

AIR CANADA 

**Notice annuelle
2010**



Le 30 mars 2011

TABLE DES MATIÈRES

NOTES EXPLICATIVES	- 2 -
STRUCTURE DE L'ENTREPRISE	- 4 -
LIENS INTERSOCIÉTÉS.....	- 6 -
RÉGLEMENTATION.....	- 7 -
MARQUES DE COMMERCE.....	- 13 -
APERÇU DU SECTEUR ET DE L'ENVIRONNEMENT CONCURRENTIEL	- 14 -
APERÇU DES ACTIVITÉS	- 19 -
ACTIVITÉS D'AIR CANADA	- 27 -
FACTEURS DE RISQUE	- 38 -
MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES	- 50 -
AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES.....	- 50 -
VENTES ANTÉRIEURES	- 50 -
RELEVÉ DES DIVIDENDES VERSÉS.....	- 51 -
DESCRIPTION DE LA STRUCTURE DU CAPITAL-ACTIONS	- 51 -
ADMINISTRATEURS ET DIRIGEANTS	- 56 -
COMITÉ DE VÉRIFICATION, DES FINANCES ET DU RISQUE	- 61 -
DIRIGEANTS ET AUTRES PERSONNES INTÉRESSÉS DANS DES OPÉRATIONS IMPORTANTES	- 64 -
ACTIONS EN JUSTICE	- 64 -
CONTRATS IMPORTANTS.....	- 64 -
EXPERTS.....	- 65 -
RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES	- 65 -
GLOSSAIRE	- 66 -
ANNEXE A	- 69 -

NOTES EXPLICATIVES

Sauf indication contraire, les renseignements qui figurent dans la présente notice annuelle sont arrêtés au 31 décembre 2010.

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 l'exhaustivité et l'exactitude de ces renseignements. De même, les enquêtes internes, les prévisions sectorielles, les études de marché et d'autres renseignements publics, bien qu'ils soient jugés fiables, n'ont fait l'objet d'aucune vérification indépendante. La Société ne fait aucune déclaration quant à l'exactitude de ces renseignements.

Déclarations prospectives — Les communications d'Air Canada au public peuvent contenir des déclarations prospectives au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. La présente notice annuelle peut contenir de telles déclarations et les autres documents déposés auprès des autorités en valeurs mobilières peuvent également en contenir. Les déclarations prospectives peuvent être fondées sur la prévision de résultats futurs et l'estimation de montants 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 facteurs environnementaux (notamment les systèmes météorologiques et autres phénomènes naturels et les facteurs d'origine humaine), 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 les documents d'information d'Air Canada qu'il est possible de consulter au www.sedar.com, en particulier à la rubrique « Facteurs de risque » de la présente notice annuelle. Les déclarations prospectives contenues dans la présente notice annuelle témoignent des attentes d'Air Canada à la date de la notice annuelle (ou à la date où elles sont censées avoir été formulées) et sont susceptibles de changer après cette date. Toutefois, Air Canada n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces déclarations à la lumière de nouveaux éléments d'information, d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue en vertu de la réglementation en valeurs mobilières applicable.

Les déclarations prospectives reposent sur des hypothèses formulées par Air Canada, qui a supposé que l'économie nord-américaine poursuivrait sa reprise en 2011, que le dollar canadien se négocierait en moyenne à parité avec le dollar américain au premier trimestre de 2011 et pour l'ensemble de 2011, et que le cours du carburant s'établirait en moyenne à 0,76 \$ le litre pour le premier trimestre de 2011 et à 0,87 \$ le litre pour l'ensemble de 2011.

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 1^{er} janvier 2001, pour créer une nouvelle société appelée Air Canada. Aux termes du plan consolidé de réorganisation, de transaction et d'arrangement d'Air Canada et de certaines de ses filiales présenté en vertu de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (la « LACC ») (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 placé dans le public, par voie d'un premier appel public à l'épargne et d'un reclassement, au 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 au financement partiel du 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. Au 24 novembre 2006, 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 (chaque bon de souscription entier étant désigné un « bon de souscription ») 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 « Ententes à l'égard des régimes de retraite » de la présente notice annuelle, la participation d'ACE dans Air Canada a été ramenée de 75 % à 27 % en date du 27 octobre 2009.

Le 1^{er} 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.

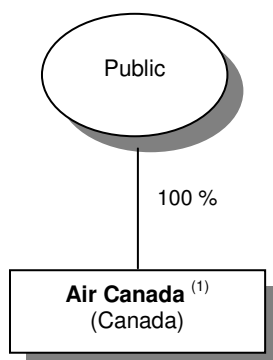
Le 23 décembre 2010, ACE a annoncé qu'elle avait réalisé un reclassement par voie de prise ferme de 44 millions d'actions à droit de vote de catégorie B d'Air Canada pour un produit net lui revenant d'environ 156 millions de dollars. Air Canada n'a rien touché du produit de ce placement. En date du 23 décembre 2010, compte tenu du placement, ACE a déclaré que sa participation dans Air Canada a été ramenée de 27 % à environ 11 %.

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**. (Sauf indication contraire, il est entendu que les renseignements qui figurent sur le site Web d'Air Canada ne sont pas intégrés par renvoi à la présente notice annuelle.)

Des renseignements supplémentaires figurent dans les états financiers consolidés d'Air Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010 et dans son rapport de gestion 2010 (le « rapport de gestion ») daté du 10 février 2011, 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 2010.



(1) Air Canada détient directement ou indirectement la totalité des actions émises et en circulation de certaines filiales, notamment Air Canada Capital Ltd. et Simco Leasing Ltd., constituées sous le régime des lois de l'Alberta. Air Canada détient la totalité des parts de société en commandite 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.

Certaines filiales qui, au 31 décembre 2010, 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 de communiquer certains renseignements aux passagers et de leur fournir une indemnité et de l'aide 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 l'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. Par conséquent, le processus législatif concernant le projet de loi C-310 est suspendu.

Le 15 juin 2010, le projet de loi C-541, *Loi visant les droits des passagers aériens*, qui traite également des droits des passagers, y compris les annulations et retards de vols et les refus d'embarquement, a été présenté en première lecture à la Chambre des communes. 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

Les services transfrontaliers entre le Canada et les États-Unis ont été libéralisés pour la première fois par l'accord de services aériens Canada/É.-U. de 1995. 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 exploités par Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz »), la société remplaçante de Jazz Air S.E.C.

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 assujéti aux accords bilatéraux de services aériens existants, mais le gouvernement du Canada poursuivra les négociations entamées avec les pays intéressés pour obtenir les droits nécessaires pour les transporteurs canadiens. En outre, une désignation ne sera sujette à réattribution que dans les cas où un accord bilatéral limite les désignations et où le transporteur autorisé n'exploite pas de services aériens directs ou à code partagé.

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 des services de fret. Depuis le 18 décembre 2009, il est possible de se prévaloir provisoirement de ces droits et d'autres droits prévus dans le nouvel accord de transport aérien même s'il n'est pas encore en vigueur.

Services d'affrètement

Habituellement, les services d'affrètement ne sont pas visés par les accords bilatéraux, mais ils sont visés par l'accord « Ciel ouvert ». 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. La direction ne peut prévoir si les dispositions concernant la limite de propriété étrangère entreront en vigueur ni, le cas échéant, la date de leur éventuelle entrée en vigueur.

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 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 efficacité énergétique d'ici 2012 par rapport à 1990 (mesurée en litres de carburateur par rapport au revenu tonne-kilomètre). Bien qu'elle ne soit plus membre de l'ATAC, Air Canada a réitéré son soutien à l'accord volontaire et aux objectifs de cet accord (par son adhésion au Conseil national des lignes aériennes du Canada) et a déjà dépassé la cible d'amélioration de l'efficacité énergétique qui y est prévue. En 2010, Air Canada a avalisé les nouvelles cibles ambitieuses de l'industrie (fixées par l'Association du transport aérien international (« IATA »)) en vue de réaliser l'objectif collectif suivant : 1) améliorer l'efficacité énergétique moyenne de 1,5 % par année de 2009 à 2020, 2) progresser vers la « carboneutralité » à compter 2020, 3) réduire les émissions de dioxyde de carbone de 50 % d'ici 2050 par rapport à 2005. Air Canada a mis en œuvre un programme d'efficacité énergétique vers le milieu de 2006. Aussi, depuis cette date et jusqu'en 2010 inclusivement, ce programme a permis de réduire les émissions de dioxyde de carbone de 250 000 tonnes comparativement à ce qu'aurait normalement émis 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 1^{er} avril 2002, 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 1^{er} avril 2002 pour couvrir les frais de l'ACSTA, puis révisés dans les budgets fédéraux suivants. En date du 1^{er} 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.

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 (l'« ASFC »), 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. À la fin 2010, Air Canada respectait également les exigences sur la sécurité des vols (*Secure Flight requirements*) imposées par la Transportation Security Administration (la « TSA ») des États-Unis, qui oblige les passagers à fournir des renseignements de base avant le vol et des renseignements plus complets à l'embarquement pour permettre à la TSA et au Customs and Border Protection des États-Unis (« CBP ») d'effectuer les vérifications prévues par la liste de surveillance et l'Electronic System for Travel Authorization (« ESTA ») avant de délivrer la carte d'accès à bord.

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 pièces d'identité peuvent être demandées à l'enregistrement et doivent être présentées à la porte d'embarquement. Les obligations de vérification ont été modifiées en 2010 pour exiger la comparaison du visage en entier du passager avec la pièce d'identité. Si le passager refuse de dévoiler son visage, Air Canada doit lui refuser le transport. 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. Les attentats d'octobre 2010 contre des avions cargo qui effectuaient la liaison entre le Yémen et les États-Unis ont donné lieu à une réglementation imposant un resserrement des contrôles de la sécurité des avions cargo.

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 réglementation 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 mesures imposées par Transports Canada aux termes du Programme de protection des passagers puisqu'elle respecte déjà des exigences analogues imposées par la TSA, un organisme du gouvernement américain, pour son programme *Secure Flight*.
- 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 entreraient éventuellement en vigueur.

Air Canada a mis en place un système de gestion de la sécurité conforme aux modifications récentes apportées au Règlement de l'aviation canadien. Le président et chef de la direction d'Air Canada, Calin Rovinescu, a été désigné dirigeant responsable du système de gestion de la sécurité d'Air Canada, que le vice-président général et chef de l'exploitation d'Air Canada, Duncan Dee, est chargé d'implanter.

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 tacite ou exprès éclairé, selon le cas, 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} Air Canada Elite^{MD} et d'autres dessins-marques comme la cocarde d'Air Canada. Air Canada a accordé à Aéroplan Canada 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 91 appareils Boeing 737 au 31 décembre 2010.

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.

