AIR CANADA

Notice annuelle
2009



Le 26 mars 2010

TABLE DES MATIÈRES

NOTES EXPLICATIVES ..... - 2 -
STRUCTURE DE L'ENTREPRISE ..... - 4 -
LIENS INTERSOCIÉTÉS ..... - 6 -
RÉGLEMENTATION ..... - 7 -
MARQUES DE COMMERCE ..... - 12 -
APERÇU DU SECTEUR ET DE L'ENVIRONNEMENT CONCURRENTIEL ..... - 13 -
APERÇU DES ACTIVITÉS ..... - 18 -
ACTIVITÉS D'AIR CANADA ..... - 25 -
FACTEURS DE RISQUE ..... - 38 -
RELATIONS ET OPÉRATIONS AVEC UNE PERSONNE RELIÉE ..... - 49 -
MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES ..... - 50 -
AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES ..... - 50 -
RELEVÉ DES DIVIDENDES VERSÉS ..... - 50 -
DESCRIPTION DE LA STRUCTURE DU CAPITAL-ACTIONS ..... - 51 -
ADMINISTRATEURS ET DIRIGEANTS ..... - 55 -
COMITÉ DE VÉRIFICATION, DES FINANCES ET DU RISQUE ..... - 60 -
DIRIGEANTS ET AUTRES PERSONNES INTÉRESSÉS DANS DES OPÉRATIONS IMPORTANTES ..... - 63 -
ACTIONS EN JUSTICE ..... - 63 -
CONTRATS IMPORTANTS ..... - 63 -
EXPERTS ..... - 64 -
RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES ..... - 64 -
GLOSSAIRE ..... - 65 -
ANNEXE A ..... - 68 -

NOTES EXPLICATIVES

Sauf indication contraire, les renseignements qui figurent dans la présente notice annuelle sont fournis au 31 décembre 2009.

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.

Air Canada a formulé des hypothèses pour l'élaboration et la formulation de ses déclarations prospectives. Elle a présumé que l'économie nord-américaine amorcerait une reprise graduelle en 2010. Air Canada a également présumé que le dollar canadien se négocierait en moyenne à 1,06 $ CA pour 1,00 $ US au premier trimestre de 2010 et à 1,04 $ CA pour 1,00 $ US pour l'ensemble de 2010, et que le cours du carburant s'établirait en moyenne à 0,69 $ le litre pour le premier trimestre de 2010 et pour l'ensemble de 2010 (dans les deux cas, compte non tenu des positions de couverture en place).

STRUCTURE DE L'ENTREPRISE

Nom, adresse et constitution

Air Canada a été prorogée en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* (la « LCSA ») le 25 août 1988. Air Canada a acheté Lignes aériennes Canadien International Ltée (« LACIL ») 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 présenté en vertu de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (la « LACC ») (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 réorganisé sa structure d'entreprise. La réorganisation a eu pour effet de transférer à Air Canada les participations dans Société en commandite ACGHS, Société en commandite AC Cargo et leurs commandités que ne détenaient pas déjà Air Canada. ACE a aussi transféré une participation de 51 % dans Touram SEC (« Vacances Air Canada ») et dans son commandité à Air Canada. Dans le cadre de la réorganisation, Air Canada a fusionné avec Commandité Gestion ACGHS Inc. le 24 novembre 2006. L'entité issue de la fusion 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. Au 30 septembre 2009, ACE détenait une participation de 75 % dans Air Canada.

Le 27 octobre 2009, Air Canada a réalisé un placement public par prise ferme aux termes duquel elle a vendu à un syndicat de preneurs fermes 160 500 000 unités d'Air Canada au prix de 1,62 $ l'unité, pour un produit brut global de 260 millions de dollars (produit net de 249 millions de dollars déduction faite des frais du placement et de la rémunération des preneurs fermes). Chaque unité se compose d'une action à droit de vote variable ou d'une action à droit de vote d'Air Canada et d'un demi-bon de souscription d'action qui donne à son porteur le droit d'acquérir une action à droit de vote variable ou une action à droit de vote au prix d'exercice de 2,20 $ l'action dans les 36 mois qui suivent le 27 octobre 2009. Si, avant l'expiration des bons de souscription, le cours moyen pondéré en fonction du volume sur 20 jours des actions à droit de vote variable à la Bourse de Toronto (la « TSX ») est d'au moins 4,00 $, ou celui des actions à droit de vote est d'au moins 4,00 $ (un « cas d'avancement de l'échéance »), Air Canada aura le droit, dans les 10 jours ouvrables suivant le cas d'avancement de l'échéance, d'avancer l'échéance des bons de souscription. Par suite de ce placement public et de l'émission d'actions par Air Canada à une fiducie parallèlement à l'adoption, en juillet 2009, du Règlement de 2009 sur la capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada (le « règlement de 2009 ») et à l'exécution des accords au sujet de la capitalisation des régimes de retraite avec ses employés syndiqués au Canada (les « protocoles sur les retraites »), définis à la rubrique « Opérations importantes réalisées en 2009 » de la présente notice annuelle, la participation d'ACE dans Air Canada a été ramenée de 75 % à 27 %.

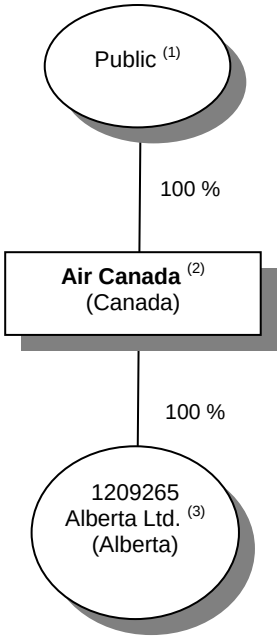
Le 1er décembre 2009, les activités de Société en commandite AC Cargo et de Société en commandite ACGHS, auparavant des filiales en propriété exclusive d'Air Canada, ont été fusionnées avec celles d'Air Canada, et les filiales en question sont à présent des divisions d'Air Canada.

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 2009 et dans son rapport de gestion 2009 (le « rapport de gestion ») daté du 10 février 2010, disponibles sur les sites Web d'Air Canada (**www.aircanada.com**) et de SEDAR (**www.sedar.com**).

LIENS INTERSOCIÉTÉS

Le diagramme suivant illustre de façon simplifiée la structure d'Air Canada (y compris le territoire d'établissement ou de constitution des diverses entités) au 31 décembre 2009.



---

(1) ACE déclare détenir 75 000 000 d'actions à droit de vote de catégorie B représentant environ 27 % des actions en circulation d'Air Canada. ACE détient également 2 500 000 bons de souscription pouvant être exercés pour 2 500 000 actions à droit de vote de catégorie B supplémentaires. Voir « Structure de l'entreprise » pour plus de renseignements sur ces bons de souscription.

(2) Air Canada détient directement ou indirectement la totalité des actions émises et en circulation de certaines filiales, notamment Air Canada Capital Ltd. et Simco Leasing Ltd., constituées sous le régime des lois de l'Alberta. Air Canada détient la totalité des actions émises et en circulation de Société en commandite Touram, société en commandite constituée sous le régime des lois du Québec. Commandité Touram inc., société constituée sous le régime des lois du Canada, est le commandité de Société en commandite Touram dans laquelle elle détient une participation de 0,00001 %. Air Canada détient une participation de 100 % dans Commandité Touram inc.

(3) 1209265 Alberta Ltd. détient et gère des liquidités et des investissements pour le compte d'Air Canada.

Certaines filiales qui, au 31 décembre 2009, représentaient chacune au plus 10 % de l'actif consolidé et au plus 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 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 13 mai 2009, le projet de loi C-310, *Loi visant l'attribution de certains droits aux passagers aériens*, a été présenté en deuxième 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. Le 25 novembre 2009, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités a recommandé à la Chambre des communes de ne plus donner suite au projet de loi C-310, parce qu'il tiendrait les transporteurs aériens responsables des irrégularités qui touchent les passagers et exclurait la responsabilité des autres parties, comme les autorités aéroportuaires, NAV Canada, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et l'Agence des services frontaliers du Canada. La direction ne peut prédire si la Chambre des communes ira de l'avant avec ce projet de loi ou si un projet de loi semblable sera présenté, 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.

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. Les droits prévus dans ce nouvel accord peuvent être exercés depuis le 18 décembre 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.

Règles relatives à la propriété étrangère

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* (la « LPPCAC »). Il modifie en outre la LTC 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 LPPCAC et sur recommandation du ministre des Transports en ce qui concerne la LTC.

Émissions de dioxyde de carbone

On se préoccupe de plus en plus des émissions de dioxyde de carbone produites par l'industrie aéronautique. Certaines autorités législatives envisagent de légiférer à ce sujet ou l'ont déjà fait. Les mesures législatives comprennent par exemple des mécanismes basés sur le marché appelés systèmes d'échange d'émissions, conçus pour réduire les émissions de dioxyde de carbone par attribution de quotas d'émissions aux industries et aux exploitants individuels, quotas qui peuvent être échangés ou vendus. Le prix d'un certain pourcentage de ces quotas sera à la charge des exploitants aériens.

Le 19 novembre 2008, le Parlement européen a adopté la directive 2008/101/CE, qui ajoute l'industrie aéronautique aux industries visées par le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (le « système communautaire d'échange de quotas d'émission » ou « SCEQE »). Le SCEQE limite les émissions de gaz à effet de serre (les « GES ») des industries visées tout en accordant aux exploitants de ces industries le droit de s'échanger des quotas d'émissions de GES permises. Le SCEQE couvrira les émissions de dioxyde de carbone provenant de l'industrie aéronautique à compter de janvier 2012, et s'appliquera aux vols reliant le Canada et les pays de l'Union européenne. Il obligera les exploitants aériens à surveiller et à déclarer leur consommation de carburant et leurs émissions de dioxyde de carbone. Bien qu'on s'attende à ce que cette directive occasionne une augmentation des coûts en raison de l'achat de quotas d'émissions, l'incidence financière nette dépendra en partie de la part de ces coûts qui sera éventuellement recouvrable sous forme de hausses des tarifs passages et fret.

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 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. Air Canada a mis en œuvre un programme d'efficacité énergétique vers le milieu de 2006. En 2009, ce programme a réduit les émissions de dioxyde de carbone de 45 000 tonnes comparativement à ce qu'aurait normalement consommé Air Canada.

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.

En vertu de la LLO, lorsqu'un tiers exécute les services pour Air Canada, celle-ci 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.

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.

Depuis les attentats terroristes du 11 septembre 2001 aux États-Unis, de nouvelles mesures de sécurité aérienne ont été et sont encore régulièrement implantées au Canada et ailleurs (prévoyant notamment un contrôle plus serré des passagers et des bagages à l'enregistrement et à l'embarquement, le renforcement des portes des postes de pilotage des avions, la mise sur pied d'un programme visant à affecter des policiers armés à bord des avions et la demande aux passagers de produire une pièce d'identité valable avant l'embarquement). Le 1er avril 2010, le gouvernement fédéral a établi l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (l'« ACSTA »). Les responsabilités de l'ACSTA sont divisées en quatre domaines importants de la sécurité aérienne : (i) le contrôle préembarquement des passagers et de leurs effets personnels; (ii) le contrôle des bagages enregistrés; (iii) le contrôle des non-passagers qui entrent dans les zones réglementées d'un aéroport; (iv) la mise en œuvre et la gestion des cartes d'identité pour les zones réglementées.

Des droits pour la sécurité des passagers du transport aérien ont été introduits le 1er avril 2002 pour couvrir les frais de l'ACSTA, puis révisés dans les budgets fédéraux suivants. En date du 1er avril 2010, les droits maximums sont de 15 $ pour les vols intérieurs, de 13 $ pour les vols transfrontaliers et de 26 $ pour les vols internationaux, sous réserve de l'approbation du budget fédéral par le parlement.

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 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.

L'attaque terroriste ratée qui a eu lieu en décembre 2009 à bord d'un transporteur commercial américain a provoqué la mise en œuvre de mesures de sécurité supplémentaires pour les vols à destination des États-Unis, y compris des restrictions quant aux bagages de cabine.

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 se sert d'évaluations des menaces et des risques conjointement avec la règlementation du gouvernement pour définir les mesures de sécurité appropriées, puis surveille la conformité au moyen de vérifications et de déclaration d'incidents.
- 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 avec 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 aux 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.

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], AC Priority[MD], AC Air Freight[MD], Rapidair[MD], Maple Leaf[MD], Feuille d'Érable[MD], Air Canada Super Elite[MD] et d'autres dessins-marques comme la cocarde d'Air Canada. Air Canada a accordé à Commandité Gestion Aéroplan Inc. (« Aéroplan ») (qui a remplacé Société en commandite Aéroplan) 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.

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, le marché des Antilles et sur certains autres marchés nord-américains grâce à un parc aérien de 86 appareils Boeing 737 au 31 décembre 2009.

Comme un grand nombre de transporteurs aériens dans le monde, Air Canada a dû relever divers défis de taille en 2008 et en 2009 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. Air Canada a mis en œuvre plusieurs initiatives et élaboré un plan afin de gérer les défis auxquels elle fait face du fait de la mauvaise conjoncture économique. Mentionnons notamment le rajustement de la capacité pour mieux harmoniser son offre à la demande passagers; l'implantation d'un programme complet de transformation des coûts à l'échelle de la Société pour améliorer les produits unitaires et la productivité; la stabilisation de ses finances au moyen d'une série d'opérations importantes; l'atténuation des risques liés à l'expiration de ses conventions collectives en 2009 et au déficit de solvabilité de ses régimes enregistrés de retraite. Voir la rubrique « Opérations importantes réalisées en 2009 » de la présente notice annuelle pour plus de renseignements sur les nouveaux montages financiers d'Air Canada et sur certains remboursements effectués en 2009. Voir la rubrique « Liquidité et autres risques » de la présente notice annuelle pour plus de renseignements sur les risques de liquidité d'Air Canada.

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 intérieurs a augmenté au taux annuel moyen de 2,3 % entre 2000 et la fin de 2009.

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 2009 et le 31 décembre 2009, 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 56 %, selon les sièges-milles offerts (les « SMO »).

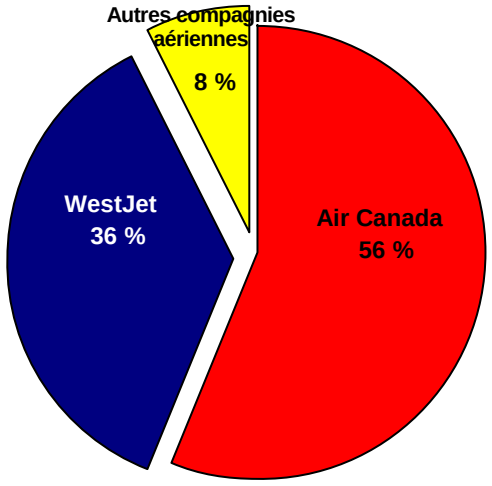
Air Canada est la plus importante compagnie aérienne intérieure du Canada. Jazz est le premier transporteur aérien régional et exploite des services régionaux pour Air Canada aux termes d'une contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz (le « CAC de Jazz »). Air Canada et Jazz transportent plus de passagers, 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 2009, Air Canada et Jazz desservaient 56 destinations intérieures au Canada, tandis que WestJet desservait 30 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.

