhus Business School du Danemark.

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 2008 et le 31 décembre 2007 à PricewaterhouseCoopers s.r.l. et aux membres de son groupe s'élèvent respectivement à 3 011 035 $ et à 2 354 582 $. Les honoraires payables à PricewaterhouseCoopers s.r.l. et aux membres de son groupe en 2008 et en 2007 sont présentés ci-dessous.

	Exercice terminé le 31 décembre 2008	**Exercice terminé le 31 décembre 2007**
Honoraires de vérification	2 382 442 $	2 039 178 $
Honoraires liés à la vérification	326 342	297 404
Honoraires pour les services de fiscalité	57 761	18 000
Autres honoraires	244 490	Néant
	3 011 035 $	2 354 582 $

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 consolidés annuels de la Société et pour les services rendus à l'occasion de dépôts et de missions exigés par la loi ou par règlement.

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.

Autres honoraires

D'autres honoraires ont été versés pour des services de traduction et des services-conseil. Les services de traduction étaient auparavant fournis par une autre entité.

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, 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 dont on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elle ait une incidence importante sur Air Canada ou l'une de ses filiales. Air Canada est partie aux contrats suivants avec ACE ou Aveos :

(i) le contrat de droit d'inscription conclu à la clôture du premier appel public à l'épargne d'Air Canada et 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'inscription 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;

(ii) le contrat de services généraux d'Aveos mentionné dans le rapport de gestion 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009 qui est publié sur SEDAR à www.sedar.com;

(iii) les contrats de maintenance d'Aveos mentionnés dans le rapport de gestion 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009, qui est publié sur SEDAR à www.sedar.com.

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

Une description de certaines actions en justice auxquelles Air Canada est partie figure sous le titre « Litiges en cours » de la rubrique « Facteurs de risque » de la présente notice annuelle.

CONTRATS IMPORTANTS

Les contrats importants pour la Société conclus pendant l'exercice terminé le 31 décembre 2008 ou avant, qui sont encore en vigueur et doivent être déposés aux termes du paragraphe 12.2 du Règlement 51-102 *sur les obligations d'information continue*, sont les suivants :

(i) Le contrat de droits d'inscription;

(ii) le CAC de Jazz;

(iii) le contrat de services généraux d'Aveos;

(iv) le contrat de services généraux d'Aéroplan;

(v) 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 « Parc aérien ».

EXPERTS

Les vérificateurs de la Société sont PricewaterhouseCoopers s.r.l., comptables agréés. Ces derniers ont établi un rapport de vérificateurs indépendants daté du 12 février 2009 sur les états financiers consolidés de la Société au 31 décembre 2008 et au 31 décembre 2007 et pour chacun des exercices terminés le 31 décembre 2008 et le 31 décembre 2007. 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, concernant notamment la rémunération des administrateurs et des dirigeants, les prêts qui ont été consentis aux administrateurs et dirigeants, les principaux porteurs des titres d'Air Canada et les titres dont l'émission a été autorisée aux termes des régimes de rémunération en actions, se trouvent dans la circulaire de sollicitation de procurations par la direction d'Air Canada relative à son assemblée annuelle et extraordinaire des actionnaires de 2008 qui se trouve sur le site Web de SEDAR à l'adresse www.sedar.com et dans la circulaire de sollicitation de procurations par la direction d'Air Canada relative à son assemblée annuelle des actionnaires de 2009, qui se tiendra le 8 mai 2009, qui sera déposée sur le site www.sedar.com en avril 2009. Des renseignements financiers supplémentaires figurent dans les états financiers consolidés pour l'exercice terminé le 31 décembre 2008 et dans le rapport de gestion 2008 d'Air Canada daté du 13 février 2009. Les documents 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, Immeuble Air Canada, C.P. 14000, Succursale Aéroport, Dorval (Québec) H4Y 1H4 :

(i) la présente notice annuelle accompagnée des documents qui y sont intégrés par renvoi;

(ii) les états financiers consolidés d'Air Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 2008, 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 2008 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;

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

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

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

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

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

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

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

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

« **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;

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

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

« **ATAC** » Association du transport aérien du Canada;

« **Aveos** » Aveos Performance aéronautique inc., auparavant Soutien & Services Techniques ACTS Aero Inc. (« ACTS Aero »);

« **Boeing** » The Boeing Company;

« **Bombardier** » Bombardier Inc.;

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

« **CAC de Jazz** » Le contrat d'achat de capacité, dans sa version modifiée et mise à jour, conclu par Air Canada et Société en commandite Jazz, daté du 1er janvier 2006;

« **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;

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

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

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

« **CSG d'Aéroplan** » Le contrat de services généraux conclu par Air Canada et Aéroplan, avec prise d'effet le 1er janvier 2005, aux termes duquel Air Canada fournit à Aéroplan les services d'un groupe d'employés de son centre d'appel et Aéroplan doit rembourser à Air Canada tous les coûts, notamment les salaires et les charges sociales, à l'égard des employés des centres d'appel, après répartition;

« **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 »;

« **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;

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

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

« **Jazz** » 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;

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

« **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);

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

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

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

« **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;

« **plan d'arrangement** » 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 »;

« **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;

« **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** » Transport and General Workers Union;

« **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;

« **WestJet** » WestJet Airlines Ltd.