En 2010, Air Canada a tiré parti de la reprise économique et a progressé vers la mise en œuvre de ses priorités essentielles (qui sont exposées dans la présente notice annuelle à la rubrique « Stratégie commerciale d'Air Canada »), ce qui lui a permis d'inscrire un bénéfice d'exploitation de 361 millions de dollars en 2010 (avant la réduction nette de 46 millions de dollars relative à la provision pour enquêtes sur le fret), soit une progression de 677 millions de dollars par rapport à 2009. Le BAIIALA (avant la réduction nette de 46 millions de dollars relative à la provision pour enquêtes sur le fret) de 1 386 millions de dollars en 2010 est le BAIIALA le plus élevé de toute l'histoire de la compagnie aérienne. Voir la rubrique 20 « Mesures financières hors PCGR » du rapport de gestion de 2010 d'Air Canada daté du 10 février 2011, disponible sur les sites Web d'Air Canada (www.aircanada.com) ou de SEDAR (www.sedar.com) et qui est intégré par renvoi dans la présente notice annuelle, pour un rapprochement du BAIIALA au résultat d'exploitation, compte non tenu de l'ajustement de la provision pour enquêtes sur le fret.

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 2,2 % de 2000 à 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 1^{er} janvier 2010 et le 31 décembre 2010, 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'un contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz (le « CAC de Jazz »). Air Canada, conjointement avec Jazz et d'autres transporteurs exploitant des vols pour son compte et en vertu d'ententes commerciales conclues avec elle (appelés dans la présente notice annuelle des « transporteurs sous contrat »), transporte plus de passagers, dessert plus de destinations sans escale et offre plus de vols sur le marché intérieur que toute autre compagnie aérienne. La concurrence sur le marché intérieur est principalement le fait de WestJet. Au 31 décembre 2010, Air Canada et ses transporteurs sous contrat desservaient 59 destinations intérieures au Canada, tandis que WestJet desservait 31 destinations intérieures.

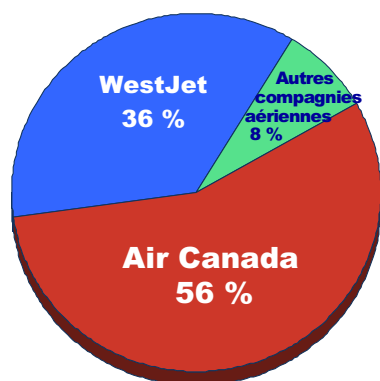
Comme autres compagnies aériennes sur le marché intérieur, on trouve Canadian North et First Air, respectivement basées à Yellowknife et Iqaluit, qui offrent principalement des services dans le nord du Canada et qui relient cette région au reste du pays.

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.

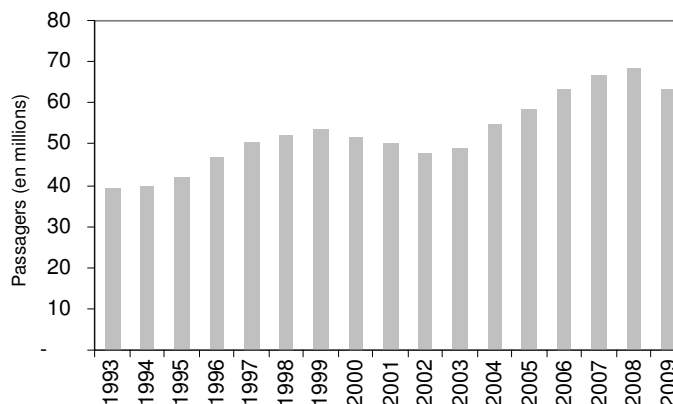
Le 4 octobre 2010, Air Canada a annoncé qu'elle avait conclu un contrat d'achat de capacité avec Sky Regional Airlines Inc., société apparentée à Skyservice Business Aviation, pour exploiter des vols au départ et à destination de l'aéroport Billy-Bishop de Toronto pour le compte d'Air Canada. Le 4 mars 2011, Air Canada a annoncé qu'elle commencerait à offrir des services au départ de l'aéroport Billy-Bishop de Toronto (Island) le 1^{er} mai 2011 après avoir conclu une convention aéroportuaire avec City Centre Terminal Corp., l'aérogare qui appartient à Porter Aviation Holdings Inc. Air Canada offrira au départ 15 vols aller-retour quotidiens entre le centre-ville de Toronto et l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal (l'« aéroport Trudeau de Montréal »).

Les graphiques suivants illustrent (i) la portion de la capacité régulière intérieure totale prévue fournie par Air Canada et ses transporteurs sous contrat 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 1^{er} janvier 2010 et le 31 décembre 2010. Part prévue de l'ensemble de la capacité régulière intérieure d'Air Canada et de ses transporteurs sous contrat.

(2) Source : Transports Canada – Rapport sur les hypothèses 2010-2024, 17 novembre 2010. Représente le nombre total de passagers intérieurs transportés dans tous les aéroports consultés.

(3) WestJet désigne WestJet Airlines.

Marché transfrontalier américain

En 2010, on comptait en moyenne 1 130 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 1^{er} janvier 2010 et le 31 décembre 2010, Air Canada a fourni une plus grande capacité régulière transfrontalière que tout autre transporteur aérien, avec une part de marché estimée à environ 35 %, selon les SMO.

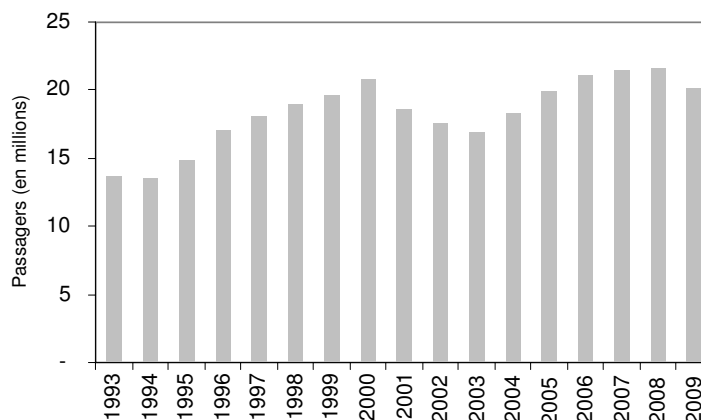
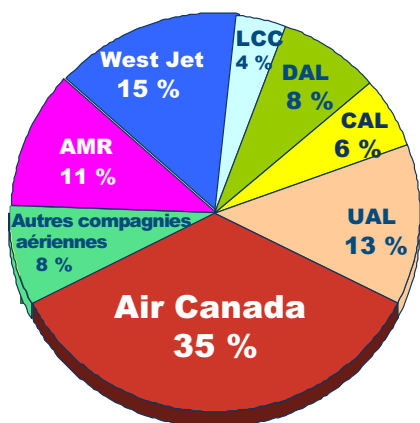
Air Canada et ses transporteurs sous contrat transportent plus de passagers, desservent plus de destinations sans escale et offrent plus de vols sur le marché transfrontalier que toute autre compagnie aérienne. La concurrence sur le marché transfrontalier est principalement le fait des transporteurs 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, United Airlines, Delta Airlines (et sa filiale Northwest Airlines) et U.S. Airways. En 2010, Air Canada et ses transporteurs sous contrat desservaient 59 destinations aux États-Unis à partir du Canada, alors que des transporteurs américains desservaient 26 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. En 2010, WestJet offrait des services transfrontaliers sur 18 destinations aux États-Unis, soit Atlantic City, Fort Lauderdale, Fort Myers, Honolulu, Kona, Las Vegas, Lihue, Los Angeles, Maui, Miami, La Nouvelle-Orléans, Newark, Orlando, Palm Springs, Phoenix, San Diego, San Francisco et Tampa.

Les graphiques suivants illustrent (i) la portion de la capacité régulière transfrontalière totale prévue fournie par Air Canada et ses transporteurs sous contrat, mesurée en SMO, et (ii) le nombre de passagers payants transfrontaliers annuel historique et estimatif.

Part estimative de la capacité régulière transfrontalière totale ⁽¹⁾⁽³⁾

Nombre historique de passagers transfrontaliers ⁽²⁾



(1) Source : Données de l'OAG, d'après les SMO entre le 1^{er} janvier 2010 et le 31 décembre 2010. Capacité régulière transfrontalière totale d'Air Canada et des transporteurs sous contrat. La capacité régulière transfrontalière totale des autres transporteurs comprend également celle des transporteurs régionaux membres de leur groupe ou sous contrat, le cas échéant. AMR : American Airlines; WestJet : WestJet Airlines; UAL : UAL Airlines; CAL : Continental Airlines; DAL : Delta Air Lines et LCC : U.S. Airways.

(2) Source : Transports Canada – Rapport sur les hypothèses 2010-2024, 17 novembre 2010. Représente le nombre total de passagers transfrontaliers transportés dans tous les aéroports participants.

(3) Le 1^{er} octobre 2010, United Continental Holdings Inc. a annoncé que la fusion d'United AirLines (UAL) et de Continental Airlines (CAL) avait été réalisée.

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 514 départs quotidiens, dont 13 % vers l'étranger. 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 229 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 287 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.

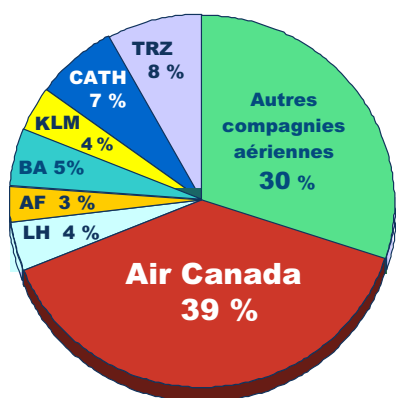
Air Canada est le plus important fournisseur de services passagers réguliers sur le marché international au départ et à destination du Canada et a un vaste portefeuille de droits sur des routes internationales. D'après les renseignements fournis par l'OAG, entre le 1^{er} janvier 2010 et le 31 décembre 2010, 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.

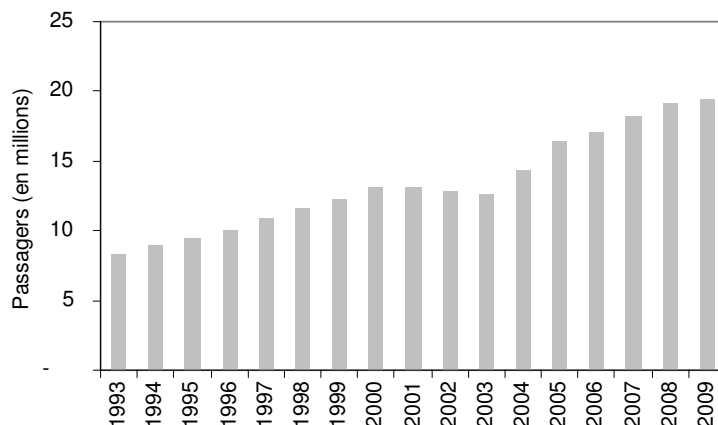
Sur les marchés transatlantique et transpacifique, Air Canada fait concurrence principalement à des transporteurs réseau étrangers et, dans une moindre mesure, à des transporteurs d'affrètement sur les routes à plus haute densité en haute saison. En outre, il existe une concurrence de la part des transporteurs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

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 1^{er} janvier 2010 et le 31 décembre 2010. BA : British Airways; TRZ : Transat A.T. Inc.; AF : Air France KLM; CATH : Cathay Pacific Airway; KLM : KLM Royal Dutch Airlines et LH : Deutsche Lufthansa.