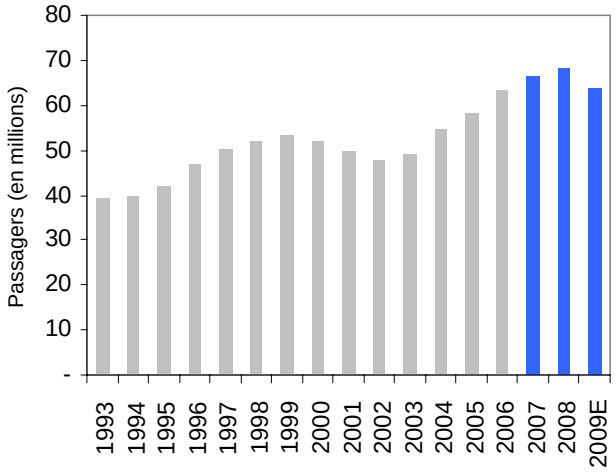
Porter Airlines Inc. (« Porter ») est un transporteur aérien régional exerçant ses activités à partir de l'aéroport Billy-Bishop de Toronto, principalement sur le marché du triangle de l'Est pour faire concurrence aux services Rapidair d'Air Canada à partir de l'aéroport Pearson de Toronto. Ce transporteur aérien dessert principalement les marchés d'affaires court-courrier comme Ottawa, Montréal, New York (Newark), Chicago (Midway) et Boston (Logan) au départ de Toronto, et exploite un parc aérien composé de 18 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 intérieurs annuel historique et estimatif.

Part estimative de la capacité régulière intérieure totale [(1)]



Nombre historique de passagers intérieurs [(2)]



(1) Source : Données de l'OAG, d'après les SMO offerts entre le 1er janvier 2009 et le 31 décembre 2009. La part prévue de l'ensemble de la capacité régulière intérieure d'Air Canada comprend la capacité régulière intérieure prévue par le CAC de Jazz.

(2) Source : Transports Canada – Rapport sur les hypothèses 2009-2023, 15 décembre 2009. Représente le nombre de passagers intérieurs transportés.

Marché transfrontalier

En 2009, on comptait en moyenne 1 085 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 transfrontaliers a baissé au taux annuel moyen de 0,6 % de 2000 à 2009.

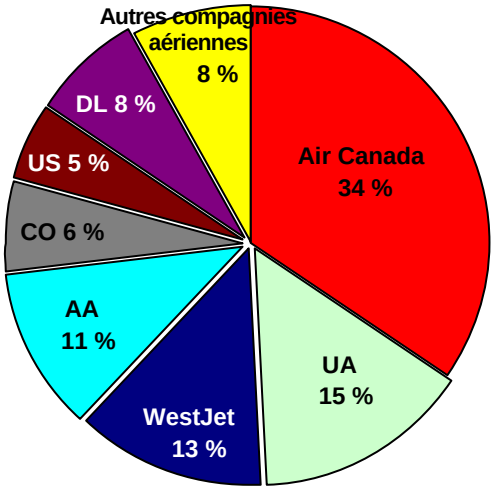
Air Canada est le plus grand fournisseur de services passagers réguliers sur le marché transfrontalier. D'après les renseignements fournis par l'OAG, entre le 1er janvier 2009 et le 31 décembre 2009, Air Canada a fourni une plus grande capacité régulière transfrontalière que tout autre transporteur aérien, avec une part de marché estimée à environ 34 %, 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, de leurs partenaires régionaux et de WestJet. Les transporteurs réseau américains tendent à offrir des vols entre les États-Unis et le Canada jusqu'à leurs plaques tournantes, d'où ils assurent la correspondance vers d'autres destinations aux États-Unis, ainsi que WestJet. Parmi ceux qui offrent des services transfrontaliers, signalons Alaska Airlines, American Airlines, Continental Airlines, Delta Airlines (et sa filiale, Northwest Airlines), United Airlines et U.S. Airways. En 2009, Air Canada, conjointement avec Jazz, desservait 46 destinations aux États-Unis à partir du Canada, alors que des transporteurs américains desservaient 28 destinations aux États-Unis à partir du Canada.

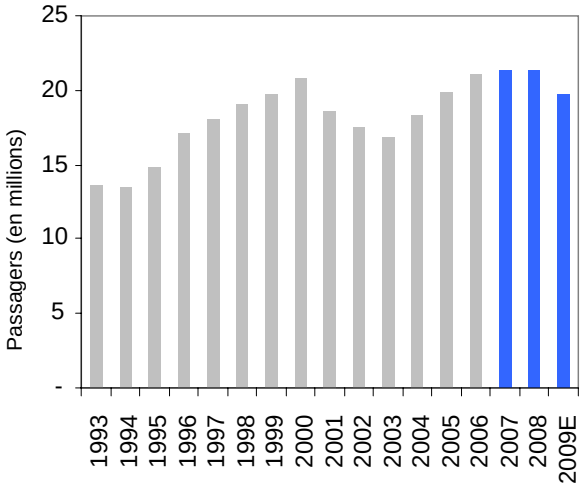
Les transporteurs à bas prix canadiens assurent aussi des vols transfrontaliers et ont indiqué leur intention d'augmenter leurs activités transfrontalières à l'avenir. Au 31 décembre 2009, WestJet offrait des services transfrontaliers sur 17 destinations aux États-Unis, soit Phoenix, Los Angeles, Palm Springs, San Diego, San Francisco, Fort Lauderdale, Orlando, Miami, Fort Myers, Tampa, Honolulu, Maui, Kona, Lihue, Las Vegas, Atlantic City et Newark.

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 estimatif.

Part estimative de la capacité régulière transfrontalière totale [(1)]



Nombre historique de passagers transfrontaliers [(2)]



(1) Source : Données de l'OAG, d'après les SMO entre le 1er janvier 2009 et le 31 décembre 2009. La capacité régulière transfrontalière totale d'Air Canada comprend celle prévue par le CAC 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 2009-2023, 15 décembre 2009. Représente le nombre de passagers transfrontaliers 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 en moyenne environ 500 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 en moyenne environ 224 départs quotidiens, dont 10 % 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 en moyenne environ 293 départs quotidiens, dont 7 % vers l'étranger.

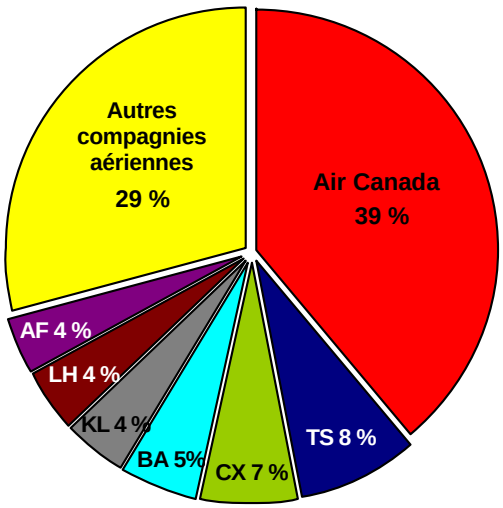
Selon Transports Canada, le nombre de passagers à destination et en provenance du Canada a augmenté au taux annuel moyen de 4,1 % de 2000 à 2009.

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 2009 et le 31 décembre 2009, 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 39 %, 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 puisqu'aucun transporteur réseau régulier sud-américain ne dessert actuellement le Canada avec des vols sans escale, exception faite de LAN Airlines qui dessert l'aéroport Pearson de Toronto via New York.

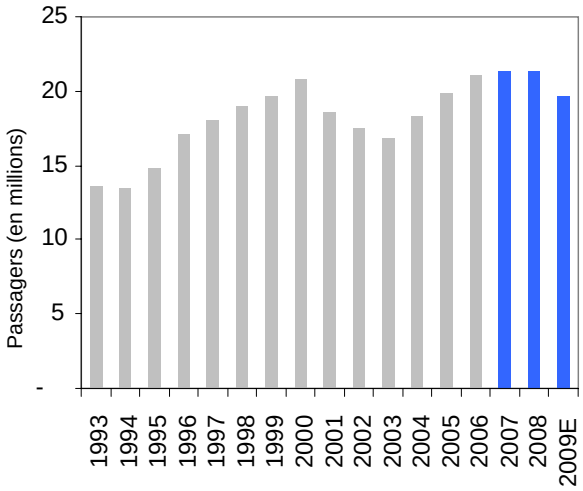
L'expansion des grands réseaux aériens, comme Star Alliance[MD], oneworld[MD] et SkyTeam[MD], a amélioré l'efficacité des activités sur les marchés transatlantique et transpacifique. Sur ces marchés, Air Canada fait concurrence principalement à des transporteurs réseau étrangers et, dans une moindre 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 internationaux annuel historique et estimatif.

Part estimative de la capacité régulière internationale totale [(1)]



Nombre historique de passagers 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 2009 et le 31 décembre 2009. 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 2009-2023, 15 décembre 2009. Représente le nombre de passagers internationaux transportés.

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 2009, conjointement avec Jazz Air S.E.C. (« Jazz »), Air Canada a assuré en moyenne environ 1 331 vols réguliers par jour, transporté au total près de 31 millions de passagers et fourni des services passagers directs sur 156 destinations et, par la voie d'ententes commerciales avec d'autres transporteurs régionaux indépendants dits « de troisième niveau », sur 11 autres destinations, portant à 167 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 26 compagnies aériennes. Grâce à son affiliation à ce réseau, Air Canada peut offrir à sa clientèle environ 1 077 destinations dans 175 pays, une participation réciproque aux programmes pour grands voyageurs et l'accès à des salons aéroportuaires.

Air Canada négocie à l'heure actuelle un partenariat transatlantique avec Continental Airlines, Lufthansa et United Airlines, qui prendra effet en date du 1er janvier 2010. Air Canada sera ainsi en mesure d'offrir à ses clients planifiant un voyage transatlantique davantage de valeur, de choix et de transparence.

Grâce à sa relation à long terme avec Aéroplan, 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 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 qui choisissent d'échanger leurs milles Aéroplan[MD] contre des primes-voyages aériens.

La Société tire aussi une part de son chiffre d'affaires de sa division des services de fret aérien (« Air Canada Cargo ») et des services de voyagiste fournis par sa filiale en propriété exclusive Vacances Air Canada.

Air Canada Cargo assure des services de transport de fret directs vers plus de 150 destinations au Canada et à l'étranger et dispose de représentants commerciaux dans plus de 50 pays. Air Canada Cargo est le plus important fournisseur de services de fret aérien du Canada en fonction de la capacité d'emport de fret. Les services de transport de fret aérien sont assurés sur les lignes intérieures et transfrontalières et entre le Canada et les principaux marchés d'Europe, d'Asie, d'Amérique du Sud et d'Australie.

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 à l'étranger (Antilles, Mexique, États-Unis, Europe, Amérique du Sud et Asie) en élaborant, en commercialisant et en distribuant des forfaits vacances. Vacances Air Canada offre également des forfaits croisières dans les Antilles, en Amérique du Nord et en Europe. Vacances Air Canada commercialise ses produits par le truchement de son site Web (www.vacancesaircanada.com) et d'un réseau d'agences de voyage indépendantes au 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.

Pour améliorer sa capacité de dégager un bénéfice et accroître ses activités de manière rentable, Air Canada a établi en 2010 certaines priorités, qui font l'objet de l'analyse ci-après, notamment les suivantes :

- Expansion à l'international;
- Accroissement du chiffre d'affaires et réduction notable des coûts au moyen d'un programme de transformation des coûts à la grandeur de la Société;
- Revalorisation du service à la clientèle et exploitation et promotion accrues du voyage en cabine de haut rapport;
- Évolution de la culture de la Société.

Expansion à l'international

Air Canada continuera d'explorer les possibilités d'expansion à l'international en 2010 en tirant parti de ses droits de route à grande échelle, de son parc aérien récemment réaménagé – l'un des plus jeunes en Amérique du Nord, ainsi que de sa plaque tournante de renommée mondiale à Toronto et de ses dynamiques points d'accès internationaux à Montréal et à Vancouver. Air Canada estime qu'elle est bien positionnée pour accroître sa part du trafic reliant le Canada à l'Europe et à l'Asie.

Air Canada a récemment ajouté sept villes américaines aux destinations qu'elle dessert, ce qui lui permet de développer sa plaque tournante de Toronto et de renforcer sa position en tant que transporteur transfrontalier offrant plus de vols quotidiens entre le Canada et les États-Unis que toute autre compagnie aérienne. La stratégie d'Air Canada consiste à exploiter sa plaque tournante de Toronto en vue d'en faire un point de correspondance universel pour les vols intérieurs, transfrontaliers et internationaux. En outre, la coentreprise transatlantique d'Air Canada, décrite plus en détail ci-après, bonifiera la stratégie de croissance internationale de la Société.

En 2009, Air Canada offrait des lignes régulières directes vers 54 destinations en Europe, au Moyen-Orient, en Asie, en Australie, dans les Antilles, en Amérique centrale et en Amérique du Sud. Le projet d'Air Canada visant à agrandir son réseau international en 2010 sera alimenté par l'ajout de routes vers l'Europe et l'Asie, notamment Toronto-Montréal-Bruxelles, Toronto-Barcelone, Montréal-Barcelone, Toronto-Copenhague, Toronto-Athènes, Montréal-Athènes, Calgary-Tokyo et St. John's-Londres. Air Canada prévoit également accroître sa capacité vers la Chine en augmentant la fréquence des vols et en recourant à de gros-porteurs de plus grande taille.

Air Canada estime que son investissement dans de nouveaux appareils Boeing 777 et les produits en vol à la fine pointe du secteur intégrés à l'ensemble de son parc aérien, notamment des systèmes de divertissement individuel et une prise électrique à portée de main incorporés à pratiquement tous les sièges, montrent bien les avantages qu'elle offre aux passagers. De surcroît, Air Canada est l'une des marques les plus respectées au pays et elle prévoit tirer profit de cette force afin de stimuler le chiffre d'affaires tiré du trafic en cabine à haut rapport tout en focalisant sur les lignes internationales. La diversité des appareils composant son parc aérien, tant du point de vue du type que de la taille, vise à procurer à Air Canada la souplesse accrue pour réagir plus rapidement et efficacement à l'évolution des besoins du marché.