ANNEXE A

RÈGLES DU COMITÉ DE VÉRIFICATION, DES FINANCES ET DU RISQUE

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION D'AIR CANADA

1. Objectifs

Les objectifs du comité de vérification sont les suivants :

(i) Aider le conseil à d'acquitter 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 de vérification.

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 de vérification. 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 de vérification. 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 lui, notamment les recommandations devant être faites au conseil par le comité de vérification, et ils sont distribués aux membres du comité de vérification ainsi qu'aux administrateurs de la Société, avec copies 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 de vérification 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. Le comité de vérification est chargé de résoudre les désaccords entre la direction et le vérificateur externe à l'égard de l'information financière;

(v) examiner toutes les opérations hors bilan importantes et les autres relations avec des entités non consolidées susceptibles d'avoir un effet immédiat ou futur important sur la situation financière de la Société, notamment pour déterminer si elles doivent être communiquées ou non dans les états financiers trimestriels ou annuels;

(vi) examiner les suggestions d'améliorations formulées par 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 annuels, trimestriels et les rapports de gestion rattachés, ainsi que l'information financière communiquée dans une notice annuelle, un communiqué sur les résultats, un prospectus et d'autres documents semblables.

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

d) Se réunir avec 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. Il incombe au comité de vérification de superviser le travail du vérificateur externe chargé de préparer ou publier un rapport du vérificateur ou d'exécuter d'autres services de vérification, d'examen ou d'attestation pour la Société.

e) 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.

f) 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. 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. L’approbation préalable des services non lies à la vérification par un membre du comité de vérification à qui ce pouvoir est délégué doit être présentée au comité de vérification à la première de ses réunions qui suit cette approbation préalable;

(ii) et instaurer un processus à l’occasion de la prestation des services non liés à la vérification rendus par le vérificateur externe.

g) Étudier le rapport du vérificateur externe confirmant 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 et qu’il ne fait l’objet de quelque autre demande ou enquête d’un organisme gouvernemental ou professionnel relativement à une vérification exécutée par le cabinet.

h) Recevoir des rapports sur les discussions entre la direction et d’autres experts-comptables concernant les principes comptables à appliquer dans la préparation des états financiers trimestriels ou annuels et les cas de fraude ou d’actes illégaux dont la direction, le service de vérification interne ou le vérificateur externe prend connaissance. À cet égard, examiner la procédure de contrôle pertinente avec la direction pour avoir la certitude qu’il existe une protection convenable contre de tels risques.

i) 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.

j) 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.

k) 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.

l) 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.

m) Examiner les questions d'actualité importantes en matière de comptabilité et de communication de l'information financière, notamment les prises de position des autorités professionnelles et réglementaires, et évaluer leur effet sur les états financiers de la Société.

n) Établir les politiques et la procédure régissant le dépôt, la conservation et le traitement des plaintes reçues par la Société de la part de ses employés, actionnaires et autres parties prenantes concernant les questions comptables, l'information financière, les contrôles comptables internes et la vérification interne ou externe. Le comité de vérification doit avoir la certitude que des contrôles suffisants existent dont l'objectif est de permettre le dépôt anonyme et confidentiel des plaintes. Il informe les employés de la procédure prévue. Le comité de vérification doit avoir la certitude qu'un mécanisme existe faisant en sorte que toutes les plaintes aboutissent devant lui, indépendamment de leur importance.

o) Examiner les politiques d'approbation des dépenses de la haute direction.

p) Examiner le processus en vertu duquel le chef de la direction et le chef des affaires financières de la Société attestent périodiquement de la validité des informations financières; enquêter sur l'existence de toute lacune importante dans la conception ou le fonctionnement des contrôles internes qui risquerait d'avoir un effet défavorable sur la capacité de la Société à enregistrer, traiter, résumer et communiquer des informations financières; étudier toute modification importante des contrôles internes ou du contexte d'application des contrôles internes, notamment les corrections de lacunes et de faiblesses importantes.

q) 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.

r) Examiner et approuver toutes les opérations avec une personne reliée au sens du *Règlement 61-101 sur les mesures de protection des porteurs minoritaires lors d'opérations particulières* de l'Autorité des marchés financiers et du *Multilateral Instrument 61-101* de la Commission des valeurs mobilières de l'Ontario, en leur version éventuellement modifiée.

s) 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.

t) 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 pour les activités susmentionnées.

u) Présenter régulièrement au conseil un rapport écrit sur ses activités et ses conclusions.

v) Examiner les présentes règles chaque année et recommander au conseil de les modifier au besoin.

w) Évaluer annuellement l'efficacité avec laquelle il exerce ses responsabilités.

x) Remplir toute autre fonction que lui délègue le conseil.

y) 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 du vérificateur externe de la Société.

z) Examiner et approuver les politiques d'embauche de la Société en ce qui concerne les actuels et anciens associés et employés des actuels et anciens 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 le fonctionnement 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) Soumettre à l'approbation du conseil 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 tout autre consultant recommandé par la direction.

(vi) Sur la recommandation de la direction, approuver l'évaluation actuarielle relative 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 avoir la certitude que cette politique est conforme à la situation actuelle et aux pratiques exemplaires;

(ii) Si possible, la direction examinera, de concert avec le comité 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 contrôlera 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 rendre le comité de vérification du conseil d'administration responsable de la conformité de la Société aux lois ou aux règlements applicables, ni n'a pour effet d'élargir la responsabilité des membres du comité ou du conseil d'administration prévue par la loi ou les règlements. Même si le comité 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 7 août 2008