(2) Source : Transports Canada – Rapport sur les hypothèses 2010-2024, 17 novembre 2010. Représente le nombre total de passagers internationaux transportés dans tous les aéroports participants.

APERÇU DES ACTIVITÉS

Air Canada est le plus important transporteur aérien du Canada offrant des services transfrontaliers 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 2010, Air Canada et ses transporteurs sous contrat ont effectué en moyenne 1 470 départs quotidiens vers 59 destinations au Canada, 59 destinations aux États-Unis et 60 destinations sur les marchés Canada-Europe, Canada-Pacifique, Canada-Antilles/Amérique centrale et Canada-Amérique du Sud. Les vols intérieurs, transfrontaliers et internationaux correspondaient à environ 66 %, 27 % et 7 %, respectivement, des quelque 1 470 départs quotidiens moyens. En outre, Air Canada assure certains services passagers nolisés sous la marque « AC Jetz ». En 2010, Air Canada et ses transporteurs sous contrat ont transporté plus de 32 millions de passagers et ont fourni des services passagers sur 178 destinations directes sur les cinq continents.

Au 31 décembre 2010, Air Canada exploitait un parc aérien de 205 appareils, composé de 89 Airbus moyens-porteurs, 56 gros-porteurs Boeing et Airbus et 60 jets régionaux Embraer. De plus, aux termes du CAC de Jazz, Jazz exploitait 123 appareils pour Air Canada, soit 63 jets régionaux Bombardier et 60 Dash-8.

Air Canada élargit son réseau grâce au CAC de Jazz aux termes duquel elle achète la plus grande partie de la capacité du parc aérien de Jazz à des tarifs prédéterminés et établit les liaisons que Jazz exploite pour son compte et selon les horaires qu'elle fixe. Aux termes du CAC 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.

Le 4 octobre 2010, Air Canada a annoncé qu'elle avait conclu un contrat d'achat de capacité avec Sky Regional Airlines Inc., société apparentée à Skyservice Business Aviation, pour exploiter des vols au départ et à destination de l'aéroport Billy-Bishop de Toronto pour le compte d'Air Canada.

Air Canada est membre fondateur du réseau Star Alliance^{MD}. Le réseau Star Alliance^{MD} compte actuellement 27 compagnies aériennes. Grâce à son affiliation à ce réseau, Air Canada peut offrir à sa clientèle environ 1 160 destinations dans 181 pays, une participation réciproque aux programmes pour grands voyageurs et l'accès à des salons aéroportuaires.

En octobre 2010, Air Canada a annoncé qu'elle avait conclu avec United Airlines, Inc. et Continental Airlines, Inc. (qui ont toutes deux fusionné récemment pour former United Continental Holdings Inc. (« United Airlines »)) un protocole d'entente énonçant les principes d'une vaste coentreprise de partage des revenus provenant des vols transfrontaliers. La coentreprise devrait prendre effet en 2011, à condition que les parties obtiennent l'approbation des organismes de réglementation, produisent les documents requis et parachèvent la documentation.

En décembre 2010, Air Canada a mis au point avec United Airlines et Deutsche Lufthansa AG une coentreprise transatlantique grâce à laquelle les transporteurs procurent des services plus variés et plus efficaces à leurs clients sur les routes qui relient l'Amérique du Nord et l'Amérique centrale, l'Afrique, l'Inde, l'Europe et le Moyen-Orient. La coentreprise, y compris la structure de partage des revenus, a été mise en œuvre avec effet au 1^{er} janvier 2010.

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.

Air Canada tire aussi une part de son chiffre d'affaires de sa division de fret aérien et des services de voyageur fournis par sa filiale en propriété exclusive, Société en commandite Touram (faisant affaires sous la dénomination de « Vacances Air Canada »).

Air Canada Cargo assure des services de transport de fret directs vers plus de 150 destinations canadiennes et transfrontalières 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 voyageurs 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 centrale, Amérique du Sud, Pacifique Sud et Asie) en élaborant, en commercialisant et en distribuant des forfaits vacances. Vacances Air Canada offre également des forfaits croisières en Amérique du Nord, en Europe et dans les Antilles.

Stratégie commerciale d'Air Canada

En 2010, Air Canada a renforcé sa réputation de chef de file mondial du transport aérien international. Elle a largement progressé vers la mise en œuvre de ses quatre priorités essentielles, ce qui, conjugué à l'amélioration des conditions économiques, lui a permis d'inscrire un bénéfice d'exploitation de 361 millions de dollars en 2010 (avant la réduction nette de 46 millions de dollars relative à la provision pour enquêtes sur le fret), soit une progression de 677 millions de dollars par rapport à 2009. Le BAIIALA (avant la réduction nette de 46 millions de dollars relative à la provision pour enquêtes sur le fret) de 1 386 millions de dollars en 2010 est le BAIIALA le plus élevé de l'histoire de la compagnie aérienne.

La stratégie financière d'Air Canada consiste à continuer d'améliorer le niveau et la prévisibilité de ses bénéfices et, par conséquent, la maximisation de la valeur à long terme pour ses parties prenantes. En 2011, Air Canada entend tirer parti des progrès accomplis en 2010 et se concentrer sur les quatre priorités fondamentales suivantes :

- Exploiter pleinement sa marque et son réseau mondial;
- Tirer parti de nouvelles occasions de croissance du chiffre d'affaires et de transformation des coûts;
- Nouer un lien de confiance avec la clientèle en accordant la priorité aux passagers et aux produits de haut rapport;
- Optimiser la culture d'entreprise et créer une image de marque dynamique axée sur le personnel.

Exploiter pleinement la marque et le réseau mondial d'Air Canada

En 2011, Air Canada continuera de préconiser une croissance disciplinée. Air Canada croit que le profil démographique multiethnique du Canada lui offre la possibilité de tirer parti de l'accroissement de la demande de voyages internationaux. Forte de son image de marque solide et de son offre de produits internationaux à la fine pointe de l'industrie, Air Canada entend miser sur son réseau pour profiter des marges supérieures généralement disponibles sur les marchés internationaux. La compagnie aérienne compte également tirer parti de la plaque tournante de renommée mondiale que constitue l'aéroport Pearson de Toronto et d'autres plaques tournantes canadiennes, pour accroître le trafic d'apport

international au Canada. L'aéroport Pearson de Toronto présente un avantage géographique parce qu'il est près de marchés densément peuplés. Il constitue par ailleurs la destination d'un grand nombre de voyageurs d'affaires et d'agrément. L'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto a apporté des améliorations aux aéroports, lesquelles ont notamment permis à Air Canada et à la plupart de ses partenaires Star Alliance^{MD} de regrouper leurs activités dans un même aéroport, ce qui facilite le trafic de transit de correspondance et bonifie l'expérience de la clientèle. Ces améliorations ont renforcé la position de l'aéroport Pearson de Toronto à titre d'importante porte d'entrée du trafic international.

En 2010, Air Canada a accru sa capacité vers l'Asie, l'Europe et les États-Unis de près de 11 %. Consciente de la prépondérance croissante du marché asiatique au sein de l'industrie du voyage, Air Canada a accru le trafic vers le Pacifique de plus de 22 % en 2010 par rapport à 2009. La décision d'augmenter la capacité sur ce marché est attribuable en partie au fait que le Canada a reçu le statut de destination approuvée de la part de la Chine, qui permet désormais à ses ressortissants de visiter le Canada plus facilement. Par ailleurs, sous l'influx de liaisons supplémentaires vers Genève, Rome, Bruxelles, Athènes, Copenhague et Barcelone, Air Canada a également accru de 6,7 % le trafic sur le marché transatlantique en 2010 par rapport à 2009. Ces services supplémentaires renforcent la position des lignes européennes phares de la compagnie aérienne vers Londres, Paris et Francfort. Air Canada a également ajouté des vols vers plusieurs villes américaines en 2010, notamment San Diego, Portland (Oregon), Cincinnati, Memphis, Portland (Maine), Syracuse (New York) et La Nouvelle-Orléans, en vue d'augmenter le trafic d'apport provenant des États-Unis au soutien de ses initiatives d'expansion internationale.

Pour accroître sa présence sur les marchés actuels et sur d'autres marchés internationaux, Air Canada sait que la conclusion d'alliances commerciales avec des transporteurs internationaux de premier plan constitue un élément primordial de son programme d'expansion internationale. C'est pourquoi elle est membre du réseau Star Alliance^{MD} qui lui permet d'offrir à sa clientèle un choix de 1 160 aéroports dans 181 pays. En outre, grâce à la coentreprise transatlantique qu'elle a constituée avec United Airlines et Deutsche Lufthansa AG, appelée « A++ », Air Canada renforce sa présence sur les marchés nord-américains, européens, moyen-orientaux, africains et indiens. Début octobre 2010, Air Canada a annoncé la création d'une coentreprise sur le marché Canada/États-Unis avec United Airlines, sous réserve de l'approbation des organismes de réglementation, de la production des documents nécessaires, de la mise au point définitive de la documentation et des ententes. Cette coentreprise procurera à Air Canada des avantages et des synergies en matière de revenus lui permettant d'être encore plus concurrentielle. En gérant l'établissement des prix, des horaires et des ventes, Air Canada pourra mieux desservir sa clientèle en lui proposant plus d'options de vol et en réduisant le temps de vol. La coentreprise transfrontalière Canada-États-Unis devrait prendre effet en 2011.

Tirer parti de nouvelles occasions de croissance du chiffre d'affaires et de transformation des coûts

Consciente que la réussite à long terme de la compagnie aérienne est tributaire d'une structure de coûts concurrentielle, Air Canada s'engage à ce que la compression et la réduction des coûts devienne un élément permanent de sa culture d'entreprise, sans nuire à l'expérience client. En 2011, Air Canada a l'intention de s'appuyer sur les progrès accomplis en 2010 pour améliorer les produits unitaires et la productivité. La compagnie aérienne continuera de mettre l'accent sur l'optimisation des procédés administratifs et la mise à profit de la technologie afin d'améliorer la qualité de ses produits et services tout en réduisant les coûts.

L'un des objectifs d'Air Canada est d'obtenir une croissance du chiffre d'affaires et une réduction des coûts annualisés de 530 millions de dollars d'ici la fin de 2011. Après les analyses et évaluations comparatives exhaustives menées par la direction, plus de 125 initiatives ont été définies à ce jour, dont la plupart visent la compression des coûts provenant de la renégociation de contrats, des améliorations des procédés opérationnels et des gains de productivité. En 2010, Air Canada a réalisé des avantages annuels de 330 millions de dollars, soit 30 millions de dollars de plus que la cible de 300 millions de dollars au titre du PTC pour 2010 (en raison de la réalisation anticipée des mesures d'économie au titre

du PTC planifiées pour 2011) et elle a réalisé des économies annualisées de 400 millions de dollars sur sa cible globale de 530 millions de dollars à atteindre d'ici la fin de 2011.