La valeur du réseau d'Air Canada se trouve rehaussée par son affiliation au réseau Star Alliance ainsi que par la formation récente de la coentreprise transatlantique (avec partage des revenus) qui est

en voie d'unir Air Canada, Lufthansa, Continental et United Airlines. La participation d'Air Canada à cette coentreprise ainsi que la coopération qui en découle devraient permettre à la Société d'offrir à ses clients un plus grand choix de vols du Canada vers l'Europe, l'Afrique, le Moyen-Orient, l'Inde et la Communauté des États indépendants (CEI), notamment la Russie occidentale.

En outre, le nouvel accord sur le transport aérien intervenu entre le Canada et l'Union européenne avec prise d'effet en décembre 2009 procurera à Air Canada d'autres possibilités en matière de droits de trafic au cours des prochaines années.

Accroissement du chiffre d'affaires et réduction notable des coûts

L'un des objectifs clés de la stratégie commerciale d'Air Canada est l'amélioration constante des produits unitaires et de la productivité.

Au début de 2009, épaulée par un cabinet de consultants en aviation de premier plan, Air Canada a implanté un programme de transformation des coûts à l'échelle de la Société, lequel vise un montant annualisé de 500 millions de dollars au titre des gains et des économies. Après les analyses et évaluations comparatives exhaustives menées par la direction, plus de 125 initiatives ont été déterminées à ce jour. Les initiatives ont trait aux compressions de coûts provenant de l'amélioration de contrats, des améliorations des procédés opérationnels, des hausses de productivité et de l'optimisation du chiffre d'affaires.

Étant donné que le carburant représente sa principale charge d'exploitation, Air Canada assure une gestion très serrée de sa consommation de carburant. Depuis l'implantation de son programme d'efficacité énergétique vers le milieu de 2006, Air Canada a réalisé des économies de près de 80 millions de dollars. En 2009, le programme a rapporté des économies de l'ordre de 12 millions de dollars et réduit la consommation de carburant d'Air Canada de 18 millions de litres et ses émissions de CO_2, de 45 000 tonnes. Les initiatives du programme d'efficacité énergétique vont de simples mesures d'allègement et d'optimisation des profils de vol, qui ne nuisent pas à la ponctualité des vols ou aux passagers qui prennent des vols de correspondance, à d'autres mesures d'allègement novatrices. Par exemple, un programme de gestion de l'eau potable aide à réduire le chargement et le poids de quantités d'eau inutiles, tandis qu'un programme d'établissement précis de la masse sans carburant permet le calcul exact du plan de vol.

Revalorisation du service à la clientèle et exploitation et promotion accrues du voyage en cabine de haut rapport

La réussite d'Air Canada est tributaire de plusieurs facteurs : satisfaire, voire dépasser, les attentes de la clientèle, attirer de nouveaux clients et offrir le service que chaque passager mérite lorsqu'il embarque à bord d'un appareil d'Air Canada.

La quasi-totalité des avions exploités par Air Canada disposent de nouveaux sièges assortis d'un système de divertissement individuel ainsi que d'une prise électrique à portée de main, que ce soit en classe économique, Affaires ou Super Affaires. En ce qui concerne les destinations internationales, à l'exception des destinations aux États-Unis et dans les Antilles, tous les sièges de la classe Super Affaires sont des fauteuils-lits entièrement inclinables. Air Canada offre également à ses clients un vaste réseau qu'enrichit le dynamisme des partenaires Star Alliance et que viendra accroître d'autant plus la prise d'effet de la coentreprise transatlantique mentionnée plus haut. De par sa relation avec Aéroplan, l'un des principaux fournisseurs de programmes de fidélisation du monde, Air Canada offre à ses clients la possibilité d'amasser et d'échanger des milles à l'échelle mondiale.

En 2009, Air Canada s'est vue récompensée comme suit pour l'excellent travail qu'accomplit sans relâche son personnel ainsi que l'engagement de celui-ci à offrir à la clientèle un produit de première qualité :

- Elle a reçu les plus hautes distinctions dans le cadre du programme de reconnaissance « Best in Business Travel » de Business Traveler;
- Les lecteurs de la revue Business Traveler ont classé Air Canada au premier rang dans les catégories suivantes : meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord pour le service en classe Affaires et meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord pour les vols internationaux, ainsi que meilleurs agents de bord en Amérique du Nord et meilleurs services en vol en Amérique du Nord;
- Elle a été reconnue par la revue Global Traveler, qui l'a élue meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord et meilleur transporteur aérien au Canada.

Air Canada demeure à l'affût de moyens d'améliorer la qualité du service auprès des clients de classe Affaires, car cette clientèle joue un rôle important dans son objectif stratégique d'atteindre une rentabilité durable. En 2010, Air Canada s'efforcera d'améliorer davantage les services auxquels les clients de classe Affaires attachent le plus d'importance, de satisfaire encore mieux leurs préférences de voyage et de repérer les secteurs où d'autres progrès sont possibles.

Bien que l'un de ses objectifs soit d'exploiter et de promouvoir encore davantage le voyage en cabine à haut rapport, Air Canada estime capital d'offrir à chaque client une expérience de voyage de première qualité. Voilà pourquoi son but est d'offrir constamment à tous ses clients un service chaleureux et professionnel, le meilleur qui soit, notamment aux clients qui voyagent moins souvent sur ses vols. Pour ce faire, Air Canada a recentré ses initiatives afin de s'assurer qu'elle offre les produits et services qui conviennent.

Si les niveaux de satisfaction de la clientèle affichent une progression stable en raison de l'investissement d'Air Canada dans son parc aérien et ses produits en cabine, de ses salons Feuilles d'érable primés, du service Concierge et de son programme de fidélisation, Air Canada n'en travaille pas moins sans relâche à améliorer les rapports avec la clientèle en modifiant ses politiques et procédures afin de les rendre plus simples, plus efficaces et plus conviviales.

Air Canada a modifié sa politique d'enregistrement des bagages le 19 janvier 2010. Aux termes de cette politique, les voyageurs ont le droit d'apporter un bagage sans frais pour les vols à destination des États-Unis et de l'Europe, et ils doivent verser des frais pour le deuxième bagage, de 30 $ pour les vols au départ ou à destination des États-Unis et de 50 $ pour les vols au départ ou à destination de l'Europe. Les changements apportés à la politique d'enregistrement des bagages permettent de mieux harmoniser la politique d'Air Canada avec celle des transporteurs internationaux exploitant des liaisons transatlantiques et d'établir une franchise plus généreuse que celle des transporteurs américains assurant des services transfrontaliers, qui exigent des frais pour tous les bagages enregistrés.

Selon Air Canada, l'élimination des frais de centre d'appels, les modifications apportées à la politique concernant les animaux domestiques en cabine, la disponibilité d'un plus grand nombre de places dans le cadre du programme d'échange Aéroplan et l'offre de forfaits hôtel et restaurant plus généreux aux clients durant les perturbations de service sont des mesures qui améliorent le service à la clientèle et stimulent la fidélisation. De plus, le recours à des nouvelles technologies, comme l'application iPhone d'Air Canada qui a reçu le prix de la meilleure application mobile au Canadian New Media Awards de 2009, l'application de Blackberry, sans omettre l'outil de changement de réservation libre-service, permet à Air Canada de communiquer plus efficacement avec les clients lors des perturbations de service et de leur présenter davantage d'options pour planifier leurs voyages.

De plus, en fonction des nombreux commentaires reçus de la part de clients depuis les douze derniers mois, Air Canada a récemment amélioré son programme pour grands voyageurs afin de s'assurer de demeurer concurrentielle en regard des produits qu'offrent d'autres transporteurs aériens et d'inciter les clients à voyager avec elle.

Évolution de la culture de la Société

La promotion d'une culture fondée davantage sur l'esprit d'entreprise est l'un des objectifs clés de la stratégie commerciale d'Air Canada. Le contexte économique difficile a mis en exergue la nécessité de changements de culture fondamentaux pour permettre à la Société de se positionner plus avantageusement afin d'atteindre la rentabilité à long terme. Cette culture d'entreprise est axée sur le leadership, la responsabilisation, l'esprit d'entreprise et une flexibilité permettant de saisir les occasions et de réagir plus vivement aux défis qui se posent. Bien que l'atteinte de cet objectif puisse exiger un certain temps, Air Canada a entrepris le processus en expliquant à ses employés le type de culture qu'elle envisage afin d'assurer sa prospérité. À cet égard, elle a déjà pris des mesures pour simplifier les processus et habiliter les employés. Elle s'efforce en outre de trouver continuellement d'autres moyens de favoriser cette évolution de sa culture d'entreprise. Les distinctions récemment décernées par les revues Global Traveler et Business Traveler montrent bien que le personnel participe à la transformation de la Société, par le truchement notamment de la priorité accrue au service à la clientèle.

Ententes à l'égard des régimes de retraite

Air Canada propose à ses employés plusieurs régimes de retraite à prestations ou à cotisations déterminées ainsi que des régimes d'avantages complémentaires de retraite. Au 1er janvier 2009, selon les évaluations actuarielles utilisées pour déterminer certaines obligations de capitalisation en 2009, le déficit global de solvabilité des régimes de retraite agréés s'élevait à 2 835 millions de dollars. D'après les évaluations actuarielles provisoires au 1er janvier 2010, l'estimation préliminaire du déficit oscille entre 2 500 millions de dollars et 2 700 millions de dollars. Cette estimation préliminaire de la fourchette du déficit tient compte de l'incidence du rendement réel de l'actif des régimes qui a été contrebalancée en partie par une réduction du taux d'actualisation utilisé pour évaluer l'obligation au titre des prestations constituées, ce qui a eu pour effet d'accroître l'obligation au titre des prestations constituées. Les évaluations actuarielles définitives au 1er janvier 2010 seront réalisées au premier semestre de 2010 mais, comme il est expliqué ci-après, elles n'auront pas d'incidence sur les obligations de capitalisation des régimes de retraite pour 2010. En juillet 2009, le gouvernement fédéral a adopté le règlement de 2009. Le règlement de 2009 dispense la Société de verser quelque cotisation spéciale que ce soit (notamment au titre des services passés) pour la période allant du 1er avril 2009 au 31 décembre 2010. Par la suite, en ce qui a trait à la période allant du 1er janvier 2011 au 31 décembre 2013, le total des cotisations annuelles au titre des services passés sera soit de 150 millions de dollars pour 2011, de 175 millions de dollars pour 2012 et de 225 millions de dollars pour 2013, soit le maximum autorisé par la LIR pour ces années au titre des services rendus, s'il est inférieur à ces sommes.

Le règlement de 2009 a été adopté dans la foulée des protocoles sur les retraites décrits à la rubrique « Opérations importantes réalisées en 2009 » de la présente notice annuelle. Conformément à ces accords, le 26 octobre 2009, Air Canada a émis en faveur d'une fiducie 17 647 059 actions à droit de vote de catégorie B. Ce nombre d'actions représente 15 % des actions émises et en circulation d'Air Canada à la date des protocoles sur les retraites et à la date d'émission (après prise en compte de l'émission dans les deux cas). La totalité du produit net de la vente de ces actions par la fiducie sera versée aux régimes de retraite. Tant que la fiducie détiendra au moins 2 % des actions émises et en circulation d'Air Canada, le fiduciaire a le droit de désigner un candidat au conseil d'administration d'Air Canada (qui ne sera pas membre ou dirigeant d'un syndicat canadien d'Air Canada), sous réserve du respect des pratiques de gouvernance concernant la sélection et la confirmation des candidats aux postes d'administrateurs d'Air Canada. Le 9 février 2010, le conseil d'administration d'Air Canada a approuvé la nomination de l'honorable Roy Romanow, choisi par les employés syndiqués d'Air Canada au Canada conformément aux protocoles sur les retraites. Le versement des cotisations au titre des services rendus au cours de l'exercice se poursuivra de la manière habituelle tant que le règlement de 2009 demeurera en vigueur.

Le tableau qui suit donne une indication des obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada, au comptant, pour 2010 ainsi que pour les trois exercices subséquents. Les obligations réelles sont tributaires de plusieurs facteurs, dont le règlement de 2009 décrit plus haut en ce qui concerne les services passés, les hypothèses utilisées dans les derniers rapports d'évaluation actuarielle déposés à ce jour concernant le coût des services rendus au cours de l'exercice écoulé (dont un taux d'actualisation

de 6,25 %), les statistiques démographiques de chaque régime à la date d'évaluation, les dispositions courantes des régimes, les lois en vigueur en matière de retraites ainsi que l'évolution de la conjoncture, en particulier le rendement des actifs des fonds et les variations des taux d'intérêt. Le montant réel des cotisations, déterminé à partir des rapports d'évaluation qui seront déposés chaque année, risque de différer considérablement des prévisions. Outre les variations des statistiques d'ordre démographique ou liées aux résultats techniques, les hypothèses et les méthodes actuarielles peuvent être révisées d'une évaluation à l'autre à la lumière des variations notées sur le plan des résultats techniques, des marchés financiers, des attentes futures et de l'évolution de la législation, entre autres facteurs. À compter de 2014, le règlement de 2009 cessera de s'appliquer, et les obligations d'Air Canada en matière de capitalisation de ses régimes de retraite pourraient changer considérablement sous l'effet d'un grand nombre de facteurs, dont l'évolution de la réglementation, la révision des hypothèses ou le changement de méthodes utilisées, ou encore l'évolution des conditions économiques et, notamment, le rendement de l'actif des fonds et les variations de taux d'intérêt.

(en millions de dollars canadiens)	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**
Coût des services passés au titre des régimes agréés canadiens	- $	138 $	173 $	221 $
Coût des services rendus au cours de l'exercice au titre des régimes agréés canadiens	161	165	170	175
Autres conventions de retraite[(1)]	78	79	81	83
Obligations projetées au titre de la capitalisation des régimes de retraite	**239 $**	**382 $**	**424 $**	**479 $**

(1) Comprennent les conventions de retraite, les régimes complémentaires et les régimes étrangers.

Sur une base comptable, le déficit net des régimes de retraite au 31 décembre 2009 s'est établi à 1 186 millions de dollars (1 012 millions de dollars en 2008). L'augmentation du déficit comptable est principalement attribuable à l'augmentation de l'obligation au titre des prestations constituées découlant de la baisse du taux d'actualisation, ce qui a été compensé en grande partie par le rendement plus élevé que prévu des actifs du régime.

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 »), la Fraternité internationale des Teamsters (la « FIT »), Amicus et le Transport and General Workers Union (le « TGWU »). 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 demie le taux salarial applicable. Air Canada a également conclu des conventions « de règlement intégral » avec tous ses syndicats de l'Amérique du Nord aux termes desquelles les parties se sont engagées à régler l'intégralité des griefs en cours par règlement, abandon ou compromis. Ces conventions collectives 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.