En 2011, Air Canada continuera de mettre l'accent sur l'optimisation des procédés administratifs et la mise à profit de la technologie afin d'améliorer la qualité de ses produits et services tout en réduisant les coûts. Une nouvelle équipe de transformation des procédés a été formée récemment. Sa principale mission consiste à repérer des occasions et à travailler en collaboration avec des équipes multifonctionnelles pour mettre en œuvre des meilleures pratiques et diminuer la structure des coûts d'Air Canada à moyen terme.

En 2010, le programme de transformation des coûts a été l'un des facteurs permettant de réduire les charges d'exploitation par siège-mille offert (« CESMO ») d'Air Canada (à l'exclusion de la charge de carburant) de 4,5 % comparativement à 2009.

Lien de confiance avec la clientèle axé sur les passagers et les produits de haut rapport

La satisfaction de la clientèle et la croissance du chiffre d'affaires provenant de la cabine à haut rapport comptent parmi les éléments clés de la réussite à long terme d'Air Canada. Le but d'Air Canada consiste à dépasser les attentes de ses clients en leur offrant un service chaleureux et professionnel, le meilleur qui soit. En 2011, Air Canada continuera de se concentrer sur les passagers et les produits de haut rapport afin de tirer pleinement parti de ses réalisations de 2010, notamment la croissance des produits passages liés à la cabine à haut rapport de 378 millions de dollars ou 23 % comparativement à 2009. La compagnie aérienne demeure axée sur l'optimisation de la gestion de la cabine à haut rapport afin de maximiser le chiffre d'affaires, la recherche de possibilités d'accroissement de ce chiffre d'affaires, et l'élargissement de l'offre aux voyageurs d'affaires.

Air Canada est l'une des marques les plus respectées au pays et elle prévoit tirer profit de cet atout pour stimuler le chiffre d'affaires tiré du trafic en cabine à haut rapport, particulièrement sur les lignes internationales. Air Canada possède l'un des parcs aériens les plus modernes parmi les transporteurs nord-américains, l'âge moyen étant de 10,7 ans au 31 décembre 2010. Air Canada estime que son investissement dans de nouveaux appareils Boeing 777 et Embraer et les produits en vol à la fine pointe du secteur, 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. En outre, les clients apprécient de plus en plus les salons Feuille d'érable, les services Concierge ainsi que le programme de fidélisation de la compagnie aérienne.

En 2010, Air Canada a reçu les prix suivants, qui montrent l'excellence et le professionnalisme de ses employés ainsi que la qualité de ses produits :

- Elle a reçu la plus haute distinction dans cinq catégories du programme de reconnaissance « Best in Business Travel » du Business Traveler, ce qui fait d'elle la seule compagnie aérienne au monde à remporter autant de premiers prix à l'occasion du sondage annuel que mène cette revue auprès de ses lecteurs.
 - Meilleurs agents de bord en Amérique du Nord.
 - Meilleurs services en vol en Amérique du Nord
 - Meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord pour le service en classe Affaires
 - Meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord pour les vols internationaux
 - Meilleur site Web de transporteur aérien
- Air Canada a aussi remporté le prix du « Meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord » dans le cadre du sondage annuel du magazine Global Traveler, en fonction des réponses fournies par plus de 25 000 lecteurs.

- Pour la troisième année consécutive, les lecteurs du magazine Executive Travel ont élu Air Canada « Meilleur transporteur aérien au Canada » à la suite d'un sondage annuel mené auprès de voyageurs internationaux assidus dans le but de sélectionner les gagnants des prix « Leading Edge ».
- Air Canada a été classée « Meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord » dans le cadre d'un sondage réalisé à l'échelle mondiale auprès de plus de 17 millions de voyageurs par la firme de recherche indépendante Skytrax, à l'occasion des World Airline Awards de 2010 qu'elle décerne.

En outre, 71 % des voyageurs d'affaires du Canada interrogés dans le cadre de l'enquête « Canadian Business Travel Study » menée par Ipsos Reid en 2010 ont indiqué qu'Air Canada était leur compagnie aérienne préférée. C'est la troisième année d'affilée que le pourcentage obtenu par la compagnie aérienne augmente.

Les améliorations continues de la satisfaction mensuelle de la clientèle d'une année à l'autre ainsi que les nombreux prix décernés par l'industrie du transport aérien reçus fin 2009 et en 2010 montrent bien que la compagnie aérienne a réussi à obtenir la confiance de ses clients.

Optimiser la culture d'entreprise et créer une image de marque dynamique axée sur le personnel

L'une des priorités essentielles d'Air Canada consiste à améliorer sa culture d'entreprise afin de promouvoir le leadership, la responsabilisation et l'esprit d'entreprise. Air Canada reconnaît qu'il faut simplifier les procédés et fournir à ses employés les outils et la formation nécessaires pour encourager une culture orientée sur l'excellence du service à la clientèle et les habiliter à prendre des décisions ou à résoudre les problèmes rapidement. L'accent mis sur la maîtrise des coûts au sein d'Air Canada aide à instaurer une culture davantage fondée sur l'esprit d'entreprise qui incite tous les employés à agir comme s'ils étaient les propriétaires et les porte-parole de la compagnie aérienne.

Comme la collaboration entre services internes s'est améliorée, Air Canada utilise désormais son parc aérien plus efficacement. L'été dernier, en exploitant presque le même nombre d'avions qu'en 2009, la compagnie aérienne a assuré 3 700 vols de plus, soit 12 630 d'heures de vol supplémentaires, et transporté 400 000 passagers de plus.

Cette transformation positive de la culture d'entreprise d'Air Canada lui a permis de mieux gérer les défis d'envergure prévus comme les Jeux olympiques ou imprévus comme l'éruption du volcan en Islande. La compagnie aérienne gère plus efficacement les perturbations de service afin de diminuer les inconvénients subis par les passagers. Ainsi, Air Canada a reçu des éloges pour son service à la clientèle et la vitesse à laquelle elle a pu reprendre ses activités normales lorsque certains aéroports européens ont dû annuler leurs vols au cours des fêtes de fin d'année à la suite des tempêtes de neige qui ont perturbé leurs activités.

Les distinctions récemment décernées à Air Canada montrent que les employés participent à la transformation de la compagnie aérienne, dont la réussite est tributaire d'un service résolument axé sur la satisfaction du client. Selon des enquêtes internes, la mobilisation des employés s'est accrue de 20 % par rapport à 2008. En outre, les initiatives qui ont été prises, comme l'attribution d'actions à chaque employé au moyen d'une prime spéciale de reconnaissance envers les employés de 2010 et du programme d'incitatif mensuel « Une réussite partagée » visent à mieux harmoniser les intérêts personnels des employés avec ceux de l'entreprise.

Ententes à l'égard des régimes de retraite

Air Canada propose à ses employés plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées. Au 1^{er} janvier 2011, selon l'estimation préliminaire, le déficit global de solvabilité des régimes de retraite agréés s'élevait à environ 2,1 milliards de dollars, tandis que ce même déficit s'élevait à 2,7 milliards de dollars en date du 1^{er} janvier 2010.

L'estimation préliminaire datée du 1^{er} janvier 2011 tient compte de l'incidence du rendement réel de l'actif du régime ainsi que des taux d'actualisation récemment publiés dans le guide de l'Institut canadien des actuaires. Les évaluations actuarielles définitives au 1^{er} janvier 2011 seront réalisées au premier semestre de 2011 mais elles n'augmenteront pas les obligations de capitalisation des régimes de retraite projetés pour 2011 à 2013, comme il est décrit ci-après.

En juillet 2009, le gouvernement fédéral a adopté le Règlement sur la capitalisation des régimes de pension d'Air Canada (2009) (le « règlement de 2009 »). Le règlement de 2009 dispense Air Canada de verser des cotisations au titre des services passés (soit des paiements spéciaux pour amortir les déficits des régimes) à ses dix régimes de retraite agréés à prestations déterminées nationaux pour la période allant du 1^{er} avril 2009 au 31 décembre 2010. Par la suite, en ce qui a trait à la période allant du 1^{er} 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, sur une base capitalisée, soit le maximum autorisé par la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada) pour ces années au titre des services rendus, s'il est inférieur à ces sommes.

Le règlement de 2009 a été adopté au cours du troisième trimestre de 2009 dans la foulée des protocoles sur les retraites conclus avec tous les syndicats canadiens d'Air Canada (les « protocoles sur les retraites »). Conformément aux protocoles sur les retraites, 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 représentait 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 aura 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.

Compte tenu de l'effet du règlement de 2009 indiqué ci-dessus, les cotisations d'Air Canada au titre de la capitalisation des régimes de retraite se sont élevées à 243 millions de dollars en 2010.

(en millions de dollars canadiens)	2010	2009
Coût des services passés au titre des régimes agréés	- \$	140 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice au titre des régimes agréés	169	185
Autres conventions de retraite ⁽¹⁾	74	64
Contributions totales	243 \$	389 \$

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

Les obligations de financement sont tributaires de plusieurs facteurs, notamment les hypothèses utilisées dans les derniers rapports d'évaluation actuarielle déposés concernant le coût des services rendus (dont un taux d'actualisation applicable utilisé ou présumé dans l'évaluation actuarielle), 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. Jusqu'en 2013, les obligations de capitalisation au titre des services passés d'Air Canada sont également assujetties aux limites établies dans le cadre du règlement de 2009.

Les obligations de capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada en espèces pour 2011 et pour les deux exercices suivants figurent dans le tableau ci-après. 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, notamment ceux mentionnés précédemment.

(en millions de dollars canadiens)	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	180	186	191
Autres conventions de retraite ⁽¹⁾	79	81	83
Obligations projetées au titre de la capitalisation des régimes de retraite	397 \$	440 \$	495 \$

(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 2010 s'est établi à 2 077 millions de dollars (1 186 millions de dollars en 2009). 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, dans une certaine mesure, a été compensé en grande partie par les rendements plus élevés 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 sont maintenant échues ou viennent 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. Pour un exposé détaillé des risques liés aux relations de travail, voir la rubrique « Facteurs de risque » de la présente notice annuelle.

En mars 2011, Air Canada a conclu un accord de principe avec l'APAC. L'accord, qui doit être ratifié, couvre environ 3 000 pilotes.

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.

Air Canada négocie avec la plupart de ses groupes d'employés syndiqués dont les conventions collectives ont expiré.

Le 31 janvier 2011, le Conseil canadien des relations industrielles a statué que la vente de l'ancienne entreprise de maintenance et de réparation d'appareils, de moteurs et de composants d'Air Canada était visée par le Code canadien du travail et a déterminé qu'Aveos était un employeur distinct lié par des conventions collectives séparées. Cette décision déclenche un processus suivant lequel certains employés d'Air Canada représentés par l'AIMTA seront transférés à Aveos. En application de cette décision et d'un programme de départ volontaire connexe, Air Canada pourra être tenue de verser jusqu'à concurrence de 1 500 indemnités de départ (correspondant au maximum à 52 semaines de salaire par employé) aux employés d'Aveos représentés par l'AIMTA qui étaient au service d'Aveos à la date de la décision, si ces employés sont licenciés ou mis à pied de manière permanente parce qu'Aveos cesse d'être le fournisseur exclusif de services de maintenance de cellule d'Air Canada avant le 30 juin 2015. Ces indemnités seront également offertes jusqu'au 30 juin 2013 si l'insolvabilité, la liquidation ou la faillite d'Aveos entraîne la résiliation des contrats conclus avec Air Canada et le licenciement ou la mise à pied permanente d'employés représentés par l'AIMTA. Le contrat de services de maintenance cellule peut être résilié par l'une ou l'autre des parties à compter du 30 juin 2013.

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 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 2010.

(en millions de dollars canadiens)	Exercice terminé le 31 décembre 2010	Exercice terminé le 31 décembre 2009
Produits passages	9 427 \$	8 499 \$
Produits fret	466	358
Autres produits ⁽¹⁾	893	882
Total des produits d'exploitation	10 786	9 739
Total des charges d'exploitation	10 425	10 055
Bénéfice (perte) d'exploitation avant rajustement de la provision pour enquêtes sur le fret, montant net⁽²⁾	361 \$	(316) \$

(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) Au premier trimestre de 2008, Air Canada a inscrit 125 millions de dollars au titre de la provision pour enquêtes sur le fret. Au quatrième trimestre de 2010, Air Canada a diminué cette provision d'un montant net de 46 millions de dollars.

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 2010 et le 31 décembre 2009.

(Produits passages en pourcentage)	Exercice terminé le 31 décembre 2010	Exercice terminé le 31 décembre 2009
Intérieur	40	42
Transfrontalier	19	19
International	41	39
Total	100 %	100 %

Les états financiers consolidés d'Air Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010 et le rapport de gestion 2010 d'Air Canada daté du 10 février 2011, 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 2010.

Routes et horaires

Air Canada

En 2010, Air Canada et ses transporteurs sous contrat ont effectué en moyenne 1 470 départs quotidiens vers 59 destinations au Canada, 59 destinations aux États-Unis et 60 destinations sur les marchés Canada-Europe, Canada-Pacifique, Canada-Antilles/Amérique centrale et Canada-Amérique du Sud. Les vols intérieurs, transfrontaliers et internationaux ont représenté environ 66 %, 27 % et 7 % respectivement des quelque 1 470 vols quotidiens moyens. En outre, Air Canada assure certains services passagers nolisés sous la marque « AC Jetz ».

En 2010, Air Canada et ses transporteurs sous contrat ont transporté plus de 32 millions de passagers et a fourni des services passagers sur 178 destinations directes 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 2010, Air Canada et ses transporteurs sous contrat ont effectué en moyenne 320 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 2010, Air Canada et ses transporteurs sous contrat ont effectué en moyenne 141 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 2010, Air Canada et ses transporteurs sous contrat ont effectué en moyenne 126 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 2010, Air Canada et ses transporteurs sous contrat ont effectué en moyenne 112 départs quotidiens à partir de Calgary.

Services intérieurs

En 2010, Air Canada et ses transporteurs sous contrat ont offert le réseau le plus étendu et la plus vaste gamme de produits au Canada, avec des vols passagers réguliers directs sur 59 destinations canadiennes. Les lignes canadiennes les plus importantes au chapitre des produits d'exploitation sont les lignes transcontinentales qui relient Toronto, Montréal et Ottawa aux principales villes de l'Ouest du Canada, soit Vancouver, Calgary, Edmonton et Winnipeg. Conjointement, Air Canada et ses transporteurs sous contrat exploitent un grand nombre de court-courriers, notamment les liaisons Rapidair^{MD} (reliant Toronto, Montréal et Ottawa). Air Canada et ses transporteurs sous contrat offrent également des vols à bonne fréquence entre les principaux centres de l'Ouest du Canada, notamment Calgary, Edmonton et Vancouver. Outre les vols transcontinentaux et régionaux, Air Canada et ses transporteurs sous contrat assurent des liaisons entre le Centre du Canada, les Prairies et les provinces de l'Atlantique.

Services transfrontaliers

Offrant le plus grand nombre de destinations et de vols sans escale du Canada vers les États-Unis, Air Canada et ses transporteurs sous contrat transportent plus de passagers entre le Canada et les États-Unis que toute autre compagnie aérienne. Air Canada et ses transporteurs sous contrat desservent directement 59 villes américaines en 2010. 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, son partenaire Star Alliance^{MD}.

Air Canada a également ajouté des vols vers plusieurs villes américaines en 2010, notamment San Diego, Portland (Oregon), Cincinnati, Memphis, Portland (Maine), Syracuse (New York) et La Nouvelle-Orléans, en vue d'augmenter le trafic d'apport provenant des États-Unis en soutien de ses initiatives d'expansion internationale.

Services internationaux

Air Canada est bien positionnée à titre de compagnie aérienne internationale régulière la plus importante au Canada. En 2010, elle assurait des vols directs réguliers sur 60 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. En 2010, elle a ajouté des services vers la Belgique, le Danemark et la Grèce.

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). En 2010, Air Canada a également ajouté un nouveau service sans escale entre Calgary et Tokyo.

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 26 aux Antilles.

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 2010, Jazz exploitait pour Air Canada un service régulier de transport de passagers qui prévoit environ 749 départs par jour de semaine en moyenne à destination de 57 villes au Canada et de 30 villes aux États-Unis. Environ 37 % des vols de Jazz sont reliés au réseau principal d'Air Canada. En 2010, Jazz a contribué pour environ 18 % de la capacité SMO intérieure combinée de Jazz et d'Air Canada et également environ 18 % de la capacité SMO transfrontalière combinée de Jazz et d'Air Canada.

Parc aérien

Parc aérien en exploitation actuel et prévu

Le tableau suivant présente le parc en exploitation d'Air Canada aux 31 décembre 2009 et 2010 ainsi que les modifications au parc projetées (exclusion faite des appareils exploités par Jazz aux termes du CAC de Jazz et des appareils exploités par d'autres compagnies régionales pour le compte d'Air Canada et aux termes d'ententes commerciales conclues avec elle) :

	Réel			Prévu			
	31 décembre 2009	Modifications au parc projetées pour 2010	31 décembre 2010	Modifications au parc projetées pour 2011	31 décembre 2011	Modifications au parc projetées pour 2012	31 décembre 2012
Boeing 777-300	12	-	12	-	12	-	12
Boeing 777-200	6	-	6	-	6	-	6
Boeing 767-300	30	-	30	1	31	(1)	30
Airbus A330-300	8	-	8	-	8	-	8
Airbus A321	10	-	10	-	10	-	10
Airbus A320	41	-	41	-	41	-	41
Airbus A319	35	3	38	-	38	-	38
EMBRAER 190	45	-	45	-	45	-	45
EMBRAER 175	15	-	15	-	15	-	15
Total	202	3	205	1	206	(1)	205
Âge moyen (en années)	9,7		10,7		11,6		12,6

Le 4 octobre 2010, Air Canada a annoncé qu'elle avait conclu un contrat d'achat de capacité avec Sky Regional Airlines Inc., société apparentée à Skyservice Business Aviation, pour exploiter des vols au départ et à destination de l'aéroport Billy-Bishop de Toronto pour le compte d'Air Canada. Le 4 mars 2011, Air Canada a annoncé qu'elle commencera à offrir des services au départ de l'aéroport Billy-Bishop de Toronto (Island) le 1^{er} mai 2011 après avoir conclu une convention aéroportuaire avec

City Centre Terminal Corp., l'aérogare qui appartient à Porter Aviation Holdings Inc. Air Canada offrira au départ 15 vols aller-retour quotidiens entre le centre-ville de Toronto et l'aéroport Trudeau de Montréal.

Air Canada a conclu des contrats de location visant cinq appareils Dash 8 Q400 de Bombardier. Sky Regional Airlines Inc. sous-louera et exploitera ces appareils pour le compte d'Air Canada conformément au contrat d'achat de capacité.

Parc aérien de gros porteurs

Parc aérien actuel de gros porteurs

Au 31 décembre 2010, 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

Air Canada a passé 37 commandes fermes d'appareils Boeing 787 auprès de Boeing. Elle détient également des options d'achat sur 13 appareils Boeing 787 et des droits d'achat sur 10 appareils Boeing 787 et 18 appareils Boeing 777.

Boeing a avisé Air Canada qu'elle a reporté au quatrième trimestre de 2013 et au premier semestre de 2014 la livraison des cinq Boeing 787 qui auraient dû être livrés au deuxième semestre de 2013, ce qui représente un retard moyen de cinq à sept mois par rapport au calendrier de livraison antérieur. Boeing a également indiqué qu'elle continuera d'évaluer le calendrier de livraison des 32 commandes fermes restantes de Boeing 787 d'Air Canada et qu'elle fournira un état d'avancement des travaux en temps utile.

Air Canada a reçu de Boeing et du motoriste des engagements de financement relativement à 31 des 37 commandes fermes de 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 2010, Air Canada exploitait 149 avions à fuselage étroit, dont 89 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 de réacteurs, de systèmes d'exploitation et de postes de pilotage similaires. 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 2010 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 2010
Air Canada	
CRJ-100 de Bombardier	22
CRJ-200 de Bombardier	25
CRJ-705 de Bombardier	16
Total des appareils CRJ de Bombardier	63
Dash 8-300	34
Dash 8-100	26
Total des appareils à turbopropulseurs	60
Total des appareils visés	123

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, qui sont visés par le CAC 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 1^{er} août 2009. L'entente modificatrice prévoyait 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 est terminée. Le parc aérien exploité par Jazz pour le compte d'Air Canada est passé à 123 appareils. Le 30 avril 2010, Jazz a signé un contrat d'achat avec Bombardier Inc. visant 15 avions Dash 8 Q400 NextGen 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. Le 8 mars 2011, Jazz et Air Canada ont convenu de modifier le CAC de Jazz afin d'intégrer les 15 premiers Dash 8 Q400 NextGen au parc exploité par Jazz, pour le compte d'Air Canada.

Au 31 décembre 2010, Jazz exploitait, au nom d'Air Canada, 63 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 2010, 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.

En 2011, sept appareils Dash 8 Q400 NextGen Jazz acquis par Chorus Aviation Inc. (la société de portefeuille propriétaire de Jazz) et loués à Jazz seront intégrés dans le parc de Jazz et cinq CRJ-100 de Bombardier qui appartiennent à Air Canada seront retirés, portant à 125 le nombre d'appareils visés du parc de Jazz.