En 2006, Air Canada a mené à terme des conventions, des médiations ou des arbitrages qui prévoient le réexamen des salaires en vertu de conventions collectives et qui ont été négociés avec tous ses syndicats pour la période allant de 2003 et 2004 à 2009. En moyenne, les ententes de majorations salariales et les attributions représentaient une augmentation d'environ 5 % sur trois ans, soit de la mi-2006 à la mi-2009. En juillet 2009, les conventions collectives conclues avec l'AIMTA, l'APAC, le SCFP, les TCA et la CALDA ont été prolongées ou renouvelées et viendront désormais à échéance au cours du premier trimestre de 2011. Selon ces conventions, aucun changement au barème salarial, aux régimes d'assurance

et d'avantages collectifs ainsi qu'au niveau des prestations de retraite ne sera apporté pendant les périodes de prolongation ou de renouvellement. 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.

La convention collective avec la FIT représentant certains employés d'aéroports et de centres d'appels aux États-Unis a été renouvelée en 2008 pour une durée de trois ans. Air Canada a également conclu des conventions avec le TGWU et Amicus, deux syndicats du Royaume-Uni. Ces deux syndicats ont par la suite fusionné pour former UNITE. En 2009, Air Canada a conclu une convention collective avec UNITE qui vient à échéance le 1er janvier 2011.

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 devrait en découler 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.

Air Canada mesure ses émissions de GES et communique ses résultats et ses stratégies relatives au changement climatique dans des rapports annuels présentés au projet de communication d'information sur le carbone (*Carbon Disclosure Project*). Ce projet est un organisme situé au Royaume-Uni qui collabore avec les actionnaires et les sociétés pour publier les émissions de GES des grandes sociétés.

ACTIVITÉS D'AIR CANADA

Le tableau ci-après présente les résultats financiers d'Air Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 2009.

(en millions de dollars canadiens)	31 décembre 2009	31 décembre 2008
Produits passages	8 499 $	9 713 $
Produits fret	358	515
Autres produits[1]	882	854
Total des produits d'exploitation	9 739	11 082
Total des charges d'exploitation	10 055	11 121
Perte d'exploitation avant provision pour enquêtes sur le fret [2]	**(316) $**	**(39) $**

(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) Une provision de 125 millions de dollars liée aux enquêtes et procédures relatives aux allégations de pratique tarifaire anticoncurrentielle des transports de fret a été inscrite en 2008.

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 2009 et le 31 décembre 2008.

(Produits passages en pourcentage)	2009	2008
Intérieur	42	42
Transfrontalier	19	19
International	39	39
Total	**100 %**	**100 %**

Les états financiers consolidés d'Air Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 2009 et le rapport de gestion 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010, disponibles sur les sites Web d'Air Canada (**www.aircanada.com**) ou de SEDAR (**www.sedar.com**), contiennent de plus amples renseignements sur les résultats financiers d'Air Canada pour 2009.

Routes et horaires

Air Canada

En 2009, Air Canada, conjointement avec Jazz, a effectué en moyenne environ 1 331 départs quotidiens vers 56 destinations au Canada, 46 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 68 %, 25 % et 7 % respectivement des quelque 1 331 vols quotidiens moyens. En 2009, le réseau de routes d'Air Canada s'étendait à 37 pays et territoires.

En 2009, Air Canada, conjointement avec Jazz, a transporté près de 31 millions de passagers et a fourni des services passagers directs sur 156 destinations et, grâce à des ententes commerciales avec d'autres transporteurs régionaux non affiliés, sur 11 autres destinations, ce qui porte à 167 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 2009, Air Canada, conjointement avec Jazz, offrait en moyenne 287 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 2009, Air Canada, conjointement avec Jazz, offrait en moyenne 139 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 2009, Air Canada, conjointement avec Jazz, offrait en moyenne 123 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 2009, Air Canada, conjointement avec Jazz, offrait en moyenne 102 départs quotidiens à partir de Calgary.

Services intérieurs

En 2009, 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 56 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. 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 46 villes américaines en 2009. 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 (et United Express) et Continental Airlines (et Continental Express), deux de ses partenaires Star Alliance[MD].

À compter de l'été 2010, Air Canada, conjointement avec Jazz et ses partenaires régionaux, offrira des vols vers sept nouvelles destinations aux États-Unis à partir de sa plaque tournante de Toronto, notamment cinq nouveaux marchés qui ne sont actuellement desservis à partir d'aucune plaque tournante d'Air Canada.

Services internationaux

Air Canada est bien positionnée à titre de compagnie aérienne internationale régulière la plus importante au Canada. En 2009, 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, Israël, l'Irlande, l'Italie et l'Espagne. Elle offrira aussi des services vers le Danemark, la Belgique et la Grèce à compter de l'été 2010.

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 25 aux Antilles.

Air Canada offrira des vols vers Athènes, Barcelone, Bruxelles et Copenhague à compter de l'été 2010 ainsi qu'un nouveau service sans escale entre Calgary et Tokyo à la fin de mars 2010.

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 2009, Jazz exploitait pour Air Canada un service régulier de transport de passagers qui prévoit environ 751 départs par jour de semaine en moyenne à destination de 56 villes au Canada et de 30 villes aux États-Unis. Environ 30 % des vols de Jazz sont reliés au réseau principal d'Air Canada. En 2009, Jazz a contribué pour environ 18 % de la capacité SMO intérieure combinée de Jazz et d'Air Canada et environ 19 % de la capacité SMO transfrontalière combinée de Jazz et d'Air Canada.

Parc aérien

Parc aérien en exploitation actuel et prévu

Le parc aérien d'Air Canada (sauf Jazz) en exploitation le 31 décembre 2009 et le parc en exploitation prévu pour les années 2010 et 2011 sont présentés ci-après :

	Réel			**Prévu**			
	31 décembre 2008	**Nouvelles livraisons**	**31 décembre 2009**	**Modifications au parc projetées pour 2010**	**31 décembre 2010**	**Modifications au parc projetées pour 2011**	**31 décembre 2011**
Boeing 777-300	**10**	2	**12**	-	**12**	-	**12**
Boeing 777-200	**6**	-	**6**	-	**6**	**-**	**6**
Boeing 767-300 (1)	**30**	-	**30**	-	**30**	(3)	**27**
Airbus A330-300	**8**	-	**8**	-	**8**	**-**	**8**
Airbus A321	**10**	-	**10**	-	**10**	**-**	**10**
Airbus A320	**41**	-	**41**	-	**41**	**-**	**41**
Airbus A319	**35**	-	**35**	-	**35**	**-**	**35**
EMBRAER 190	**45**	-	**45**	-	**45**	**-**	**45**
EMBRAER 175	**15**	-	**15**	-	**15**	**-**	**15**
Total	**200**	2	**202**	-	**202**	(3)	**199**
Âge moyen (en années)	**8,8**		**9,7**		**10,7**		**11,6**

(1) Les trois appareils Boeing 767-300 qui doivent être retirés en 2011 du parc aérien d'Air Canada en exploitation seront probablement remplacés par trois autres gros porteurs.

Parc aérien de gros porteurs

Parc aérien actuel de gros porteurs

Au 31 décembre 2009, le parc aérien de gros porteurs en exploitation d'Air Canada comprenait 56 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.

Commandes de Boeing et conditions de financement

En novembre 2005, Air Canada a conclu des marchés avec The Boeing Company (« 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.

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.

Au 31 décembre 2009, les 16 Boeing 777 en commande ferme aux termes du contrat d'achat avec Boeing avaient été livrés.

En 2009, Air Canada et Boeing ont convenu de modifier le contrat d'achat des appareils Boeing 787 de façon à ramener de 23 à 13 le nombre d'options d'achat de 787 et à prévoir des droits d'achat visant 10 appareils Boeing 787. Air Canada a toujours 37 commandes fermes pour le 787. Air Canada et Boeing se sont également entendues sur la modification de certaines conditions commerciales, notamment la révision des dates de livraison. La livraison du premier appareil 787 à Air Canada est dorénavant prévue pour le second semestre de 2013. Air Canada détient toujours des droits d'achat sur 18 Boeing 777.

Pour les commandes fermes d'appareils, la Société a reçu de Boeing et du motoriste des engagements de financement relativement à 31 des 37 Boeing 787. Pour 28 des 31 appareils visés, les conditions de financement représentent 80 % du prix de livraison et l'échéance est de 12 ans, le remboursement de capital étant effectué linéairement. Pour les trois appareils visés restants, l'engagement de financement représente au plus 90 % des dépenses en immobilisations et l'échéance est de 15 ans, les modalités de remboursement étant assimilables à celles d'un emprunt hypothécaire avec versements égaux de capital et d'intérêts échelonnés jusqu'à l'échéance.

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 2009, 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, dotée des mêmes réacteurs, systèmes 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.

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

Le parc aérien d'appareils exploités au 31 décembre 2009 par Jazz pour le compte d'Air Canada aux termes du CAC de Jazz (les « appareils visés ») est présenté ci-après :

	Nombre d'appareils visés aux termes du CAC de Jazz au 31 décembre 2009
Air Canada	
CRJ-100 de Bombardier	24
CRJ-200 de Bombardier	30
CRJ-705 de Bombardier	16
Total des appareils CRJ de Bombardier	**70**
Dash 8-300	26
Dash 8-100	34
Total des appareils à turbopropulseurs	**60**
Total des appareils visés	**130**

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.

Air Canada a conclu une entente modifiant les conditions du CAC de Jazz avec prise d'effet le 1er août 2009. L'entente modificatrice prévoit notamment une diminution de l'engagement d'Air Canada relativement au parc aérien minimal de Jazz, qui passera de 133 à 125 appareils. La diminution du nombre d'appareils exploités par Jazz pour le compte d'Air Canada commencera avec la remise de huit CRJ-200 et de deux CRJ-100 à l'expiration des contrats de sous-location de ces appareils en avril 2010. Après la remise de ces appareils, le parc aérien exploité par Jazz pour le compte d'Air Canada passera à 123 appareils. Le 9 février 2010, Jazz a annoncé la signature d'une lettre d'intention avec Bombardier Avions Commerciaux pour acheter, sous réserve de la satisfaction des conditions habituelles et de la conclusion d'une entente définitive, 15 avions Q400 NextGen en commande ferme avec une option sur 15 avions supplémentaires. La livraison des avions devrait commencer en mai 2011. Les nouveaux avions pourront accueillir 74 passagers et présenteront une configuration à cabine unique.

Au 31 décembre 2009, Jazz exploitait, au nom d'Air Canada, 70 biréacteurs régionaux de Bombardier visés par le CAC de Jazz. 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. C'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 2009, Jazz exploitait 60 appareils Dash 8 de Bombardier visés par le CAC de Jazz. Tous les appareils Dash 8 appartiennent à Jazz, sauf sept Dash 8-300 qu'elle loue de tiers et cinq Dash 8-100 qu'elle loue d'Air Canada Capital Ltd., filiale d'Air Canada. Jazz loue aussi deux Dash 8-100 d'Air Canada pour son entreprise d'affrètement. 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 demeurent plus efficaces sur certains segments du marché intérieur canadien que les avions à réaction régionaux ou lourds. Sur les lignes court-courriers à faible trafic, les avions à turbopropulseurs constituent souvent la façon 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.

Programme de réaménagement des cabines d'appareils

Air Canada a réalisé un programme majeur de réaménagement des cabines de ses appareils existants en 2009. Tous ses appareils en service ont été réaménagés, hormis trois Boeing 767-300ER, dont les cabines ont été partiellement rénovées. Les nouveaux agréments des appareils réaménagés comprennent, pour chaque siège, un écran numérique tactile de qualité offrant des centaines d'heures de programmation audiovisuelle à la carte, ainsi qu'un port USB et une prise électrique à portée de la main. En outre, tous les sièges de la classe Super Affaires sont des fauteuils-lits entièrement inclinables à la fine pointe du secteur.

Carburant

Le kérosène constitue une dépense importante dans le secteur aéronautique et la plus importante dépense d'Air Canada, représentant environ 24 % du total des charges d'exploitation d'Air Canada en 2009. 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. Au cours de 2009, le prix moyen du pétrole brut WTI par baril s'élevait à 62 $ US. Il a fluctué de 34 $ US au cours du premier trimestre de 2009 à 81 $ US au cours du quatrième trimestre de 2009. Compte tenu des volumes de 2009, la direction estime qu'une variation de 1 $ US du prix moyen du baril brut WTI aurait provoqué une variation d'environ 25 millions de dollars des charges de carburant pour Air Canada en 2009 (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, la Société conclut des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers. La Société a recours à des contrats d'instruments dérivés liés au carburéacteur et à d'autres marchandises à base de pétrole brut, au mazout de chauffage et au pétrole brut. Le mazout de chauffage et le pétrole brut sont utilisés en raison de la liquidité relativement limitée des instruments dérivés liés au carburéacteur à moyen et long terme, étant donné que le carburéacteur ne se négocie pas sur un marché à terme organisé. La politique de la Société lui permet de couvrir à tout moment au plus 75 % des achats prévus de carburéacteur pour les 12 prochains mois, 50 % pour les 13 à 24 prochains mois et 25 % pour les 25 à 36 prochains mois. Il n'est pas obligatoire d'atteindre ces plafonds. Il n'existe aucune obligation de couverture mensuelle minimale. Des examens sont menés régulièrement afin d'adapter la stratégie à la conjoncture du marché. La Société n'achète pas ni ne détient d'instruments financiers dérivés à des fins de spéculation.

Au 28 février 2010, la Société avait couvert environ 22 % de ses achats prévus de carburéacteur pour le reste de 2010 à un prix plafond moyen WTI de 92 $ US le baril, tandis qu'environ 9 % sont visés par un prix plancher moyen de 96 $ US le baril. Les contrats de la Société destinés à couvrir les achats prévus de carburéacteur pour 2010 portent sur le carburéacteur et le pétrole brut.

À l'heure actuelle, la Société détient dans son portefeuille de produits dérivés des swaps et des options de vente qui pourraient l'exposer à la possibilité d'avoir à fournir des dépôts de garantie. Lorsque la juste valeur en faveur des contreparties à certains dérivés liés au carburant dépasse certains seuils de crédit convenus, la Société doit remettre une garantie à ces contreparties pour couvrir leur exposition.

Au 28 février 2010, Air Canada avait déposé au total 34 millions de dollars (43 millions de dollars au 31 décembre 2009 et 328 millions de dollars au 31 décembre 2008) en garantie auprès des contreparties. Si les cours du pétrole demeurent à leurs niveaux actuels en 2010, les garanties en cours couvriraient les pertes prévues sur les contrats de couverture du carburant en vigueur échéant en 2010 et ne donneraient pas lieu à des sorties de fonds additionnelles de la part de la Société.