Carburant

Le kérosène constitue une dépense importante dans le secteur aéronautique et la plus importante dépense d'Air Canada, représentant environ 25 % du total des charges d'exploitation d'Air Canada en 2010. Au cours de 2010, le prix moyen du pétrole brut WTI par baril s'élevait à 78 \$ US. Compte tenu des volumes de 2010, 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 2010 (compte non tenu de l'incidence des suppléments carburant, des taux de change et des opérations de couverture du carburant), dans l'hypothèse où la capacité des vols serait demeurée inchangée et où les marges de raffinage entre le pétrole brut WTI et le carburant seraient demeurées constantes.

Afin d'atténuer sa vulnérabilité aux prix du carburéacteur et d'aider à réduire la volatilité des flux de trésorerie liés à l'exploitation, Air Canada conclut des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers. Air Canada 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 d'Air Canada 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. Air Canada revoit régulièrement sa stratégie et, si nécessaire, l'adapte à la conjoncture du marché. Air Canada n'achète pas ni ne détient d'instruments financiers dérivés à des fins de spéculation.

En date du 28 février 2011, Air Canada avait couvert environ 25 % de ses achats prévus de carburéacteur pour le reste de 2011 à un prix plafond moyen West Texas Intermediate (« WTI ») de 96 \$ US le baril, tandis qu'environ 4 % sont visés par un prix plancher moyen de 83 \$ US le baril. Les contrats d'Air Canada destinés à couvrir les achats prévus de carburéacteur pour 2011 portent sur le pétrole brut.

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 2010 et le rapport de gestion 2010 d'Air Canada daté du 10 février 2011, 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 27 compagnies aériennes suivantes : Adria Airways, Aegean, Air Canada, Air China, Air New Zealand, All Nippon Airways, Asiana Airlines, Austrian, Blue1, bmi, Brussels Airlines, Croatia Airlines, EGYPTAIR, LOT Polish Airlines, Lufthansa, Scandinavian Airlines, Singapore Airlines, South African Airways, Spanair, Swiss, TAM, TAP Portugal, Thai Airways Intl, 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 1 160 destinations dans 181 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, Aegean, Blue1, Croatia Airlines, EGYPTAIR, 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, transfrontalières 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 vols internationaux 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 d'Air Canada 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 Priorité1^{MC}) et des services de fret aérien ordinaires (AC Standard^{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, Air Canada 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, Amérique centrale et Amérique du Sud, Pacifique Sud et Asie) en élaborant, en commercialisant et en distribuant des forfaits vacances. Vacances Air Canada offre également des forfaits croisière, en Amérique du Nord, en Europe et dans les Antilles.

Vacances Air Canada offre ses produits par le moyen de son site Web (www.vacancesaircanada.com) et d'un réseau indépendant d'agences de 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 2010 :

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
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	267 891	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué

Principaux immeubles	Description	Superficie	Nature du titre
	escale et entrepôt		
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, aéroports, 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.

Activités financières clés réalisées en 2010

Le 12 août 2010, Standard & Poor's Ratings Services (« Standard & Poor's ») a déclaré une augmentation de la cote de crédit à long terme d'Air Canada, qui est passée de B- avec perspective négative à B+ avec perspective stable. L'augmentation reflète l'évaluation de Standard & Poor's selon laquelle le placement d'environ 1,1 milliard de dollars de billets en août 2010 (décrit ci-après) a amélioré la liquidité d'Air Canada pour la porter un niveau qui, de l'avis de Standard & Poor's, permet de dissiper les craintes concernant la liquidité à moyen terme d'Air Canada.

Au premier trimestre de 2010, Air Canada a conclu des ententes avec un nouveau prêteur, constitué d'un groupe d'entités apparentées, afin que la facilité de crédit à terme garantie de 600 millions de dollars conclue en juillet 2009 soit augmentée de 100 millions de dollars.

Le 3 août 2010, Air Canada a réalisé un placement privé de deux séries de billets garantis de premier rang, composé de billets garantis prioritaires de premier rang d'un capital de 600 millions de dollars américains échéant en 2015 (les « billets prioritaires de premier rang en dollars américains ») et de billets garantis prioritaires de premier rang d'un capital de 300 millions de dollars échéant en 2015 (les « billets prioritaires de premier rang en dollars canadiens », désignés, collectivement avec les billets de premier rang en dollars américains, les « billets de premier rang »). Le 3 août 2010, Air Canada a également réalisé un placement privé de billets garantis prioritaires de deuxième rang d'un capital de 200 millions de dollars américains échéant en 2016 (les « billets de deuxième rang », désignés, collectivement avec les billets de premier rang, les « billets ») aux termes duquel elle a reçu un produit net de 1 075 millions de dollars, déduction faite des frais et des escomptes. Air Canada a affecté une tranche d'environ 729 millions de dollars du produit net tiré des placements au remboursement de la totalité de l'encours de sa facilité de crédit à terme garantie susmentionnée, y compris une somme de 29 millions de dollars en frais de remboursement anticipé. Pour obtenir des renseignements supplémentaires sur le placement privé de billets d'Air Canada, veuillez vous reporter aux états financiers consolidés d'Air Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010 et au rapport de gestion d'Air Canada daté du 10 février 2011, qui sont disponibles sur son site Web (www.aircanada.com) et sur SEDAR (www.sedar.com).

Le 20 août 2010, Air Canada a conclu une convention de crédit avec GE Japan Corporation, PK Airfinance Japan (« GE Japan ») visant une facilité de prêt à terme garantie de premier rang d'un maximum quelque 171 millions de dollars américains afin de refinancer des sommes dues en 2011 et en 2012 au titre de 16 appareils qu'elle exploite et loue actuellement à des crédits-bailleurs ad hoc qui sont consolidées par elle. En date du 4 mars 2011, six des 16 appareils ont été refinancés en partie au moyen du produit de cette facilité de prêt.

Risques d'illiquidité

Le risque d'illiquidité est le risque qu'Air Canada éprouve des difficultés à honorer les engagements liés à ses passifs financiers et autres obligations contractuelles. Air Canada contrôle et gère le risque d'illiquidité en préparant des prévisions de trésorerie à cycle continu, en surveillant l'état et la valeur des actifs disponibles ou utilisés 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 d'Air Canada 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 2010, la trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements à court terme s'élevaient à 2 192 millions de dollars, soit environ 20 % des produits d'exploitation de 2010, ce qui dépasse le solde minimum de trésorerie visé de 15 % des produits d'exploitation des 12 derniers mois.

La gestion de la trésorerie d'Air Canada a été une priorité importante en 2010 et elle le restera dans l'avenir immédiat. En 2010, le solde de trésorerie non affectée a crû de 785 millions de dollars, principalement parce que les flux de trésorerie liés à l'exploitation positifs se sont élevés à 864 millions de dollars. Air Canada gère sa trésorerie au moyen de diverses stratégies, notamment en cherchant à réaliser des flux de trésorerie liés à l'exploitation positifs et à conclure des engagements de financement pour les appareils nouveaux et existants, ainsi qu'au moyen d'autres activités de financement.

Ententes visant les cartes de crédit

Air Canada a conclu diverses ententes visant le traitement des opérations par carte de crédit. Environ 85 % des ventes d'Air Canada résultent d'opérations par carte de crédit, le reste faisant l'objet d'opérations au comptant. Air Canada reçoit généralement le paiement d'une vente par carte de crédit avant de transporter le voyageur.

Les principales ententes visant le traitement des opérations par cartes de crédit d'Air Canada pour les prestations de services en Amérique du Nord devraient se terminer fin mai 2011. L'obligation d'Air Canada de remettre un dépôt au fournisseur de services de traitement de cartes de crédit aux termes de ces ententes, et le montant du dépôt, est établie au moyen d'une matrice d'évaluation trimestrielle du ratio de couverture des charges fixes et de la trésorerie non affectée d'Air Canada. Air Canada est également partie à des ententes avec ce fournisseur concernant la prestation de certains services de traitement de cartes de crédit sur des marchés à l'extérieur de l'Amérique du Nord et ses opérations de fret partout dans le monde. Ces ententes prévoient des obligations de dépôt semblables aux obligations décrites précédemment.

Air Canada a accepté la proposition d'un nouveau fournisseur de services concernant la prestation de ses principaux services de traitement des opérations par carte de crédit Visa et MasterCard en Amérique du Nord pendant cinq ans à compter de la date d'expiration des ententes actuelles. Air Canada et le fournisseur de services de traitement des opérations par carte de crédit se sont entendus à propos des faits déclencheurs de l'obligation de remise des dépôts d'Air Canada. L'obligation de remettre des dépôts et le montant des dépôts est établie au moyen d'une matrice d'évaluation trimestrielle du ratio de couverture des charges fixes et de la trésorerie non affectée d'Air Canada. L'entente conclue entre Air Canada et le fournisseur de services de traitement des opérations par carte de crédit est assujettie à certaines conditions, dont la mise au point définitive des documents officiels.

Des renseignements supplémentaires figurent à la rubrique « Facteurs de risque » de la présente notice annuelle.

Main-d'œuvre

Le tableau suivant donne la répartition de l'effectif moyen d'Air Canada, exprimé en employés équivalent temps plein (« ETP »), pour les quatrièmes trimestres de 2010 et de 2009 et pour les exercices 2010 et 2009 au complet, selon les syndicats qui les représentent.

Groupe d'employés	Syndicat ⁽¹⁾	Quatrième trimestre 2010	Quatrième trimestre 2009	Exercice complet 2010	Exercice complet 2009
Direction et soutien administratif	s.o. ⁽²⁾	3 088	2 948	3 030	2 990
Pilotes	APAC	2 705	2 761	2 726	2 803
Agents de bord	SCFP	5 948	5 464	5 843	5 549
Agents-Ventes et service clientèle ⁽³⁾	TCA/FIT	3 286	3 245	3 404	3 426
Services techniques, aire de trafic et fret	AIMTA	7 311	7 074	7 231	7 143
Employés syndiqués du Royaume-Uni	UNITE	583	635	606	648
Autres employés syndiqués		332	353	340	356
Total		23 253	22 480	23 180	22 915

(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 2 617 employés ETP au 31 décembre 2010 et 2 820 employés ETP au 31 décembre 2009. Le 31 janvier 2011, le Conseil canadien des relations industrielles a statué que la vente de l'ancienne entreprise de maintenance et de réparation d'appareils, de moteurs et de composants d'Air Canada était visée par le Code canadien du travail et a déterminé qu'Aveos était un employeur distinct lié par des conventions collectives séparées. Cette décision déclenche un processus suivant lequel certains employés d'Air Canada représentés par l'AIMTA seront transférés à Aveos. En application de cette décision et d'un programme de départ volontaire connexe, Air Canada pourra être tenue de verser jusqu'à concurrence de 1 500 indemnités de départ (correspondant au maximum à 52 semaines de salaire par employé) aux employés d'Aveos représentés par l'AIMTA qui étaient au service d'Aveos à la date de la décision, si ces employés sont licenciés ou mis à pied de manière permanente parce qu'Aveos cesse d'être le fournisseur exclusif de services de maintenance de cellule d'Air Canada avant le 30 juin 2015. Ces indemnités seront également offertes jusqu'au 30 juin 2013 si l'insolvabilité, la liquidation ou la faillite d'Aveos entraîne la résiliation des contrats conclus avec Air Canada et le licenciement ou la mise à pied permanente d'employés représentés par l'AIMTA. Le contrat de services de maintenance cellule peut être résilié par l'une ou l'autre des parties à compter du 30 juin 2013.