Voir la rubrique « Facteurs de risque » de la présente notice annuelle pour une présentation des facteurs de risque liés au carburant.

Les états financiers consolidés d'Air Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 2009 et le rapport de gestion 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010, disponibles sur les sites Web d'Air Canada (**www.aircanada.com**) et de SEDAR (**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 les 26 compagnies aériennes suivantes : Adria Airways, Air Canada, Air China, Air New Zealand, All Nippon Airways, Asiana Airlines, Austrian Airlines, Blue1, bmi, Brussels Airlines, Continental Airlines, Croatia Airlines, 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.

Grâce aux arrangements stratégiques et commerciaux d'Air Canada avec les membres Star Alliance[MD] et d'autres compagnies aériennes, la clientèle d'Air Canada a accès à des vols sur plus de 1 077 destinations dans 175 pays. Elle bénéficie d'un accès réciproque aux programmes de fidélisation des voyageurs et aux salons aéroportuaires. Star Alliance[MD] est une alliance qui réunit des réseaux, l'accès aux salons, les services d'enregistrement, la billetterie et des douzaines d'autres services visant à rehausser l'expérience de voyage des clients. 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 d'Adria Airways, Blue1, Croatia Airlines, Egyptair, Shanghai Airlines, South African Airways, Turkish Airlines et U.S. Airways.

Autres activités

Services de fret

Air Canada Cargo offre des services de fret directs sur plus de 150 destinations canadiennes et internationales et a des représentants commerciaux dans plus de 50 pays. Air Canada Cargo est le plus important fournisseur canadien de services de fret selon la capacité de fret. Elle offre des services de transport de fret aérien sur des routes intérieures et transfrontalières et des services internationaux de transport de fret aérien sur des routes entre le Canada et les principaux marchés d'Europe, d'Asie, d'Amérique du Sud et d'Australie. 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.

Compte tenu du ralentissement économique survenu en 2009, Air Canada Cargo a revu sa structure organisationnelle et investi dans des programmes visant à renforcer ses équipes commerciales. Par conséquent, Air Canada Cargo a mis en œuvre une série d'initiatives commerciales dans le but d'accroître le trafic, de mieux gérer la capacité et d'augmenter les produits fret. En 2009, Air Canada Cargo a élaboré

un nouveau programme de gestion des comptes clés. Ce programme a été mis en œuvre en 2010 afin de resserrer les liens entre Air Canada Cargo et ses meilleurs clients. En 2009 également, un nouveau processus de contrôle du courrier a été mis en œuvre pour offrir aux autorités postales un produit amélioré et de haute qualité. Air Canada Cargo est 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 équipées 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.

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, États-Unis, Europe et Amérique du Sud) en élaborant, en commercialisant et en distribuant des forfaits vacances. Vacances Air Canada élargit sa ligne de produits internationaux par l'ajout de forfaits terrestres sur plus d'une trentaine de nouvelles villes en Europe et Israël. 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 (**www.vacancesaircanada.com**) et d'un réseau indépendant d'agences de voyage partout au 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 2009 :

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	258 757	En location
Toronto — Installations de fret et de maintenance	Bureaux, installations de fret et de maintenance de l'équipement	426 000	En location
Vancouver — Centre des activités techniques	Bureaux, hangars, ateliers et simulateurs	1 087 985	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué

Principaux immeubles	Description	Superficie	Nature du titre
Vancouver — Hangar sud	Bureaux, hangars, ateliers, magasins	131 626	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué
Aéroport international de Calgary	Hangar, commissariat, équipement d'assistance en escale et entrepôt	267 891	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué
Winnipeg — Immeuble d'Air Canada	Bureaux et centre informatique	394 650	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.

Opérations importantes réalisées en 2009

Afin de conforter sa situation pour traverser sans encombre le repli économique et atténuer les risques de liquidité, Air Canada a réalisé en 2009 les opérations importantes qui suivent :

- Le placement dans le public, par prise ferme, de 160 500 000 unités d'Air Canada au prix de 1,62 $ l'unité, chaque unité étant formée d'une action à droit de vote de catégorie B ou d'une action à droit de vote variable de catégorie A et d'un demi-bon de souscription d'action, pour un produit net de 249 millions de dollars.

- Une facilité de crédit à terme garantie (la « facilité de crédit ») fournissant un produit de financement de 600 millions de dollars, moins des frais de 20 millions de dollars. Les dispositions de la facilité de crédit permettaient à Air Canada, au plus tard au premier anniversaire de la facilité et à certaines conditions, de demander une augmentation de la limite de la facilité d'au plus 100 millions de dollars en obtenant de nouveaux engagements auprès des prêteurs existants ou de nouveaux prêteurs. Le 16 février 2010, Air Canada a finalisé une opération avec un groupe de prêteurs visant à lui consentir un produit brut de 100 millions de dollars. La facilité de crédit, dont la durée est de cinq ans et dont le premier remboursement de capital est dû en août 2010, porte intérêt au taux des acceptations bancaires ou, si ce taux est plus élevé, à 3 %, plus 9,75 % (12,75 % au 31 décembre 2009). La facilité de crédit peut être remboursée, en totalité ou en partie, sous réserve d'un remboursement minimum de 10 millions de dollars et moyennant paiement des frais de remboursement, qui s'appliquent si le remboursement a lieu au plus tard au troisième anniversaire de la facilité de crédit. Les obligations d'Air Canada aux termes de la facilité de crédit sont garanties par une sûreté de premier rang et une hypothèque grevant la quasi-totalité des biens existants et des biens postérieurement acquis d'Air Canada et de ses filiales. La facilité de crédit prévoyait aussi l'émission de bons de souscription permettant aux porteurs d'acquérir jusqu'à 10 % du capital social de la Société, ce qui, au moment du placement des bons de souscription, représentait 10 millions d'actions de la Société. Dans le cadre des opérations liées à la clôture de la facilité de crédit, des arrangements de financement en cours de 166 millions de dollars ont été remboursés de la façon suivante :

    - L'encours de 49 millions de dollars de la facilité de crédit renouvelable a été remboursé en entier. Les droits du prêteur prévus par la facilité de crédit renouvelable ont été attribués aux prêteurs prévus par la facilité de crédit.

- L'encours de l'entente de financement des moteurs de rechange a été remboursé en partie. Le montant remboursé de 38 millions de dollars portait sur 22 réacteurs visés par l'entente de financement des moteurs de rechange; 10 moteurs sont encore assujettis à ce contrat de prêt pour une valeur d'emprunt de 72 millions de dollars au 31 décembre 2009.

- Le prêt garanti de 79 millions de dollars d'Aéroplan Canada Inc. a été remboursé au complet. Aéroplan Canada Inc. est partie prêteuse à la facilité de crédit.

- La prolongation ou le renouvellement, conclus au plus tard en juillet 2009, de conventions collectives pour une durée de 21 mois avec tous les employés syndiqués au Canada. Selon ces conventions, aucun changement au barème salarial, aux régimes d'assurance et d'avantages collectifs ainsi qu'au niveau des prestations de retraite ne sera apporté pendant les périodes de prolongation ou de renouvellement.

- La Société a conclu des ententes de financement des régimes de retraite avec ses syndicats canadiens (les « protocoles sur les retraites ») et elle a obtenu du gouvernement fédéral l'adoption du règlement de 2009. Le règlement de 2009 sur les régimes de retraite d'Air Canada dispense Air Canada de verser des cotisations spéciales au titre du coût des services passés pour la période allant du 1er avril 2009 au 31 décembre 2010. Par la suite, en ce qui a trait à la période allant du 1er janvier 2011 au 31 décembre 2013, le total des cotisations annuelles au titre des services passés sera soit de 150 millions de dollars pour 2011, de 175 millions de dollars pour 2012 et de 225 millions de dollars pour 2013, soit le maximum autorisé par la LIR pour ces années au titre des services rendus, s'il est inférieur à ces sommes. Aux termes des protocoles sur les retraites, le 26 octobre 2009, la Société a émis en faveur d'une fiducie 17 647 059 actions à droit de vote de catégorie B. Ce nombre d'actions correspondait à 15 % des actions d'Air Canada émises et en circulation à la date des protocoles sur les retraites et à la date de l'émission (après prise en compte de l'émission des actions dans les deux cas). Le produit net de la vente des actions par la fiducie sera versé en totalité dans les caisses des régimes de retraite.

- La conclusion avec un fournisseur d'une entente qui procurera à la Société un montant non remboursable de 230 millions de dollars en contrepartie de différents engagements contractuels. La constatation de ce montant a été reportée aux fins comptables, et celui-ci sera porté en réduction du coût des engagements contractuels en question.

- Air Canada a apporté des modifications aux ententes concernant le traitement des opérations par carte de crédit avec l'un de ses principaux fournisseurs de traitement des opérations par carte de crédit. Ces modifications prévoient la révision du niveau de trésorerie non affectée (selon la définition donnée par l'entente et fondée généralement sur le total de la trésorerie et de ses équivalents et des placements à court terme) que doit maintenir la Société. Voir la rubrique « Liquidité et autres risques » de la présente notice annuelle pour plus de renseignements sur les ententes concernant le traitement des opérations par carte de crédit d'Air Canada.

- Air Canada a obtenu le report du remboursement d'un prêt à court terme de 78 millions de dollars (75 millions de dollars américains) obtenu en 2008. Celui-ci est dorénavant dû en 2013 plutôt qu'en 2009.

- La cession-bail de trois Boeing 777. Les opérations de cession-bail étaient quasi-achevées en novembre 2009 et ont procuré un produit initial de 95 millions de dollars (déduction faite des dépôts). Le produit net additionnel de 20 millions de dollars a été reçu en janvier 2010 lorsque le reste de l'opération a été réalisé.

- La cession-bail d'un Boeing 777 pour un produit total de 172 millions de dollars avec le remboursement exigé d'une dette liée à l'appareil de 128 millions de dollars, compte tenu de frais de remboursement anticipé de 14 millions de dollars.

- Air Canada a conclu une entente modifiant les conditions du CAC de Jazz. Ces modifications sont entrées en vigueur le 1er août 2009 et prévoient une réduction des tarifs payés en vertu du contrat.

- Air Canada a conclu des ententes de financement garanti par des pièces et des réacteurs de rechange et un appareil Boeing 777 pour un produit total de 267 millions de dollars, déduction faite de commissions de 8 millions de dollars. Comme il est mentionné ci-dessus, un montant de 38 millions de dollars a été remboursé au titre du financement des moteurs de rechange à la clôture de la facilité de crédit.

- En 2009, Air Canada a conclu diverses ententes de financement des stocks en vertu desquelles elle a acquis des stocks de pièces de rechange totalisant 117 millions de dollars en échange de l'émission de lettres de change. Après la conclusion des ententes, Air Canada a effectué différentes opérations liées à certaines lettres de change qui ont entraîné la comptabilisation de gains de 4 millions de dollars dans les produits (charges) hors exploitation en 2009. Au 31 décembre 2009, les stocks résiduels sont évalués à 43 millions de dollars, montant qui correspond à leur valeur de réalisation nette estimative. Au début de 2010, Air Canada a versé le paiement final de 11 millions de dollars (11 millions de dollars américains) aux termes des ententes de financement.

- Le remboursement d'un financement avant livraison de 83 millions de dollars sur le Boeing 777 pris en livraison au premier trimestre de 2009.

Liquidité et autres risques

Le 3 juin 2009, Standard & Poor's Ratings Services (« Standard & Poor's ») a abaissé la cote de crédit à long terme d'Air Canada pour la faire passer de « B- » à « CCC+ » et a assorti cette note d'une perspective négative. Standard & Poor's a déclaré que cette baisse traduisait son opinion selon laquelle la liquidité d'Air Canada au soutien de ses activités à court terme demeurait tributaire d'une évolution favorable, dont la réalisation restait incertaine. Le 17 août 2009, Standard & Poor's a confirmé sa note « CCC+ » et a fait passer la perspective de négative à stable. Elle a déclaré que la nouvelle perspective reflétait l'amélioration de la liquidité à court terme d'Air Canada découlant de la mise en place d'initiatives de financement, du prolongement de contrats de travail de 21 mois, de la suspension de ses cotisations de retraite et de l'assouplissement des conditions dans les ententes concernant le traitement des opérations par carte de crédit. Le 9 décembre 2009, Standard & Poor's a publié un rapport sur Air Canada dans lequel elle confirme la note « CCC+ » et la perspective stable. Cette confirmation est représentative du profil de risque de crédit d'Air Canada, qui demeure entravée par un endettement et un service de la dette considérables, une structure de frais d'exploitation élevés, une faible demande passagers et une concurrence toujours plus forte sur les marchés intérieurs, selon le rapport susmentionné.

Comme un grand nombre de transporteurs aériens dans le monde, Air Canada a fait face à de grandes difficultés en 2008 et en 2009, notamment 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. Air Canada a mis en œuvre plusieurs initiatives et élaboré un plan afin de gérer les difficultés découlant de la mauvaise situation économique actuelle. Mentionnons notamment le rajustement de la capacité pour mieux harmoniser son offre à la demande passagers; l'implantation d'un programme complet de transformation des coûts à l'échelle de la Société pour améliorer les produits unitaires et la productivité; la stabilisation de ses finances au moyen d'une série d'opérations importantes; l'atténuation des risques liés à l'expiration de ses conventions collectives en 2009 et au déficit de solvabilité de ses régimes enregistrés de retraite.

Le risque d'illiquidité correspond au risque que la Société éprouve des difficultés à honorer les engagements liés à ses passifs financiers et autres obligations contractuelles. La Société 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. La stratégie de gestion du risque d'illiquidité de la Société a donc pour objectif premier de maintenir un solde minimum de trésorerie non affectée supérieur à un niveau cible correspondant à 15 % des produits d'exploitation annuels. Au 31 décembre 2009, Air Canada

disposait de 1 407 millions de dollars en trésorerie, équivalents de trésorerie et placements à court terme, ce qui représentait 14 % des produits d'exploitation de 2009.

La direction croit que les faits marquants décrits précédemment à la rubrique « Opérations importantes réalisées en 2009 » améliorent la situation de trésorerie de la Société. Cette dernière demeure toutefois exposée à certains risques liés à la conjoncture actuelle, notamment des risques liés à la volatilité du prix du carburant sur le marché, des taux de change et taux d'intérêt et aux pressions accrues de la concurrence, aux risques liés aux conditions des montages financiers, des ententes concernant le traitement des opérations par carte de crédit et autres contrats auxquels la Société est partie, ainsi qu'à tous les autres risques présentés ci-après.

La crainte du virus H1N1 semble avoir eu une influence temporaire sur la demande de transport aérien en 2009. La Société continue de surveiller le risque lié au virus H1N1. La Société s'est dotée de plans d'urgence relativement au risque posé par le virus H1N1, mais elle n'est pas en mesure de prévoir dans quelle mesure il pourrait se concrétiser ni les conséquences éventuelles d'un tel événement sur ses activités.

La Société évalue aussi les conséquences sur la demande de transport aérien des nouvelles mesures de sûreté imposées en décembre 2009 par les autorités du Canada et des États-Unis sur les vols au départ du Canada et à destination des États-Unis.

La Société propose à ses employés plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées. Au 1er janvier 2009, selon les évaluations actuarielles utilisées pour déterminer certaines obligations de capitalisation en 2009, le déficit global de solvabilité des régimes de retraite agréés s'élevait à 2 835 millions de dollars. D'après les évaluations actuarielles provisoires au 1er janvier 2010, l'estimation préliminaire du déficit oscille entre 2 500 millions de dollars et 2 700 millions de dollars. Cette estimation préliminaire de la fourchette du déficit tient compte de l'incidence du rendement réel de l'actif des régimes qui a été contrebalancée en partie par une réduction du taux d'actualisation utilisé pour évaluer l'obligation au titre des prestations constituées, ce qui a eu pour effet d'accroître l'obligation au titre des prestations constituées. Les évaluations actuarielles définitives au 1er janvier 2010 seront réalisées au premier semestre de 2010 mais, comme il est expliqué ci-après, elles n'auront pas d'incidence sur les obligations de capitalisation des régimes de retraite pour 2010. Voir la rubrique « Ententes à l'égard des régimes de retraite » de la présente notice annuelle pour plus de renseignements sur les obligations d'Air Canada pour 2010 et de 2011 à 2013.

La Société a conclu diverses ententes visant le traitement des opérations par carte de crédit. Environ 85 % des ventes de la Société résultent d'opérations par carte de crédit, le reste faisant l'objet d'opérations au comptant. La Société reçoit généralement le paiement d'une vente par carte de crédit avant de transporter le voyageur. Au 31 décembre 2008, aux termes de certaines ententes conclues avec l'un de ses principaux fournisseurs de traitement des opérations par carte de crédit, le fournisseur pouvait retenir le paiement de fonds à Air Canada lorsque certaines conditions se réalisaient (les « faits déclencheurs »), notamment si la trésorerie non affectée (définie dans les ententes et généralement fondée sur la somme de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et des placements à court terme) était inférieure à 900 millions de dollars à la fin du mois et que les pertes d'exploitation dépassaient certains seuils. En 2009, la Société s'est entendue avec ce fournisseur pour modifier certaines ententes concernant le traitement des opérations par carte de crédit. En vertu de ces modifications, les pertes d'exploitation n'entraînent plus un fait déclencheur, le niveau de trésorerie non affectée qu'Air Canada doit maintenir a été ramené à 800 millions de dollars et Air Canada remet au fournisseur des dépôts, qui s'accumulent avec le temps, et des garanties. Selon les ententes, si Air Canada maintient un niveau de trésorerie non affectée de plus de 1 200 millions de dollars pendant deux mois consécutifs, le niveau de trésorerie non affectée requis passera à 1 100 millions de dollars et le fournisseur remettra à Air Canada les dépôts et les garanties que la Société a fournis. Cela s'est produit au troisième trimestre de 2009 et, en conséquence, aucun dépôt n'était détenu par le fournisseur aux termes des ententes concernant le traitement des opérations par carte de crédit au 31 décembre 2009. Tant que le solde de trésorerie non affectée demeure égal ou supérieur à 1 100 millions de dollars à la fin de chaque mois, Air Canada n'a aucune obligation de fournir des dépôts ou des garanties au fournisseur. De plus, si le solde de trésorerie non affectée de la Société est inférieur à

1 100 millions de dollars à la fin d'un mois donné, l'obligation de verser des dépôts au fournisseur de la Société sera plafonnée à un montant d'au plus 75 millions de dollars, dans la mesure où le solde de trésorerie non affectée est d'au moins 800 millions de dollars. Les ententes en vigueur avec ce fournisseur de services de traitement des opérations par carte de crédit prennent fin en mai 2010. La Société étudie si elle doit continuer à faire affaire avec ce fournisseur ou s'adresser à un autre.

Des poursuites pourraient être intentées contre la Société à l'issue des enquêtes et procédures portant sur les pratiques de tarification des transports de fret soupçonnées d'être anticoncurrentielles, comme il est décrit à la rubrique « Facteurs de risque » de la présente notice annuelle. Le montant estimatif provisoire déclaré par la Société en 2008 est fondé sur l'état d'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 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 enquêtes et 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.

Le risque de marché correspond au risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des cours. Le risque de marché inclut trois types de risque : le risque de change, le risque de taux d'intérêt et l'autre risque de prix, qui comprend le risque de prix des marchandises. La Société a recours à des instruments dérivés pour réduire les risques de marché auxquels l'exposent les variations des taux de change, des taux d'intérêt et des prix du carburant. La Société ne recourt aux instruments dérivés qu'aux fins de la gestion des risques et non à des fins spéculatives. De ce fait, les variations des flux de trésorerie liés aux instruments dérivés sont en principe annulées par les variations des flux de trésorerie associées au risque faisant l'objet de la couverture.

La description détaillée des facteurs de risque associés à la Société figure à la rubrique « Facteurs de risque » de la présente notice annuelle.

Main-d'œuvre

Au 31 décembre 2009, Air Canada comptait 22 494(3) employés équivalent temps plein (« ETP »), par rapport à 22 994(3) employés ETP au 31 décembre 2008. Le tableau suivant donne la répartition de l'effectif moyen, exprimé en ETP, pour les quatrièmes trimestres de 2009 et de 2008 et pour les exercices 2009 et 2008 au complet, selon les syndicats qui les représentent.

Groupe d'employés	Syndicat (1)	Quatrième trimestre 2009	Quatrième trimestre 2008	Exercice complet 2009	Exercice complet 2008
Direction et soutien administratif (3)	s.o.(2)	2 948	3 132	2 990	3 177
Pilotes	APAC	2 761	2 912	2 803	2 944
Agents de bord	SCFP	5 464	5 761	5 549	6 199
Agents-Ventes et service clientèle (3)	TCA/FIT	3 245	3 525	3 426	3 630
Services techniques, aire de trafic et fret (3)	AIMTA	7 074	7 257	7 143	7 232
Employés syndiqués du Royaume-Uni	UNITE	635	658	648	647
Autres employés syndiqués		353	367	356	372
Total		**22 480**	**23 612**	**22 915**	**24 201**

(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 UNITE.

(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'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 2 820 employés ETP au 31 décembre 2009 et 2 705 employés ETP au 31 décembre 2008. Aéroplan s'était aussi engagée à rembourser Air Canada de tous les coûts intégralement répartis, y compris les salaires et les avantages, d'un groupe d'employés des centres d'appels qui travaillaient pour Aéroplan en 2008 et pour une partie de 2009. En mai 2009, Air Canada, Aéroplan et la section locale 2002 des TCA sont parvenues à une entente visant la transition d'environ 750 employés d'Air Canada travaillant alors dans les centres de contacts d'Aéroplan qui pouvaient choisir de*

se joindre à Aéroplan le 1er juin 2009 ou de demeurer au service d'Air Canada. Les employés de centres d'Air Canada qui sont devenus excédentaires eu égard aux besoins de la Société, parce que des employés plus anciens qui travaillaient alors dans des centres d'Aéroplan ont choisi de demeurer au service d'Air Canada, ont eu l'option de passer au service d'Aéroplan. En date du 4 octobre 2009, tous les employés visés étaient passés au service d'Aéroplan. Le groupe d'employés des centres d'appels travaillant pour Aéroplan représentait 815 employés ETP au 31 décembre 2008. Ces employés ne sont pas compris dans les chiffres présentés ci-dessus.

FACTEURS DE RISQUE

La présente rubrique ne décrit pas nécessairement tous les facteurs de risque auxquels est exposée Air Canada. D'autres risques qu'Air Canada ignore ou juge minimes pour le moment pourraient se manifester ultérieurement et nuire considérablement à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Risques liés à Air Canada

Résultats d'exploitation

Avant d'émerger de sa restructuration entreprise en vertu de la LACC le 30 septembre 2004, Air Canada a subi d'importantes pertes, et il est possible qu'elle en subisse d'autres dans l'avenir. En 2008, Air Canada a enregistré une perte d'exploitation avant provision pour enquêtes et poursuites sur le fret de 39 millions de dollars. En 2009, Air Canada a enregistré une perte d'exploitation de 316 millions de dollars. La conjoncture actuelle pourrait amener Air Canada à subir des pertes importantes. En dépit des mesures commerciales et des efforts qu'elle déploie pour réduire ses coûts, augmenter ses produits et trouver de nouvelles sources de financement, Air Canada 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 améliorer son rendement ou 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

Air Canada 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 Air Canada ait, dans l'avenir, à s'endetter encore plus qu'elle l'est actuellement. Le niveau d'endettement actuel ou futur d'Air Canada pourrait avoir de graves conséquences. Par exemple, il pourrait : (i) restreindre Air Canada dans sa capacité de réunir de nouveaux financements; (ii) forcer Air Canada 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 Air Canada plus vulnérable à un ralentissement économique; (iv) atténuer la réactivité d'Air Canada à l'évolution de la conjoncture et du marché et, du même coup, sa compétitivité.

La capacité d'Air Canada 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. De plus, comme Air Canada est appelée à souscrire des emprunts portant intérêt à des taux variables, toute hausse des taux d'intérêt risque de se répercuter sur ses intérêts débiteurs. Rien ne garantit qu'Air Canada sera à même de tirer de son exploitation suffisamment de liquidités pour assurer le service de sa dette et de ses obligations locatives. 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 d'Air Canada.

Besoin de capitaux et de liquidités supplémentaires

Dans le cadre de ses activités, Air Canada 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 obliger Air Canada 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 d'Air Canada. Pour faire face à ces défis et mener à bien la stratégie commerciale d'Air Canada, 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, Air Canada 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 Air Canada 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 Air Canada, 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 Air Canada 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 d'Air Canada, 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 Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Conjoncture économique et contexte géopolitique

Les résultats d'exploitation des compagnies aériennes sont très sensibles à la conjoncture économique et au contexte géopolitique, dont l'incidence sur Air Canada peut être considérable. Ainsi, la conjoncture économique et le contexte géopolitique peuvent influer sur la demande de transport aérien en général ou sur la demande sur certaines lignes. Ils peuvent aussi toucher les coûts d'exploitation d'Air Canada, ses cotisations et charges de retraite et 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 à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Les tarifs aériens, tout comme la demande de transport aérien, ont beaucoup fluctué dans les années passées et sont susceptibles de fluctuer encore beaucoup dans l'avenir. Air Canada n'est pas en mesure de prévoir avec certitude les conditions du marché ou 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 Air Canada, un climat d'instabilité géopolitique dans divers coins du monde, un plus grand souci des répercussions du transport aérien sur l'environnement et la tendance en faveur des modes de transport 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 d'Air Canada.

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).

Les évaluations de la solvabilité des régimes de pension sont particulièrement sensibles à l'influence des taux d'intérêt à long terme et au rendement tiré des placements de l'actif des régimes, lesquels sont tributaires 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 d'Air Canada au titre de la capitalisation de ses régimes de retraite, ce qui porterait un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Voir la rubrique « Ententes à l'égard des régimes de retraite » de la présente notice annuelle pour obtenir plus de renseignements sur les obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada. Plus particulièrement, en 2014, le règlement de 2009 cessera d'être en vigueur et les obligations de financement des régimes de retraite d'Air Canada pourraient varier considérablement en fonction de plusieurs facteurs, notamment la nouvelle réglementation, les hypothèses et les méthodes utilisées et l'évolution de la conjoncture économique (principalement en ce qui concerne le rendement de l'actif des fonds et les variations des taux d'intérêt). Un déficit de capitalisation des régimes de retraite ou le fait pour Air Canada de ne pas verser les cotisations en espèces requises ou de ne pas être en mesure de le faire pourraient avoir une incidence défavorable importante sur Air Canada, ses activités, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Coûts du carburant

Le carburant a représenté la première charge en importance pour Air Canada en 2009, 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 2006, 2007 et 2008, 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 à Air Canada, à ses activités, 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, Air Canada 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 2009, 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 de la charge de carburant pour Air Canada en 2009 (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 d'Air Canada sont particulièrement sensibles aux fluctuations du dollar canadien. Plus précisément, Air Canada 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 2009, une augmentation de 0,01 $ du taux de change entre le dollar canadien et le dollar américain (par exemple, de 1,09 $ à 1,08 $ par dollar américain) aurait pu avoir des répercussions favorables de l'ordre de 23 millions de dollars canadiens sur le résultat d'exploitation et de 57 millions de dollars sur le résultat avant impôts. À l'inverse, une baisse du taux de change aurait produit l'effet contraire. Air Canada engage des dépenses considérables en dollars américains au titre du carburant, des locations et de l'entretien 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 d'Air Canada 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, Air Canada 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 d'Air Canada. Rien ne garantit qu'Air Canada 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 d'Air Canada 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 d'Air Canada, à ses résultats d'exploitation ou à sa situation financière.

La majorité des salariés d'Air Canada sont syndiqués. Les conventions collectives couvrant la majorité de l'effectif syndiqué ont été renouvelées ou prolongées en 2009 et expireront maintenant en 2011. 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 de nouveau 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 un différend ou à une interruption ou perturbation du service d'Air Canada ou qui serait susceptible de nuire à la capacité de cette dernière d'exercer ses activités, ce qui pourrait porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

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

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 aurait des répercussions importantes sur les résultats d'exploitation et la situation financière d'Air Canada. 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, Air Canada, ses activités, ses résultats d'exploitation et sa situation financière pourraient réellement s'en ressentir. Comme Air Canada 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 Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Concurrence

Air Canada 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 Air Canada ou annoncé leur intention de le faire.

Des transporteurs à bas prix canadiens et d'autres compagnies ont ainsi percé sur plusieurs marchés clés d'Air Canada 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 et des voyages d'agrément, ou y ont étendu leur présence. Certains transporteurs avec lesquels Air Canada 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 d'Air Canada. Air Canada 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 d'Air Canada, ou si d'autres compagnies américaines arrivent à s'implanter sur le marché transfrontalier d'Air Canada, ou que des transporteurs arrivent à étendre leurs ramifications sur les marchés internationaux où Air Canada est présente, cela pourrait porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à sa situation financière et à ses résultats d'exploitation.