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. Depuis qu'elle s'est affranchie de la protection de la LACC le 31 décembre 2010, Air Canada a cumulé des pertes totalisant 620 millions de dollars. Divers facteurs décrits à la présente rubrique, notamment la conjoncture actuelle, pourraient amener Air Canada à subir des pertes importantes. En dépit des mesures stratégiques et commerciales, notamment des efforts qu'elle déploie pour réduire ses coûts et augmenter ses produits, 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 (y compris aux termes du placement privé de billets garantis de premier rang réalisé le 3 août 2010), 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, transfrontaliers 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 influencer 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 futures, le coût du carburant 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 pourraient 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. La demande à l'égard des voyages en classe Affaires et en cabine à haut rapport est également tributaire de la situation économique. 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 2010, 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. Au cours des cinq dernières années, 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 2010, la direction estime qu'une variation de 1 \$ US du prix moyen du baril de brut West Texas Intermediate (« WTI ») aurait provoqué une variation d'environ 25 millions de dollars de la charge de carburant pour Air Canada en 2010 (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 américain et le dollar canadien. La direction estime qu'en 2010, l'affaiblissement de 0,01 \$ du dollar canadien par rapport au dollar américain (par exemple, de 1,00 \$ à 1,01 \$ par dollar américain) aurait pu avoir des répercussions défavorables de l'ordre de 24 millions de dollars canadiens sur le résultat d'exploitation et de 61 millions de dollars sur le résultat avant impôts. À l'inverse, le renforcement canadien du dollar 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 conclues avec l'AIMTA, l'APAC, le SCFP, le TCA et le CALDA ont été renouvelées ou prolongées en juillet 2009 et ont expiré ou arriveront à expiration au premier trimestre de 2011. Bien que les grèves et les lockouts soient 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 ou d'action syndicale qui pourrait également conduire 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 ou d'autres parties avec lesquelles Air Canada fait affaire, pourrait porter 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 l'ont déjà fait) remanier en profondeur 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. La prédominance des transporteurs à bas prix, 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'égaliser 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 et qui se lancent dans des formes d'intégration commerciales comme les coentreprises 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, bailleurs ou autres cocontractants, qui pourraient entraîner, par ricochet, la défaillance au titre d'autres emprunts ou accords. Le cas échéant, Air Canada pourrait ne pas être 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 « Risques d'illiquidité » de la présente notice annuelle pour obtenir des renseignements concernant le traitement des opérations par carte de crédit d'Air Canada.

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 renouvellement de son parc aérien, les processus administratifs, les technologies de l'information, la gestion des revenus, la transformation des coûts, l'accroissement des produits passages liés à la cabine à haut rapport, l'expansion de la capacité des vols (relativement aux nouvelles lignes notamment), la transformation de la culture d'entreprise, les initiatives d'optimisation du service à la clientèle 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, 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 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 Pearson de Toronto. 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 Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Des conditions et des facteurs d'ordre environnemental pourraient, avec les conditions météorologiques, entraîner des retards ou des interruptions de service ou nuire à la demande de transport aérien et en faire augmenter le coût. Ces conditions et facteurs d'ordre environnemental, dont ceux liés aux éruptions volcaniques ou à d'autres phénomènes naturels pourraient, avec les facteurs d'origine humaine, entraîner des retards ou des interruptions de service, faire augmenter les coûts d'Air Canada ou avoir une incidence défavorable sur les demandes de déplacement par avion, ce qui pourrait porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Litiges en cours

La Commission européenne, le ministère de la Justice des États-Unis et le Bureau de la concurrence du Canada ont enquêté ou enquêtent 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 a collaboré entièrement à ces enquêtes, qui devraient vraisemblablement déboucher, si ce n'est déjà fait, sur des poursuites contre Air Canada et un certain nombre de compagnies aériennes et de transporteurs de fret. Air Canada est aussi poursuivie dans un certain nombre d'actions collectives devant le tribunal fédéral aux États-Unis, au Canada et en Europe relativement à ces allégations. Air Canada a été ou pourrait être poursuivie ou par ailleurs mise en cause dans ces actions ou dans d'autres actions collectives ou poursuites relativement à ces allégations. Le délai de prescription usuel de cinq ans au cours duquel le ministère de la Justice des États-Unis peut poursuivre une partie pour de telles violations a expiré le 14 février 2011 sans que des poursuites n'aient été intentées contre Air Canada.

En 2008, Air Canada a constaté une provision d'un montant estimatif provisoire de 125 millions de dollars. Cette estimation était fondée uniquement sur l'état d'avancement des enquêtes et procédures à l'époque et sur l'opinion d'Air Canada quant à l'issue possible de certaines d'entre elles. La provision ne concernait pas les actions et enquêtes ouvertes devant toutes les autorités, mais seulement celles pour lesquelles l'information était suffisante. Le 9 novembre 2010, Air Canada a annoncé que la Commission européenne avait rendu une décision condamnant 12 transporteurs de fret aérien (y compris des groupes de transporteurs reliés) pour avoir contrevenu au droit de la concurrence de l'Union européenne en fixant certains tarifs et frais de transport de fret entre 1999 et 2006. Air Canada faisait partie des transporteurs visés et une amende de 21 037 500 euros lui a été imposée (environ 29,4 millions de dollars canadiens au taux de change de 1,3970 \$). Le montant de l'amende était inclus dans la provision de 125 millions de dollars constituée par Air Canada en 2008. Air Canada a interjeté appel de cette décision et a déposé une requête en annulation de la décision auprès du Tribunal européen. En février 2011, Air Canada a payé l'amende en attendant l'issue de l'appel.

En raison de la décision de la Commission européenne et à la suite d'un examen approfondi des enquêtes et procédures ouvertes devant les autres autorités, Air Canada a comptabilisé une réduction

nette de 46 millions de dollars de la provision pour enquêtes sur le fret en 2010. La provision révisée ne concerne pas les actions ou enquêtes ouvertes devant toutes les autorités, mais seulement celles pour lesquelles l'information est suffisante. Air Canada considère qu'il est actuellement impossible de prévoir avec certitude l'issue des enquêtes et procédures. Comme il est indiqué ci-dessus, Air Canada a interjeté appel de la décision de la Commission européenne et, si cet appel et les procédures et enquêtes ouvertes devant les autres autorités entraînent une évolution de la situation, elle rajustera au besoin la provision dans ses résultats des périodes ultérieures.

En février 2006, Jazz a engagé une action en justice devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario contre 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 en dommages-intérêts. Le 16 octobre 2009, Jazz s'est désistée de l'action qu'elle avait intentée contre Porter devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario.

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. En mars 2010, Jazz a abandonné son action contre la TPA devant la Cour fédérale du Canada. Le 14 mai 2010, Porter a déposé un désistement relativement à la demande reconventionnelle qu'elle avait présentée auprès de la Cour fédérale du Canada.

La demande reconventionnelle déposée par Porter devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario contre Jazz et Air Canada a été suspendue en attendant l'issue de la demande reconventionnelle déposée parallèlement devant la Cour fédérale. La suspension est désormais levée et la demande reconventionnelle a été réactivée. La direction considère la demande reconventionnelle de Porter comme étant sans fondement.

Au cours du premier trimestre de 2010, Air Canada a intenté une action devant la Cour fédérale du Canada 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. Le 21 juillet 2010, la Cour fédérale du Canada a rejeté la contestation d'Air Canada, décision que Air Canada a portée en appel devant la Cour d'appel fédérale.

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 traitée 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, laquelle est en cours. 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 le contenu des bagages de cabine, les exigences 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 coûts, notamment des primes d'assurance, 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'écllosion 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 nuï au trafic sur l'ensemble du réseau. 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 ou d'avertissements similaires (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 assujéti 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, notamment 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 américains 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.

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, des actions à droit de vote et des bons de souscription à la TSX pour les mois de janvier à décembre 2010 inclusivement.

2010	Actions à droit de vote variable				Actions à droit de vote				Bons de souscription			
	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	1,35	1,25	72 446	1 448 914	1,35	1,24	656 403	13 128 065	0,40	0,30	607 234	12 144 681
Février	1,56	1,27	158 352	3 008 695	1,58	1,25	1 107 527	21 043 011	0,45	0,27	253 585	4 818 120
Mars	2,43	1,46	228 656	5 259 091	2,29	1,49	1 263 867	29 068 939	0,70	0,39	109 544	2 519 506
Avril	2,75	2,20	265 691	5 579 507	2,67	2,20	1 120 467	23 529 797	0,85	0,64	184 837	3 881 582
Mai	2,27	1,51	236 672	4 733 442	2,28	1,40	1 025 850	20 516 997	0,65	0,365	65 976	1 319 513
Juin	2,00	1,62	81 702	1 797 445	1,99	1,63	525 452	11 559 944	0,51	0,34	11 837	260 410
Juillet	2,48	1,58	531 135	11 153 828	2,50	1,60	1 113 242	23 378 091	0,78	0,34	303 129	6 365 700
Août	2,35	2,11	427 332	8 973 965	2,35	2,13	882 379	18 529 967	0,67	0,56	208 668	4 382 033
Septembre	3,26	2,25	189 864	3 987 151	3,05	2,29	1 522 045	31 962 953	1,08	0,61	434 976	9 134 502
Octobre	3,88	2,72	244 827	4 896 538	3,85	2,76	2 192 512	43 850 237	1,72	0,91	547 097	10 941 943
Novembre	4,11	3,32	145 261	3 195 733	4,09	3,31	2 151 468	47 332 288	1,88	1,15	549 754	12 094 593
Décembre	3,92	3,42	170 333	3 576 993	3,93	3,39	2 744 351	57 631 371	1,71	1,20	129 923	2 728 379

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.

VENTES ANTÉRIEURES

Le 3 août 2010, Air Canada a réalisé un placement privé de deux séries de billets garantis de premier rang. Ce placement est décrit dans la présente notice annuelle à la rubrique « Activités financières clés réalisées en 2010 ». Le prix d'émission de ces billets, leur valeur et la date à laquelle il ont été émis sont indiqués ci-dessous.

Date d'émission (des deux catégories) : le 3 août 2010

Billets prioritaires de premier rang :

600 millions de dollars américains – Billets garantis de premier rang à 9,25 % échéant en 2015
Prix d'émission : 99,025 % du capital

300 millions de dollars canadiens – Billets garantis de premier rang à 10,125 % échéant en 2015
Prix d'émission : 99,046 % du capital

Billets prioritaires de deuxième rang

200 millions de dollars américains – Billets garantis de deuxième rang à 12,0 % échéant en 2016
Prix d'émission : 96,16 % du capital

RELEVÉ DES DIVIDENDES VERSÉS

Air Canada n'a ni déclaré ni versé de dividendes sur ses actions à droit de vote et ses actions à droit de vote variable au cours des exercices terminés les 31 décembre 2010, 2009 et 2008.

Air Canada a actuellement pour politique de réinvestir tous ses bénéfices pour financer la croissance et le développement de ses activités. Par conséquent, Air Canada 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. Les billets, 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 30 mars 2011, 43 229 380 actions à droit de vote variable de catégorie A et 235 918 004 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 ou son agent des transferts 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.

Régime de droits des actionnaires d'Air Canada

Le conseil d'administration d'Air Canada a approuvé un régime de droits des actionnaires le 30 mars 2011 (le « régime de droits »). Le régime de droits a été conçu pour favoriser le traitement équitable de tous les actionnaires en cas d'offre publique d'achat visant Air Canada. Il est entré en vigueur le 30 mars 2011, mais doit être ratifié par les actionnaires dans les six mois de son adoption.

Le régime de droits crée un droit à l'égard de chaque action à droit de vote variable et de chaque action à droit de vote d'Air Canada en circulation le 30 mars 2011 ou émise ultérieurement. Le régime de droits devrait prendre fin à la fermeture des bureaux le lendemain de l'assemblée annuelle des actionnaires d'Air Canada devant avoir lieu en 2014, sauf s'il est résilié par anticipation conformément à ses conditions. Jusqu'à la libération des droits, généralement déclenchée par une offre publique d'achat non sollicitée dans laquelle l'acquéreur (défini dans le régime de droits) acquiert ou tente d'acquérir 20 % ou plus des actions à droit de vote variable ou 20 % ou plus des actions à droit de vote d'Air Canada, les droits ne peuvent être séparés des actions ni exercés et aucun certificat de droits distinct n'est délivré.

Aux termes du régime de droits, chaque droit qui n'est pas détenu par l'acquéreur et certaines de ses parties apparentées confère à son porteur, dans certaines circonstances qui se matérialisent après l'acquisition par l'acquéreur de 20 % ou plus des actions à droit de vote variable ou 20 % ou plus des actions à droit de vote d'Air Canada (autrement qu'au moyen d'une « offre permise » aux termes du régime de droits), le droit de souscrire d'Air Canada 200 \$ d'actions à droit de vote variable ou d'actions à droit de vote en contrepartie de 100 \$ (c.-à-d. à 50 % de rabais). Les droits dont des Canadiens admissibles ont la propriété véritable et le contrôle permettront d'acquérir des actions à droit de vote tandis que les droits dont des personnes autres que des Canadiens admissibles ont la propriété véritable et le contrôle permettront d'acquérir des actions à droit de vote variable.

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 ⁽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)	Chef de la direction par intérim Walter Energy, Inc.	Le 21 mai 2008
Arthur T. Porter ⁽²⁾⁽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 ⁽²⁾⁽⁴⁾ 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 1 ^{er} avril 2009
Vagn Sørensen ⁽²⁾⁽³⁾⁽⁵⁾ Hølte, 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 1^{er} 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 2004 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 1 ^{er} janvier 2008
Calin Rovinescu Montréal (Québec)	Président et chef de la direction	Président et chef de la direction, Air Canada	Le 1 ^{er} avril 2009 ⁽¹⁾
Duncan Dee Ottawa (Ontario)	Vice-président général et chef de l'exploitation	Vice-président général et chef de l'exploitation, Air Canada	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 1 ^{er} mars 2006
Susan Welscheid Mont Royal (Québec)	Première vice-présidente — Service clientèle	Première vice-présidente — Service clientèle, Air Canada	Le 13 décembre 1999

Nom et municipalité de résidence	Fonctions au sein d'Air Canada	Principale activité	Dirigeant depuis
Alan D. Butterfield Beaconsfield (Québec)	Vice-président – Maintenance et ingénierie	Vice-président – Maintenance et ingénierie, Air Canada	Le 19 février 2007
Nick Careen Candiac (Québec)	Vice-président — Aéroports	Vice-président — Aéroports, Air Canada	Le 1 ^{er} 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, Air Canada et Gestion ACE Aviation Inc.	Le 16 février 2006
Chris Isford Winnipeg (Manitoba)	Vice-président et contrôleur	Vice-président et contrôleur, Air Canada	Le 1 ^{er} novembre 2006
Amos Kazzaz Arlington Heights (Illinois)	Vice-président, Planification et analyse financières	Vice-président, Planification et analyse financières	Le 3 mai 2010
Craig Landry Montréal (Québec)	Vice-président, Marketing	Vice-président, Marketing, Air Canada	Le 1 ^{er} août 2010
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. M^{me} Guillemette était première directrice, Ressources humaines, Air Canada de 2007 à 2008 et première directrice, gestion de réseaux, Air Canada de 2001 à 2007. M. Kazzaz a été chef de l'exploitation de ZAP! de 2007 à 2010 et vice-président, Gestion des coûts de United Airlines de 2006 à 2007. M. Landry a été premier vice-président, Affaires commerciales, Aéroplan Canada de 2009 à 2010, premier vice-président, Croissance de l'entreprise, Groupe Aéroplan de 2008 à 2009 et vice-président, Marketing et primes, Aéroplan Canada de 2006 à 2008. 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 vice-président, Opérations aériennes, Air Canada de 2006 à 2009. 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 30 mars 2011, les administrateurs et dirigeants susmentionnés avaient collectivement la propriété ou le contrôle, directement ou indirectement, de 601 173 actions à droit de vote représentant environ 0,25 % des actions à droit de vote en circulation et 119 300 actions à droit de vote variable, soit environ 0,28 % 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 1^{er} 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 et sa société mère, UAL Corp., étaient sous la protection du Chapter 11 du *Bankruptcy Code* des États-Unis;
- (ix) Amos Kazzaz était vice-président, Immobilier d'entreprise à United Airlines lorsque la société mère d'United Airlines, UAL Corp. a déposé une demande de protection en vertu du Chapter 11 du *Bankruptcy Code* des États-Unis en décembre 2002;
- (x) Claude Morin était un haut dirigeant d'Air Canada lorsque celle-ci a demandé la protection de la LACC le 1^{er} 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, Roy J. Romanow 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 d'audit*.

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. M. Green possède de l'expérience en investissement et 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 2004 à 2009. De 1999 à 2004, M. Green a été associé directeur de TenX Capital Partners et il est entré au service de Cerberus en 2004 lorsqu'elle a acquis certaines sociétés de portefeuille de TenX. Auparavant, M. Green a été chef de la direction 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 aérospatiaux 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 des secteurs aéronautique et énergétique. 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. D^r Porter est le président du Comité de surveillance des activités de renseignement de sécurité du Canada.
- (iv) Roy J. Romanow est attaché supérieur de recherches en politiques publiques à l'Université de la Saskatchewan. M. Romanow sera également administrateur de Torstar Corporation jusqu'au 4 mai 2011. Au cours de sa carrière politique, il a occupé les fonctions de premier ministre de la Saskatchewan de 1991 à 2001. Auparavant, M. Romanow a été vice-premier

ministre, procureur général et ministre des Affaires intergouvernementales. De 2001 à 2002, il a dirigé la Commission royale sur l'avenir des soins de santé au Canada et, de 2003 à 2008, il a siégé au Comité de surveillance des activités de renseignement de sécurité du Canada. M. Romanow est titulaire d'un baccalauréat en arts et d'un baccalauréat en droit de l'Université de la Saskatchewan.

- (v) 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. M. Sørensen est administrateur de Braganza AS, de F L Smidth & Co A/S et de Lufthansa Cargo AG. Auparavant, M. Sørensen était président et chef de la direction d'Austrian Airlines Group de 2001 à 2006. M. Sørensen a occupé divers postes commerciaux auprès de SAS Scandinavian Airlines System. 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 établissant 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 l'examen susmentionné.

Honoraires du vérificateur

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 2010 et le 31 décembre 2009 à PricewaterhouseCoopers s.r.l. et aux membres de son groupe s'élevaient respectivement à 2 839 038 \$ et à 3 923 863 \$ et sont présentés ci-après.

	<u>Exercice terminé le 31 décembre 2010</u>	<u>Exercice terminé le 31 décembre 2009</u>
Honoraires de vérification	1 748 468 \$	2 862 627 \$
Honoraires liés à la vérification	522 075	635 556
Honoraires pour les services de fiscalité	60 961	59 680
Autres honoraires	507 534	366 000
	<u>2 839 038 \$</u>	<u>3 923 863 \$</u>

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

Honoraires de vérification

Des honoraires de vérification ont été payés pour les services professionnels rendus par le vérificateur concernant la vérification des états financiers consolidés annuels de la Société et pour les

services rendus à l'occasion de dépôts et de missions liés aux états financiers consolidés annuels, notamment les missions d'examen des états financiers consolidés intérimaires de la Société.

Honoraires liés à la vérification

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

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, des services-conseils et des services liés à la participation du vérificateur aux documents de placement.

Les catégories d'honoraires indiquées pour l'exercice terminé le 31 décembre 2009 ont été redressées pour correspondre aux catégories décrites ci-dessus.

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 PAR Capital Management Inc., d'UBS AG, d'Anchorage Capital Master Offshore, Ltd., de Fidelity management and Research Company, de Pyramis Global Advisors, LLC, de Pyramis Global Advisors Trust Company, de Strategic Advisers Incorporated, de FIL Limited et de Polar Securities Inc.; 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 :

- (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;

ACTIONS EN JUSTICE

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

CONTRATS IMPORTANTS

Les contrats importants pour la Société conclus pendant l'exercice terminé le 31 décembre 2010 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) les actes régissant les billets de premier et de deuxième rang datés d'août 2010 et la convention de fiducie de garantie datée d'août 2010 régissant la garantie relative aux billets de premier rang et aux billets de deuxième rang;
- (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.

EXPERTS

Le vérificateur de la Société est le cabinet PricewaterhouseCoopers s.r.l., comptables agréés. Ce cabinet a établi un rapport du vérificateur daté du 9 février 2011 sur les états financiers consolidés de la Société au 31 décembre 2010 et au 31 décembre 2009 et pour chacun des exercices terminés le 31 décembre 2010 et le 31 décembre 2009. 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 2011, qui se tiendra le 5 mai 2011, 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 2010 et dans le rapport de gestion 2010 d'Air Canada daté du 10 février 2011. 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 2010, 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 2010 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** » Aéroplan Canada 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;

« **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 Jazz, daté du 1^{er} janvier 2006, dans sa version modifiée;

« **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 « Main-d'œuvre »;

« **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;
- « **IATA** » L'Association du transport aérien international;
- « **indépendant** » Indépendant au sens de l'Instruction générale 58-201 relative à la gouvernance;
- « **Jazz** » Jazz Aviation S.E.C.;
- « **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 l'entreprise – 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 Transportation Security Administration;

« **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 interne et externe.
- (v) Assurer des communications indépendantes entre le conseil, le vérificateur interne et le vérificateur externe.
- (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 liés 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 liée 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