Air Canada 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 d'Air Canada d'égaler ces prix coupés pour maintenir son trafic passagers ferait baisser les rendements, ce qui serait susceptible à son tour de nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. 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 d'Air Canada 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 d'Air Canada.

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 Air Canada, ce qui ne manquerait pas de nuire considérablement à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Contraintes liées à des clauses restrictives

Certains des arrangements financiers et autres contrats importants auxquels Air Canada est partie sont assortis de clauses restrictives (portant notamment sur le seuil de liquidité, le BAIIALA minimum, les ratios de couverture des charges fixes 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, de verser des dividendes, d'engager des dépenses en immobilisations et de se livrer à des acquisitions, fusions et regroupements d'entreprises ou à un changement de contrôle. 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 capacité d'exercer ses activités et à sa rentabilité.

Tout manquement d'Air Canada 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 qu'Air Canada 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 d'Air Canada à titre de garanties sur ses obligations.

Voir la rubrique « Liquidité et autres risques » de la présente notice annuelle pour plus de détails sur les clauses restrictives applicables à l'une des ententes d'Air Canada 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. Bien que certaines autorités aient réduit leurs redevances, si

des autorités, au Canada ou ailleurs, augmentaient leurs redevances, cela pourrait gravement nuire à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Moyens stratégiques, commerciaux, technologiques et autres

De manière à pouvoir conduire ses affaires, atteindre ses objectifs et rester compétitive, Air Canada 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, l'amélioration de ses processus administratifs, l'amélioration des technologies de l'information et d'autres mesures. 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 d'Air Canada. 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 d'Air Canada et à leur mise en œuvre, ainsi qu'à l'adhésion à ces mesures par les clients, fournisseurs et employés d'Air Canada. 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 d'Air Canada d'exercer ses activités, d'atteindre ses objectifs et de rester compétitive, et porterait un grave préjudice à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Par exemple, l'un des piliers du plan d'affaires d'Air Canada est la restructuration de son parc grâce à l'introduction de Boeing 787 neufs et plus efficaces. Un retard ou manquement dans l'exécution du plan de restructuration du parc d'Air Canada, notamment un retard supplémentaire dans la livraison des gros-porteurs par les avionneurs ou 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 Air Canada, à ses activités, à ses résultats et à sa situation financière.

Dépendance à l'égard des technologies

Air Canada dépend lourdement des technologies, notamment des logiciels et matériels informatiques et de télécommunications ainsi que des systèmes et technologies tournant sur le Web, qui lui permettent d'exercer ses activités, d'accroître son chiffre d'affaires et de réduire ses coûts. Ces moyens technologiques comprennent entre autres les systèmes de télécommunications d'Air Canada, 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 Air Canada 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 d'Air Canada et de porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Approvisionnements et fournisseurs essentiels

La bonne marche d'Air Canada 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, Air Canada peut obtenir ces biens ou services uniquement 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 d'Air Canada. De plus, dans la conjoncture économique actuelle, rien ne garantit que les

fournisseurs d'Air Canada seront en mesure de demeurer viables. Toute rupture de la chaîne d'approvisionnement d'Air Canada 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 Air Canada, pourrait porter un grave préjudice à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Aéroplan

Grâce à son entente commerciale avec Aéroplan, Air Canada peut offrir à ses clients membres d'Aéroplan la possibilité de gagner des milles Aéroplan[MD]. 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[MD] 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 Air Canada au titre du contrat de participation et de services commerciaux d'Aéroplan ou relatives au programme Aéroplan[MD] ou une interruption imprévue des services Aéroplan indépendante de la volonté d'Air Canada pourraient porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Jazz

Aux termes du CAC de Jazz, Jazz transporte les clients d'Air Canada 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 d'Air Canada. Aux termes du CAC de Jazz, Air Canada verse à Jazz une rémunération déterminée selon certains coûts engagés par Jazz. Air Canada 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 Air Canada aux termes du CAC de Jazz ou d'autres interruptions ou arrêts imprévus des services de Jazz indépendants de la volonté d'Air Canada pourraient porter un grave préjudice à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. En outre, le CAC de Jazz prévoit la taille minimale du parc aérien de Jazz et une garantie d'utilisation quotidienne minimale qui oblige Air Canada à faire certains paiements minimaux à Jazz, peu importe le nombre d'heures de vols effectuées par Jazz pour son compte.

Star Alliance[MD]

Les ententes stratégiques et commerciales qu'Air Canada 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 à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Interruptions ou perturbations du service

La bonne marche d'Air Canada 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 d'Air Canada, ou encore pour d'autres raisons indépendantes de la volonté d'Air Canada, 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 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, Air Canada comprise. Les autorités de réglementation de la concurrence ont demandé des renseignements à Air Canada dans le cadre de leurs enquêtes. Air Canada 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 d'Air Canada 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. Air Canada 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, Air Canada a constaté une provision d'un montant estimatif provisoire de 125 millions de dollars canadiens. Cette estimation se fonde uniquement 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 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 et celles-ci pourraient nuire gravement à la situation financière d'Air Canada.

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 Billy-Bishop de Toronto. 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 à l'aéroport Billy-Bishop de Toronto. 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. Le 16 octobre 2009, Jazz a abandonné son action contre Porter devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario. Toutefois, Jazz a continué son action contre la TPA devant la Cour fédérale du Canada, action à laquelle Porter est intervenant et partie. La demande reconventionnelle déposée par Porter devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario contre Jazz et Air Canada est suspendue en attendant l'issue de la demande reconventionnelle déposée parallèlement devant la Cour fédérale. La direction considère les demandes reconventionnelles de Porter devant ces deux juridictions comme étant sans fondement. Au cours du premier trimestre de 2010, Air Canada a déposé des actions devant la Cour fédérale dans le but de s'opposer au processus annoncé par la TPA visant à attribuer la capacité de vols ou les créneaux de l'aéroport Billy-Bishop de Toronto. Aucune de ces actions n'a encore été être jugée au fond.

Le Syndicat canadien de la fonction publique (« SCFP »), qui représente les agents de bord d'Air Canada, 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 d'Air Canada pour enquête. Air Canada 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.

Air Canada est partie à des poursuites dans lesquelles sont contestées les dispositions concernant la retraite obligatoire de certaines de ses conventions collectives, y compris la convention collective conclue avec l'Association des pilotes d'avion d'Air Canada qui intègre les dispositions des régimes de retraite s'appliquant aux pilotes et les forçant à prendre leur retraite à 60 ans. À l'heure actuelle, il n'est pas possible de déterminer avec un degré quelconque de certitude si un échec éventuel de la défense opposée par Air Canada à ces contestations entraînera un passif financier. Le cas échéant, ce passif financier ne serait cependant pas important.

Litiges éventuels

Dans le cadre de l'exercice de leurs activités ou relativement à l'interprétation d'ententes existantes, les compagnies aériennes s'exposent à des réclamations et à des poursuites, dont des recours collectifs. Les litiges ou les réclamations à venir pourraient avoir un effet néfaste sur Air Canada, ses activités et ses résultats d'exploitation.

Personnel essentiel

La capacité d'Air Canada de mener à bien son plan d'affaires est tributaire de l'expérience de ses dirigeants et autres employés clés, ainsi que de la connaissance qu'ils ont du milieu. Toute rotation de personnel importante à la tête ou dans des secteurs clés d'Air Canada serait de nature à nuire gravement aux activités d'Air Canada, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. De plus, Air Canada pourrait ne pas être en mesure d'attirer et de fidéliser les 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, en Europe et aux États-Unis, créent un climat d'incertitude chez les voyageurs. Un attentat (ou une tentative d'attentat) (que ce soit au pays ou à l'étranger, ou que cela concerne Air Canada, un autre transporteur ou même aucun transporteur) et le resserrement des mesures de sûreté, comme les restrictions qui frappent actuellement le contenu des bagages de cabine, les exigences actuelles ou proposées à l'égard des documents d'identité des passagers ainsi que les procédures de détection visant les passagers, pourraient avoir de profondes répercussions sur la demande en général et sur le nombre de passagers empruntant les vols d'Air Canada 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 à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Épidémies (SRAS, grippe H1N1 et autres)

L'éclosion de plusieurs foyers du syndrome respiratoire aigu sévère (« SRAS ») dans le monde en 2003, et les mesures subséquentes de l'Organisation mondiale de la santé (« OMS »), notamment un avertissement aux voyageurs les invitant à ne pas effectuer de voyages non essentiels à Toronto, au Canada, ont durement touché la demande passagers sur les destinations d'Air Canada et grandement nui au trafic sur l'ensemble du réseau. Air Canada continue de surveiller le risque lié à la grippe H1N1. Bien qu'Air Canada ait mis en place des plans d'intervention à l'égard du risque lié à la grippe H1N1, elle n'est pas en mesure de prévoir si ce risque se concrétisera ni les incidences qu'il pourra avoir sur ses activités. Une vague de grippe H1N1 ou autre, une résurgence du SRAS ou toute autre épidémie (au pays comme à l'étranger) ou encore la publication d'avertissements aux voyageurs de la part de l'OMS (visant des villes ou régions du Canada ou d'autres pays) pourrait considérablement nuire à la demande passagers. La réduction du trafic qui en résulterait dans les marchés desservis par Air Canada serait susceptible de porter un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Sinistres et accidents

De par la nature de ses activités principales, Air Canada 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 d'Air Canada ou des appareils d'autres transporteurs dont elle a assuré la maintenance ou la réparation. Rien ne garantit que la couverture d'assurance d'Air Canada 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 d'Air Canada ou un appareil d'un autre transporteur dont elle a assuré la maintenance ou la réparation pourrait nuire à la réputation d'Air Canada sur le plan de la sécurité et, par ricochet, porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Caractère saisonnier des activités, autres facteurs et résultats précédents

Air Canada 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 d'Air Canada 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 protection des renseignements personnels, de licence, de concurrence, d'environnement (dont les niveaux sonores et les émissions de carbone) et, dans une certaine mesure, de tarification.

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 appelés systèmes d'échange d'émissions qui sont envisagés ou mis en œuvre pour réduire les émissions de carbone en établissant des quotas d'émissions et en exigeant des exploitants aériens de payer pour un certain pourcentage de ces quotas. La mise en place de règlements ou décisions supplémentaires, y compris ceux qui portent sur les émissions de carbone, par Transports Canada, le Bureau de la concurrence, 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 à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

L'Union européenne a adopté une loi portant sur un système d'échange de quotas d'émissions, notamment les émissions de carbone issues de l'aviation à compter de janvier 2012, qui vise entre autres les vols reliant le Canada et les pays de l'Union européenne. La loi obligerait les exploitants aériens à surveiller leur consommation de carburant et leurs émissions de carbone, ainsi qu'à déclarer l'information connexe. Bien qu'on s'attende à ce que cette loi accroisse les coûts liés à l'achat de quotas d'émissions, l'incidence financière nette dépendra en partie de la possibilité et du montant du recouvrement de ces coûts sous la forme de hausses des tarifs passages et fret.

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 Air Canada et ses activités internationales.

Air Canada 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 Air Canada, ses activités, sa situation financière et ses résultats d'exploitation.

Rien ne garantit que des lois ou règlements ne seront pas adoptés ou modifiés éventuellement qui imposent des exigences ou restrictions supplémentaires pouvant avoir un effet néfaste sur les activités d'Air Canada, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

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 Air Canada que sur sa propre assurabilité dans l'avenir. Dans la mesure où les assureurs actuels d'Air Canada 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 d'Air Canada 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 Air Canada, 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 Air Canada et à d'autres transporteurs au Canada. S'il devait cesser de fournir une pareille garantie ou qu'il la modifie, Air Canada et les autres intervenants du secteur n'auraient d'autre choix que de se tourner vers des assureurs commerciaux pour obtenir cette protection. Air Canada estime qu'il lui en coûterait environ cinq 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.

Risques liés à la relation d'Air Canada avec ACE

Contrôle d'Air Canada et liens de dépendance

Au 30 septembre 2009, ACE était propriétaire d'actions à droit de vote de catégorie B représentant 75 % des actions émises et en circulation. Ce contrôle des voix permettait à ACE de trancher à peu près toutes les questions nécessitant l'approbation des porteurs de titres. En conséquence, ACE aurait pu décider du sort des opérations devant être approuvées par les porteurs de titres d'Air Canada. Elle disposait d'assez de voix pour faire réaliser ou empêcher un changement de contrôle d'Air Canada. Depuis le placement décrit précédemment à la rubrique « Structure de l'entreprise » de la présente notice annuelle et l'émission d'actions prévue par les protocoles sur les retraites, la participation déclarée d'ACE correspond à 27 % des actions émises et en circulation. Cependant, ACE reste le plus gros actionnaire d'Air Canada. La taille de la participation d'ACE dans Air Canada pourrait décourager les opérations portant sur les actions d'Air Canada, y compris, par ricochet, les opérations à l'égard desquelles les actionnaires publics d'Air Canada pourraient toucher pour leurs actions une prime en sus du cours alors en vigueur. Les intérêts d'ACE pourraient aussi entrer en conflit avec ceux d'autres actionnaires. L'éventuel exercice, par des prêteurs autres qu'ACE, des droits liés aux bons de souscription initiaux et aux bons de souscription

supplémentaires prévus au titre de la convention de crédit pourrait diluer encore davantage la participation que détient ACE dans Air Canada.

Ventes futures d'actions par ACE ou pour son compte

De manière générale, ACE a le droit en tout temps de se départir des actions d'Air Canada dont elle est propriétaire ou de vendre à un tiers une participation considérable dans Air Canada, dans un cas comme dans l'autre sans l'approbation des actionnaires publics d'Air Canada et sans avoir à racheter leurs actions d'Air Canada, sous réserve des lois sur les valeurs mobilières applicables. 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 la rumeur ou l'éventualité d'une telle vente par ACE, pourrait avoir une incidence défavorable sur le cours des actions ou nuire à la capacité d'Air Canada de réunir des capitaux par l'émission de titres.

ACE n'est aucunement obligée par contrat de conserver ses actions d'Air Canada. Le contrat de droits d'inscription qu'Air Canada a conclu avec ACE dans le cadre de son premier appel public à l'épargne 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.

RELATIONS ET OPÉRATIONS AVEC UNE PERSONNE RELIÉE

Au 31 décembre 2009, ACE détenait une participation de 27 % dans Air Canada. Air Canada est appelée à conclure différentes opérations commerciales avec Aveos Performance aéronautique inc. (« Aveos ») et ACE. Un résumé des principales opérations avec une personne reliée figure à la rubrique 15 du rapport de gestion 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010 disponible sur les sites Web d'Air Canada (**www.aircanada.com**) et de SEDAR (**www.sedar.com**) et est intégré par renvoi à la présente notice annuelle. Le 12 mars 2010, Aveos a complété son plan de restructuration du capital. Les opérations entre Air Canada et Aveos, qui sont décrites à la rubrique 15 du rapport de gestion 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010 et qui étaient tributaires de la réalisation du plan d'arrangement d'Aveos, produisent leurs effets.

MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES

Les actions à droit de vote variable, les actions à droit de vote et les bons de souscription sont respectivement inscrits à la cote de la TSX sous les symboles « AC.A », « AC.B » et « AC.WT ». 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 2009 inclusivement, ainsi que les cours extrêmes et le volume de négociation des bons de souscription à la TSX du 27 octobre 2009 à décembre 2009 inclusivement :

	Actions à droit de vote variable				**Actions à droit de vote**				**Bons de souscription**			
2009	**Haut**	**Bas**	**Volume de négociation quotidien moyen**	**Volume mensuel total**	**Haut**	**Bas**	**Volume de négociation quotidien moyen**	**Volume mensuel total**	**Haut**	**Bas**	**Volume de négociation quotidien moyen**	**Volume mensuel total**
Janvier	2,70	1,65	110 915	2 329 218	2,65	1,70	221 547	4 652 494				
Février	2,25	0,90	42 055	799 042	2,30	0,88	111 177	2 112 364				
Mars	1,28	0,76	64 380	1 416 365	1,22	0,77	116 386	2 560 491				
Avril	0,99	0,68	76 437	1 605 168	0,91	0,73	134 539	2 825 318				
Mai	1,90	0,80	112 207	2 244 140	1,89	0,80	199 192	3 983 843				
Juin	1,78	1,30	81 606	1 795 323	1,78	1,35	129 912	2 858 060				
Juillet	2,10	1,23	44 456	978 022	2,10	1,29	129 448	2 847 850				
Août	1,89	1,62	23 064	461 281	1,93	1,65	41 891	837 814				
Septembre	1,85	1,61	48 346	1 015 273	1,88	1,62	54 568	1 145 926				
Octobre	1,88	1,08	104 133	2 186 785	1,86	1,03	634 474	13 323 953	0,27	0,17	378 878	1 515 511
Novembre	1,43	1,01	367 397	7 715 334	1,43	1,04	1 695 883	35 613 552	0,38	0,18	116 816	2 453 130
Décembre	1,33	1,12	148 250	3 113 259	1,39	1,15	720 475	15 129 968	0,35	0,27	102 936	2 161 655

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, les actions à droit de vote et les bons de souscription 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

Air Canada 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 2009.

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 ne s'attend pas à 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 et des clauses restrictives des contrats d'Air Canada ainsi que d'autres facteurs jugés pertinents par le conseil d'administration. L'accord de crédit, les protocoles sur les retraites et certaines autres conventions d'Air Canada la restreignent dans sa capacité de déclarer et de verser des dividendes.

DESCRIPTION DE LA STRUCTURE DU CAPITAL-ACTIONS

Le capital-actions autorisé d'Air Canada comprend un nombre illimité d'actions à droit de vote variable et d'actions à droit de vote. Au 26 mars 2010, 61 999 314 actions à droit de vote variable de catégorie A et 216 147 745 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 LPPCAC. Il modifie en outre la LTC 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 LPPCAC et sur recommandation du ministre des Transports en ce qui concerne la LTC.

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 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.

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][4][5][6] Paris, France	Conseiller général, TPG Capital	Le 15 novembre 2006
Michael M. Green[1][2][5][6] Radnor (Pennsylvanie)	Chef de la direction et directeur principal, Tenex Capital Management	Le 30 mars 2009
Jean Marc Huot[3][4] Montréal (Québec)	Associé, Stikeman Elliott S.E.N.C.R.L., s.r.l.	Le 8 mai 2009
Pierre Marc Johnson[1][3][4][5] Montréal (Québec)	Avocat-conseil, Heenan Blaikie SRL	Le 15 novembre 2006 [7]
Joseph B. Leonard [2][3][5] Minneapolis (Minnesota)	Administrateur d'entreprises	Le 21 mai 2008
Arthur T. Porter [2][3][4][6] 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[8]
Roy J. Romanow Saskatoon (Saskatchewan)	Agrégé supérieur de recherche, Public Policy Université de la Saskatchewan	Le 9 février 2010
Calin Rovinescu Montréal (Québec)	Président et chef de la direction, Air Canada	Le 1er avril 2009
Vagn Sørensen [2][3][4][5] Holte, Danemark	Conseiller industriel principal, EQT Partners	Le 15 novembre 2006

(1) Aussi actuellement administrateur de Gestion ACE Aviation Inc.
(2) Membre du comité de vérification, des finances et du risque.
(3) Membre du comité de retraite.
(4) Membre du comité de gouvernance et des affaires de l'entreprise.
(5) Membre du comité des ressources humaines et de la rémunération.
(6) Membre du comité de mises en candidature.
(7) M. Johnson a également été administrateur d'Air Canada de mai 2000 à septembre 2004.
(8) 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. Green a été directeur général de Cerberus Capital Management, L.P. de 2003 à 2009. 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. Rovinescu est le cofondateur de Marchés des capitaux Genuity S.E.N.C. et en a été directeur principal de 2004 à 2009. 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
Calin Rovinescu Montréal (Québec)	Président et chef de la direction	Président et chef de la direction, Air Canada	Le 1er avril 2009(1)
Duncan Dee Ottawa (Ontario)	Vice-président général et chef de l'exploitation	Vice-président général et chef de l'exploitation, Air Canda	Le 3 avril 2009(2)
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 C. Howlett Delta (Colombie-Britannique)	Premier vice-président — Relations avec le personnel	Premier vice-président — Relations avec le personnel, Air Canada	Le 18 mars 2002
David Legge Mississauga (Ontario)	Premier vice-président — Exploitation	Premier vice-président — Exploitation, Air Canada	Le 1er mars 2006
Susan Welscheid Mont Royal (Québec)	Première vice-présidente — Service clientèle	Première vice-présidente — Service clientèle, Air Canada	Le 13 décembre 1999
Alan D. Butterfield Beaconsfield (Québec)	Vice-président – Maintenance et ingénierie	Vice-président – Maintenance et ingénierie, Air Canada	Le 19 février 2007

Nom et municipalité de résidence	Fonctions au sein d'Air Canada	Principale activité	Dirigeant depuis
Nick Careen Candiac (Québec)	Vice-président — Aéroports	Vice-président — Aéroports, Air Canada	Le 1er juin 2009
Yves Dufresne Montréal (Québec)	Vice-président — Alliances, Exploitation internationale et Affaires réglementaires	Vice-président — Alliances, Exploitation internationale et Affaires réglementaires, Air Canada	Le 26 avril 2004
Marcel Forget Montréal (Québec)	Vice-président — Planification du réseau	Vice-président — Planification du réseau, Air Canada	Le 8 avril 2009
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, Gestion ACE Aviation Inc. et Air Canada	Le 16 février 2006
Chris Isford Winnipeg (Manitoba)	Vice-président et contrôleur	Vice-président et 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
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

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

(2) M. Dee était également haut dirigeant d'Air Canada de novembre 2002 à décembre 2004 et de 2007 à 2008.

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. Rovinescu est le cofondateur de Marchés des capitaux Genuity S.E.N.C. et en a été directeur principal de 2004 à 2009. M. Dee a été vice-président général, Expérience client et chef des Affaires administratives, Air Canada de 2007 à 2008 et premier vice-président, Affaires de l'entreprise et chef des Affaires administratives, Gestion ACE Aviation Inc. de 2004 à 2007. 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. Careen a été premier vice-président, Exploitation, Air Canada Jazz de 2008 à 2009; vice-président, Aéroports et Contrôle de l'exploitation réseau, Air Canada Jazz de 2007 à 2008 et premier directeur du contrôle de l'exploitation réseau et de la planification des ressources, Air Canada Jazz de 2005 à 2006. M. Forget a été expert-conseil de 2007 à 2009 et premier directeur, Planification réseau, Air Canada de 2005 à 2006. 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 de Gestion ACE Aviation Inc. de 2004 à 2005.

M. Isford a été premier directeur, Déclaration financière, Air Canada de 2005 à 2006. M[me] 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. 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. M[me] Welscheid a été vice-présidente, Service en vol, Air Canada de 2004 à 2007.

Au 26 mars 2010, les administrateurs et dirigeants susmentionnés avaient collectivement la propriété ou le contrôle, directement ou indirectement, de 313 867 actions à droit de vote représentant environ 0,15 % des actions à droit de vote en circulation et 169 300 actions à droit de vote variable, soit environ 0,27 % des actions à droit de vote variable en circulation.

Interdiction d'opérations, faillite, amendes ou sanctions

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

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

(i) Michael M. Green était administrateur d'Anchor Glass Container Corporation lorsque celle-ci a présenté une requête volontaire en restructuration aux termes du chapitre 11 du *Bankruptcy Code* des États-Unis en août 2005;

(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) Calin Rovinescu était un haut dirigeant d'Air Canada lorsque celle-ci a demandé la protection de la LACC le 1[er] avril 2003;

(iv) Duncan Dee était un haut dirigeant d'Air Canada lorsque celle-ci a demandé la protection de la LACC le 1[er] avril 2003;

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

(vi) Kevin C. 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;

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

(viii) Alan D. Butterfield a été nommé vice-président, Maintenance en ligne et maintenance des cellules à United Airlines en mars 2004 pendant que United Airlines était sous la protection du Chapter 11 du *Bankruptcy Code* des États-Unis;

(ix) 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 Michael M. Green (président), Joseph B. Leonard, 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) Michael M. Green est chef de la direction et directeur principal de Tenex Capital Management, société d'investissement privé. Il est également administrateur de Gestion ACE Aviation Inc. M. Green possède de l'expérience en exploitation dans divers secteurs, dont l'aéronautique, le transport, les communications et les systèmes logiciels. M. Green a été directeur général de Cerberus Capital Management, LP de 2003 à 2009, après avoir été chef de la direction de plusieurs sociétés fermées, de Trispan Solutions et de Naviant Technology. M. Green a commencé sa carrière à la General Electric Company où il a travaillé dans plusieurs secteurs d'exploitation et où il a occupé des postes en ingénierie, en fabrication, en vente, en marketing et en direction générale. M. Green est titulaire d'un baccalauréat ès Sciences double (génie électrique et physique) de la State University of New York, à Buffalo et d'une maîtrise ès Sciences (génie électrique) de l'Université Villanova.

(ii) Joseph B. Leonard est administrateur et chef de la direction par intérim de Walter Energy Inc. Il siège également au conseil de Mueller Water Products Inc. M. Leonard a été président du conseil d'AirTran Airways de janvier 1999 à 2008 et chef de la direction de 1999 à 2007. Il a également été président et chef de l'exploitation de la division marketing, ventes et service aérospatials d'AlliedSignal Aerospace et il a occupé divers postes de haut niveau auprès de Northwest Airlines, d'Eastern Airlines et d'American Airlines. Il est titulaire d'un baccalauréat ès Sciences (génie aérospatial) de l'Auburn University Montgomery.

(iii) Arthur T. Porter est directeur général et chef de la direction du Centre universitaire de santé McGill. Auparavant, D^{r} 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. D^{r} 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. D^{r} Porter est administrateur et membre du comité de vérification des fonds Munder, et président du conseil de CancerPartnersUK. D^{r} Porter est titulaire d'un diplôme en médecine de la Cambridge School of Clinical Medicine, d'une maîtrise en administration des affaires de la University of Tennessee et d'un certificat en gestion médicale de l'Université Harvard et de l'Université de Toronto.

(iv) Vagn Sørensen est un 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 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 Cimber Sterling Group A/S, de F L Smidth & Co A/S 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 2009 et le 31 décembre 2008 à PricewaterhouseCoopers s.r.l. et aux membres de son groupe s'élèvent respectivement à 3 755 863 $ et à 3 011 035 $ et sont présentés ci-après.

	Exercice terminé le 31 décembre 2009	**Exercice terminé le 31 décembre 2008**
Honoraires de vérification	3 115 427 $	2 382 442 $
Honoraires liés à la vérification	359 756	326 342
Honoraires pour les services de fiscalité	59 680	57 761
Autres honoraires	221 000	244 490
	3 755 863 $	3 011 035 $

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-conseils.

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, de Letko, Brosseau & Associés Inc. et de PAR Investment Partner L.P. (PIP); 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 (le « CSG d'Aveos ») mentionné dans le rapport de gestion 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010 qui est publié les sites Web d'Air Canada (**www.aircanada.com**) et de SEDAR (**www.sedar.com**);

(iii) les contrats de maintenance d'Aveos mentionnés dans le rapport de gestion 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010 qui est publié les sites Web d'Air Canada (**www.aircanada.com**) et de SEDAR (**www.sedar.com**).

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 2009 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) la convention de crédit modifiée et mise à jour en date du 30 juillet 2009;

(iii) le CAC de Jazz;

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

(v) la convention générale relative aux aéronefs CGA-ACN et les conventions connexes conclues entre Boeing et Air Canada en date du 4 novembre 2005, dont il est question à la rubrique « Parc aérien » de la présente notice annuelle.

EXPERTS

Les vérificateurs de la Société sont PricewaterhouseCoopers s.r.l., comptables agréés. Ces derniers ont établi un rapport de vérificateurs daté du 9 février 2010 sur les états financiers consolidés de la Société au 31 décembre 2009 et au 31 décembre 2008 et pour chacun des exercices terminés le 31 décembre 2009 et le 31 décembre 2008. 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 2010, qui se tiendra le 27 mai 2010, qui sera publiée sur le site Web d'Air Canada (**www.aircanada.com**) et déposée sur le site Web de SEDAR (**www.sedar.com**). Des renseignements financiers supplémentaires figurent dans les états financiers consolidés pour l'exercice terminé le 31 décembre 2009 et dans le rapport de gestion 2009 d'Air Canada daté du 10 février 2010. Les documents ci-dessus et les renseignements complémentaires au sujet d'Air Canada sont disponibles sur les sites Web d'Air Canada (**www.aircanada.com**) et de SEDAR (**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 2009, 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 2009 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 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** » Les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote;

« **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;

« **Aéroplan** » Commandité Gestion Aéroplan Inc.;

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

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

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

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

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

« **Boeing** » The Boeing Company;

« **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, dans sa version modifiée;

« **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;

« **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;

« **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;

« **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** » ou « **LPPCAC** » La *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* (Canada);

« **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;

« **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
(le « comité de vérification »)

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

D'AIR CANADA
(la « Société »)

1. Objectifs

Les objectifs du comité de vérification sont les suivants :

(i) Aider le conseil à d'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) 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.

b) 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.

c) 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.

d) 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.

e) Comparaison entre le rendement et le budget

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

f) 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 rendus à la Société par le vérificateur externe.

Le 6 août 2009